

TALOUSVALIOKUNNAN MIETINTÖ 34/2006 vp

Hallituksen esitys laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 24 päivänä lokakuuta 2006 lähettänyt talousvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (HE 231/2006 vp).

Toimenpidealoite

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavan aloitteen:

—TPA 107/2004 vp — Pertti Hemmilä /kok., Biopolttoaineiden käytön edistäminen (läh. 14.12.2004).

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintävaliokunta, maa- ja metsätalousvaliokunta ja ympäristövaliokunta ovat antaneet asiasta lausunnot (LiVL 28/2006 vp, MmVL 22/2006 vp, YmVL 47/2006 vp), jotka on otettu tämän mietinnön liitteiksi.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- erikoistutkija Nina Broadstreet ja ylitarkastaja Jukka Saarinen, kauppa- ja teollisuusministeriö
- tutkimusjohtaja Kai Sipilä, Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- energia- ja ympäristöpäällikkö Stefan Sundman, Metsäteollisuus ry
- toimitusjohtaja Mika Hokkanen, Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- toiminnanjohtaja Pekka-Juhani Kuitto, FIN-BIO - Suomen Bioenergiayhdistys
- toimialajohtaja Kimmo Rahkamo, Neste Oil Oyj
- tehtaanjohtaja Markku Mäki, Altia Oyj.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet Linja-autoliitto ry, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus MTT.

HALLITUKSEN ESITYS JA EDUSKUNTA-ALOITE

Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä

liikenteessä. Esityksellä pantaisiin täytäntöön niin kutsuttu biopolttoainedirektiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien poltto-

aineiden käytön edistämisestä, 2003/30/EY). 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 kasvaa vuosittain siten, että se on vuonna 2008 vähintään kaksi prosenttia liikennepolttoaineiden jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä. Vuonna 2009 osuus on 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 perustuu toimijoiden vuosittain tulliviranomaiselle tekemään ilmoitukseen, jossa todettaisiin edellisen kalenterivuoden

aikana kulutukseen toimitettujen moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisältöjen määrät tuotteittain. Jos lain soveltamisalaan kuuluva liikennepolttoaineiden jakelija jättää biopolttoaineiden toimittamisvelvoitensa täyttämättä, voi tulliviranomainen määrätä siitä seuraamusmaksun. Muiden lakiin sisältyvien velvoitteiden laiminlyönnistä tulliviranomainen voi määrätä jakelijalle virhemaksun.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2008 alusta. Vuotta 2010 koskevan velvoitteen voimaantulosta ehdotetaan kuitenkin säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella. Velvoite saatetaan voimaan, jos polttoaineiden laatuvaatimukset sallivat vuonna 2010 velvoitteen edellyttämien biopolttoaineosuuksien sekoittamisen moottoribensiiniin ja dieselöljyyn. Tämä edellyttää polttoainedirektiivin ja standardin EN590 muuttamista.

Toimenpidealoite

Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin edistääkseen biopolttoaineiden käyttöä.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Talousvaliokunta ehdottaa, että lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana ja että toimenpidealoite hylätään.

Hallituksen esitys

Yleistä

Esityksen tavoitteena on vähentää tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä ja parantaa kansallista polttoaineomavaraisuutta. Tavoitteisiin pyritään luomalla kysyntää biopolttoaineille siten, että jakelijoille asetetaan biopolttoaineiden markkinoille toimittamista koskeva, asteittaisesti voimaan tuleva vähimmäisvelvoite. Asetetut vel-

voitteet vastaavat voimassa olevan biopolttoainedirektiivin viitearvoja.

Talousvaliokunta yhtyy esityksen tavoitteisiin ja valittuihin keinoihin. Valiokunta on valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 5/2005 vp) antamassaan mietinnössä (TaVM 8/2006 vp) korostanut tarvetta jakaa päästöjen vähentämisestä aiheutuvaa taakkaa myös ei-päästökauppasektorille. Nyt käsillä oleva esitys vastaa myös eduskunnassa strategian käsittelyn yhteydessä yksimielisesti hyväksyttyä lausumaa (EK 17/2006 vp), jonka mukaisesti eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, joilla edistetään biopolttoaineiden käytön lisäämistä asteittain EU:n tavoitteiden mukaisesti ajoneuvoliikenteessä.

Esitys on selkeä viesti markkinoille valtion sitoutumisesta vähentämään liikenteen päästöjä, ja se antaa näin myös hyvän pohjan uusille investoinneille sekä tutkimus- ja kehitystyölle. Biopolttoaineiden edistäminen tulee nähdä pitkäjänteisenä prosessina, jossa käytettävissä olevaa teknologiaa hyödynnetään mahdollisimman kustannus- ja energiatehokkaasti ottaen huomioon biomassan hyödyntäminen myös muussa toiminnassa.

Esityksellä täytäntöön pantavan biopolttoainedirektiivin tavoitteena on osaltaan tukea ilmastomuutoksen torjuntaa. Tämä edellyttää, että valittavat toimenpiteet vähentävät kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttista määrää. Arvioinnissa on otettava huomioon tuotteen koko elinkaari ja tarkasteltava sääntelyn vaikutuksia globaalilla tasolla. Tämän toteuttamiseksi tarvitaan kansainvälistä yhteistyötä, jota EU:n tulee osaltaan lisätä.

Esityksen tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, mutta siinä ei ole arvioitu, missä määrin päästöt tulevat uuden sääntelyn vaikutuksesta vähenemään. Kasvihuonekaasupäästöjen vähenemä jääneekin ensimmäisen sukupolven biopolttoaineilla vielä vähäiseksi. Toisen sukupolven biopolttoaineiden arvioidaan olevan huomattavasti vähäpäästöisempiä johtuen niiden erilaisesta ja laajemmasta energiapohjasta. Biopolttoaineiden käytön mittavampi lisääminen onkin suurelta osin riippuvainen toisen sukupolven polttoaineiden kehittämisestä ja markkinoillesaattamisesta. Tähän liittyen on kuitenkin otettava huomioon, että toisen sukupolven biopolttoaineet ovat pääosin dieselpolttoaineita, joten niiden laajamittaisempi käyttöönotto edellyttää myös merkittävää muutosta autokannassamme.

Biopolttoaineiden käyttö on perustunut Suomessa lähinnä määräaikaisiin käyttökokeiluihin, joita valtio on tukenut valmisteverotuslakiin (1469/1994) perustuvien verohelpotuksin. Kokeilujen aikana Suomessa saavutettiin biopolttoaineille noin 0,1 prosentin osuus tieliikenteen polttoaineista. Tämä jää alle EU:n keskiarvon, joka vuonna 2004 oli 0,6 prosenttia. Edellä oleva antaa selkeän kuvan siitä, ettei biopolttoai-

neiden käyttö ole edennyt vapaaehtoisin toimin. Direktiivin täytäntöönpano, jonka osalta komissio on antanut Suomelle jo virallisen huomautuksen ja perustellun lausunnon, edellyttää nopeaa etenemistä. Tämä on parhaiten toteutettavissa esityksen mukaisena jakeluvaihtoehtona.

Ehdotettu sääntely pohjautuu joustavaan markkinaohjautuvaan järjestelmään, jossa jakelija voi hyvin pitkälle itse päättää, miten velvoitteensa täyttää. Valiokunta pitää valittua linjausta sinänsä perusteltuna. Biopolttoaineiden hintojen pitäminen kohtuullisella tasolla edellyttää, että velvoite voidaan hoitaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. Annettu jousto saattaa kuitenkin johtaa siihen, etteivät kustannukset jakaudu niiden maksajien eli autoilijoiden kesken tasapuolisesti.

Käyttöönotettava järjestely luo markkinoille uuden mekanismin, jonka kaikkia vaikutuksia ei voida täysin ennakoita. Talousvaliokunta painottaakin sääntelyn kokonaisvaikutusten tarkkaa seurantaa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää taakanjaon tasapuoliseen toteutumiseen. Mikäli asetetut tavoitteet uhkaavat jäädä täyttymättä, on harkittava muiden edistämistoimenpiteiden käyttöönottoa.

Jakelija

Velvoite ehdotetaan asetettavaksi jakelijalle eli yritykselle, joka on valmisteverotuslain verovelvollisuutta koskevan säännöksen mukaisesti verovelvollinen Suomessa kulutukseen luovuttamastaan tai vastaanottamastaan moottoribensiinistä tai dieselöljystä. Tällaisia yrityksiä on Suomessa noin 10. Jakelija voi ehdotuksen mukaisesti harkita, mihin tuotteeseen (benssiini ja/tai dieselöljy) se lisää biopolttoaineita, mihin aikaan vuodesta ja millä alueella. Jakelija voi myös sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Näin pyritään mahdollistamaan velvoitteen mahdollisimman kustannustehokas täytäntöönpano.

On arvioitu, että Suomessa biopolttoaineet tulevat maksamaan noin 2—3 senttiä litralta tavanomaisia polttoaineita enemmän. Asian käsittelyn yhteydessä on kiinnitetty huomiota siihen, että jakelijat voivat vapaavalintaisesti kohden-

taa biokomponentin haluaamansa polttoaineeseen. Jos valinnat painottuvat esimerkiksi biodieselin valmistukseen, on vaarana, että lisäkustannukset kohdentuvat pääosin vain tämän polttonestelajin käyttäjille ja että kustannukset kohdentuvat eri tavoin myös eri puolilla maata. Esimerkiksi metsäteollisuus on arvioinut, että dieselpolttoaineen 3 sentin hinnannousu litralta aiheuttaa alalle noin 7 miljoonan euron vuosittaisen lisäkustannuksen. Valiokunta pitääkin tärkeänä, että markkinoiden kehitystä seurataan tarkoin ja tarvittaessa ryhdytään toimenpiteisiin mahdollisten vääristymien korjaamiseksi. Markkinoiden toimivuutta tarkasteltaessa tulee kiinnittää huomiota myös kotimaisten kuljetusyri-tysten kilpailukykyyn EU:n ulkopuolelta tule- viin kilpailijoihin verrattuna.

Velvoitteen ulkopuolelle on rajattu pienet toi- mijat, joiksi luetaan vuosittain alle miljoona lit- raan moottoribensiiniä, dieselöljyä ja biopolttoai- netta kulutukseen toimittavat tuottajat. Valio- kunta haluaa selvittää, ettei rajauksen tarkoi- tuksena ole estää pienimuotoisen tuotannon pää- syä biopolttoainemarkkinoille, vaan paremmin- kin helpottaa sitä poistamalla nämä toimijat lain velvoitteiden piiristä. Nämä tuottajat voivat edelleen vapaasti myydä tuotteitaan myös lain soveltamisalaan kuuluvalla jakelijalle. Sovelta- misalan raja on tarkoituksenmukainen mm. sääntelystä aiheutuvan hallinnollisen taakan vuoksi. Lain hallinnolliset menettelyt rasittaisi- vat pieniä toimijoita suhteettomasti saatavaan hyötyyn verrattuna.

Lakiehdotuksen 10 §:n mukaisesti jakelijalla on mahdollisuus vapautua velvoitteesta ylivoi- maisen esteen vuoksi. Tällaisena mainitaan lain yksityiskohtaisissa perusteluissa täysin poik- keuksellinen ja ennalta arvaamaton tapahtuma tai tilanne kuten tuotantolaitoksessa tapahtuva onnettomuus, joka aiheuttaa tuotannon pitempi- aikaisen keskeytymisen. Valiokunta katsoo, että säännös on tarpeellinen ja saattaa tulla sovellet- tavaksi myös esimerkiksi tilanteissa, joissa raa- ka-aineesta syntyy vakavaa ja yllättävää niuk- kuutta.

Biopolttoaineet

Biopolttoaineiden tuotantokustannukset ovat vielä merkittävästi fossiilisten polttoaineiden ja- lostuskustannuksia korkeammat. Taloudellisesti edullisimmat vaihtoehtoiset polttoaineet ovat tällä hetkellä palmuöljystä valmistettava biodie- sel sekä sokeriruokopohjainen etanoli.

Biopolttoaineiden laatuun liittyviä kysymy- siä on käsitelty liikenne- ja viestintävaliokun- nan lausunnossa (LiVL 28/2006 vp), jossa on nostettu esille erityisesti biopolttoaineiden kyl- mäkesto-ominaisuuksien takaamisen tarkeys. Talousvaliokunta yhtyy näihin näkemyksiin ja katsoo, että tältä osin on edelleen tarvetta tutki- mus- ja kehitystyöhön.

Valiokunta nostaa tässä yhteydessä esille myös biokaasun, jonka energia- ja kasvihuone- kaasutase on erittäin positiivinen. Jäteperäistä biokaasua käyttävien ajoneuvojen kasvihuone- kaasupäästöt ovat 80—90 prosenttia pienemmät kuin bensiiniä käyttävien ajoneuvojen. Biokaa- sun laajempi käyttöönotto edellyttää kuitenkin mm. kaasun käyttöön soveltuvien ajoneuvojen hinnan laskua ja jakeluverkon merkittävää jatko- kehittämistä.

Maa- ja metsätalousvaliokunta esittää lausun- nossaan (MmVL 22/2006 vp), että lakiehdotuk- sen biopolttoainemääritelmään tulee sisällyttää myös turve, jota voidaan käyttää toisen sukupol- ven biopolttonesteiden raaka-aineena. Talousva- liokunta pitää turvetta yhtenä varteenotettavana tulevaisuuden biopolttoaineraaka-aineena. Tur- ve soveltuu teknisesti kehitteillä olevien uusien teknologioiden raaka-aineeksi esimerkiksi puun ja ruokohelven tavoin. EU:n biopolttoainedirek- tiivin määritelmiin ei kuitenkaan ole sisällytetty turvetta, eikä turpeella tehdyllä vaihtoehtoisella polttoaineella näin ollen voida täyttää direktii- vin velvoitteita. Direktiivin sääntely noudattaa kansainvälistä linjausta, jonka mukaisesti tur- vetta ei pidetä uusiutuvana energialähteenä. Ta- lousvaliokunta on viimeksi energia- ja ilmasto- strategiasta antamassaan mietinnössä kiinnittä- nyt turpeen luokitteluun liittyvään epäkohtaan huomiota ja todennut, että Suomen tulee edel- leen aktiivisesti toimia turpeen luokituksen muuttamiseksi niin, että se ottaa huomioon tur-

peen koko elinkaaren hitaasti uusiutuvana bioenergiälähteenä.

Kotimainen tuotanto

Liikenteen biopolttoaineiden valmistus Suomalaisella luontaisimmista bioraaka-aineista, kuten puusta ja jätteestä, on vasta kehitysvaiheessa. Tällä hetkellä kotimainen biopolttoainetuotanto perustuu suurimmalta osin vilja- ja öljykasveihin eli lähinnä ohraan ja rypsiin. Raaka-ainetarjonta ei kata kotimaista kysyntää. Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä (KTM Julkaisuja 11/2006) on arvioinut, että vuonna 2010 kotimaisista raaka-aineista voidaan nykytekniikalla valmistaa peltopohjaisia biopolttoaineita siten, että ne kattavat noin 2—3 prosentin osuuden polttoaineiden kokonaiskulutuksesta. Uuden teknologian käyttöönoton myötä kotimaisuusaste voitaneen vuoteen 2020 mennessä nostaa 7—8 prosenttiin.

Peltokasveihin perustuvan tuotannon kasvihuonekaasutaseesta ja energiataseesta tehdyt tutkimukset viittaavat siihen, ettei kokonaistase ole kovin hyvä. Tutkimuksiin liittyy kuitenkin epävarmuustekijöitä. Monilla viljelyyn, logistiikkaan, tuotantoprosessiin, prosessin vaatiman energian tuottamiseen ja sivutuotteiden hyödyntämiseen liittyvillä ratkaisulla voidaan merkittävästi parantaa sekä kasvihuonekaasu- että energiatasetta ja varmistaa niiden positiivisuus.

Kuten edellä on todettu, talousvaliokunta pitää erityisen tärkeänä panostaa toisen sukupolven polttoaineiden kehittämiseen ja markkinoille saattamiseen. Tutkimustulosten perusteella toisen sukupolven biopolttoaineilla on mahdollista saavuttaa huomattavasti suurempia päästövähennyksiä. Metsätähteestä paperi- tai sellutehtaaseen integroidussa laitoksessa tuotetulla synteettisellä dieselillä on arvioitu mahdolliseksi saavuttaa noin 80 prosentin kasvihuonekaasuvähennys. Jos raaka-aineena on ruokohelpi, vähennys arvioidaan noin 70 prosenttia.

Maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunnossa on käsitelty niitä mahdollisuuksia, joita biopolttoaineiden kasvava käyttö tarjoaa maatalouselinkeinollemme ja huoltovarmuudellemme. Talousvaliokunta yhtyy näihin näkemyksiin.

Tuonti

Direktiivin viitearvojen mukaiset biopolttoaineiden vähimmäisosuudet bensiinin ja dieselöljyn liikennekäytöstä johtavat Euroopassa erittäin suurin käyttömääriin. Yhteisön tasolla biopolttoaineiden kokonaistarpeen arvioidaan olevan vuonna 2010 noin 17—18 miljoonaa öljykequivalenttonnia. EU:n oma biopolttoainetuotanto oli vuonna 2004 yhteensä noin 2 miljoonaa tonnia. Arviona on esitetty, että EU-tasolla biopolttoaineiden valmistukseen liittyvät investoinnit tulevat olemaan yhteensä lähes 30 miljardia euroa. Ala tarjoaa näin myös merkittävät vientimarkkinat suomalaisille yrityksille.

Edellä olevasta käy ilmi, ettei EU kykene tällä hetkellä täyttämään biopolttoaineiden kysyntää, vaan sen on turvauduttava tuontiin. Tilanne on sama Suomen osalta. Etanoli on maailmalla nopeimmin osuuttaan kasvattava vaihtoehtoinen polttoaine. Sen suurimmat tuottajat ja käyttäjät ovat Brasilia ja Yhdysvallat. Vuoteen 2010 ulottuvien arvioiden (Trindade, S. 2005. Global Biofuels Trade) mukaan etanolin kokonaistuotanto maailmassa kattaisi juuri ja juuri kysynnän, jonka arvioidaan lähes kaksinkertaistuvan nykyiseen tilanteeseen verrattuna. EU ja USA pysyisivät etanolin nettotuojina ja Brasilia suurimpana viejänä.

Alhaisten maailmanmarkkinahintojen vuoksi Euroopassa tuotetut biopolttoaineet eivät ole kyenneet kilpailemaan Euroopan ulkopuolella tuotettujen biopolttoaineiden kanssa. Kysynnän ja tarjonnan muutokset sekä öljyn hinnan kehitys voivat kuitenkin nopeastikin vaikuttaa kansainvälisten biopolttoainemarkkinoiden hintakehitykseen.

Biopolttoaineiden tuontiin liittyen on esityksen käsittelyn yhteydessä esitetty tarve säännellä biopolttoaineiden raaka-aineena käytettävien tuotteiden valmistustapaa mm. viittaamalla EU:n yhteisen maatalouspolitiikan asettamien ympäristösääntöjen mukaisiin menettelyihin. Säännön yhtenä tavoitteena olisi estää sellaisen raaka-aineen tuonti, jonka tuotanto ei täytä EU:n sisäisiä kriteerejä. Kohteena olisi erityisesti öljypalmu ja sokeriruoko, joiden tuotantoon liittyy ympäristöongelmia sekä sosiaalisesti että

eettisesti kielteisiä vaikutuksia. Ympäristön kannalta huolena on erityisesti viljelyn aiheuttama trooppisten metsien hakkaaminen. Tähän liittyvää kokonaisuutta on käsitelty tarkoin ympäristövaliokunnan lausunnossa (YmVL 47/2006 vp), johon talousvaliokunta tältä osin viittaa.

Valiokunta katsoo, että esille tuotu huoli biopolttoainesäätelyn mahdollisista välillisistä ympäristövaikutuksista on hyvin perusteltu. Yhteisön biopolttoainesäätelyn tavoitteena on kestävä kehityksen edistämiseksi vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Ratkaisuna ei voi olla se, että yhteisöön tämän vuoksi tuodaan tuotteita, joiden tuotannolla vastaava tavoite vaarantetaan. Valiokunta ei kuitenkaan katso, että ratkaisuna voi olla lakiin kirjattava vaatimus tietyn tuotantotavan edellyttämisestä tuontituotteelta.

Tämänkaltaisen vaatimuksen täyttämistä olisi nykyisten järjestelmien puitteissa käytännössä mahdotonta valvoa ja sen asettamista voidaan myös pitää Maailman kauppajärjestö WTO:n sääntöjen vastaisena. WTO:n kaupan teknisiä esteitä koskevan TBT-sopimuksen (Technical Barriers to Trade) mukaisesti WTO:n jäsenmaat voivat tietyin edellytyksin asettaa tuotteen ominaisuuksiin liittyviä rajoituksia, jotka koskevat myös tuontituotteita. Sen sijaan rajoitusta, joka koskee tuotteen valmistustapaa ilman, että valmistustavalla on vaikutusta tuotteen laatuun, pidetään GATT 1994 -sopimuksen kohdan III:4 mukaisesti kiellettyä toista jäsenmaata syrjivänä kaupan esteenä.

Talousvaliokunta katsoo, ettei voimassa oleva kansainvälinen sääntely ota riittävästi huomioon nyt esillä olevan kaltaisia tilanteita. Vaikka lakiin ei nykytilanteessa voida kirjata ehdotetunkaltaista tuotteen tuotantotapaan liittyvää vaatimusta, valiokunta pitää tärkeänä, että vastaavaan päämäärään pyritään yritysten vapaaehtoisin toimin. Lisäksi tavoitetta voidaan edistää kehitysavun yhteydessä samoin kuin EU:n ja kolmansien maiden välisen yhteistyön puitteissa sekä mahdollisesti kestävä kehityksen tuotantotavoista solmittavan kansainvälisen sopimuksen avulla.

Edistämistoimenpiteet

Toisen sukupolven kotimaisten teknologioiden kehittäminen, kaupallistaminen ja käyttöönotto tulee edellyttämään sekä valtion että yksityisen sektorin taholta merkittävää lisäpanostusta. Valiokunta katsoo, että jatkotyön tehostamiseksi ja koordinoimiseksi tarvitaan liikenteen biopolttoaineiden kehitysohjelma. Tähän tarpeeseen viitataan myös liikenteen biopolttoaineet -työryhmän mietinnössä (luku 6.6). Ohjelma kattaisi uuden kilpailukykyisemmän teknologian kehittämisen, pilotti- ja demonstraatiolaitoksien sekä biopolttoaineiden käytön edistämisen sekä uusien yhteistyömuotojen luomisen eri sektoreiden välille.

Eduskunnan 24.11.2006 hyväksymässä vuoden 2006 toisessa lisätalousarviossa osoitettiin 9 miljoonan euron määräraha biopolttoaineiden uusien tuotantoteknologioiden kehittämiseen. Uusien teknologioiden kaupallistaminen edellyttää kuitenkin vielä suurempaa julkista rahoitusta. Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä arvioi, että rahoitusta tarvitaan vuoteen 2010 mennessä yhteensä 30—40 miljoonaa euroa ja vuoteen 2015 mennessä, suurien kaupallisten demonstraatiolaitosten kehitystyöhön, noin 30—50 miljoonaa euroa. Lisäksi arvioidaan tarvittavan riskipitoisiin investointeihin enimmillään 40 prosentin investointiavustuksena yhteensä 60—100 miljoonaa euroa. Osa rahoituksesta on mahdollista saada EU:n tutkimuksen 7. puiteohjelman rahoituksesta.

Useat tahot ovat käsittelyn aikana nostaneet esille tarpeen poistaa tai alentaa biopolttoaineiden valmisteveroa. Tämä on katsottu tarpeelliseksi lähinnä kuljetusalan kustannusten nousun estämiseksi tai siitä syystä, että näin saataisiin lisättyä biopolttoaineiden käyttöä enemmän kuin mihin pelkällä velvoitteella päästään. Verotukseen liittyviä kysymyksiä on käsitelty yksityiskohtaisesti liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa, johon talousvaliokunta tältä osin viittaa. Talousvaliokunta katsoo, että mikäli edellä edellytetyssä lain vaikutusten seurannassa tulee selkeästi ilmi, että kustannusrasite kasvaa kohtuuttoman suureksi tai että lisärasite kohdistuu vain rajoitettuun osaan käyttäjistä, tu-

lee harkita esimerkiksi verotuksen käyttämistä apuna tasapuolisemman taakanjaon takaamiseksi. Pidemmällä aikavälillä on myös aiheellista selvittää mahdollisuudet porrastaa biopolttoaineiden verotus ja edistämistoimet ilmastotaseen mukaan. Veroporrastuksen tulisi perustua yleiseurooppalaisiin laatuvaatimuksiin.

Asian käsittelyn yhteydessä on myös viitattu erilaisiin hallinnollisiin esteisiin, jotka hidastavat biopolttoaineiden käyttöönottoa. Tällaisia esteitä on arvioitu olevan mm. tieliikennelaissa ja ajoneuvoasetuksessa. Valiokunta pitää tärkeänä, että turhat esteet selvitetään ja poistetaan.

Talousvaliokunta painottaa, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä tulee tarkastella kokonaisuutena. Biopolttoaineiden käytön lisäksi päästöihin voidaan vaikuttaa myös hillitsemällä liikenteen kasvua, edistämällä joukko- ja kevyen liikenteen käyttöä sekä vä-

hentämällä kulkuneuvojen ominaispäästöjä ja -kulutusta.

Toimenpidealoite

Valiokunta katsoo, että hallituksen esitys vastaa niitä tavoitteita, joihin toimenpidealoitteella on pyritty. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa, että toimenpidealoite hylätään.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella talousvaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana ja

että toimenpidealoite hylätään.

Helsingissä 31 päivänä tammikuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Jouko Skinnari /sd
vpj. Jari Leppä /kesk
jäs. Arto Bryggare /sd (osittain)
Sari Essayah /kd (osittain)
Klaus Hellberg /sd (osittain)
Esko Kiviranta /kesk (osittain)
Miapetra Kumpula-Natri /sd (osittain)
Seppo Lahtela /kok (osittain)
Jere Lahti /kok (osittain)

Sirpa Paatero /sd (osittain)
Klaus Pentti /kesk
Antti Rantakangas /kesk (osittain)
Martin Saarikangas /kok (osittain)
Sari Sarkomaa /kok (osittain)
Juhani Sjöblom /kok (osittain)
Oras Tynkkynen /vihr
vjäs. Roger Jansson /r (osittain)
Iivo Polvi /vas (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tuula Kulovesi.