

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamista.

Jakelijalle säädettyä velvoitetta toimittaa vuosittain biopolttoaineita kulutukseen nostettaisiin siten, että se olisi 6 prosenttia vuosina 2011—2014. Sen jälkeen jakelovelvoite nousisi vuosittain tasaisesti ja olisi 20 prosenttia vuodesta 2020 alkaen.

Laissa säädettäisiin myös biopolttoaineiden energiasisällön laskemisesta kaksinkertaisena, biopolttoaineiden kestävyyskriteerien mukaisuudesta ja jakelovelvoitteen ylityksen huomioon ottamisesta seuraavan vuoden velvoitteessa. Lisäksi lakiin tehtäisiin joitakin teknisiä muutoksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 EU:n lainsäädäntö	4
2.3 Nykytilan arviointi	4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	5
3.1 Tavoitteet	5
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	6
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	6
4.1 Taloudelliset vaikutukset	6
4.2 Ympäristövaikutukset	7
5 ASIAN VALMISTELU	7
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	8
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	9
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	9
2 VOIMAANTULO.....	10
LAKIEHDOTUS	11
Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta	11
RINNAKKAISTEKSTI.....	14
Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta	14

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan unionin (EU) tavoitteena on ilmaston lämpenemisen pysäyttäminen pitkällä aikavälillä kahteen asteeseen. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää globaalien energiajärjestelmän muuttamista liki päästöttömäksi. EU:n vuoden 2020 välitavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 20 prosentilla vuoden 1990 tasosta, lisätä uusiutuvien energialähteiden osuutta 20 prosenttiin ja parantaa energiatehokkuutta 20 prosentilla. Tavoitteet uusiutuvien energialähteiden käytön lisäämisestä ja kasvihuonekaasujen vähentämisestä ovat EU:n jäsenvaltioita oikeudellisesti sitovia.

Valtioneuvosto hyväksyi 6 päivänä marraskuuta 2008 kansallisen pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian (VNS 6/2008 vp), jäljempänä *ilmasto- ja energiastrategia*. Strategia pohjautuu EU:n ilmasto- ja energiapolitiisiin linjauksiin ja velvoitteisiin. Ilmasto- ja energiastrategian mukaan Suomi sitoutuu siihen, että biopohjaisten polttoaineiden osuus liikenteen polttoaineista on vähintään 10 prosenttia vuonna 2020.

Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman mukaan hallitus nopeuttaa liikenteen päästöjä vähentävien biopohjaisten polttoaineiden käyttöä ensin lakisääteisesti ja myöhemmin markkinaehtoisin toimin niin nopeasti kuin alan teknologinen kehitys, kotimainen tuotanto ja biopolttoaineiden kohtuuhintaisuus sen sallivat. Hallituksen ohjelman mukaan on myös tärkeää huolehtia siitä, että liikenteen biopolttoaineen kotimainen kysyntä kyetään tyydyttämään pääsääntöisesti kotimaisella tuotannolla. Mari Kiviniemen hallitus jatkaa Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman toteuttamista. Mari Kiviniemen hallituksen ohjelman mukaan uusiutuvien liikennepolttoaineiden käyttöön kannustetaan.

Ilmasto- ja energiapolitiikan ministeriryhmä saavutti 20 päivänä huhtikuuta 2010 yksimielisyyden uusiutuvan energian edistämiskeinoista ja määristä Suomelle EU:ssa asetetun tavoitteen saavuttamiseksi vuonna 2020 (jäljempänä *uusiutuvan energian vel-*

voitepaketti). Liikenteen biopolttoaineita koskevana tavoitteena on nostaa uusiutuvan energian osuus liikenteessä 20 prosenttiin vuonna 2020, ja tärkein toteutuskeino olisi biopolttoaineita koskeva jakeluelvoite.

Pääministerin 11 päivänä toukokuuta 2010 antamassa ilmoituksessa hallituksen energiataratkaisuista (PI 2/2010 vp) käsiteltiin uusiutuvan energian velvoitepakettia osana energiataratkaisujen kokonaisuutta. Ilmoituksessa todetaan, että tuulivoiman ja metsähakkeen ohella uusiutuvien käyttöä lisättäisiin erityisesti liikenteen biopolttoaineissa sekä lämpöpumppujen käyttöä lisäämällä. Liikenteen biopolttoaineilla tavoitellaan noin 7 terawattituntia. Liikenteen uusiutuvan energian edistäminen perustuisi liikennepolttoaineiden myyjille asetettavaan jakeluelvoitteeseen.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 5 §:ssä säädetään biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevasta velvoitteesta (*jakeluelvoitteesta*) liikennepolttoaineiden jakelijoille. Lailla saatettiin voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä (2003/30/EY), jäljempänä *biopolttoainedirektiivi*. Jakeluelvoite oli vuonna 2008 2 prosenttia tieliikenteen kokonaisenergian käytöstä ja vuodesta 2009 alkaen 4 prosenttia.

Jakeluelvoite on ollut tärkein biopolttoaineiden käytön edistämiskeino. Sen lisäksi biopolttoaineiden käyttöä on edistetty tukemalla biopolttoaineiden tuotantoinvestointeja ja tutkimus- ja kehitystoimintaa. Biopolttoaineiden käyttökokeiluhankkeille on myönnetty määräaikaista verohelpotuksia. Yleisesti liikenteen biopolttoaineille ei ole annettu verohelpotuksia, vaan niistä kannetaan vastaava litramääräinen valmistevero kuin tavanomaisesta bensiinistä ja dieselistä. Poikkeuksena

on biokaasu, jonka liikennekäyttö on verotonta. Biokaasu ei kuitenkaan ole tullut laajempaan liikennekäyttöön.

Biopolttoaineiden käyttö on kasvanut Suomessa asetetun jakeluvelvoitteen mukaisesti. Vuoden 2007 lähes nollassa käytössä on kasvanut 4 prosentin energiaosuuteen. Energiämääränä tämä vastaa 159 000 öljykvivalenttitonnia.

2.2 EU:n lainsäädäntö

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 jäsenmaiden varmistavan, että niiden markkinoille saatetaan vähimmäisosuus biopolttoaineita. Sitä varten niiden on asetettava ohjeellisia kansallisia tavoitteita, joille direktiivissä annetaan viitearvot. Vuodelle 2010 asetettu viitearvo on 5,75 prosenttia tieliikenteessä käytetyn bensiinin ja dieselin kokonaismäärästä.

Uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annettulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/28/EY (jäljempänä *RES-direktiivi*) kumotaan biopolttoainedirektiivi 1 päivä tammikuuta 2012 lukien. RES-direktiivin noudattamisen edellyttämä lainsäädäntö tulee saattaa kansallisesti voimaan 5 päivänä joulukuuta 2010.

RES-direktiivin mukaan vuonna 2020 uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian tulee kattaa 20 prosenttia energian kokonaisloppukulutuksesta yhteisössä. Kullekin jäsenmaalle on tämän perusteella asetettu oma sitova uusiutuvan energian tavoitteensa. Suomen tavoitteena on nostaa uusiutuvan energian osuus energian kokonaisloppukulutuksesta 38 prosenttiin vuonna 2020.

RES-direktiivissä säädetään erikseen kaikille jäsenmaille yhteinen sitova tavoite nostaa uusiutuvan energian osuus liikenteen energian loppukulutuksesta 10 prosenttiin vuonna 2020. Liikenteessä käytettävä uusiutuva energia koostuu nestemäisistä ja kaa-

susmaisista biopolttoaineista sekä sähköaivoissa ja raideliikenteessä käytetystä uusiutuvasta energianlähteistä tuotetusta sähköstä.

RES-direktiivissä on lisäksi asetettu kestävyteen liittyviä vaatimuksia liikenteen biopolttoaineille sekä lämmitykseen ja sähkön tuotantoon käytettäville bionesteille. Jotta biopolttoaineet ja bionestee voidaan ottaa lukuun RES-direktiivin asettamissa kansallisissa tavoitteissa sekä uusiutuvan energian kansallisissa velvoite- ja tukijärjestelmissä, niiden tulee täyttää annetut kestävyyskriteerit. Kestävyyskriteerit koskevat niin EU:n alueella kuin sen ulkopuolellakin tuotettuja biopolttoaineita ja biopolttonesteitä. RES-direktiivin kestävyyskriteerit biopolttoaineille ja bionesteille voidaan jakaa kvalitatiivisiin ja kvantitatiivisiin kriteereihin. Osa kriteereistä rajoittaa biopolttoaineiden ja bionesteiden tuotannossa käytettyjen raaka-aineiden alkuperää ja osa biopolttoaineiden ja bionesteiden elinkaaren aikana aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä.

RES-direktiivi pyrkii myös edistämään uusien, ruoaksi kelpaamattomiin raaka-aineisiin perustuvien biopolttoaineiden markkinoille tuloa. Tämän vuoksi RES-direktiivin mukaan jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta ja lignoselluloosasta valmistettujen biopolttoaineiden energiasisältö tulee ottaa huomioon kaksinkertaisena (jäljempänä *tuplalaskenta*) direktiivin mukaisen liikenteen 10 prosentin uusiutuvan tavoitteen täyttämiseksi sekä kansallisissa kiintiö- ja velvoitejärjestelmissä.

Biopolttoainedirektiivin ja RES-direktiivin noudattamisen edellyttämä lainsäädäntö Ahvenanmaan maakunnassa kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) nojalla maakunnan toimivaltaan.

2.3 Nykytilan arviointi

Nykyinen biopolttoaineiden jakeluvelvoitejärjestelmä on toiminut odotusten mukaisesti, ja biopolttoaineiden käyttö on kasvanut velvoitteen edellyttämällä tavalla. Suomeen on syntynyt myös huomattavaa biopolttoaineiden tuotantokapasiteettia varsinkin kasviöljypohjaisen vetykäsittelyn dieselpolttoaineen tuotantoon sekä pienemmässä mitassa jättepohjaisen etanolin tuotantoon. Kotimaiseen

raaka-aineeseen perustuvan biopolttoainetuotannon osuus biopolttoaineiden kokonaiskäytöstä on kuitenkin vielä hyvin vaatimatonta.

Koska liikenteen biopolttoaineiden tuotantokustannukset ovat korkeammat kuin perinteisten fossiilisten polttoaineiden jalostuskustannukset, ei niiden käytön kasvu markkinaehtoisesti ole todennäköistä lähitulevaisuudessa odotettavissa olevilla öljytuotteiden maailmanmarkkinahinnoilla. RES-direktiivin mukainen 10 prosentin uusiutuvan energian osuuden saavuttaminen liikenteessä vuoteen 2020 mennessä edellyttää uusia toimenpiteitä. Suomessa on suunnitteilla useita hankkeista uuteen teknologiaan perustuvien tuplalaskettavien biopolttoaineiden tuotannon aloittamiseksi. Volyyimiltään merkittävimpiä ovat metsähakkeesta synteettistä dieselpolttoainetta tuottavat biojalostamot. Toteutessaan nämä hankkeet voisivat tuplalaskenta huomioon ottaen yksinäänkin täyttää hallituksen uusiutuvan energian velvoitepaketissa asettaman tavoitteen.

Kansallisesti ei tällä hetkellä säädetä biopolttoaineiden RES-direktiivin mukaisista kestävyyskriteereistä. Jakeluvuorituksen toimeenpano edellyttää biopolttoaineilta kestävyyskriteerien mukaisuutta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on varmistaa, että uusiutuvan energian velvoitepaketissa tavoitteeksi asetettu uusiutuvan energian liikenteen 20 prosentin osuus vuonna 2020 toteutuu. Samalla toteutuisi myös RES-direktiivissä asetettu sitova tavoite nostaa uusiutuvan energian osuus liikenteessä 10 prosenttiin vuonna 2020, vaikka jakeluvuoritus ei kohdistukaan kaikkeen direktiivin mukaiseen liikenteen energian käyttöön.

Esitetyn mukainen jakeluvuoritus merkitsee, että biopolttoaineiden käyttö kasvaisi nykyisestä noin 160 000 öljykvivalenttitonnista 730 000 öljykvivalenttitonniin vuonna 2020, kun otetaan huomioon liikenteen energian käytön tehostaminen. Pyrkimyksenä on toteuttaa velvoite pääosin biopolttoaineilla, joihin sovelletaan tuplalaskentaa. Jos velvoite

te voitaisiin täyttää kokonaan näillä polttoaineilla, tarvittava todellinen biopolttoainemäärä olisi 365 000 öljykvivalenttitonnia vuonna 2020.

Jakeluvuorituksen avulla voidaan luoda varma ja ennustettava biopolttoaineiden kotimarkkina, joka rohkaisee yrityksiä toteuttamaan biopolttoaineiden tuotantoinvestointeja. Korkealla, EU:n vaatimukset ylittävällä velvoitetasolla halutaan erityisesti kannustaa investointeja toisen sukupolven teknologioihin, jotka hyödyntävät tuplalaskennan piirissä olevia kotimaisia raaka-ainelähteitä. Esityksen keskeisenä tavoitteena on myös jakeluvuorituksen porrastaminen niin, että liikenteen biopolttoaineita koskeva tavoite saavutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti. Jakelijoiden tulee voida valita kustannuksiltaan edullisimmat tavat täyttää velvoitensa. Jakeluvuorituksen kokonaiskustannuksiin vaikuttaa olennaisesti velvoitetaso vuotuinen kehitys.

Jakeluvuoritus ei välttämättä edellyttäisi muutoksia ajoneuvokalustoon, vaan 20 prosentin osuus on saavutettavissa nykyisen tyyppisellä kalustolla. Tällöin biopolttoaineiden käyttö painottuisi vahvasti dieselajoneuvoihin. Tilannetta voidaan tasapainottaa, jos käyttöön otetaan runsaasti etanolia sisältäviä polttoaineita, kuten E85-polttoainetta (85 prosenttia etanolia, 15 prosenttia bensiiniä). Tällaisen polttoaineen käyttö kuitenkin edellyttää sille sovitettuja niin sanottuja FFV-ajoneuvoja. Ne eivät kuitenkaan ole mainittavasti kalliimpia kuin tavanomaiset bensiinikäyttöiset ajoneuvot.

Esityksen tavoitteena on lisäksi RES-direktiivin mukaisten kestävyyskriteerien, laskentasääntöjen ja biopolttoaineiden ominaisuuksia koskevien säännösten kansallinen toimeenpano. Tarkemmin kestävyyskriteereistä ja niiden soveltamisesta käytettävistä menetelmistä olisi tarkoitus säätää, kun EU:n komission ohjeistus on tarkentunut.

Esityksen tavoitteena on myös ottaa huomioon, että polttoaineiden jakelijoiden on hankalaa mitoittaa biopolttoaineen sekoitus muuhun polttoaineeseen tarkasti vuotuisen velvoitensa mukaisesti, koska sekoitus vaihtelee ajallisesti ja paikallisesti. Käytännössä tämä johtaa velvoitteen ylittämiseen,

kun halutaan varmistaa velvoitteen toteutuminen.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Keskeisin muutosehdotus on liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettavat uudet vuotuiset biopolttoaineiden vähimmäisosuudet. Jakeluelvoite olisi 6,0 prosenttia vuosina 2011—2014, 8,0 prosenttia vuonna 2015, 10,0 prosenttia vuonna 2016, 12,0 prosenttia vuonna 2017, 15,0 prosenttia vuonna 2018, 18,0 prosenttia vuonna 2019 sekä 20,0 prosenttia vuonna 2020 ja sen jälkeen.

Jakeluelvoite laskettaisiin edelleen kuten nykyisin. Kun kyseessä oleva biopolttoaine on tuotettu jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta, sen energiasisältö laskettaisiin kuitenkin kaksinkertaisena jakeluelvoitteeseen.

Jakeluelvoitetta täydentäisi vaatimus, jonka mukaan jakeluelvoitteen täyttämiseen käytettävien biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden tulisi olla RES-direktiivin kestävyyskriteerien mukaisia.

Lakia täydennettäisiin säännöksellä, joka mahdollistaisi jakeluelvoitteen ylityksen huomioon ottamisen seuraavan vuoden jakeluelvoitteessa.

Lakiin sisältyviä biopolttoaineiden lämpöarvoja ja biopolttoaineiden merkitsemistä koskevia vaatimuksia muutettaisiin siten, että ne vastaisivat RES-direktiivin säännöksiä.

Lisäksi lakiin tehtäisiin joitakin lähinnä teknisiä tarkistuksia, jotka ovat seurausta muun lainsäädännön muuttumisesta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Biopolttoaineiden käytön kasvun aiheuttamat lisäkustannukset riippuvat monista tekijöistä, joiden arviointiin liittyy huomattavia epävarmuuksia. Tärkeimmät lisäkustannuksiin vaikuttavat tekijät ovat raakaöljyn hinnan kehitys sekä uusien biopolttoaineiden tuotantokustannukset. Toisen sukupolven tuplalaskettavat biopolttoaineet ovat edelleen kehitysvaiheessa, ja niiden kaupallinen tuotanto alkanee laajassa mitassa vasta kuluvan

vuosikymmenen jälkipuoliskolla. Jakeluelvoitteen kustannuksiin vaikuttaa merkittävästi, kuinka suuri osa velvoitteesta voidaan täyttää tuplalaskettavilla polttoaineilla.

Kustannusten arvioinnissa on oletettu, että perinteisten biopolttoaineiden kustannuslisä fossiilisiin polttoaineisiin nähden laskee nykyisestä 0,3 eurosta öljykvivalenttilitraa (loe) kohden noin puoleen eli 0,15 euroon/loe vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi tuplalaskettavien biopolttoaineiden hinnan on arvioitu olevan 0,1 euroa/loe suurempi kuin perinteisten biopolttoaineiden.

Vuotuinen biopolttoaineista aiheutuva lisäkustannus 6 prosentin velvoitetasolla olisi noin 65 miljoonaa euroa vuodessa verrattuna siihen, ettei biopolttoaineita käytetä lainkaan. Vuonna 2020 kustannus olisi noin 110 miljoonaa euroa, jos koko velvoite voitaisiin täyttää tuplalaskettavilla biopolttoaineilla. Pelkästään perinteisillä biopolttoaineilla kustannus olisi noin 20 miljoonaa euroa suurempi.

Kumulatiiviset kustannukset vuosina 2011—2020 olisivat vastaavasti 820—950 miljoonaa euroa riippuen siitä, käytetäänkö tuplalaskettavia biopolttoaineita vai ei.

Jakeluelvoitteesta kuluttajille aiheutuvien kustannusten arviointi on mainituista syistä niin ikään epävarmaa. Jos raakaöljyn hinta nousisi vuoteen 2020 mennessä nykyarvion mukaisesti noin 50 prosenttia nykytasoon verrattuna ja biopolttoaineiden verotus toteutettaisiin hallituksen energiaverotuksen muuttamisesta annetun esityksen (147/2010 vp) mukaisesti, ei esitetty biopolttoaineiden lisääminen välttämättä toisi merkittäviä lisäkustannuksia kuluttajille.

Jakeluelvoitteen ei arvioida edellyttävän merkittäviä investointeja polttoaineiden jakelujärjestelmiin tai ajoneuvokantaan. Velvoitteen mukainen biopolttoainemäärä voidaan toimittaa markkinoille sekoittamalla biopolttoaine kivennäisöljypohjaisiin polttoaineisiin nykyisten polttoaineiden laatuvaatimusten puitteissa siten, että pääosa olemassa olevasta autokalustosta voi sitä käyttää.

Jos yritykset kuitenkin haluavat tuoda biopolttoainetta markkinoille esimerkiksi E85-tyyppisenä polttoaineena, vaatii se jakeluinvestointeja ja kyseiselle polttoaineelle sovitettuja ajoneuvoja. Tällaiset ajoneuvot eivät

kuitenkaan ole mainittavasti tavanomaisia kalliimpia.

Ehdotetun jakeluelvoitteen yhtenä tavoitteena on kysynnän kautta lisätä kotimaista, kotimaisiin raaka-aineisiin perustuvaa biopolttoainetuotantoa. Jos Suomeen syntyisi 2 tai jopa 3 metsätähteistä dieselpolttoainetta jalostavaa laitosta, jotka kykenisivät tuottamaan koko jakeluelvoitteen edellyttämän biopolttoainemäärän, merkitsisi se noin 1 000 miljoonan euron laitosinvestointeja ja lisäksi investointeja raaka-aineen hankintaketjuun arviolta 150 miljoonaa euroa. Myös suorat ja välilliset työllisyysvaikutukset olisivat huomattavat.

Esityksellä ei ole valtiontaloudellisia vaikutuksia.

4.2 Ympäristövaikutukset

Biopolttoaineiden käytöllä voidaan merkittävästi vähentää liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä. Koska biopolttoaineiden loppukäytöstä ajoneuvoissa ei lasketa syntyvän lainkaan hiilidioksidipäästöjä, vähenevät ajoneuvojen päästöt suoraan verrannollisesti biopolttoaineiden prosenttiosuuteen. Ehdotettu jakeluelvoite vähentäisi tieliikenteen päästöjä riippuen tuplalaskettavien biopolttoaineiden osuudesta noin 1—2 miljoonaa hiilidioksiditonnia vuonna 2020 verrattuna tilanteeseen, jossa biopolttoaineita ei käytettäisi. Absoluuttinen päästövähennys on luonnollisesti riippuvainen liikenteen kokonaisenergiankulutuksen kehityksestä.

Biopolttoaineiden tuotantoketjussa kuitenkin syntyy kasvihuonekaasupäästöjä, jotka vaihtelevat huomattavasti riippuen käytetystä raaka-aineesta, viljelyolosuhteista ja jalostusprosessista. RES-direktiivissä kestävältä biopolttoaineelta edellytetään 35 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennystä fossiiliseen vertailupolttoaineeseen nähden, kun tarkastellaan polttoaineen koko elinkaarta. Vuonna 2017 tämä vaatimus nousee 50 prosenttiin.

Parhaita biopolttoaineita kasvihuonekaasupäästöjen kannalta ovat jätteistä ja tähteistä sekä lignoselluloosasta valmistetut polttoaineet. RES-direktiivin mukaiset tyypilliset päästövähennysmäärät ovat näillä polttoaineilla yli 80 prosenttia. Esimerkiksi metsätähdepohjaisella

synteettisellä dieselpoltto-aineella säästetään 95 prosentin vähennys. Perinteisillä viljelykasveihin perustuvilla biopolttoaineilla elinkaaren päästövähennys jäävät 30—60 prosentin tasolle.

Jakeluelvoitteen elinkaaritarkastelun mukainen kasvihuonekaasupäästövähennys riippuu näin ollen siitä, millaisilla biopolttoaineilla velvoite täytetään. Parhaimmillaan päästövähennys voi kuitenkin olla 90 prosentin tasolla, jos tuplalaskettavat biopolttoaineet saadaan laajalti käyttöön.

RES-direktiivin mukaisten kestävyyskriteerien noudattamisella varmistettaisiin kasvihuonekaasupäästövähennysten lisäksi muun muassa se, ettei biopolttoaineiden raakaainetuotanto vaikuta kielteisesti luonnon monimuotoisuuteen eikä raakaainetta tuoteta runsashiiliselällä maapohjalla.

5 Asian valmistelu

Hallituksen esitystä on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä hallituksen linjausten mukaisesti.

Hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, ympäristöministeriöltä, oikeusministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, Huoltovarmuuskeskukselta, Tullihallitukselta, Autotuojat ry:tä, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta, FINBIO – Suomen Bioenergiayhdistys ry:ltä, Linja-autoliitolta, Suomen Bensiniikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry:ltä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, Suomen luonnonsuojeluliitto ry:ltä, Suomen Paikallisliikenneliitto r.y.:ltä ja Öljy- ja Kaasualan Keskusliitolta. Lausuntopyyntö lähetettiin 15 päivänä syyskuuta 2010, ja lausuntoaika päättyi 27 päivänä syyskuuta 2010. Lausuntoja annettiin yhteensä 13, ja niistä on laadittu tiivistelmä (www.tem.fi/).

Lausunnonantajat pitivät yleisesti biopolttoaineiden osuuden kasvattamista liikenteessä kannatettavana. Osa lausunnonantajista piti jakeluelvoitteen noston aikataulua liian nopeana ja tavoitteita liian kunnianhimoisena.

Lausuntojen perusteella jakeluelvoite nostoa on muokattu niin, että 8 prosentin jakelu-

velvoite on vasta vuodesta 2015 alkaen. Lisäksi hallituksen esityksen perusteluita ja etenkin vaikutusarviointia koskevaa perustelujen jaksoa on täydennetty.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Hallituksen esityksessä energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamisesta (HE 147/2010 vp) on esitetty biopolttoaineiden verotukseen merkittäviä muutoksia, jotka johtaisivat biopolttoaineiden ympäristöominaisuudet paremmin huomioon ottavaan ve-

rotukseen. Uudella verorakenteella kannustettaisiin ympäristön kannalta parhaisiin ja erityisesti tuplalaskettaviin biopolttoaineisiin siirtymistä, mutta verotus ei kuitenkaan yleisesti antaisi riittävää kannustinta fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen biopolttoaineilla. Hallituksen esitys sisältää myös ehdotuksen nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta, jossa on vastaavat säännökset RES-direktiivin mukaisten kestävyyskriteerien noudattamisesta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1 §. Lain tarkoitus. Lain tarkoituksena on osaltaan saattaa voimaan biopolttoaineita koskeva sovellettava EU:n lainsäädäntö. Pykälän 2 momentissa oleva informatiivinen viittaus biopolttoainedirektiiviin kumottaisiin tarpeettomana. Biopolttoainedirektiivi kumotaan RES-direktiivillä 1 päivästä tammikuuta 2012.

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 4—6 kohdan määritelmät muutettaisiin.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan jakelijaa koskevassa määritelmässä on viitattu valmisteverotuslakiin (1469/1994). Mainittu valmisteverotuslaki (jäljempänä *vanha valmisteverotuslaki*) kumottiin lain 66 ja 67 §:ää lukuun ottamatta valmisteverotuslailla (182/2010), joka tuli voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2010. Määritelmässä on otettu valmisteverotuslain uudistuminen huomioon. Samoin 1 momentin 5 kohdan kulutukseen toimittamista koskevassa määritelmässä.

Pykälän 1 momentin 6 kohdassa oleva energiasisällön määritelmä muutettaisiin vastaamaan RES-direktiivin liitteen III mukaisia liikenteen biopolttoaineiden energiasisältöjä. Käytännössä muutokset olisivat vähäisiä. Energiasisällön määritelmää on myös täydennetty erällä uusilla biopolttoaineilla, joita on tullut tai on tulossa markkinoille.

4 §. Toimivaltaiset viranomaiset ja tietojen salassapito. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin valmisteverotuslain 15 ja 18 luvun säännösten sijasta voimassa olevan valmisteverotuslain 12 luvun säännöksiin.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin vanhan valmisteverotuslain 16 luvun säännösten sijasta vanhan valmisteverotuslain 66 ja 67 §:ään. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös kauppa- ja teollisuusministeriön tiedonsaantioikeuden sijasta työ- ja elinkeinoministeriön tiedonsaantioikeudesta. Lisäksi säännös kirjoitettaisiin yleisempään muotoon muun muassa ottaen huomioon, että biopolttoainedirektiivi on kumoutumassa RES-direktiivillä.

5 §. Biopolttoaineiden kulutukseen toimitaminen. Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin

jakeluelvoite ja sen laskentatapa vastaavasti kuin nykyisessä 5 §:n 1 momentissa. Jakeluelvoite laskettaisiin edelleen jakamalla kulutukseen toimitetun biopolttoaineen määrä (energiassa mitattuna) kulutukseen toimitettujen bensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineen yhteismäärällä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös jakeluelvoitteesta vuodesta 2011 alkaen. Tavoitteeksi asetettu liikenteen 20 prosentin uusiutuvan energian osuus vuonna 2020 toteutettaisiin jakeluelvoitteella. Käytännössä liikenteen uusiutuvan energian osuus olisi suurempi kuin 20 prosenttia, koska myös sähköajoneuvojen arvioidaan yleistyvän tieliikenteessä vuoteen 2020 mennessä. Tällöin niiden käyttämän uusiutuvalla energialla tuotetun sähkön arvioidaan vastaavan noin yhden prosentin osuutta liikenteen energiasta.

Aluksi jakeluelvoitetta nostettaisiin maltillisesti ja myöhemmin vuosittain, jotta järjestelmän kumulatiiviset kustannukset pysyisivät mahdollisimman pieninä. Kotimaisia tuplalaskennan piiriin kuuluvia biopolttoaineita ei arvioida tulevan markkinoille merkittäviä määriä ennen vuotta 2015. Siihen asti velvoite joudutaan pääosin täyttämään tuontibiopolttoaineilla ja tuontiraaka-aineisiin perustuvilla biopolttoaineilla.

Jakeluelvoite vuosina 2011—2014 olisi 6,0 prosenttia, mikä ylittäisi biopolttoainedirektiivissä vuodelle 2010 asetetun tavoitetason (5,75 prosenttia). Vuoden 2014 jälkeen jakeluelvoitetta nostettaisiin vuosittain tasaisesti. Vuonna 2020 ja sen jälkeen jakeluelvoite olisi 20,0 prosenttia.

Pykälän 2 momentti vastaisi RES-direktiivin 21 artiklan 2 kohtaa. Jos biopolttoaine on tuotettu jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta, kerrottaisiin osoittajassa kyseisen biopolttoaineen energiamäärä kahdella. Saatu energiamäärä jaettaisiin kulutukseen toimitettujen bensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineen yhteismäärällä.

5 a §. Biopolttoaineiden kestävyyskriteerien mukaisuus. Pykälän 1 momentin nojalla edellytettäisiin, että 5 §:ssä säädettyjen biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden tulee

täyttää RES-direktiivissä säädetyt kestävyyskriteerit. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudeksi noudattaa kestävyyskriteerien valvonnassa RES-direktiivin mukaisia menetelmiä ja pitää yllä järjestelmää, jolla ainetasemenetelmään perustuen varmistettaisiin raaka-ainetuotannon ja kasvihuonekaasupäästövähenemän vaatimustenmukaisuus.

RES-direktiiviin 17 artiklassa säädetään biopolttoaineiden kasvihuonekaasujen vähennysvaatimuksista sekä biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden alueellisista vaatimuksista. RES-direktiiviin 18 artiklassa säädetään ainetasemenetelmästä ja muusta kestävyyskriteerien noudattamisen todentamisesta. RES-direktiiviin 19 artiklassa ja liitteessä IV säädetään kasvihuonekaasuvaikutusten laskemisesta.

5 b §. Jakeluelvoitteen ylittäminen. Pykälässä säädettäisiin jakelijoiden mahdollisuudesta siirtää jakeluelvoitteen yli menevä biopolttoainemäärä otettavaksi huomioon seuraavan vuoden jakeluelvoitteen laskennassa. Jakelijat eivät käytännössä pysty ennakolta säätämään kulutukseen toimittamiansa biopolttoaineiden määrää täsmälleen jakeluelvoitteen edellyttämään tasoon, vaan kulutukseen toimitetaan yleensä hieman enemmän biopolttoainetta, jotta voidaan

varmistaa velvoitteen täytyminen. Aiheutuvien ylimääraisten kustannusten välttämiseksi jakelijoilla olisi oikeus ottaa ylimäärä huomioon seuraavan vuoden velvoitteessa.

9 §. Jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus. Pykälässä viitattaisiin vanhan valmisteverotuslain 15 luvun säännösten sijasta uuden valmisteverotuslain 12 luvun säännöksiin.

10 §. Ylivoimainen este. Pykälässä viitattaisiin kauppaja- ja teollisuusministeriön sijasta työ- ja elinkeinoministeriöön.

13 §. Muutoksenhaku. Pykälässä viitattaisiin kauppaja- ja teollisuusministeriön sijasta työ- ja elinkeinoministeriöön.

14 §. Liikennepolttoaineiden laatuvaatimukset ja tiedottaminen myyntipisteissä. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan 2 momenttiin tehtyä muutosta. Pykälän 2 momentti muutettaisiin vastaamaan RES-direktiivin 21 artiklan 1 kohdan säännöstä.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 1 §:n 2 momentti,

muutetaan 2 §:n 1 momentin 4—6 kohta, 4, 5, 9, 10 ja 13 § sekä 14 §:n otsikko ja 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 5 § osaksi laissa 1056/2009, ja

lisätään lakiin uusi 5 a ja 5 b § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

4) *jakelijalla* liikennepolttoaineiden jakelijaa, joka on valmisteverotuslain (182/2010) 12 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdan mukaisesti verovelvollinen;

5) *kulutukseen toimittamisella* moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden toimittamista kulutukseen valmisteverotuslaissa tarkoitettua väliaikaisen verottomuuden järjestelmästä;

6) *energiasisällöllä* polttoaineen alempaa lämpöarvoa, jota määritettäessä polttoaine katsotaan toimitetuksi 15 celsiusasteen lämpötilassa; polttoaineiden lämpöarvot ilmoitettuna megajouleina litralta (MJ/l) tai kilogrammalta (MJ/kg) ovat:

- a) moottoribensiini 32 MJ/l;
- b) dieselöljy 36 MJ/l;
- c) biobensiini 32 MJ/l;

- d) bioetanoli 21 MJ/l;
- e) biodiesel (FAME) 33 MJ/l;
- f) synteettinen biodiesel (BTL) ja vastaava 34 MJ/l;

g) bio-ETBE 27 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 37 prosenttia;

h) bio-MTBE 26 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 22 prosenttia;

i) bio-TAEE 29 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 29 prosenttia;

j) bio-TAME 28 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 18 prosenttia;

k) biometanoli 18 MJ/l;

l) biokaasu 50 MJ/kg.

4 §

Toimivaltaiset viranomaiset ja tietojen salassapito

Tullilaitos valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista sekä huolehtii lain täytäntöönpanosta. Tulliviran-

omaisen toimivaltuuksiin sovelletaan, mitä valmisteverotuslain 12 luvussa säädetään.

Tulliviranomaisen tämän lain nojalla saamien tietojen ja asiakirjojen salassapitoon sovelletaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun valmisteverotuslain (1469/1994) 66 ja 67 §:ää. Tulli-viranomainen voi kuitenkin sen lisäksi, mitä mainitun lain 66 §:n 2 momentissa säädetään, antaa salassapitosäännösten estämättä tietoja ja asiakirjoja työ- ja elinkeinoministeriölle sen tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä toimitettavaksi edelleen toimivaltaiselle Euroopan unionin toimielimelle tai unionin muulle elimelle, jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai muussa Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa liittyvässä velvoitteessa sitä edellytetään.

5 §

Biopolttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan biopolttoaineita kulutukseen. Biopolttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluelvoite*) tulee olla vähintään:

- 1) 6,0 prosenttia vuosina 2011—2014;
- 2) 8,0 prosenttia vuonna 2015;
- 3) 10,0 prosenttia vuonna 2016;
- 4) 12,0 prosenttia vuonna 2017;
- 5) 15,0 prosenttia vuonna 2018;
- 6) 18,0 prosenttia vuonna 2019;
- 7) 20,0 prosenttia vuonna 2020 ja sen jälkeen.

Jos biopolttoaine on tuotettu jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta, sen energiasisällön lasketaan täyttävän jakeluelvoitetta kaksinkertaisena.

5 a §

Biopolttoaineiden kestävyyskriteerien mukaisuus

Edellä 5 §:ssä tarkoitettujen biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden tulee täyttää uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian

käytön edistämisestä sekä direkttiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direkttiivissä 2009/28/EY säädetyt kestävyyskriteerit.

Jakelijan tulee käyttää kestävyyskriteerien valvonnassa 1 momentissa mainitun direkttiivin mukaisia menetelmiä. Jakelijalla tulee myös olla järjestelmä, jolla ainetasemenetelmään perustuen varmistetaan raaka-ainetuotannon ja kasvihuonekaasupäästövähennemän vaatimustenmukaisuus.

5 b §

Jakeluelvoitteen ylittäminen

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän biopolttoainetta kuin 5 § 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluelvoitetta laskettaessa.

9 §

Jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus

Jakelijan ja sivullisen velvollisuuteen antaa tietoja tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten valvontaa ja täytäntönpäntöä varten sovelletaan, mitä valmisteverotuslain 12 luvussa säädetään.

10 §

Ylivoimainen este

Jos jakelija ei biopolttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoimattomien muutosten tai muun vastavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään jakeluelvoitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:ssä säädettyä prosentiosuutta tai poistaa jakeluelvoitteen hakemuksessa tarkoitetun kalenterivuoden osalta.

Velvoitteen alentamista tai poistamista koskeva hakemus on toimitettava työ- ja elinkeinoministeriölle 7 §:n 3 momentissa säädetyssä määräajassa sekä jäljennös hakemuksesta tulliviranomaiselle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

13 §

Muutoksenhaku

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

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

14 §

Liikennepolttoaineiden laatuvaatimukset ja tiedottaminen myyntipisteissä

Kun kivennäisöljyjohdannaisiin sekoitettujen biopolttoaineiden prosenttiosuudet tilavuudesta laskettuina ovat yli 10 prosenttia, tästä on tiedotettava myyntipisteissä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Ministeri *Tapani Tölli*

Laki

biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 1 §:n 2 momentti,

muutetaan 2 §:n 1 momentin 4—6 kohta, 4, 5, 9, 10 ja 13 § sekä 14 §:n otsikko ja 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 5 § osaksi laissa 1056/2009, ja

lisätään lakiin uusi 5 a ja 5 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Lakiehdotus

1 §

Lain tarkoitus.

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

2 §

Määritelmät.

Tässä laissa tarkoitetaan:

4) *jakelijalla* liikennepolttoaineiden jakelijaa, 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;

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

4) *jakelijalla* liikennepolttoaineiden jakelijaa, joka on valmisteverotuslain (182/2010) 12 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdan mukaisesti verovelvollinen;

5) *kulutukseen toimittamisella* moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden toimittamista kulutukseen valmisteverotuslaissa tarkoitettua väliaikaisen verottomuuden järjestelmästä;

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

6) *energiasisällöllä* polttoaineen alempaa lämpöarvoa, jota määritettäessä polttoaine katsotaan toimitetuksi 15 celsiusasteen lämpötilassa; polttoaineiden lämpöarvot ilmoitettuna megajouleina litralta (MJ/l) tai kilogrammalta (MJ/kg) ovat:

- a) moottoribensiini 32 MJ/l;
- b) dieselöljy 36 MJ/l;
- c) biobensiini 32 MJ/l;
- d) bioetanoli 21 MJ/l;
- e) biodiesel (FAME) 33 MJ/l;
- f) synteettinen biodiesel (BTL) ja vastaava 34 MJ/l;
- g) bio-ETBE 27 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 37 prosenttia;
- h) bio-MTBE 26 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 22 prosenttia;
- i) bio-TAEE 29 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 29 prosenttia;
- j) bio-TAME 28 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 18 prosenttia;
- k) biometanoli 18 MJ/l;
- l) biokaasu 50 MJ/kg.

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 tarkoitettun raportoinnin toimeenpanemiseksi.

4 §

Toimivaltaiset viranomaiset ja tietojen salassapito

Tullilaitos valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista sekä huolehtii lain täytäntöönpanosta. Tulliviranomaisen *toimivaltuuksiin sovelletaan*, mitä valmisteverotuslain 12 luvussa säädetään.

Tulliviranomaisen tämän lain nojalla saamien tietojen ja asiakirjojen salassapitoon sovelletaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun valmisteverotuslain (1469/1994) 66 ja 67 §:ää. Tulli-viranomainen voi kuitenkin *sen lisäksi, mitä mainitun lain 66 §:n 2 momentissa säädetään*, antaa salassapitosäännösten *estämättä* tietoja ja asiakirjoja työ- ja elinkeinoministeriölle sen tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä *toimitettavaksi edelleen toimivaltaiselle Euroopan unionin toimielimelle tai unionin muulle elimelle, jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai muussa Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa liittyvässä velvoitteessa sitä edellytetään*.

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 ja sen jälkeen vuosittain vähintään neljä prosenttia.

5 §

Biopolttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelija on velvollinen toimittamaan biopolttoaineita kulutukseen. Biopolttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (*jakeluvelvoite*) tulee olla vähintään:

- 1) 6,0 prosenttia vuosina 2011—2014;
- 2) 8,0 prosenttia vuonna 2015;
- 3) 10,0 prosenttia vuonna 2016;
- 4) 12,0 prosenttia vuonna 2017;
- 5) 15,0 prosenttia vuonna 2018;
- 6) 18,0 prosenttia vuonna 2019;
- 7) 20,0 prosenttia vuonna 2020 ja sen jälkeen.

Jos biopolttoaine on tuotettu jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta, sen energiasisällön lasketaan täyttävän jakeluvelvoitetta kaksinkertaisena.

5 a §

Biopolttoaineiden kestävyyskriteerien mukaisuus

Edellä 5 §:ssä tarkoitettujen biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden tulee täyttää uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY säädetyt kestävyyskriteerit.

Jakelijan tulee käyttää kestävyyskriteerien valvonnassa 1 momentissa mainitun direktiivin mukaisia menetelmiä. Jakelijalla tulee myös olla järjestelmä, jolla ainetasemenehtelmään perustuen varmistetaan raaka-ainetuotannon ja kasvihuonekaasupäästövähenemän vaatimustenmukaisuus.

5 b §

Jakeluvelvoitteen ylittäminen

Jos jakelija on kalenterivuonna toimittanut kulutukseen enemmän biopolttoainetta kuin 5 § 1 momentissa säädetään, jakelija saa ottaa ylimenevän osuuden huomioon seuraavan kalenterivuoden jakeluvelvoitetta laskettaessa.

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.

9 §

Jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus

Jakelijan ja sivullisen velvollisuuteen antaa tietoja tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten valvontaa ja täytäntöönpanon seurantaa varten sovelletaan, mitä valmisteverotuslain 12 luvussa säädetään.

10 §

Ylivoimainen este.

Jos jakelija ei biopolttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja enakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään edellä tarkoitettua jakeluvelvoitettaan, voi kauppa- ja teollisuusministeriö jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:ssä tarkoitettua prosenttiosuutta tai poistaa jakeluvelvoitteen 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.

10 §

Ylivoimainen este

Jos jakelija ei biopolttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja enakoimattomien muutosten tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi kykene täyttämään jakeluvelvoitettaan, työ- ja elinkeinoministeriö voi jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:ssä säädettyä prosenttiosuutta tai poistaa jakeluvelvoitteen hakemuksessa tarkoitettua kalenterivuoden osalta.

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

13 §

Muutoksenhaku.

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

14 §

Liikennepolttoaineiden laatuvaatimukset ja jakelupisteiden merkitseminen.

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.

13 §

Muutoksenhaku

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

14 §

Liikennepolttoaineiden laatuvaatimukset ja tiedottaminen myyntipisteissä

Kun kivennäisöljyjohdannaisiin sekoitetujen biopolttoaineiden prosenttiosuudet tilavuudesta laskettuina ovat yli 10 prosenttia, tästä on tiedotettava myyntipisteissä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.