

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport samt till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport och lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen ändras. Samtidigt föreslås det att lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel och 5 b § 4 mom. i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport upphävs.

Det huvudsakliga syftet med propositionen är att ändra lagstiftningen om distributionsskyldigheten så att den motsvarar föresatserna i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering och de ändringar som gjorts i Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

I propositionen föreslås det att nivåerna på distributionsskyldigheten 2025–2027 ändras så att de stiger måttfullt från nivån 2024, men ändå är på en lägre nivå än i den gällande lagstiftningen. Också nivåerna på tilläggsskyldigheten ska enligt förslaget sänkas för åren 2026 och 2027. Likaså sänks nivåerna på påföljdsavgifterna för åren 2024–2027. I fråga om förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung införs en egen gradvis ökande skyldighet att uppfylla minimiandelen för åren 2028–2030. Dessutom ska sådan förnybar el för transporter som levererats via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten fogas till metoderna för fullgörande av distributionsskyldigheten. Samtidigt föreslås det bestämmelser om en så kallad flexibilitetsmekanism, inom ramen för vilken distributören kan fullgöra distributionsskyldigheten genom att finansiera andra alternativa utsläppsminskande åtgärder som genomförs i Finland. I lagen som gäller distributionsskyldigheten föreslås också vissa ändringar av teknisk natur.

I lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen föreslås det att det görs de ändringar som den nya definitionen av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung förutsätter.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2025.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beredning	5
1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten	5
1.2.2 Beredningen av propositionen	6
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	7
2.1 Mål för trafiken	7
2.2 Begränsningar som gäller livsmedels- och fodergrödor	9
2.3 Beräkningsregler	10
3 Nuläge och bedömning av nuläget	10
3.1 Lagstiftning om distributionsskyldigheten och utveckling av drivmedelspriserna	10
3.1.1 Allmänt	10
3.1.2 Utveckling av drivmedelspriserna	11
3.2 El för transporter	12
3.3 Utveckling av utsläppsminskningen inom ansvarsfördelningssektorn	13
3.4 Lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel	14
4 Förslagen och deras konsekvenser	15
4.1 De viktigaste förslagen	15
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	16
4.2.1 Allmänt om konsekvensbedömningen	16
4.2.2 Ekonomiska konsekvenser	16
4.2.3 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna	22
4.2.4 Miljökonsekvenser	22
4.2.5 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	23
4.2.6 Konsekvenser för den offentliga ekonomin	24
5 Alternativa handlingsvägar	26
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	26
5.1.1 Allmänt	26
5.1.2 Främjande av utsläppsminskningar inom väg-, sjö- och flygtrafiken	26
5.1.3 Växthusgasbaserad distributionsskyldighet	27
5.1.4 Biogas som matas in i nätet	27
5.1.5 Privat laddning	27
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater	28
5.2.1 Sverige	28
5.2.2 Frankrike	28
5.2.3 Nederländerna	29
5.2.4 Tyskland	30
6 Remissvar	31
6.1 Allmänt	31
6.2 Nivåerna på distributionsskyldigheten och påföljdsavgifterna	32
6.3 Modell för flexibilitetsmekanismen	33

6.4 Avancerade biodrivmedel och RFNBO-bränslen	33
6.5 El för transporter	34
7 Specialmotivering	35
7.1 Lagen om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	35
7.2 Lagen om upphävande av 5 b § 4 mom. i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	53
7.3 Lagen om ändring av 4 och 6 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen	53
7.4 Lagen om upphävande av lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel	53
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	54
9 Ikraftträdande	55
10 Verkställighet och uppföljning	55
11 Förhållande till andra propositioner	56
11.1 Samband med andra propositioner	56
11.2 Förhållande till budgetpropositionen	56
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	56
12.1 Allmänt	56
12.2 Skyddet för privatlivet	57
12.3 Egendomsskydd	58
12.4 Grundläggande rättighet till miljön	59
12.5 Bemyndiganden att utfärda förordning	59
12.6 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter	60
LAGFÖRSLAG	62
1. Lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	62
2. Lag om upphävande av 5 b § 4 mom. i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	72
3. Lag om ändring av 4 och 6 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen	72
4. Lag om upphävande av lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel	73
BILAGA	74
PARALLELLTEXTER	74
1. Lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	74
3. Lag om ändring av 4 och 6 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen	92

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Beredningen av propositionen har föranletts av skrivningarna om distributionsskyldigheten för transport i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering och en EU-rättsakt som förutsätter nationellt genomförande.

Syftet med lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007), nedan *lagen om distributionsskyldighet*, är att främja användningen av förnybara drivmedel för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. I lagen föreskrivs det särskilt om distributionsskyldigheten, enligt vilken drivmedelsdistributörer är skyldiga att årligen leverera en viss minimiandel förnybara bränslen till konsumtion.

Genom propositionen genomförs skrivningarna om lagen om distributionsskyldighet i kapitel 7 ”Ett Finland med ren energi” och underkapitel 7.4 ”Finland ökar sitt koldioxidhandavtryck och går mot koldioxidneutralitet med effektiva och hållbara metoder” i statsminister Petteri Orpos regeringsprogram. I regeringsprogrammet har regeringen dragit upp riktlinjer för att ändra lagen om distributionsskyldighet, så att distributionsskyldigheten hålls på 13,5 procent 2024. Åren 2025–2027 höjs distributionsskyldigheten måttfullt och det görs stegvis så att nivån år 2025 är 16,5 procent, år 2026 19,5 procent och år 2027 22,5 procent. Tilläggsskyldigheten i fråga om de så kallade mest avancerade fraktionerna höjs från nuvarande två procentenheter till tre procentenheter år 2025 och till fyra procentenheter år 2026.

I regeringsprogrammet konstateras att när distributionsskyldigheten höjs, hotar priset på de utsläppsminskningar som görs med den att stiga så att det är högre än priset på alternativa utsläppsminskande åtgärder. Denna risk begränsas genom att nivån på påföljdsavgiften för försummelse att fullgöra distributionsskyldigheten graderas i fråga om den höjning av distributionsskyldigheten som det avtalats om för de kommande åren. I regeringsprogrammet konstateras också att eventuella inkomster av påföljdsavgifter styrs till ansvarsfördelningssektorns kostnadseffektiva klimatåtgärder, så att det finns täckning för de eftersträlvade utsläppsminskningarna.

I regeringsprogrammet konstateras också att den inverkan som höjningen av distributionsskyldigheten har på bränslepriset under åren 2025–2027 kompenseras och att detta görs till exempel genom att en flexibilitetsmekanism för distributionsskyldigheten införs, genom att el för transporter inkluderas i distributionsskyldigheten och genom att beskattningen av bränslen sänks, i möjligaste mån med betoning på en lindring av skatten på den förnybara fraktionen. Enligt skrivningarna i regeringsprogrammet ges distributionsskyldiga bränsleförsäljare möjlighet att fullgöra distributionsskyldigheten genom att finansiera andra utsläppsminskningar. De utsläppsminskningar som finansieras genom den så kallade flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten ska hänföra sig till sektorerna utanför utsläppshandeln. Åtgärderna inom ansvarsfördelningssektorn är primära, men strävan är att mekanismen enligt utredning ska utvidgas begränsat också till åtgärder inom markanvändningssektorn.

Regeringsprogrammets skrivningar om distributionsskyldigheten 2024 och om tilläggsskyldigheten under 2024 och 2025 har genomförts genom lagen om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (1279/2023). Dessutom har beskattningen av bränslen sänkts genom lagen om ändring av bilagan till lagen

om punktskatt på flytande bränslen (1224/2023). Genom ändringslag (1224/2023) tidigare lades den kompensation för höjningen av distributionsskyldigheten 2025–2027 som nämns i regeringsprogrammet genom en sänkning av bränslebeskattningen. Det föreslås att lagstiftningen ändras för att genomföra de övriga föresatserna i regeringsprogrammet.

Syftet med propositionen är också att för sin del nationellt genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413 (nedan *RED III-direktivet*) om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor, och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652. Det handlar om ett direktiv för att ändra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (nedan *RED II-direktivet* eller *direktivet om förnybar energi*). Medlemsstaterna ska sätta den lagstiftning som RED III-direktivet förutsätter i kraft senast den 21 maj 2025.

1.2 Beredning

1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten

Den 14 juli 2021 lade Europeiska kommissionen som en del av det bredare så kallade 55 %-paketet fram ett förslag till ändring av RED II-direktivet ([COM\(2021\) 557 final](#)). Syftet med förslaget var att uppdatera RED II-direktivet, så att Europeiska unionen ska kunna uppnå målet om minskade växthusgasutsläpp som fastställts i den europeiska gröna given (*European Green Deal*). Som metoder föreslogs bland annat att höja det överordnade målet för förnybar energi från 32 procent till 40 procent, utöka målen för transportsektorn till att förutom väg- och spårtrafik också gälla sjö- och flygtrafik samt ersätta den skyldighet som grundar sig på energiinnehåll inom trafiken med en skyldighet att minska utsläppen. Förslaget började behandlas i rådets energiarbetsgrupp i juli 2021.

Statsrådets U-skrivelse ([U 59/2021 rd](#)) om förslaget till direktiv lämnades till riksdagen den 7 oktober 2021. I skrivelsen ansåg statsrådet det viktigt att förnybar energi främjas och stödde höjningen av det föreslagna målet för förnybar energi. Angående trafiken ansåg statsrådet att det kunde godkänna det föreslagna målet för att minska växthusgasintensiteten, men ansåg det viktigt att övervägandet av vilka metoder som används för att uppnå målen ska förbli hos medlemsstaten. Statsrådet förhöll sig positivt till förslaget om systemet med kreditering, men konstaterade att vikt bör fästas vid att systemets ambitiösa mål och regleringens teknologineutralitet bevaras. Statsrådet ansåg det också vara bra att förslaget innehöll en separat skyldighet att uppfylla en andel som gäller förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (nedan *RFNBO-bränsle*). Skyldigheten att uppfylla en andel ansågs skapa efterfrågan på RFNBO-bränslen på lång sikt och samtidigt uppmuntra till utveckling av och investering i teknologin. Miljöutskottet, ekonomiutskottet, kommunikationsutskottet, jord- och skogsbruksutskottet samt stora utskottet omfattade statsrådets ståndpunkt med vissa preciseringar.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande om förslaget ([2022/C 152/21](#)) antogs den 8 december 2021. Europeiska regionkommitténs yttrande ([2022/C 301/16](#)) antogs den 28 april 2022.

Den 18 maj 2022 lämnade Europeiska kommissionen ett meddelande om den så kallade planen REPowerEU ([COM\(2022\) 230 final](#)), vars mål var att så snart som möjligt bryta beroendet av import av fossila bränslen från Ryssland och att påskynda övergången till ren energi. I samband med planen lämnades ett förslag till lagstiftning ([COM\(2022\) 222 final](#)) om ändring av RED II-direktivet. Förslaget gällde främst att höja målet om förnybar energi samt att påskynda och

förenkla tillståndsgivningen. Förslaget behandlades i ett medbeslutandeförfarande tillsammans med det ursprungliga ändringsförslaget.

Statsrådets kompletterande U-skrivelse ([U 14/2022 rd](#)) lämnades till riksdagen den 10 juni 2022. I den kompletterande U-skrivelsen kompletterades och preciserades de tidigare ställningstagandena. Statsrådet ansåg att de ambitiösa målen för transportsektorn var bra, både vad gäller de separata delmålen för avancerade biodrivmedel, inklusive biogas, och för RFNBO-bränslen. Statsrådet ansåg emellertid att man vid fastställandet av den ambitiösa nivån borde beakta en bred råvarubas för förnybara drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna. Enligt statsrådet ska råvarubasen för förnybara drivmedel hållas så bred som möjlig och utbudet på råvaror som uppfyller hållbarhetskriterierna för förnybara drivmedel ska inte begränsas onödigt, i synnerhet vad gäller gjorda investeringar. Statsrådet förhöll sig reserverat till en eventuell sammanslagning av målen för avancerade biodrivmedel och RFNBO-bränslen och ansåg att separata delmål för fraktionerna i fråga var ett bättre alternativ.

Rådet antog sin förhandlingsposition den 27 juli 2022. Som Europaparlamentets ansvariga utskott fungerade utskottet för industrifrågor, forskning och energi (ITRE), till vilket utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI), utskottet för regional utveckling (REGI), utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling (AGRI) och utskottet för utveckling (DEVE) lämnade utlåtanden. ITRE publicerade sitt betänkande om direktivförslaget ([A9-0208/2002](#)) den 18 juli 2022. Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget publicerades den 12 september 2023 ([TA/2023/0303](#)). Rådet och parlamentet nådde en överenskommelse om det så kallade RED III-direktivet den 30 mars 2023.

I förhandlingarna angående artiklarna om transporter strävade Finland efter att bevara det energibaserade målet och efter ambitiösa mål för transportsektorn, dock med bevarande av en bred råvarubas vid uppnåendet av målen. Som helhet betraktat är det slutliga direktivet i enlighet med Finlands ställningstaganden i U-skrivelserna.

RED III-direktivet antogs den 18 oktober 2023. Direktivet publicerades i EU:s officiella tidning den 31 oktober 2023 och trädde i kraft den 20 november 2023. Medlemsstaterna ska senast den 21 maj 2025 sätta i kraft de lagar, förordningar och administrativa föreskrifter som krävs för att följa direktivet.

1.2.2 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts som tjänstearbete vid arbets- och näringsministeriet i samarbete med miljöministeriet, kommunikationsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet samt finansministeriet.

På uppdrag av arbets- och näringsministeriet har AFRY Management Consulting Oy (nedan *AFRY*) gjort en utredning om effekterna av ändringarna av direktivet om förnybar energi på den nationella distributionsskyldigheten (Förnyelse av trafikens förnybara bränslens distributionsskyldighetssystem – RED III direktivförändringens nationella genomförande och konsekvensanalys, publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet [2023:50](#)). Utredningen publicerades den 31 augusti 2023. Som stöd för lagberedningen beställde arbets- och näringsministeriet dessutom en tilläggsutredning av AFRY som gällde effekten av regeringsprogrammets skrivningar om distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel och det nationella genomförandet av RED III-direktivet ([VN/26504/2023](#)). Utredningen publicerades den 12 februari 2024.

Under beredningen ordnades workshoppar om flexibilitetsmekanismen (26.1.2024) och RFNBO-bränslena (14.2.2024), till vilka representanter för ministerier, myndigheter, verksamhetsutövare och intresseorganisationer fick inbjudan. Dessutom fördes temavisa ömsesidiga diskussioner med aktörerna på vintern 2023 och våren 2024.

Utkastet till regeringspropositionen har varit ute på remiss på webbplatsen utlåtande.fi mellan den 5 juni och den 26 juli 2024. Utlåtanden begärdes av 53 aktörer och dessutom hade också andra aktörer möjlighet att lämna utlåtanden om utkastet till propositionen. De utlåtanden som lämnades och andra beredningsdokument om regeringspropositionen finns på statsrådets projektfönster på statsrådet.fi/projekt med numret TEM026:00/2023.

Propositionen har granskats i justitieministeriets laggranskning.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 Mål för trafiken

Genom direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001 upprättas en gemensam ram i EU för främjande av energi från förnybara energikällor. Direktivet anger ett bindande unionsmål för den totala andelen energi från förnybara energikällor av unionens slutliga energianvändning (brutto) år 2030. Det innehåller också bestämmelser om ekonomiskt stöd till el från förnybara energikällor, om egenanvändning av sådan el och användning av energi från förnybara energikällor inom värme- och kylsektorn och transportsektorn, om regionalt samarbete mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredjeländer, om ursprungsgarantier, om administrativa förfaranden och om information och utbildning. I direktivet fastställs dessutom hållbarhetskriterier och kriterier för minskade växthusgasutsläpp för biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen.

I RED III-direktivet fastställs en allmän skyldighet om att förnybar energi ska uppgå till 42,5 procent i EU år 2030. Enligt RED III-direktivet ska medlemsstaterna emellertid gemensamt sträva efter att andelen förnybar energi ska uppgå till 45 procent år 2030. Finlands nationella mål kommer att fastställas i den nationella energi- och klimatplanen. Dessutom har de totala målen för transportsektorn utökats till att förutom väg- och spårtrafik också gälla flyg- och sjötrafik. Trots att skyldigheterna som gäller transporter i RED III-direktivet i framtiden i större grad inkluderar olika transportsektorer, får medlemsstaterna fritt avgöra på vilket sätt målen ska främjas mellan dessa. Kommissionen har dessutom indikerat att målen om förnybar energi inom flygtrafik nationellt inte får vara högre än vad som anges i den så kallade ReFuelEU Aviation-förordningen¹ (EU) 2023/2405. Det är också värt att observera att sektorspecifik reglering styr främjandet av användningen av förnybara drivmedel inom sjö- och flygtrafik på EU-nivå, till exempel ReFuelEU Aviation och den så kallade FuelEU Maritime-förordningen².

Artikel 7.5 tredje stycket i direktivet anger att vid beräkning av en medlemsstats slutliga energianvändning (brutto) för mätning av om medlemsstaten följer målen och det vägledande förloppet i direktivet i fråga ska den energimängd som används inom luftfarten anses uppgå till högst 6,18 procent av medlemsstatens slutliga energianvändning (brutto). Dessutom räknas

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

även förnybara bränslen som levereras till internationell bunkring inom sjötrafiken till målen för förnybar energi inom transportsektorn (artikel 7.4 a).

Den energibaserade skyldigheten inom transportsektorn höjdes från 14 procent till 29 procent, vilket samtidigt gjorde det möjligt att välja en skyldighet att minska växthusgasintensiteten med 14,5 procent (nedan *skyldighet att minska VHG*). Med andra ord får medlemsstaterna i framtiden avgöra om de uppfyller skyldigheten att minska VHG eller den energibaserade skyldigheten. Medlemsstaterna rapporterar emellertid enligt båda skyldigheterna.

Angående avancerade biodrivmedel och biogas som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del A i bilaga IX till direktivet samt angående RFNBO-bränslen fastställdes en gemensam skyldighet att uppfylla minimiandelen, så att andelen ovan nämnda bränslen i den slutliga energianvändningen i transportsektorn är minst 1 procent år 2025 och 5,5 procent år 2030, varav en andel på minst 1 procentenhet kommer från RFNBO-bränslen år 2030 (artikel 25.1 första stycket b). Medlemsstaterna uppmantras emellertid att fastställa separata skyldigheter för dessa bränslen.

Om kommissionen, inom ramen för sina delegerade befogenheter, lägger till nya bränsleråvaror till del A i bilaga IX till direktivet, får medlemsstaterna på motsvarande sätt öka sin minimiandel avancerade biodrivmedel och biogas som produceras från dessa bränsleråvaror av den energi som levereras till transportsektorn (artikel 25.1 femte stycket). Kommissionen har den 14 mars 2024 antagit en delegerad rättsakt ([\(EU\) 2024/1405](#) om ändring av bilaga IX till direktivet³. Rättsakten publicerades i EU:s officiella tidning den 17 maj 2024 och trädde i kraft den 6 juni 2024. Medlemsstaterna ska sätta ändringarna i kraft nationellt senast den 14 september 2025. Beredningen av propositionen för att uppdatera bilagan om distributionsskyldigheten inleds på våren 2025.

Enligt artikel 25.2 i RED III-direktivet ska medlemsstaterna vid beräkning av om målen för trafiken uppfylls (övergripande mål och mål om minimiandel) beakta RFNBO-bränslen när de har använts som mellanprodukter för produktion av konventionella drivmedel, eller biodrivmedel, förutsatt att den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom användning av RFNBO-bränslen inte tillgodoräknas vid beräkningen av de minskade växthusgasutsläppen för biodrivmedel. Dessutom får medlemsstaterna också beakta biogas som matas in i den nationella infrastrukturen för överföring och distribution av gas. I ändringsdirektivet inkluderas möjligheten att vid beräkningen av det övergripande målet för trafiken beakta återvunna kolbaserade bränslen. Finland har inte inkluderat återvunna kolbaserade bränslen i distributionsskyldigheten på grund av motiveringarna i regeringens proposition RP 48/2021.

Enligt artikel 25.1 tredje stycket i RED III-direktivet ska medlemsstater med kusthamnar sträva efter att säkerställa att andelen RFNBO-bränslen av den totala mängd energi som levereras till sjöfartssektorn är minst 1,2 procent från år 2030.

När medlemsstaterna utformar skyldigheten för bränsleleverantörer får de fortfarande undanta bränsleleverantörer som levererar bränsle i form av el eller RFNBO-bränslen från skyldigheten att uppfylla minimiandelen avancerade biodrivmedel och biogas som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del A i bilaga IX med avseende på dessa bränslen, utforma

³ Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/1405 om ändring av bilaga IX till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller tillägg av bränsleråvaror för produktion av biodrivmedel och biogas.

skyldigheten i form av åtgärder som är inriktade på volymer, energiinnehåll eller växthusgasutsläpp, skilja mellan olika energibärare samt skilja mellan sjöfartssektorn och andra sektorer.

RED III-direktivet främjar kraftigt en ökad användning av el som används för vägtransporter (nedan *el för transporter*). För att utveckla elmobiliteten ska medlemsstaterna inrätta en mekanism som gör det möjligt för bränsleleverantörer på deras territorium att utbyta krediter för leverans av förnybar energi till transportsektorn. Ekonomiska aktörer som levererar el från förnybara energikällor till elfordon via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska få krediter, oavsett om de ekonomiska aktörerna omfattas av den skyldighet som medlemsstaten har fastställt för bränsleleverantörer, och får sälja dessa krediter till bränsleleverantörer, som ska ha rätt att använda krediterna för att fullgöra skyldigheterna som gäller transporter. Medlemsstaterna får inkludera privata laddningspunkter i den mekanismen, förutsatt att det kan påvisas att förnybar el som levereras till dessa privata laddningspunkter endast tillhandahålls elfordon.

RED III-direktivet upphäver skyldigheten att minska växthusgasutsläppen med 6 procent enligt artikel 7 a i direktiv 98/70/EG⁴ och tillhörande skyldigheter gällande övervakning och rapportering för att undvika överlappande krav i lagstiftningen. I Finland har kraven i artiklarna 7a–7e i direktiv 98/70/EG genomförts nationellt genom lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel (170/2018, nedan *VHG-lagen*).

2.2 Begränsningar som gäller livsmedels- och fodergrödor

Ändringarna i artikel 26 genom RED III-direktivet anknyter främst till att den nya skyldigheten att minska VHG beaktas i artikeln. Inga ändringar föreslogs i de maximala andelarna biodrivmedel, flytande bibränslen och transportbiogas som framställs ur livsmedels- och fodergrödor eller i flexibiliteten för medlemsstaterna. Med stöd av artikel 26.1 fjärde stycket får medlemsstaterna minska minimiandelen förnybar energi inom transportsektorn eller målet för minskningen av växthusgasintensiteten på ett sätt som motsvarar det bidrag till minimiandelen förnybar energi eller till minskningen av växthusgasutsläppen som dessa drivmedel och bränslen framställda ur livsmedels- och fodergrödor skulle ha haft, om deras andel i en medlemsstat begränsas till en andel som är lägre än 7 procent, eller om en medlemsstat beslutar att begränsa andelen ytterligare. Med avseende på målet för minskningen av växthusgasintensiteten ska medlemsstaterna anse att dessa drivmedel och bränslen minskar växthusgasutsläppen med 50 procent.

Inga ändringar föreslogs i andelen biodrivmedel, flytande bibränslen och biomassabränslen som framställs ur livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och fodergrödor för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras (nedan *bränslen med hög ILUC-risk*). I ändringsdirektivet preciseras dock kommissionens delegerade befogenhet att se över den delegerade rättsakten om bränslen med hög ILUC-risk: översynen ska baseras på en reviderad version av en rapport om utvidgningen av bränsleråvaror, som särskilt ska innehålla en bedömning av om den maximala andelen av det globala produktionsområdets genomsnittliga årliga utvidgning till mark med stora kollager bör få ett lägre tröskelvärde på grundval av objektiva och vetenskapligt baserade kriterier och med beaktande av unionens klimatrelaterade mål och åtaganden. Dessutom kan kommissionen när så är lämpligt ändra de kriterier som fastställs i den delegerade rättsakten på

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.

grundval av resultaten av den bedömning som avses ovan. I RED III-direktivet anges också att kommissionen vart tredje år ska se över de uppgifter som ligger till grund för den delegerade akten och vid behov uppdatera den delegerade akten mot bakgrund av ändrade omständigheter och de senaste tillgängliga vetenskapliga rönen.

2.3 Beräkningsregler

Till artikel 27 har fogats beräkningsregler för transportsektorn och RFNBO-bränslen. Den mängd förnybar el som levereras till transportsektorn fastställs genom att den mängd el som levereras till den sektorn multipliceras med den genomsnittliga andelen förnybar el som levererats på medlemsstatens territorium under de två föregående åren om inte el erhålls från en direkt anslutning till en anläggning som producerar förnybar el och levereras till transportsektorn, i vilket fall den ska räknas fullt ut som förnybar. Även el som genereras av ett solenergidrivet elfordon och används för fordonets egen användning får fullt ut räknas som förnybar. RED III-direktivet har inte medfört några ändringar av faktorerna för förnybar el för transporter: förnybar el som används inom vägtrafiken får räknas fyra gånger och förnybar el inom spårtrafiken 1,5 gånger i relation till det totala målet för transportsektorn.

Enligt reglerna för att beräkna skyldigheten att minska VHG och skyldigheten att uppfylla minimiandelen förnybar energi i artikel 27 i RED III-direktivet ska andelen biodrivmedel och biogas som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del B i bilaga IX begränsas till 1,7 procent av energiinnehållet i bränslen och el som levereras till transportsektorn. Medlemsstaterna får fortfarande om det är motiverat och med kommissionens godkännande höja gränsvärdet på 1,7 procent. Kommissionen ges emellertid befogenhet att anta delegerade akter för att höja gränsvärdet, men inte för att sänka det.

Bestämmelserna om RFNBO-bränslen har inte ändrats genom RED III-direktivet. Enligt artikel 27.6 femte stycket förutsätts det dock att kommissionen senast den 1 juli 2028 ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av konsekvenserna av den metod som gäller RFNBO-bränslen för produktionskostnaderna, minskningen av växthusgasutsläppen och energisystemen. Om det i rapporten konstateras att kraven inte säkerställer tillräcklig tillgänglighet och ekonomisk överkomlighet för RFNBO-bränslen för industri och transportsektorerna och inte väsentligen bidrar till minskade växthusgasutsläpp, integrering av energisystem och uppnående av unionens mål för RFNBO-bränslen till 2030, ska kommissionen se över unionsmetoden och vid behov ändra metoden i syfte att underlätta utbyggnaden av vätgasindustrin.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Lagstiftning om distributionsskyldigheten och utveckling av drivmedelspriserna

3.1.1 Allmänt

Lagen om distributionsskyldighet trädde i kraft 2007, men flera ändringar har gjorts i lagen under årens lopp. Utöver en årlig distributionsskyldighet föreskrivs i lagen också om myndighetsuppgifter och ett påföljdsavgiftssystem. Artiklarna avseende transport i RED II-direktivet har genomförts genom lagen om distributionsskyldighet.

I 5 § i lagen om distributionsskyldighet föreskrivs om distributionsskyldighet, tilläggsskyldighet och olika begränsningar som gäller råvaror för framställning av biodrivmedel och biogas för transport. Med tilläggsskyldighet avses den andel av distributionsskyldigheten som ska fullgöras med biodrivmedel eller biogas som producerats av råvaror som avses i del A

i bilagan till lagen (så kallade *avancerade förnybara drivmedel*) eller med RFNBO-bränslen. Distributionsskyldigheten är 13,5 procent år 2024 och stiger till 29 procent år 2025 utan de ändringar som nu föreslås. År 2030 är distributionsskyldigheten 34 procent. Enligt den gällande lagen är tilläggsskyldighetens andel av distributionsskyldigheten 2 procentenheter år 2024 och 3 procentenheter år 2025. Tilläggsskyldigheten stiger till 6 procentenheter åren 2026 och 2027 och till 10 procentenheter år 2030.

Biodrivmedel och biogas som används för transport ska uppfylla de hållbarhetskriterier som anges i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013, nedan *hållbarhetslagen*).

År 2022 var distributionsskyldigheten 12 procent, medan den förverkligade andelen var 16 procent. Att den överskjutande delen av distributionsskyldigheten är så stor kan bero på att bestämmelserna om överföring av den överskjutande delen ändrades år 2022 och på att distributörerna hade relativt kort tid på sig att anpassa sig till den sänkta distributionsskyldigheten mitt under året. År 2023 var distributionsskyldigheten 13,5 procent, medan den förverkligade andelen enligt preliminära förhandsuppgifter var 18,62 procent.

RFNBO-bränslen inkluderades i distributionsskyldigheten år 2023. RFNBO-bränslen kan användas för att fullgöra både den allmänna skyldigheten och tilläggsskyldigheten. Vid fullgörandet av tilläggsskyldigheten kan en distributör avgöra om denne fullgör skyldigheten med avancerade förnybara drivmedel eller RFNBO-bränslen. I distributionsskyldigheten ingår ingen separat skyldighet att uppfylla minimiandelen vad gäller RFNBO-bränslen. Det föreslås att en separat skyldighet att uppfylla minimiandelen vad gäller RFNBO-bränslen fogas till distributionsskyldigheten för att genomföra direktivet.

Det finns tämligen få bestämmelser om Energimyndighetens rätt att få uppgifter och Energimyndighetens inspektionsrätt i den gällande lagen. I 9 § i lagen om distributionsskyldighet föreskrivs om distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter. Enligt paragrafen tillämpas bestämmelserna i 12 kap. i punktskattelagen på distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter för tillsynen över efterlevnaden och uppföljning av verkställigheten av lagen om distributionsskyldighet och de bestämmelser som meddelats med stöd av den. Utifrån bestämmelsen förblir det oklart vilka bestämmelser i 12 kap. som Energimyndigheten bör tillämpa. I lagen föreskrivs inte heller om Energimyndighetens övriga rättigheter att få uppgifter och övriga inspektionsrättigheter. Denna lösning grundade sig troligtvis på den tid då Skatteförvaltningen (eller tidigare Tullen) utövade tillsyn över lagen om distributionsskyldighet och således kunde tillsynen utövas inom ramen för den rätt att få uppgifter och den inspektionsrätt som punktbeskattningen möjliggjorde.

3.1.2 Utveckling av drivmedelspriserna

Priset på drivmedel bildas av många faktorer, såsom världsmarknadspriset på olja, beskattningen och raffinaderiernas marginal. Även kostnaden för fullgörandet av distributionsskyldigheten höjer priset på drivmedel, även om dess andel av prisbildningen är tämligen begränsad jämfört med världsmarknadspriset på olja eller beskattningen. De högre kostnaderna som de förnybara drivmedlen medför för distributörerna överförs till stor del på konsumentpriserna.

Världsmarknadspriset på olja har under senare år fluktuerat avsevärt på grund av covid-19-pandemin, Rysslands anfallskrig mot Ukraina och inflationen. För tillfället har dock prisvariationen stabiliserat sig något. Samtidigt karakteriseras oljemarknaden av starka prisfluktuationer. Råoljepriset (brent) steg på sommaren 2022 så högt som över 120 dollar per

fat. Under 2023 sjönk priset betydligt och låg kring 80 euro. I slutet av juli 2024 var priset något över 80 dollar per fat.

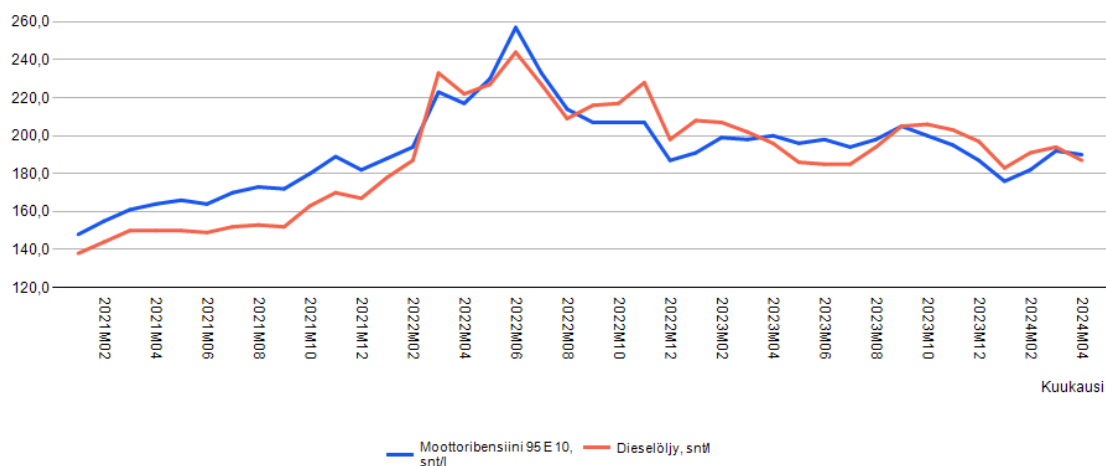
Marknaden för förnybara drivmedel har också varit i ständig förändring och prisnivåerna har varierat snabbt. Till exempel priset på förnybar diesel steg ställvis år 2022 till cirka 2 640 euro per ton, medan genomsnittspriset år 2021 låg på cirka 1 860 euro per ton. Mot slutet av 2023 sjönk SPOT-marknadspriset för förnybar diesel till under 1 800 euro per ton. Under 2024 har priserna fortsatt att sjunka och under sommaren låg marknadspriset på cirka 1 400 euro per ton.

Dessutom har marknadspriserna på förnybara drivmedel i EU påverkats betydligt av den sjunkande efterfrågan i Europa, i synnerhet i Sverige, samt av den omfattande importen av förnybara drivmedel från Kina år 2023. Dessa har också bidragit till avsevärt sänkta priser på avancerade biodrivmedel och skapat stor osäkerhet på marknaden för förnybara drivmedel. Till exempel i AFRY:s utredning, som publicerades den 31 augusti 2023, användes uppskattningen 3 260 euro per ton för avancerad förnybar diesel år 2023 och i den senaste utredningen som publicerades den 12 februari 2024 var motsvarande uppskattning 2 120 euro per ton år 2024.

På grund av ovan nämnda omständigheter är det extremt svårt att bedöma marknadspriserna på drivmedel. Dessutom orsakar Rysslands anfallskrig mot Ukraina och det geopolitiska läget i Mellanöstern instabilitet i marknadspriserna på alla drivmedel.

Variationerna i råoljepriset och priset på förnybara drivmedel har också märkts på priserna på de drivmedel som distribueras i Finland (Figur 1). Under den sista veckan i juli var det skattepliktiga genomsnittspriset för bensin (95 E 10) i Finland cirka 1,838 euro per liter och för diesel cirka 1,751 euro per liter. Samtidigt var det skattepliktiga genomsnittspriset för bensin i EU27-området cirka 1,730 euro per liter och för diesel cirka 1,606 euro per liter.

Polttonesteiden kuluttajahinnat (sisältää alv:n) muuttujina Polttoneste ja Kuukausi. Hinta.



Figur 1. Konsumentpriser på bensin och diesel från januari 2021 till mars 2024. Källa Statistikcentralen (2024).

3.2 El för transporter

Under det första kvartalet 2024 fanns det 90 874 helebilar i Finland och 143 755 laddhybrider (Sähköinen liikenne ry). Till följd av invånarantalet och det omfattande nätverket av laddstationer finns det helebilar särskilt i Nyland, där cirka 3 procent av alla helebilar som används i trafik finns. Under senare år har antalet första registreringar av elbilar ökat avsevärt, upp till 103 procent per år. Antalet elbilar som registrerades för första gången har emellertid börjat sjunka sedan början av 2024. (Traficom, 2024) I januari 2024 sjönk antalet första registreringar av elbilar med 15 procent jämfört med januari 2023. Samma utveckling kan också skönjas rent allmänt i första registreringar av personbilar. En av många saker som påverkar detta kan vara den svaga ekonomiska utvecklingen i Finland.

Största delen av de paketbilar, bussar och lastbilar som används i trafik är dieseldrivna. Bara cirka 1 procent av paketbilarna drivs med alternativa drivkrafter, såsom el eller gas. Å andra sidan håller antalet bussar som drivs med till exempel el på att öka avsevärt. Av de bussar som registrerades för första gången under 2022–2023 var över 60 procent eldrivna. (Traficom, 2024)

I Finland fanns det cirka 3 800 laddstationer (laddningsfält) och cirka 13 200 laddningspunkter som var tillgängliga för allmänheten år 2023 (Sähköinen liikenne ry). Att laddningsinfrastrukturen blir allmännare har främjats genom stödinstrument, till exempel stöd som beviljats med stöd av statsrådets förordning om infrastrukturstöd för främjande av eltrafik och för användning av biogas och förnybart väte i trafiken 2022–2025 (178/2022).

För närvarande är det inte känt hur stor andel av laddningarna som sker privat och hur stor andel som sker vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. AFRY bedömer att andelen så kallade publika laddningar utgör cirka 20 procent av elförbrukningen för person- och paketbilar och cirka 18 procent av hela elförbrukningen för trafiken. Laddningen av personbilar sker främst genom privat laddning, det vill säga hemmaladdning.

Det har inte varit möjligt att fullgöra den gällande distributionsskyldigheten med förnybar el för transporter. För förnybar el som levereras för transporter föreslås ett system med kreditering i lagen om distributionsskyldighet, så att distributörerna kan utnyttja det systemet för att fullgöra den allmänna skyldigheten.

3.3 Utveckling av utsläppsminskningen inom ansvarsfördelningssektorn

I ansvarsfördelningssektorn ingår alla de växthusgasutsläpp som inte omfattas av utsläppshandeln och inte hör till markanvändningssektorn och som rapporteras i den nationella utsläppsinventeringen. Koldioxidutsläppen från inrikesflyget enligt växthusgasinventeringen hör inte till ansvarsfördelningssektorn. De viktigaste utsläppskällorna i ansvarsfördelningssektorn är transporterna och jordbruket, den individuella uppvärmningen av byggnader, arbetsmaskinerna, avfallshanteringen och F-gaserna. Till ansvarsfördelningssektorn hör också utsläppen från småindustrin, försvarsmakten och övrig ospecificerad bränsleförbrukning samt andra utsläpp än koldioxidutsläpp från energiförbrukningen i utsläppshandelssektorn. Även avfallsförbränningen hör huvudsakligen till ansvarsfördelningssektorn.

Växthusgasutsläppen inom ansvarsfördelningssektorn har minskat långsammare än inom utsläppshandelssektorn. Därför är ansvarsfördelningssektorns andel av de totala utsläppen (de sammanlagda utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn och utsläppshandelssektorn) i nuläget klart över 50 procent. År 2021 var utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn 27,2 Mt CO₂-ekv. och år 2022 enligt förhandsuppgifter 26,9 Mt CO₂-ekv. År 2021 var utsläppen 0,8 Mt CO₂-ekv.

mindre än året innan. Enligt förhandsuppgifter minskade utsläppen med 0,3 Mt CO₂-ekv. år 2022 jämfört med år 2021.

De sammanlagda utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn var år 2022 cirka 21 procent mindre än år 2005. Utsläppen har minskat i alla sektorer med undantag för jordbruket. Transportutsläppen (utom flygtrafikens CO₂-utsläpp i Finland) har minskat med cirka 2,9 Mt CO₂-ekv. Växthusgasutsläppen från trafiken år 2020 var drygt en femtedel av de totala utsläppen i Finland, cirka 10,5 miljoner ton koldioxid. Av dessa berodde 95 procent på vägtrafiken, och inom vägtrafiken utgjorde personbilarnas andel över hälften, lastbilarnas andel cirka en tredjedel, paketbilarnas andel cirka 10 procent och bussarnas andel cirka 5 procent. (Traficom, 2024)

Enligt EU:s reviderade ansvarsfördelningsförordning⁵ är Finlands skyldighet att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn 50 procent år 2030 i förhållande till 2005 års nivåer. Kvoterna för 2021–2022 motsvarar fortsättningsvis genomförandebeslutet för den tidigare ansvarsfördelningsförordningen (EU) 2020/2126. Däremot omräknas kvoterna för 2023–2030 utifrån bestämmelserna i förordningen. Finlands utsläppskvot var 28,8 miljoner CO₂-ton för 2021 och 28,0 miljoner CO₂-ton för 2022.

År 2021 underskreds utsläppskvoten med cirka 1,6 miljoner CO₂-ton och år 2022 med cirka 1,1 miljoner CO₂-ton. I skenet av dessa data har Finland ett överskott på totalt cirka 2,7 miljoner CO₂-ton för åren 2021–2022 som kan användas för att kompensera eventuella extra utsläpp under kommande år. De slutgiltiga utsläppsdata som används för att granska fullgörandet av åtagandet fastslås dock inte förrän 2027, vilket betyder att uppgifterna kan förändras.

3.4 Lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel

Syftet med lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel (170/2018) är att minska växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från drivmedel som används i fordon, mobila maskiner, traktorer, insjöfartyg och fritidsbåtar. Genom lagen har genomförts bestämmelserna om minskning av växthusgasutsläppen och övervakning i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (nedan *FQD-direktivet*).

Lagen förutsätter att drivmedelsleverantörerna senast 2020 så gradvis som möjligt ska minska de genomsnittliga växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från drivmedel som frisläppts för konsumtion med minst sex (6) procent jämfört med referensnivån för fossila bränslen år 2010 enligt FQD-direktivet. Efter 2020 ska skyldigheten att minska de genomsnittliga växthusgasutsläppen med sex procent uppnås varje år, men att låta bli att fullgöra skyldigheten medför enligt lagen inte längre några administrativa sanktioner.

Skyldigheten omfattar drivmedel som används i motordrivna fordon, mobila maskiner och jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt i insjöfartyg och fritidsbåtar. Hållbarheten hos biodrivmedel som frisläpps för konsumtion ska påvisas på det sätt som föreskrivs i hållbarhetslagen.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

Enligt VHG-lagen kan effektiviseringsåtgärder inom oljeproduktionen före raffinaderiet beaktas för att drivmedelsleverantören ska kunna fullgöra skyldigheten att minska växthusgasutsläppen, det vill säga så kallade utsläppsminskningar i tidigare led, för fossila bränslen. Utsläppsminskningar i tidigare led, det vill säga UER-enheterna, kan härröra från vilken som helst råvarukälla inom oljeproduktionen. Alla leverantörer kan lämna in en utsläppsminskning i tidigare led. Med tidigare led avses produktionskedjan innan råvaran kommer till ett raffinaderi från vilket det färdiga drivmedlet frisläpps på marknaden. I Finland har drivmedelsleverantörerna inte utnyttjat utsläppsminskningar i tidigare led för att uppnå sina skyldigheter att minska växthusgasutsläppen.

Artiklarna 7a–7e i FQD-direktivet som upphävts med stöd av RED III-direktivet har beaktats i synnerhet i 5, 6, 8 och 18 § i VHG-lagen. Genomförandet av RED III-direktivet förutsätter att den nationella VHG-lagen upphävs.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att lagen om distributionsskyldighet ändras. Syftet med propositionen är att genomföra de nationella bestämmelser som förutsätts enligt RED III-direktivet och att genomföra regeringsprogrammets skrivningar om distributionsskyldigheten. Genom de nya bestämmelserna som baserar sig på direktivet säkerställs att de mål för förnybar energi i trafiken som anges i direktivet uppnås i Finland år 2030.

RED III-direktivet förutsätter inte att de nationella genomförandeåtgärderna omfattar alla transportsektorer. Därför föreslås det att distributionsskyldigheten även i framtiden endast ska gälla vägtrafik och inte utökas till att gälla sjö- eller flygtrafik.

I enlighet med regeringsprogrammet föreslås det att distributionsskyldigheten under 2025–2027 höjs stegvis med tre procentenheter i gången jämfört med nivån 2024, dock så att nivåerna ligger under nivåerna som anges i den nuvarande lagstiftningen. Dessutom föreslås det att nivåerna på tillägsskyldigheten 2026 och 2027 ändras till fyra procentenheter.

För att genomföra RED III-direktivet föreslås en ny skyldighet att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen på fyra procentenheter. De föreslagna bestämmelserna överskrider den i direktivet fastställda miniminivån på 1 procentenhet år 2030. En mer ambitiös skyldighet att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen anses främja utvecklingen av den nationella vätgasekonomin, avskiljningen och utnyttjandet av biobaserad koldioxid samt uppkomsten av nya investeringar i Finland. I enlighet med direktivet föreslås det också vara möjligt att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen och tillägsskyldigheten med väte som mellanprodukt. Andelen väte som mellanprodukt ska dock begränsas till 1 procentenhet av skyldigheten att uppfylla minimiandelen år 2030.

Utifrån RED III-direktivet föreslås det i propositionen att lagen om distributionsskyldighet ändras, så att förnybar el för transporter inkluderas i distributionsskyldigheten. I framtiden kan distributörerna fullgöra distributionsskyldigheten med förnybar el som levererats för transporter via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Enligt förslaget kan en distributör också ingå avtal om fullgörande av den allmänna skyldigheten med förnybar el för transporter tillsammans med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare. I praktiken innebär förslaget att distributören köper förnybar el som distribueras via leverantörens laddningspunkter för att fullgöra sin egen distributionsskyldighet. Den nationella lagstiftningen motsvarar till denna del minimiregleringen i RED III-direktivet.

I enlighet med regeringsprogrammet föreslås det att det till lagen om distributionsskyldighet fogas en så kallad flexibilitetsmekanism för distributionsskyldigheten, med stöd av vilken distributörerna kan fullgöra distributionsskyldigheten genom att finansiera andra utsläppsminskningar. Genom flexibilitetsmekanismen ska det vara möjligt att fullgöra 5,5 procentenheter av distributionsskyldigheten med alternativa utsläppsminskande åtgärder som hänför sig till ansvarsfördelningssektorn. Senare ska genom en bestämmelse som sätts i kraft genom statsrådets förordning 1 procentenhet av de 5,5 procentenheterna också kunna fullgöras med utsläppsminskande åtgärder som hänför sig till markanvändningssektorn. En utsläppsminskande åtgärd ska uppfylla de förutsättningar för godkännande som anges i lagen. Enligt förslaget godkänner Energimyndigheten på distributörens ansökan en åtgärd som en del av flexibilitetsmekanismen. Det föreslås att den utsläppsminskning som uppnås genom åtgärden kan utnyttjas för att fullgöra distributionsskyldigheten först när åtgärden har genomförts och utsläppsminskningen har verifierats av en kontrollör.

I propositionen föreslås också en sänkning av nivåerna på påföljdsavgiften under 2024–2027 utifrån tilläggsprotokollet till Petteri Orpos regeringsprogram.

I syfte att stärka Energimyndighetens befogenheter är avsikten att föreskriva om tillräckliga rättigheter att få uppgifter och tillräckliga inspektionsrättigheter för Energimyndigheten.

Dessutom föreslås det andra uppdateringar i lagen om distributionsskyldighet i syfte att förenkla och förtydliga relevanta delar av den nuvarande lagstiftningen och distributörernas skyldigheter.

Det föreslås att det temporära och gällande 5 b § 4 mom. i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (1134/2022) upphävs och på nytt utfärdas som temporärt i den föreslagna ändringen av lagen om distributionsskyldighet.

Det föreslås att definitionen av flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung i hållbarhetslagen ändras så att den motsvarar den nya definitionen av RFNBO-bränslen i RED III-direktivet. Samma ändring av definitionen ska också göras i lagen om distributionsskyldighet.

Lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel ska enligt förslaget upphävas med stöd av RED III-direktivet.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt om konsekvensbedömningen

I konsekvensbedömningen nedan har AFRY:s utredningar om distributionsskyldigheten använts. I propositionen sammanfattas slutsatserna i utredningarna till den del det har behövts med tanke på propositionen. En mer ingående konsekvensbedömning finns på statsrådets projektfönster på statsrådet.fi/projekt med numret TEM026:00/2023.

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för distributörerna

Storleken på de företag som omfattas av distributionsskyldigheten varierar betydligt. Distributörer av flytande drivmedel är stora företag, medan största delen av distributörerna av gasformiga drivmedel kan klassificeras som små eller medelstora företag. År 2024 omfattas tre

distributörer av flytande drivmedel av distributionsskyldigheten: Neste Abp, North European Oil Trade Oy och Oy Teboil Ab. Det finns sammanlagt 21 distributörer av gasformiga drivmedel, varav 20 frivilligt har begärt att få omfattas av distributionsskyldigheten: Gasum Oy, Ab Stormossen Oy, BioSairila Oy, Demeca Oy, Envor Group Oy, Envor Pori Oy, Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Jeppo Biogas Ab, Kiertokaari Oy, Metener Service Oy, Mustankorkea Oy, Onel Ab, Pirkanmaan Jätehuolto Oy, PK Biogas Ab Oy, Stl Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Auris Kaasuenergia Oy (fd Suomen Kaasuenergia Oy), Vieremän Lämpö ja Vesi Oy, VSS Biopower Oy, Vörå Biogas Ab och Wega Fuels Oy.

En minskning av distributionsskyldigheten under 2025–2027 minskar avsevärt behovet av förnybara drivmedel inom vägtrafiken. Den totala efterfrågan på förnybara drivmedel om förslaget förverkligas är:

- år 2025 576 ktoe (436 ktoe mindre än före ändringen)
- år 2026 662 ktoe (323 ktoe mindre)
- år 2027 740 ktoe (247 ktoe mindre).

Eftersom minskningen av distributionsskyldigheten avsevärt minskar mängden förnybara drivmedel som distribueras, påverkar detta också kostnadstrycket för distributörerna av flytande drivmedel.

Marknaden för flytande förnybara drivmedel är global, vilket betyder att i synnerhet biodrivmedel ändå kan säljas även till utlandet om den inhemska efterfrågan minskar. Å andra sidan minskar också efterfrågan på biodrivmedel avsevärt till exempel i Sverige, där ändringarna i den så kallade reduktionsplikten trädde i kraft från början av 2024.

Produktionen och användningen av RFNBO-bränslen är för närvarande fortfarande så liten att marknadspriser som kan användas allmänt inte har bildats för dessa. AFRY har uppskattat marknadspriset på RFNBO-bränslen till 4 500 euro per ton år 2025 och 4 000 euro per ton år 2030. Priset på väte som mellanprodukt har uppskattats till 3 150 euro per ton. För att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen på fyra procent behövs sammanlagt 128 ktoe RFNBO-bränslen och väte som mellanprodukt.

En gradering av de föreslagna nivåerna på påföljdsavgifterna kan medföra betydande konsekvenser för fullgörandet av distributionsskyldigheten samt för mängden förnybara drivmedel som distribueras och därigenom för pumppriserna på drivmedel. Konsekvensen gäller främst om priserna på förnybara drivmedel stiger så att de är högre än nivåerna på påföljdsavgifterna, varvid det är ekonomiskt mer lönsamt för distributörerna att betala högre påföljdsavgifter än att distribuera förnybara drivmedel. I så fall minskar mängden förnybara drivmedel så att den är lägre än väntat.

Med de nu uppskattade priserna på förnybara drivmedel påverkar en gradering av nivåerna på påföljdsavgifterna inte mängden förnybara drivmedel. Om priserna på förnybara drivmedel emellertid stiger, är det möjligt att distributionsskyldigheten begränsas till 18 procent. På grund av graderingen av nivåerna på påföljdsavgifterna förblir i så fall mängden förnybara drivmedel som behövs för att fullgöra distributionsskyldigheten oförändrad år 2025, sjunker med 51 ktoe år 2026 och 147 ktoe år 2027 i relation till en situation där nivåerna på påföljdsavgifterna inte sänks. Om marknadspriset på avancerad förnybar diesel överskrider den sänkta nivån på påföljdsavgiften för tilläggsskyldigheten, minskar behovet av avancerade drivmedel som behövs för att fullgöra tilläggsskyldigheten med 35 ktoe år 2025, 68 ktoe år 2026 och 66 ktoe år 2027.

Mängden förnybara drivmedel som distribueras minskar dock inte nödvändigtvis på det sätt som presenteras, eftersom det kan gå emot distributörernas interna ansvarsprinciper och etiska principer att betala påföljdsavgifter i stället för att distribuera förnybara drivmedel. Utgångspunkten i företagsverksamhet är vanligen att företaget eller organisationen följer lagen i sin verksamhet samt tar hänsyn till värden och verksamhetsprinciper som företaget själv fastställt och vissa externa förväntningar på företagets eller organisationens verksamhet. Dessutom kan påföljdsavgifter inte dras av i beskattningen. Påföljdsavgifterna för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten är straffliknande administrativa sanktioner vid underlåtenhet att följa lagen och därför är det trots en gradering av nivåerna på påföljdsavgifterna möjligt att distributörerna fullgör distributionsskyldigheten fullt ut, varvid distributionsskyldigheten i så fall inte begränsas till 18 procent.

Att foga el för transporter till distributionsskyldigheten ökar distributörernas metoder för fullgörande av distributionsskyldigheten och minskar samtidigt kostnadstrycket för distributörerna. I praktiken innebär detta att förnybar diesel, vars produktion till stor del grundar sig på importerade råvaror, ersätts med finländsk förnybar el för transporter. Detta beror på att ingen höjning av nivåerna på distributionsskyldigheten föreslås till följd av att el för transporter fogas till distributionsskyldigheten. Förnybar el för transporter ersätter förnybara drivmedel inom distributionsskyldigheten med 30 ktoe år 2025, 39 ktoe år 2026, 50 ktoe år 2027, 63 ktoe år 2028, 77 ktoe år 2029 och 94 ktoe år 2030. Förnybar el för transporter är i framtiden sannolikt det förmånligaste sättet att fullgöra distributionsskyldigheten, även om dess andel av distributionsskyldigheten förväntas vara liten i det inledande skedet. Distributörens kostnader beror på ett ömsesidigt avtal mellan distributören och en leverantör av el för transporter. Distributörernas vilja att betala varierar utifrån priset på biodrivmedel och deras råvaror.

Införandet av en flexibilitetsmekanism kan eventuellt sänka distributörernas kostnader för fullgörandet av distributionsskyldigheten. Intressentgrupper har presenterat flera metoder som lämpar sig för flexibilitetsmekanismen och vars utsläppsminskingskostnader varierar. En alternativ åtgärd för att minska utsläppen som intressentgrupperna lyfte fram under beredningen var användning av tillsatsämnen i foder. Kostnaden för att minska utsläppen med hjälp av denna åtgärd har uppskattats till 70–80 euro per CO₂-ton. I kostnadsberäkningen har emellertid inte beaktats kostnaderna för verifiering inom ramen för flexibilitetsmekanismen. Kostnaderna kan öka den uppskattade kostnaden för den utsläppsminskande åtgärden betydligt. Priset på de utsläppsminskningar som gjorts tack vare distributionsskyldigheten har uppskattats till cirka 300–1 000 euro per CO₂-ton, beroende på om det handlar om fullgörande av den allmänna skyldigheten eller tilläggsskyldigheten. I regel är kostnaderna för att fullgöra tilläggsskyldigheten högre för distributörerna. Således kan distributörens kostnader för distributionsskyldigheten minska, om distributören väljer att utföra alternativa utsläppsminskande åtgärder. Flexibilitetsmekanismen kan emellertid försätta distributörerna i en ojämlig ställning beroende på företagets affärsmodell. Det kan antas att distributörer med egen drivmedelsproduktion inte skulle utnyttja flexibilitetsmekanismen i omfattande grad. Å andra sidan är det möjligt att de distributörer vars affärsmodell endast är att distribuera, men inte producera drivmedel, drar mest nytta av flexibilitetsmekanismen, eftersom de i stället för att köpa och distribuera dyrare förnybara drivmedel kan uppfylla distributionsskyldigheten med andra metoder som eventuellt är de mest kostnadseffektiva. Detta kan anses förbättra företagets konkurrensställning i relation till de konkurrenter som inte utnyttjar flexibilitetsmekanismen.

Konsekvenser för investeringarna

Utöver årliga utsläppsminskningar är ett centralt mål med distributionsskyldigheten att skapa efterfrågan på förnybara drivmedel på längre sikt och på så sätt främja investeringar i nya produktionsanläggningar som framställer förnybara drivmedel. Den knappa tillgången på

förnybara drivmedel och målen som årligen skärps skapar incitament för sådana investeringar. Produktionstekniken för i synnerhet RFNBO-bränslen är fortfarande dyr och prisnivån på dessa bränslen är avsevärt högre än på både fossila och biobaserade bränslen. I detta avseende ger den nya skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen som enligt propositionen ska ingå i distributionsskyldigheten ett långsiktigt perspektiv på efterfrågan på dessa bränslen i Finland och stärker investerarnas syn på investeringar i produktionen av RFNBO-bränslen. Även inkluderingen av väte som mellanprodukt i skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen ska anses främja inhemska investeringar i produktionen av RFNBO-bränslen och mer allmänt i den inhemska vätgasekonomin.

I kommissionens delegerade rättsakt om RFNBO-bränslen (EU) 2023/1185 har biobaserad koldioxid som används i produktionen av RFNBO-bränslen klassificerats som en tillåten koldioxidkälla. På medellång och lång sikt ska det inte vara möjligt att använda koldioxid av fossilt ursprung vid beräkningen av minskade växthusgasutsläpp, eftersom detta är utsläpp som ska undvikas. Skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen uppmuntrar till avskiljning och utnyttjande av koldioxid som uppkommer vid förbränning av biomassa samt leder till nyinvesteringar i Finland. I Finland finns det mycket biobaserad koldioxid på grund av skogsindustrin och användningen av bioenergi, och denna kan utnyttjas vid produktionen av RFNBO-bränslen. Detta i kombination med ett förmånlig elpris skulle kunna locka investeringar till Finland, i synnerhet investeringar i vidareförädling av väte.

En sänkning av tilläggsskyldigheten och den föreslagna nya skyldigheten att uppfylla minimiandelen påverkar å sin sida i synnerhet biogassektorn. Biogas används typiskt för att uppfylla både den allmänna skyldigheten och tilläggsskyldigheten eftersom biogasproduktionen främst utnyttjar råvaror i enlighet med bilagan till lagen om distributionsskyldighet. Biogas konsumeras dessutom typiskt närmare produktionsenheten och marknaden för den är därmed lokalare än för exempelvis biobränslen. En sänkning av tilläggsskyldigheten och den nya skyldigheten att uppfylla minimiandelen dämpar den ökande efterfrågan på biogas som framställs av råvarorna i fråga, ökar osäkerheten kring den kommande efterfrågan och kan således i framtiden göra investeringar i branschen mindre attraktiva.

Konsekvenser för bränslepriserna

Nivåerna på distributionsskyldigheten som presenteras i regeringsprogrammet för 2025–2027 sänker det uppskattade pumppriset på diesel med cirka 6–7 cent per liter och det uppskattade pumppriset på E10-bensin med lika mycket, det vill säga cirka 6–7 cent per liter, beroende på vilket år som granskas. I tabell 1 presenteras uppskattningar av pumppriserna på diesel och E10-bensin under 2025–2027 samt en uppskattning av distributionsskyldighetens effekter på priset. Uppskattningarna är dock förenade med osäkerheter. Det är omöjligt att på förhand beräkna vilken exakt effekt distributionsskyldigheten har på priserna och olika uppskattningar är i hög grad beroende av bakgrundsantaganden.

Tabell 1. Uppskattade pumppriser på diesel och E10-bensin under 2025–2027 samt inom parentes en uppskattning av distributionsskyldighetens effekt på priset.

EUR/liter, diesel	2025	2026	2027
Tidigare lag	1,781 (0,135)	1,827 (0,196)	1,885 (0,270)
Regeringsprogrammet	1,724 (0,078)	1,763 (0,132)	1,814 (0,199)

EUR/liter, E10-bensin	2025	2026	2027
Tidigare lag	1,811 (0,080)	1,849 (0,129)	1,899 (0,189)
Regeringsprogrammet	1,750 (0,019)	1,783 (0,063)	1,828 (0,118)

Med de nu uppskattade bränslepriserna påverkar en gradering av nivåerna på påföljdsavgifter inte pumppriserna på diesel och E10-bensin under 2025–2027.

Målet på fyra procentenheter år 2030 för RFNBO-bränslen, varav 1 procentenhet kan uppfyllas med väte som mellanprodukt, påverkar pumppriset på diesel med uppskattningsvis cirka tre cent per liter. Vad gäller E10-bensin är effekten eventuellt något mindre. Effekten av RFNBO-bränslen på pumppriserna är inte betydande. Preiseffekten dämpas av att RFNBO-bränslen och väte som mellanprodukt är en relativt liten del av distributionsskyldigheten. Dessutom minskas priseffekten av uppskattningen av marknadspriset på väte som mellanprodukt som är i samma storleksklass som prisuppskattningen på avancerad förnybar diesel, vilken väte som mellanprodukt ska ersätta i distributionsskyldigheten.

För att säkerställa distributionen av RFNBO-bränslen bör en egen nivå på påföljdsavgiften fastställas för RFNBO-bränslen. Eftersom produktionskostnaderna för RFNBO-bränslen är högre än för förnybara drivmedel eller avancerade drivmedel, höjer detta också marknadspriset på RFNBO-bränslen så att de blir dyrare än andra förnybara drivmedel. En nivå på påföljdsavgiften för RFNBO-bränslen på 5,5 cent per megajoule uppskattas vara tillräcklig för att också uppmuntra till investeringar i anläggningar som producerar bränslena i fråga.

Det är mycket osäkert om de kostnadsbesparingar som flexibilitetsmekanismen eventuellt ger upphov till överförs på pumppriserna, eftersom flexibilitetsmekanismen sannolikt inte ändrar distributörernas marginalkostnad. Antalet stora distributionsskyldiga aktörer i Finland är mycket litet, bara fyra företag. Flytande drivmedel distribuerades år 2023 av Neste Abp, North European Oil Trade Oy och Oy Teboil Ab. Den största distributören av gasformiga drivmedel är Gasum Oy. Under beredningen var det bara en distributör som uppgav att den var intresserad av att utnyttja flexibilitetsmekanismen. Om flexibilitetsmekanismen utnyttjas i begränsad omfattning, kan dess effekt på drivmedelspriserna vara mycket liten.

Att foga el för transporter till distributionsskyldigheten leder sannolikt inte heller till att drivmedelspriset sänks, trots att nivån på distributionsskyldigheten förblir oförändrad. Detta beror på att drivmedelsdistributörernas marginalkostnad per sålt liter drivmedel inte förändras, eftersom distributionsskyldigheten förblir oförändrad. Att foga el för transporter till distributionsskyldigheten leder däremot sannolikt till höjda täckningsbidrag för drivmedelsdistributörer eller leverantörer av el för transporter, eftersom marginalkostnaden för eldistribution är betydligt billigare än för förnybara drivmedel.

Konsekvenser för hushållen

Konsekvenserna av den sänkta distributionsskyldigheten påverkar främst bilburna hushåll. Bränslekostnaderna utgör en betydande andel av transportutgifterna i bilburna hushåll. I den lägsta inkomstklassen använder de bilburna hushållen över tio procent av sina inkomster till bränslekostnader medan den högsta inkomstklassen använder cirka tre procent av inkomsterna till bränslekostnader (VATT 2023). På hela Finlands nivå används i genomsnitt under fyra procent av inkomsterna till bränslekostnader. I de högsta inkomstklasserna är det i regel vanligare att äga en bil och antalet körda kilometer ökar med inkomsterna. Således är effekterna av minskningen av distributionsskyldigheten större för hushåll som hör till den femte inkomstkventilen, vilka skulle ha tredubbel nytta av kostnadssänkningen jämfört med de hushåll

som hör till den första inkomstkventilen. De föreslagna nivåerna på distributionsskyldigheten minskar kostnaderna för en person som kör 20 000 kilometer per år med en diesebil med cirka 68 euro år 2025, 77 euro år 2026 och 85 euro år 2027.

Även bostadsorten och rörelsemöjligheterna har konstaterats ha ett samband med varandra. Med andra ord är alternativa sätt att röra sig vanligare i städer än i glesbygdsområden, där boendekostnaderna är lägre, men rörelsemöjligheterna är mer begränsade och vanligen är invånarna beroende av bil. Vid en granskning av konsekvenserna av ändringarna av lagen om distributionsskyldighet enligt tätortsgrad (statistiken Hushållens konsumtion 2016) kan man observera att trafikens andel av konsumtionskostnaderna ökar vid en förflyttning från urbana kommuner till landsbygdskommuner. Ändringarna av lagen om distributionsskyldighet har alltså en positivare effekt på hushållen i glesbygdsområden.

En ökning av bränslepriset kan eventuellt leda till att bilparken förnyas i riktning mot billigare drivkraft, såsom elbilar, och till förändringar i prestation bort från bilism mot andra transportformer (Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kokonaisvaltainen taloudellinen arviointi VNTEAS 2023:38, s. 77). De föreslagna ändringarna av lagen om distributionsskyldighet kan anses leda till att bilparken förnyas långsammare och eventuellt öka trafikprestationen.

Konsekvenser för andra företag

Propositionen har positiva konsekvenser i synnerhet för företag i transportbranschen, för vilka bränslekostnaderna utgör en betydande del av kostnaderna för tjänsteproduktion. Enligt bedömningar av Finlands Transport och Logistik rf (SKAL) utgör bränslekostnaderna omkring 30 procent av kostnaderna inom lastbils- och paketbilstrafiken. För fordonskombinationer kan bränslekostnadernas andel överstiga 34 procent. Enligt en utredning om logistiken (Logistiikkaselvitys 2020) utgör logistikkostnaderna för finländska företag inom industri och handel cirka 13 procent av företagets omsättning. I Finland transporteras över 80 procent av den transporterade varumängden och nästan 70 procent av transportprestationen som vägtransporter (Statistikcentralen 2022). Bränslepriset påverkar direkt logistikkostnaderna och därigenom lönsamheten och konkurrenskraften för företag inom industri och handel.

Enligt SKAL rf:s bedömning 2022 förbrukar varutransporterna på landsvägarna cirka 1,3 miljarder liter diesel per år, varav två tredjedelar förbrukas i tunga fordonskombinationer, där diesel är den vanligaste drivkraften. Utifrån denna bedömning kan man uppskatta att utan de ändringar i nivån på skyldigheten som nu görs, skulle kostnaderna för varutransporterna på landsvägarna i fråga om diesel ha stigit med cirka 78–91 miljoner euro under 2025–2027.

I Finland finns det cirka 200 företag som uppfyller den föreslagna definitionen av leverantör av el för transporter. Systemet med kreditering förbättrar lönsamheten för leverantörer av el för transporter och kan påskynda byggandet av nya laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Angående el för transporter kan handel mellan två distributörer där distributörerna sinsemellan avtalar om att den ena distributionsskyldiga aktörens distributionsskyldighet fullgörs mot ersättning också påverka elpriset vid de laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Priset för en standardladdning är för närvarande cirka 0,20–0,25 euro/kWh beroende på laddningspunkt. Om el fogas till distributionsskyldigheten anser AFRY att detta sänker priset på laddningselel vid laddningspunkterna med högst 0,14 euro/kWh, förutsatt att distributören betalar fullt pris för utsläppsminskningen enligt marginalbränsle och leverantören av el för transporter drar av försäljningsintäkten från priset på laddningselel till fullt belopp. Sannolikt är prisseffekten emellertid lägre än vad som beskrivs ovan. För leverantören av el för transporter uppkommer få administrativa kostnader, främst för rapportering till distributören.

Utifrån arbets- och näringsministeriets räknare för regleringsbördan är regleringsbördan för en leverantör av el för transporter 1 500 euro per år, förutsatt att företaget använder 2 arbetsdagar för att sammanställa uppgifter och revisorns arvode är 1 000 euro. Möjligheten att via en förmedlare delta i handeln där en distributionsskyldig aktörs distributionsskyldighet fullgörs mot ersättning minskar å andra sidan den administrativa bördan för leverantörerna av el för transporter och främjar utnyttjandet av el för transporter i stor skala för att fullgöra i distributionsskyldigheten. Förmedlaren kan samla en större skara leverantörer av förnybar el för transporter och för deras räkning sköta försäljningen till distributören inom ramen för ovan nämnda handel. Det är inte säkert att små leverantörer av el för transporter skulle anse det lönsamt att rapportera och delta i denna handel utan förmedlare, vilket kan leda till att en del av den förnybara elen för transporter som levereras via laddningspunkter tillgängliga för allmänheten lämnas utanför distributionsskyldigheten.

Att inkludera flexibilitetsmekanismen i distributionsskyldigheten gynnar i synnerhet företag som genomför alternativa utsläppsminskande åtgärder, genom att möjliggöra extra inkomster för dem. Eftersom det finns så få distributörer, kan det också antas att endast en liten grupp företag som genomför alternativa utsläppsminskande åtgärder gynnas av flexibilitetsmekanismen i det inledande skedet. Verksamhetens omfattning beror på i hur stor grad distributörerna utnyttjar flexibilitetsmekanismen. I beredningen av propositionen har det inte varit möjligt att på ett tillförlitligt sätt bedöma de ekonomiska effekterna för de företag som genomför utsläppsminskande åtgärder.

4.2.3 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna

Propositionen bedöms inte försämra förverkligandet av de grundläggande och mänskliga rättigheterna.

4.2.4 Miljökonsekvenser

De föreslagna lagändringarna bedöms medföra främst negativa konsekvenser för miljön. De föreslagna ändringarna i nivåerna på distributionsskyldigheten ökar utsläppen från vägtrafiken med 1,342 miljoner ton år 2025, 0,993 miljoner ton år 2026 och 0,759 miljoner ton år 2027 jämfört med den nuvarande lagstiftningen. Minskad efterfrågan på förnybara drivmedel ökar utsläppen från vägtrafiken med sammanlagt 3,095 miljoner ton CO₂e under 2025–2027.

Om en gradering av nivåerna på påföljdsavgifterna begränsar fullgörandet av distributionsskyldigheten till 18 procent, skulle detta öka utsläppen från vägtrafiken med ytterligare 0,612 miljoner ton under 2025–2027. Vid beredningen har det inte varit möjligt att på ett tillförlitligt sätt bedöma hur många distributörer som i framtiden låter bli att fullgöra distributionsskyldigheten genom att betala påföljdsavgifter. En gradering av nivåerna på påföljdsavgifterna ökar emellertid osäkerheten kring huruvida utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn kan uppnås med hjälp av distributionsskyldigheten.

Om distributionsskyldigheten inte höjs, ökar sannolikt inte de positiva effekterna på utsläppen eller mer allmänt på miljön trots att el för transporter fogas till distributionsskyldigheten. Om el för transporter fogas till distributionsskyldigheten enligt propositionen leder detta till att förnybar el för transporter ersätter förnybara drivmedel inom distributionsskyldigheten med 27 ktoe år 2025, 38 ktoe år 2026, 50 ktoe år 2027, 61 ktoe år 2028, 73 ktoe år 2029 och 87 ktoe år 2030 samt till att konsumtionen av fossila bränslen, liksom även koldioxidutsläppen från vägtrafiken, ökar i relation till den gällande lagen.

Användningen av RFNBO-bränslen som mellanprodukt vid raffinaderier sänker utsläppen från själva förädlingsprocessen, men inte utsläppen från vägtrafiken. Detta innebär att ju större andel av skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen som uppfylls med väte som mellanprodukt, desto mer stiger utsläppen från trafiken. Användningen av väte som mellanprodukt för fullgörandet av distributionsskyldigheten ökar utsläppen från vägtrafiken med sammanlagt 0,186 miljoner ton under 2028–2030 i relation till den gällande lagen.

Den föreslagna flexibilitetsmekanismen ersätter förnybara drivmedel för transporter, vilket i sig inte leder till ändringar i utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, men på grund av det föreslagna dubbla kravet på utsläppsminskning är klimatnyttan större när flexibilitetsmekanismen utnyttjas. Beroende på i hur hög grad flexibilitetsmekanismen utnyttjas, kan användningen av den minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med ytterligare högst 0,55 miljoner CO₂-ton. Å andra sidan gynnas inte ansvarsfördelningssektorn av de föreslagna metoderna för flexibilitetsmekanismen inom markanvändningssektorn, utan åtgärdernas växthusgaseffekter räknas till markanvändningssektorns växthusgasinventering. Åtgärderna inom markanvändningssektorn märks inom ansvarsfördelningssektorn i det skede då markanvändningssektorns underskott bör täckas från ansvarsfördelningssektorn. Med andra ord, de additionella minskningarna av växthusgasutsläppen inom markanvändningssektorn som uppnås med hjälp av flexibilitetsmekanismen kommer att leda till ett lägre tryck på att uppnå skyldigheten inom ansvarsfördelningssektorn.

4.2.5 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Energimyndigheten

Energimyndigheten använder totalt cirka 2 årsverken för tillsyn över lagen om distributionsskyldighet och för myndighetsuppgifter i anknytning till lagen. För tillsyn och myndighetsuppgifter i anknytning till VHG-lagen använder myndigheten 1–2 veckoverken per år. Propositionen inkluderar nya uppgifter för Energimyndigheten. En del av dessa uppgifter avviker avsevärt från uppgifterna enligt den nuvarande lagen om distributionsskyldighet och därför medför propositionen en del extra arbete med avseende på Energimyndighetens totala uppgiftsmängd och mängden tillsynsarbete.

Om el för transporter fogas till distributionsskyldigheten ger detta Energimyndigheten nya inspektionsuppgifter. Trots att antalet anmälningar sannolikt inte ökar då el för transporter fogas till distributionsskyldigheten, är det troligt att mängden uppgifter som lämnas till Energimyndigheten öka betydligt då distributörerna rapporterar uppgifter om el för transporter för sina avtalspartner. Enligt Energimyndighetens uppskattning behövs 0,15 årsverken för att behandla uppgifter om el för transporter.

Uppgifter i anknytning till flexibilitetsmekanismen ökar Energimyndighetens arbetsbörda avsevärt. Eftersom utnyttjandet av flexibilitetsmekanismen har föreslagits vara distributörsorienterat i propositionen, bedöms antalet ansökningar i anknytning till den dock vara måttligt. Energimyndigheten har emellertid ingen tidigare erfarenhet av åtgärderna inom ramen för flexibilitetsmekanismen. Energimyndigheten bör säkerställa att den har tillräcklig kompetens för att behandla den nya sortens ansökningar om godkännande. Det är troligt att behandlingen av ansökningarna om godkännande av flexibilitetsmekanismen tar betydande resurser av Energimyndigheten, eftersom myndigheten för närvarande inte har några kunskaper om bedömningen av utsläppsminskande åtgärder. Om antalet ansökningar om godkännande av flexibilitetsmekanismens utsläppsminskande åtgärder årligen är cirka 4–6 stycken, behövs det enligt Energimyndighetens uppskattning 0,5–1 årsverken för behandlingen av ansökningarna

om godkännande. För uppgifter i anknytning till verifiering av flexibilitetsmekanismen behövs enligt uppskattning dessutom 0,5 årsverken som en engångsföreteelse. Antalet ansökningar grundar sig på arbets- och näringsministeriets uppskattning.

Under de senaste åren har 1–3 påföljdsavgifter påförts per år. En sänkning av nivåerna på påföljdsavgifterna under 2024–2027 påverkar inte Energimyndighetens arbetsmängd.

Enligt Energimyndighetens uppskattning är myndighetens resursbehov från och med 2025 sammanlagt cirka 1 årsverke och dessutom 0,5 årsverken som en engångsföreteelse för verifieringsuppgifter. Uppgifterna i fråga är ett tillskott och anknyter särskilt till verkställandet av flexibilitetsmekanismen. Största delen av 1 årsverke som är bestående kan täckas med framtida beslutsavgifter. Cirka hälften av 0,5 årsverken som är en engångsföreteelse kan täckas med beslutsavgifter.

Energimyndigheten har beviljats finansiering i budgetpropositionen för 2025 för tilläggsuppgifter till följd av lagförslaget.

Kontrollörer

Flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten medför också konsekvenser för kontrollörerna, såsom de kompetensområden som krävs av kontrollörerna. Ändringen av lagstiftningen medför extra arbete för kontrollörerna och förutsätter eventuellt utbildning, extra personalresurser och uppdatering av interna förfaranden.

4.2.6 Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Punktskatteinkomster och priset per utsläppsenhet

Propositionen har indirekta konsekvenser för statsbudgeten. Ändringarna i nivåerna på distributionsskyldigheten 2025–2027 ökar statistiskt sett punktskatteinkomsterna för drivmedel med cirka 226 miljoner euro. På årsnivå är ökningen 99 miljoner euro år 2025, 72 miljoner euro år 2026 och 55 miljoner euro år 2027. Statens punktskatteinkomster ökar eftersom de distribuerade fossila drivmedlen, som efter den föreslagna sänkningen av distributionsskyldigheten används i högre grad, har en högre punktskattenivå än de förnybara drivmedlen. Om el för transporter fogas till distributionsskyldigheten ökar detta punktskatteinkomsterna under 2025–2027 med ytterligare sammanlagt 26 miljoner euro. Efter år 2028 ökar elen för transporter punktskatteinkomsterna ytterligare i takt med att elektrifieringen framskrider. Utöver punktskatteinkomsterna påverkar det sänkta pumppriset till följd av de sänkta nivåerna på distributionsskyldigheten indexbundna förmåner så att dessa minskar med cirka 130 miljoner euro. De föreslagna ändringarna uppskattas dock inte ha någon betydande inverkan på mervärdesskatteinkomsterna.

Sänkta nivåer på påföljdsavgifterna under 2024–2027 kan eventuellt öka statens inkomster med högst 38 miljoner euro år 2026 och 109 miljoner euro år 2027, om de distributionsskyldiga aktörerna beslutar sig för att låta bli att distribuera förnybara drivmedel till den del distributionsskyldigheten överstiger 18 procent. Eftersom marknadspriserna på förnybara drivmedel förutspås vara lägre än nivåerna på påföljdsavgifterna, är bedömningen att inga påföljdsavgifter påförs med anledning av de tillfälligt sänkta nivåerna på påföljdsavgifterna under 2024–2027.

Om priset per utsläppsenhet till exempel ligger mellan 30 och 300 euro per CO₂-ton, kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn under 2025–2027 innebära en engångsökning av statens utgifter eller en engångsminskning av statens inkomster med cirka 92–929 miljoner euro. I beredningen av propositionen har det inte varit möjligt att på ett tillförlitligt sätt bedöma effekterna av anskaffningen eller försäljningen av utsläppsenheter för den offentliga ekonomin. Försäljnings- eller köppriset för utsläppsenheterna inom ansvarsfördelningssektorn är inte känt under den nuvarande åtagandeperioden 2021–2030. Tyskland har köpt utsläppsenheter för att uppnå målen för år 2020. Det exakta priset per utsläppsenhet som Tyskland betalat är dock inte tillgängligt från offentliga källor. Enligt tillgängliga uppgifter har priset per utsläppsenhet dock varit mycket lågt på grund av att många medlemsstater har haft ett överskott (Federal Ministry of Economic Affairs and Climate Action of Germany). Priset per utsläppsenhet år 2030 påverkas av tillgången och efterfrågan på utsläppsenheter. Priset beror på hur de övriga medlemsstaterna fullgör sina skyldigheter inom ansvarsfördelningssektorn. Ansvarsfördelningssektorns skyldigheter under perioden 2021–2030 har dock skärpts betydligt, och därför är det sannolikt att allt färre medlemsstater har ett betydande överskott av utsläppsenheter att sälja. Det är också känt att Sverige starkt lutar mot att skaffa utsläppsenheter för att uppnå målen inom ansvarsfördelningssektorn. Om Finland inte uppnår sina egna mål, kan det eventuellt finnas också andra köpare av utsläppsenheter än Finland på marknaden, men för närvarande finns det ingen information om vem som bjuder ut utsläppsenheter. Det är också möjligt att det inte finns några utsläppsenheter att köpa på marknaden. För närvarande finns det inte tillräckligt med information om antalet utsläppsenheter och deras pris för att göra mer exakta bedömningar.

Ändringarna i distributionsskyldigheten kan också påverka utbetalningarna från Finlands facilitet för återhämtning och resiliens. Bestämmelser om utbetalning av RRF-finansiering finns i den så kallade RRF-förordningen⁶ och utbetalningarna grundar sig på uppnåendet av (del)målen. Enligt RRF-förordningen är reformåtgärderna av stor vikt i planen och om målen med reformerna inte uppnås kan detta leda till en betydande inkomstförlust, även om inga kostnader har uppkommit. Det är emellertid anmärkningsvärt att kommissionen har mycket handlingsfrihet i sina bedömningar. Kommissionen kan bland annat höja eller sänka inkomstförlusten enligt en beräkning, om kommissionen anser att en utvärderad investering eller reform i Finlands plan för återhämtning och resiliens (RRP) är av stor betydelse.

Färdplanen för fossilfria transporter är en av reformerna i RRP-plan. I rådets genomförandebeslut om Finlands RRP-plan är ett delmål för Färdplanen för fossilfria transporter att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 29 procent fram till 2025 jämfört med 2005 års nivåer. Ett av de viktigaste rapporterade besluten som minskar utsläppen på nationell nivå är lagstiftningen om distributionsskyldighet jämte de ändringar som trädde i kraft den 1 januari 2023. Om RRP-planens mål om att minska utsläppen med minst 29 procent inte uppnås, innebär detta inkomstförluster för Finland. Om Färdplanen för fossilfria transporter inte genomförs alls, skulle detta vara en stor inkomstförlust på upp till flera tiotals miljoner euro för Finland. Det är emellertid svårt att bedöma storleken på inkomstförlusten i detta skede.

Samhällsekonomi

De ökade produktionskostnaderna för drivmedel till följd av distributionsskyldigheten överförs inom varje sektor till fullt belopp direkt på bränslepriset som stiger. I bedömningarna har

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens.

effekterna av det förändrade bränslepriset på bränsleförbrukningen inte beaktats. Detta framhäver att bedömningarna är försiktiga vad gäller de ekonomiska konsekvenserna.

Enligt bedömningarna är inverkan på bytesbalansen 267 miljoner euro år 2025, 272 miljoner euro år 2026 och 274 miljoner euro år 2027.

I tabell 2 anges konsekvenserna av de presenterade ändringarna i nivåerna på distributionsskyldigheten för samhällsekonomin inom alla sektorer, landsvägstrafiken och exportindustrin (miljoner euro) samt konsekvenserna för en konsument som kör 20 000 kilometer per år med en dieselbil (EUR/a). Siffror som föregås av ett minustecken innebär att sektorernas och konsumenternas kostnader minskar.

	2025	2026	2027
Samhällsekonomin totalt	-285 MEUR	-312 MEUR	-335 MEUR
Landsvägstrafiken	-36 MEUR	-39 MEUR	-42 MEUR
Exportindustrin	-26 MEUR	-29 MEUR	-31 MEUR
Konsekvenserna för en konsument	-68 EUR/år	-77 EUR/år	-85 EUR/år

Tabell 2. Konsekvenserna av de presenterade nivåerna på distributionsskyldigheten för samhällsekonomin (miljoner euro) samt konsekvenserna för en konsument som kör 20 000 kilometer per år med en dieselbil (EUR/a).

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Allmänt

Direktivet om förnybar energi grundar sig på minimiharmonisering, vilket innebär att medlemsstaterna till många delar kan avgöra hur de genomför direktivet nationellt. I samband med lagberedningen gällande författningarna om distributionsskyldighet granskades en förnyelse av distributionsskyldigheten samt vilken roll biogas som matas in i nätet och privat laddning spelar i distributionsskyldigheten.

5.1.2 Främjande av utsläppsminskningar inom väg-, sjö- och flygtrafiken

Syftet med den nationella distributionsskyldigheten är att främja användningen av förnybara drivmedel inom vägtrafiken. RED III-direktivets mål för transportsektorn gäller i framtiden utöver vägtrafiken även sjö- och flygtrafiken. I beredningen av propositionen bedömdes en utökning av distributionsskyldigheten till att också gälla sjö- och flygtrafiken. Distributionen av hållbara flygbränslen främjas på EU-nivå med stöd av ReFuelEU Aviation-förordningen, som förutsätter att andelen hållbara flygbränslen är 6 procent år 2030. Användningen av förnybara marina bränslen främjas å sin sida genom FuelEU Maritime-förordningen, enligt vilken växthusgasintensiteten för bränslen som används inom sjöfartssektorn ska vara minst 6 procent mindre än växthusgasintensiteten för det fossila referensbränslet från och med den 1 januari 2030.

Slutsatsen i beredningen var att distributionsskyldigheten även i framtiden ska vara en metod för att främja användningen av förnybara drivmedel endast inom vägtrafiken. Ett foga sjö- och flygtrafiken till distributionsskyldigheten skulle göra systemet mer komplicerat, eftersom det inte är möjligt att fastställa mer ambitiösa mål för flygtrafiken än vad som anges i ReFuelEU Aviation-förordningen. Att foga dessa sektorer till samma skyldighet som vägtrafiken skulle dessutom leda till att mängden förnybara drivmedel för vägtrafiken skulle minska, såvida inte den totala skyldigheten höjs. Detta skulle å sin sida leda till att utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn ökar och således försvåra uppnåendet av Finlands utsläppsminskningsmål.

Vid bedömningen av huruvida RED III-direktivets mål för transportsektorn uppnås har Finland utgått ifrån antagandet att minimiförpliktelserna i förordningarna ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime uppfylls.

5.1.3 Växthusgasbaserad distributionsskyldighet

I Finland tillämpas energibaserad distributionsskyldighet. Den nationella distributionsskyldigheten behöver inte ändras på grund av RED III-direktivet, utan Finland kan fortsätta med den energibaserade modellen. I beredningen av propositionen bedömdes dock en ändring av distributionsskyldigheten så att den skulle vara växthusgasbaserad. Det skulle vara möjligt att ändra distributionsskyldigheten så att den är växthusgasbaserad, vilket innebär att huvudskyldigheten i den nuvarande modellen skulle ersättas med en skyldighet att minska VHG och tilläggsskyldigheten fortfarande skulle vara energibaserad, liksom i direktivet. Den nuvarande nivån på skyldigheten på 34 procent år 2030 skulle vara cirka 30 procent, om skyldigheten ändrades till att vara växthusgasbaserad.

Skyldigheten att minska VHG påverkar råvaruanvändningen på så sätt att det fastställda målet uppnås snabbare med ett förnybart drivmedel med högre reduktion av växthusgasutsläpp. Att ändra distributionsskyldigheten på nämnda sätt skulle emellertid inte ha någon större inverkan på vilka biodrivmedel som distribueras i Finland, eftersom distributionsskyldigheten till största delen fullgörs med avfalls- och restbaserade förnybara drivmedel med hög reduktion av växthusgasutsläpp. I synnerhet med beaktande av att distributionen av livsmedels- och foderbaserade biodrivmedel med låg reduktion av växthusgasutsläpp är mycket liten i Finland, skulle skillnaden mellan energi- och växthusgasbaserad distributionsskyldighet sannolikt inte ha några betydande effekter på utsläppen inom transportsektorn.

Det som talar för en övergång till en växthusgasbaserad distributionsskyldighet är flexibilitetsmekanismen som enligt förslaget ska fogas till distributionsskyldigheten och genom vilken det enligt förslaget är möjligt att fullgöra distributionsskyldigheten med andra utsläppsminskningsmetoder inom ansvarsfördelningssektorn. En inkludering av flexibilitetsmekanismen i distributionsskyldigheten har i beredningen emellertid inte ansetts förutsätta att distributionsskyldigheten ändras så att den blir växthusgasbaserad. Däremot har intressentgrupperna ansett att den nuvarande distributionsskyldigheten som baserar sig på energiinnehåll är bra och tydlig.

5.1.4 Biogas som matas in i nätet

I propositionen föreslås inte att den flexibilitet i form av biogas som matas in i nätet enligt RED III-direktivet beaktas vid beräkningen av om målen för trafiken uppfylls. I praktiken skulle nämnda flexibilitet göra det möjligt att beakta användningen av biogas som matas in i nätet exempel vid produktion av el och värme i målen för förnybar energi inom transportsektorn. Distributionsskyldighetens roll för att uppnå målen inom ansvarsfördelningssektorn har under

senare år framhävts markant. Distributionsskyldigheten är en av de effektivaste metoderna för att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn. År 2022 var mängden biogas som matades in i överföringsnätet 160 GWh (Energimyndigheten 2023). Andelen biogas som matades in i överföringsnätet var cirka 1,3 procent av den totala gasförbrukningen. Att beakta biogas som matas in i nätet i distributionsskyldigheten skulle i detta avseende inte minska trafikutsläppen eller främja utsläppsminskningsmålen inom ansvarsfördelningssektorn. Att foga biogas som matas in i nätet till distributionsskyldigheten skulle också ytterligare komplicera distributionsskyldigheten, utöver de ändringar som nu föreslås. Detta ansågs inte vara ändamålsenligt i beredningen.

5.1.5 Privat laddning

Enligt artikel 25.4 i RED III-direktivet får medlemsstaterna inkludera privata laddningspunkter i mekanismen för utbyte av krediter, förutsatt att det kan påvisas att el som levereras till dessa privata laddningspunkter endast tillhandahålls elfordon. I propositionen föreslås inte att privata laddningspunkter inkluderas i distributionsskyldigheten, den föreslagna lösningen uppfyller minimikraven i direktivet. Riktlinjerna i regeringsprogrammet anger också att endast publika laddningar ska läggas till distributionsskyldigheten. Om privat laddning, i synnerhet hemmaladdning, lades till distributionsskyldigheten, skulle det vara en utmaning att avgöra vem som är aktör, för att systemet inte ska bli för administrativt tungt och komplicerat. Ett alternativ som övervägdes var att endast inkludera förnybar el som laddas vid buss- och lastbilsdepåer i distributionsskyldigheten. Buss- och lastbilsdepåer används vanligen av en viss begränsad grupp av personer och kan således klassificeras som privat laddning. Att inkludera laddningar vid buss- och lastbilsdepåer i distributionsskyldigheten skulle kunna påverka elektrifieringen av kollektivtrafiken och den tunga trafiken positivt. Å andra sidan elektrifieras exempelvis bussar i stadsområden redan snabbt, eftersom lagstiftningen om offentlig upphandling förutsätter att andelen rena fordon ökar i offentliga upphandlingar. Således finns det skäl att exkludera terminaler och depåer avsedda för bussar i närtrafik, men i beredningen konstaterades att det med tanke på tillsynen är svårt att avskilja förnybar el som används för att ladda bussar i fjärrtrafik från förnybar el som används för bussar i närtrafik i situationer där samma trafikidkare idkar trafik på rutten i både när- och fjärrtrafik och bussarna laddas vid samma laddningspunkter. Eftersom det inte föreslås att nivåerna på distributionsskyldigheten höjs på grund av en ökad andel el, skulle trafikutsläppen öka på grund av lägre biobränsleförbrukning. För att begränsa ökningen av trafikutsläppen är det ändamålsenligt att endast foga laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten till distributionsskyldigheten.

5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

5.2.1 Sverige

I Sverige har drivmedelsdistributörerna en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser (reduktionsplikt). Bestämmelser om reduktionsplikten finns i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. I praktiken är reduktionsplikten en koldioxidviktad inblandningsskyldighet. För att uppnå den reduktion av växthusgasutsläpp som föreskrivs i lagen måste distributörerna av drivmedel blanda in biodrivmedel i bensin och diesel. Reduktionsplikten baseras alltså inte på mängden biodrivmedel, som i Finland, utan på livscykelutsläppen för drivmedel. Den andel biodrivmedel som krävs av den totala mängden drivmedel beror på biodrivmedlets livscykelutsläpp. Lägre livscykelutsläpp innebär att en mindre andel biodrivmedel krävs.

År 2023 beslutade Sverige att sänka nivåerna på distributionsskyldigheten. I Sverige finns det skilda reduktionsplikter för diesel och bensin. Reduktionsplikterna för både diesel och bensin

är 6 procent fram till utgången av 2026. Det finns inga gällande reduktionsplikter efter 2026 i Sverige. Sveriges regering har sedermera beslutat att höja reduktionsplikterna till 10 procent från och med juli nästa år (Kauppalehti 27.8.2024).

Sverige har ännu inte inkluderat förnybar el för transporter i reduktionsplikten. I Sverige finns det inte heller några planer på hur väte som mellanprodukt ska beaktas i skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen.

5.2.2 Frankrike

El för transporter

Frankrikes mål är att uppnå en andel på 15 procent förnybar energi inom vägtrafiken senast år 2030. I Frankrike finns det en energibaserad skyldighet att distribuera biobränsle vad gäller bensen, diesel och flygpetroleum (Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport, nedan *TIRUERT*). Syftet med systemet är att främja användningen av förnybara drivmedel och senare också el i trafiken. Att låta bli att fullgöra skyldigheten leder till en incitamentsskatt, som beräknas på den resterande andelen förnybara drivmedel och multipliceras med den totala mängden drivmedel som distribuerats på marknaden. År 2023 var skatten 140 euro/hl för diesel och bensen och 168 euro/hl för flygpetroleum.

I Frankrike räknas avancerade biodrivmedel dubbelt i distributionsskyldigheten, med undantag för drivmedel som framställts av tallolja och talloljebeck. Dessutom har drivmedel som framställts av råvaror inom livsmedels- och foderkedjan och som är lämpliga för förtäring begränsats till 7 procent för diesel och bensen och förbjudits för flygpetroleum.

Sedan januari 2022 har andelen förnybar el som levererats till elfordon via publika laddstationer beaktats i *TIRUERT*-systemet. El kan dock inte användas för att fullgöra tilläggsskyldigheten som gäller avancerade förnybara drivmedel och det finns inte heller något separat mål för elladdning. De som åläggs distributionsskyldighet kan fortfarande fullgöra skyldigheten enbart med flytande förnybara drivmedel. En distributör av fossila drivmedel kan ansöka om certifikat från operatörer av publika laddstationer, som är skattskyldiga och levererar el till landsvägsfordon. Andelen förnybar el, som inte direkt har distribuerats från en källa som producerar förnybar energi, beräknas enligt medeltalet av andelen förnybar el under de två föregående åren. År 2022 var andelen 24,92 procent. Elens energiinnehåll räknas fyra gånger med beaktande av dess energieffektivitet och därför är verkningsgradskoefficienten fyra.

Det är inte möjligt att öka andelen förnybar energi med ursprungsgarantier eller direkta leveransavtal. Om distributionsstationen står i direkt anslutning till produktionen av förnybar el, kan andelen distribuerad förnybar el ökas, om certifikat beviljas. Detta är möjligt bara vid distributionsstationer som står i direkt anslutning till den anläggning som producerar förnybar el, utan att elen går via ett offentligt distributions- eller elnät. För att det ska gå att säkerställa att endast elmängder som uppmätts vid laddning av elfordon beaktas, ska varje laddningspunkt i systemet ha separat mätutrustning. Varje laddningspunkt vid laddstationen ska vara försedd med eget mätinstrument.

Väte som mellanprodukt

Från och med i år beaktas RFNBO-bränsle som används som mellanprodukt vid raffinaderier för drivmedel och biodrivmedel i skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen. Inget separat delmål att fastställs för väte som mellanprodukt.

5.2.3 Nederländerna

El för transporter

Målet med Nederländernas energi- och klimatplan är att minska koldioxidutsläppen inom landets transportsektorn med 30 procent senast år 2030 jämfört med år 2005. I Nederländerna grundar sig skyldigheten att distribuera förnybar energi för transporter på energiinnehåll och utgörs av en separat huvudskyldighet och av avancerade flytande eller gasformiga förnybara drivmedel.

I Nederländerna är drivmedelsdistributörerna skyldiga att fullgöra distributionsskyldigheten med så kallade enheter av förnybar energi (HBE). En HBE motsvarar en gigajoule (GJ) förnybar energi, som distribueras till Nederländernas transportsektor. År 2023 kunde distributionsskyldiga aktörer distribuera förnybara drivmedel till väg-, sjö- och fartygstrafiken. Att låta bli att fullgöra distributionsskyldigheten leder till straff som påförs från fall till fall.

I Nederländerna har el (förutom spårtrafik) varit en del av skyldigheten att distribuera förnybar energi för transporter sedan år 2015. El som levererats till landsvägsfordon och/eller insjöfartyg via publika laddningspunkter kan räknas med i distributionsskyldighetssystemet. Vad gäller el beräknas HBE årligen med hjälp av mängden el som levererats till landsvägsfordon, andelen förnybara energikällor och verkningsgradskoefficienten. Andelen förnybara energikällor har beräknats utifrån medeltalet av andelen producerad förnybar el under två år, från det år då elen har registrerats. Elens energiinnehåll räknas fyra gånger med beaktande av dess energieffektivitet och därför är verkningsgradskoefficienten fyra. Andelen förnybar el i Nederländerna är lägre än i många andra EU-länder. År 2021 var andelen förnybar el i Nederländerna 32,1 procent.

Mängden levererad el i systemet grundar sig på mängden el som uppmätts vid laddningsplatserna. Bokföringen i de registrerade företagen bör innehålla bevis, såsom fakturerings- och mätningssuppgifter, på alla gjorda registreringar. I regel krediteras bara andelen förnybar energi som HBE. Om laddningsplatsen och produktionsanläggningen för förnybar energi står i direkt anslutning till varandra, kan HBE ackumuleras till hundra procent på förnybar energi.

Enligt Nederländernas konsekvensbedömningar har ekonomiska och administrativa hinder för små aktörer varit ett av de största hindren för att ansluta sig till systemet i fråga om elen. Det nuvarande systemet stödjer större aktörer, som har flera laddningspunkter. Eftersom hemmaladdning inte ingår i systemet, står en avsevärd del av elanvändningen inom vägtrafiken utanför systemet. År 2021 var elens andel av Nederländernas distributionsskyldighet 4 procent, när andelen beräknas som fysisk volym, och 2 procent av minskningen av koldioxidutsläppen. Sedan 2019 har elens andel i systemet ökat varje år.

Angående el för transporter i Nederländerna har priset för att mot ersättning fullgöra en annan distributörs skyldighet varierat mellan 5,50 och 6,50 euro/GJ. På grund av ökningen av bränslepriserna år 2023 steg också detta pris till 12 euro/GJ.

Väte som mellanprodukt

Nederländerna tänker fastställa årliga distributionsskyldigheter för olika transportsektorer och också delmål för användningen av RFNBO-bränslen för en del av dessa sektorer. Sektorerna i fråga är vägtrafik, sjö- och flygtrafik och insjötrafik. Användningen av väte som mellanprodukt

i framställningen av bränslen beaktas fördelat på dessa olika sektorer i målen om RFNBO-minimiandelen. På detta sätt säkerställs att den omedelbara användningen av RFNBO-bränslen förblir det främsta alternativet och den administrativa bördan för utnyttjandet av väte som mellanprodukt förblir liten. Mer ingående villkor om målen är inte tillgängliga.

5.2.4 Tyskland

El för transporter

Tysklands mål är att med hjälp av målet att minska VHG minska trafikutsläppen med 25 procent jämfört med 2005 och uppnå 32 procent av andelen förnybar energi i vägtrafiken senast år 2030. De mål som Tyskland fastställt kan uppnås med hjälp av både flytande och gasformiga förnybara drivmedel eller med hjälp av elenergi inom vägtrafiken.

Tysklands VHG-baserad distributionsskyldighet utgörs av en separat huvudskyldighet och en delskyldighet som gäller avancerade biodrivmedel. Andelen avancerade biodrivmedel som överskrider delskyldigheten räknas dubbelt, med undantag för förnybara drivmedel framställda av avloppsslam från palmoljeframställning och tomma palmfruktsklasar. Elen räknas tre gånger i distributionsskyldigheten med beaktande av dess energieffektivitet, och RFNBO-bränslen räknas dubbelt.

År 2023 uppgick botten för huvudskyldigheten till 600 euro/ton CO₂ekv och för delskyldigheten gällande avancerade drivmedel till 45 euro/GJ.

I Tyskland har el varit en del av distributionsskyldigheten inom vägtrafiken sedan 2018 och från och med 2022 har en årlig övre gräns för el fastställts. Om elmängden överskrider den övre gränsen, ska målet att minska VHG höjas under de kommande åren. Tidigare var det bara energianläggningar som var ålagda distributionsskyldighet, det vill säga de sålde certifikat de fick för förnybar el till bränsleleverantörer. Sedan 2022 har operatörer av laddningspunkter varit en del av systemet i fråga om publika laddningar och elbilsägare i fråga om privata laddningar. Inom publika laddningar är såväl helebilar som hybridbilar en del av systemet, medan bara helebilar är en del av systemet vad gäller privata laddningar. I fråga om privata laddningar får elbilsägare en standardkreditering, som grundar sig på ministeriernas uppskattning av den energimängd som laddas i helebilar. Uppskattningen grundar sig på uppgifterna om energiförbrukningen i helebilar i Tyskland. År 2022 var den fastställda fasta mängden cirka 2 MWh el per personbil.

I det tyska systemet kan återförsäljare eller så kallade tredje parter fungera som aggregat mellan operatörer av laddningspunkter, laddare av privata elbilar och distributionsskyldiga aktörer. Operatörer av laddningspunkter eller privata aktörer får då en ersättning för den energi som laddats i elfordonen från de tredje parterna. De tredje parterna samlar ett större antal certifikat och säljer dem till distributionsskyldiga aktörer. Förfarandet anses minska de administrativa kostnaderna för enskilda små aktörer och främja andelen el i systemet, eftersom de distributionsskyldiga aktörerna kan vara ovilliga att köpa bara ett litet antal certifikat.

Väte som mellanprodukt

I Tyskland är målet att trappa upp produktionen av grönt väte genom att stärka lönsamheten för RFNBO-bränslen jämfört med fossila bränslen. Enligt den uppdaterade delstatsförordningen om tillsyn över utsläpp (37. BlmSchv) har det blivit möjligt att beakta väte som mellanprodukt i målen att minska växthusgaserna vid framställningen av traditionella bränslen. I detta skede

finns det ingen information om huruvida Tyskland tänker sätta upp ett separat delmål för beaktande av väte som mellanprodukt i skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen, på ett sätt som motsvarar modellen i Finland.

6 Remissvar

6.1 Allmänt

Arbets- och näringsministeriet sände propositionen på remiss till 53 instanser. Remisstiden var 5.6.2024–26.7.2024. Även andra än de som fanns på sändlistan gavs möjlighet att yttra sig på webbplatsen utlåtande.fi. Sammanlagt lämnades 58 remissvar. Begäran om utlåtanden och remissvaren finns på statsrådets projektfönster på statsrådet.fi/projekt med numret TEM026:00/2023.

De som yttrade sig var Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry, Bioenergi rf, stiftelsen Compensate, Demeca Oy, Stiftelsen för ett levande Östersjön sr (Baltic Sea Action Group BSAG), Finlands näringsliv EK, Livsmedelsindustriförbundet rf, Finsk Energiindustri rf, Energimyndigheten, Finnair Abp, Finnwatch ry, Fortum, Gasgrid Finland, Gasum Oy, Helen Ab, Helsingfors universitet, Hiilensidonta ry, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter (MTK), Finsk Handel rf, Kemiindustrin rf, Kesko Abp, Centralhandelskammaren, Koneyrittäjät ry, kommunikationsministeriet, Logistiikkayritysten Liitto ry, Naturresursinstitutet, jord- och skogsbruksministeriet, Maanvaalija Oy, Turism- och Restaurangförbundet rf, Skogsindustrin rf, Neste Abp, North European Oil Trade Oy, P2X Solutions Ab, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, Plugpower, Finlands Sågindustri rf, miljögruppen vid Finlands kommunistiska parti, Skoggi Oy, SOK/S-gruppen, Stl Nordic Ab, folkrörelsen Stop autoilijoiden kuritukselle, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Finlands klimatpanel, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Lantakaasu Oy, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands Vätekluster, Finlands miljöcentral, Företagarna i Finland rf, Tekniska Handelsförbundet rf, UPM Biobränslen, Valio Ab, finansministeriet, WWF Finland och miljöministeriet. Skatteförvaltningen och justitieministeriet meddelade att de inte hade något att yttra.

6.2 Nivåerna på distributionsskyldigheten och påföljdsavgifterna

Det kom många remissvar om utkastet till propositionen från olika instanser. Största delen förhöll sig kritiskt till beräkningen av nivåerna på distributionsskyldigheten. Flera remissinstanser gjorde bedömningen att en sänkning av distributionsskyldigheten inte ligger i linje med det allmännare målet om att avstå från användningen av fossil energi och uppnå de fastställda och bindande klimatmålen.

En majoritet av remissinstanserna understödde inte en sänkning av tilläggsskyldigheten under 2026–2027. Många remissinstanser uttryckte oro över konsekvenserna av att sänka tilläggsskyldigheten för produktionen av inhemsk biogas och avancerade förnybara drivmedel och för de framtida investeringsmöjligheterna.

Flera remissinstanser meddelade att de inte understöder en sänkning av nivåerna på påföljdsavgifterna under 2024–2027. Detta motiverades bland annat med att det finns en oro för att en sänkt nivå på påföljdsavgifterna leder till ett ekonomiskt rationellt alternativ till att fullgöra skyldigheten.

Remissinstanser från olika samhällssektorer betonade att företagen behöver en tillförlitlig omvärld som stöd för sin affärsverksamhet och sina investeringar och att det därför krävs en

stabil och förutsebar regleringsmiljö, särskilt som lagen kommer att öppnas igen under detta årtionde.

Inga ändringar gjordes i sänkningarna av distributionsskyldigheten, tillägsskyldigheten eller nivåerna på påföljdsavgifterna utifrån remissvaren.

Distributörerna motsatte sig den föreslagna begränsningen på 1,7 procentenheter för bränslen framställda av råvaror som avses i del B i bilagan, eftersom begränsningen ansågs inskränka råvarumarknaden för biodrivmedel i onödan. Med anledning av de motiverade och enhetliga remissvaren av distributörerna beslutades det att avlägsna ovan nämnda begränsning på 1,7 procentenheter från den fortsatta beredningen av lagen. Ett införande av begränsningen behöver granskas på nytt närmare år 2030.

Målet har varit att i propositionen förtydliga sjö- och flygtrafikens roll i målen för trafiken enligt RED III-direktivet utifrån de erhållna remissvaren. I propositionen har dessutom motiverats mer ingående varför det inte föreslås att distributionsskyldigheten utökas till sjö- och flygtrafiken. Utifrån remissvaren gjordes också små tekniska ändringar i förslaget.

6.3 Modell för flexibilitetsmekanismen

Flera understödde modellen för flexibilitetsmekanismen, men många begäranden om förtydliganden och synpunkter inkom. Många remissvar innehöll en observation om att mekanismen i tillämpliga delar bör ligga i linje med EU:s certifieringsramverk för upptag och infångning av koldioxid (CRCF), för att effektivt stödja utvecklingen av den frivilliga marknaden i Finland. I remissvaren betonades dessutom att det i användningen av modellen för flexibilitetsmekanismen bör fästas särskild vikt vid att de utsläppsminskande åtgärderna är additionella och bestående.

Remissvaren var tudelade i fråga om att inkludera markanvändningssektorn i den föreslagna modellen för flexibilitetsmekanismen. Enligt en del remissvar var det önskvärt att flexibilitetsmekanismen inte tillämpas fullt ut på markanvändningssektorn och att man inom markanvändningssektorn kan fullgöra endast cirka 1 procentenhet av den maximala andelen av distributionsskyldigheten. Mätningen av klimatåtgärder och klimatåtgärdernas beständighet inom markanvändningssektorn är förenad med risker som är typiska för denna sektor. Med tanke på att hantera riskerna ansågs det därför i en del remissvar motiverat att begränsa användningen av åtgärderna.

Å andra sidan föreslog också en del remissinstanser att det inom markanvändningssektorn bör tillåtas åtgärder för att fullgöra mer än 1 procentenhet inom ramen för flexibilitetsmekanismen och tidigare än senast år 2028. I remissvaren betonades att begränsningen på 1 procentenhet i för hög grad kan inskränka användningen av de effektivaste utsläppsminskningssmetoderna som finns tillgängliga. Remissvaren gav ingen anledning till att ändra bestämmelsen om markanvändningssektorn.

På det hela taget konstaterade Energimyndigheten i sitt remissvar att bristfälliga resurser, höga beslutsavgifter, överbelastning i handläggningen av ansökningar och eventuell brist på kontrollörer och ändamålsenlig tillsyn kommer att försvåra genomförandet av modellen för flexibilitetsmekanismen i praktiken.

Med anledning av remissvaret föreskrevs en skyldighet för Energimyndigheten att publicera information om utsläppsminskande åtgärder som godkänns i flexibilitetsmekanismen. Detta bedömdes öka flexibilitetsmekanismens transparens och eventuellt utvecklingen av marknaden,

då information om redan godkända utsläppsminskande åtgärder finns tillgängliga i offentliga källor. Dessutom preciserades bestämmelserna om kontrollörer för flexibilitetsmekanismen genom att till förslaget foga mer detaljerade bestämmelser om förutsättningarna för att godkänna kontrollörer, förfaranden vid godkännande, kontrollörernas uppgifter och annan lagstiftning som tillämpas på kontrollörer.

6.4 Avancerade biodrivmedel och RFNBO-bränslen

En majoritet av remissinstanserna understödde skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen. En del remissinstanser gjorde bedömningen att flera RFNBO-projekt håller på att startas i Finland och att skyldigheten att uppfylla minimiandelen således hade kunnat vara mer ambitiös. I remissvaren påpekades emellertid också att RFNBO-bränslen åtminstone tills vidare är ett dyrt sätt att fullgöra distributionsskyldigheten och uppnå utsläppsminskningar inom trafiken.

I de flesta remissvar betonades att skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen borde vara en separat skyldighet, varvid alla utsläppssnåla alternativ kunde utvecklas och föras fram som parallella alternativ för att ersätta fossila bränslen. I dessa remissvar betonades att RFNBO-skyldigheten enligt Europeiska kommissionens rekommendation borde vara en egen skyldighet som är separat från tilläggsskyldigheten. I remissvaren i fråga betonades att dessa alternativa bränslen inte konstgjort borde försättas i en situation där de tvingas konkurrera med varandra. I den fortsatta beredningen av propositionen ansågs emellertid att den föreslagna modellen är den mest flexibla av alla, eftersom det föreslås att bara 4 procentenheter av tilläggsskyldigheten år 2030 binds till RFNBO-bränslen och distributörerna fritt kan avgöra med vilka bränslen de fullgör resten av skyldigheten på 6 procentenheter. Förutom att det är flexibelt är alternativet eventuellt också det mest kostnadseffektiva. Det bedöms att tilläggsskyldigheten fullgörs med RFNBO-bränslen högst upp till skyldigheten att uppfylla minimiandelen och att resten av tilläggsskyldigheten först fullgörs med avancerad biogas och därefter med avancerade biodrivmedel.

Flera remissvar ansåg att det är positivt att väte som mellanprodukt som använts i förädlingsprocessen har inkluderats i utkastet till propositionen som en metod att fullgöra distributionsskyldigheten och att en separat skyldighet har fastställts för väte som mellanprodukt. Detta ansågs också vara en viktig signal för relevanta industriinvesteringar. I en del remissvar ansågs skyldigheten som fastställts för väte som mellanprodukt vara låg och det bedömdes att ett högre mål för väte som mellanprodukt skulle kunna uppnås och att detta skulle vara ett viktigt stöd för investeringar i väte och utvecklingen av ren vätgasekonomi i Finland. Förslaget har preciserats i den fortsatta beredningen, så att det ska vara möjligt att fullgöra tilläggsskyldigheten med väte som mellanprodukt redan innan skyldigheten att uppfylla minimiandelen inleds år 2028.

6.5 El för transporter

Att foga el för transporter till distributionsskyldigheten delade remissinstansernas åsikter i lika delar. I sina remissvar uttryckte emellertid flera remissinstanser missnöje över att nivån på distributionsskyldigheten i utkastet till propositionen inte har höjts till en nivå som motsvarar inkluderingen av el för transporter, eftersom nivåerna på skyldigheten enligt utkastet leder till att utsläppen från vägtrafiken ökar.

Flera remissinstanser betonade att även förnybar el för transporter som laddas vid lastbils- och bussdepåer borde inkluderas i distributionsskyldigheten; enligt remissvaren skulle detta öka möjligheterna för aktörerna inom transportbranschen att skaffa helelfordon och investera i

laddningsinfrastruktur på depåer. I flera remissvar föreslogs också att utkastet till propositionen skulle preciseras, så att även laddningspunkter på terminalområden, i hamnar och andra logistikcentraler kunde omfattas av definitionen. Denna ändring i utkastet skulle enligt flera remissinstanser stödja elektrifieringen av den tunga trafiken som framskrider långsamt. Slutsatsen i den fortsatta beredningen av propositionen var att laddningspunkter vid terminaler och depåer inte skulle fogas till distributionsskyldigheten av samma orsaker som presenterats ovan i propositionen.

Energimyndigheten ansåg att en inkludering av förnybar el för transporter i distributionsskyldigheten borde göras så att den är en separat ytterligare åtgärd inom ramen för distributionsskyldigheten. Energimyndigheten understödde inte att rapporteringsskyldigheten skulle utökas till leverantörer av el för transporter. Enligt Energimyndigheten kan den extra arbetsmängden undvikas genom att leverantörer av el för transporter eller befullmäktigade förmedlare lämnar verifikat om den levererade elmängden granskade av en revisor till distributörerna, som lämnar uppgifterna till Energimyndigheten i samband med anmälan om distributionsskyldighet. Med anledning av remissvaret ströks den föreslagna rapporteringsskyldigheten för leverantörer av el för transporter för att minska Energimyndighetens arbetsmängd. Enligt förslaget ska uppgifterna om den levererade elmängden och de laddningspunkter som omfattas av avtalet lämnas via distributörerna.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

1 §. Lagens syfte. Enligt förslaget ska paragrafen om syftet med lagen om distributionsskyldighet ändras så att den motsvarar det utvidgade tillämpningsområdet.

I framtiden ska lagens syfte vara att i enlighet med de mål och bestämmelser som fastställts i RED III-direktivet främja användningen av förnybara drivmedel samt av el som används för transporter, det vill säga el för transporter, för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i vägtrafiken.

2 §. Definitioner. Det föreslås att definitionen av förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung i 1 mom. 3 punkten ändras, så att orden ”flytande och gasformiga” stryks och ordet ”drivmedel” ersätts med ordet ”bränslen”. Ändringen grundar sig på artikel 2.36 i RED III-direktivet, där den ursprungliga definitionen ”förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung” har ersatts med termen ”förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung”. Enligt direktivet avses med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung flytande och gasformiga bränslen vilkas energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa. I definitionen är det inte längre nödvändigt att precisera att det handlar om flytande eller gasformiga bränslen av icke-biologiskt ursprung. Hänvisningen till drivmedel har inte heller ansetts nödvändig, eftersom användningsobjektet för RFNBO-bränslen redan framgår av lagens tillämpningsområde. Samtidigt föreslås det att 1 mom. 4 punkten ändras så att den motsvarar den nya definitionen av RFNBO-bränslen.

Enligt förslaget ska definitionen i 1 mom. 11 punkten kompletteras vad gäller el för transporter. Med leverans till konsumtion ska också avses leverans av el för transporter till konsumtion via en eller flera laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Det var inte möjligt att utnyttja definitionen om överlåtelse till förbrukning enligt lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen (1260/1996) som definition för leverans av el för transporter till konsumtion, eftersom kontrollpunkten för leverans till konsumtion då skulle definieras i ett för tidigt skede i

relation till den föreslagna definitionen av leverantör av el för transporter. Därför föreslås som definition av leverans av el för transporter till konsumtion en egen definition som är separat från beskattningen.

En teknisk ändring föreslås i 1 mom. 15 punkten, så att ett kommatecken fogas till slutet av den.

Till 1 mom. fogas nya 16 och 17 punkter. I 16 punkten definieras leverantör av el för transporter. I RED III-direktivet specificeras inte vad som avses med ekonomiska aktörer som levererar el från förnybara energikällor till elfordon. Det föreslås att en leverantör av el för transporter ska avse en sådan ansvarig för laddningspunkt som avses i artikel 2.39 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan *infrastrukturförordningen*). Enligt infrastrukturförordningen avses med ansvarig för laddningspunkt den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn. I lagen föreslås det dock att termen leverantör av el för transporter används i stället för termen ansvarig för laddningspunkt, för att bättre beskriva aktörens roll i distributionsskyldighetssystemet. En leverantör av mobilitetstjänster (mobile service provider) eller roaming-partner är inte sådana leverantörer av el för transporter som avses i lagen.

I nya 17 punkten i 1 mom. föreslås en definition av laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten. Med laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten ska avses en sådan laddningspunkt enligt artikel 2.48 i infrastrukturförordningen som är tillgänglig för allmänheten på det sätt som avses i artikel 2.45 i den förordningen och vars mätinstrument uppfyller de krav som anges i lagen om mätinstrument (707/2011).

RED III-direktivet förutsätter att el som levererats för transporter via offentliga laddningspunkter inkluderas i den nationella distributionsskyldigheten. Direktivet definierar dock inte vad som avses med offentliga laddningspunkter. I fråga om laddningspunkter hänvisar RED III-direktivet dock till definitionen i artikel 2.48 i infrastrukturförordningen enligt vilken laddningspunkt avser ett fast eller mobilt gränssnitt, via eller utan anslutning till elnät, som möjliggör överföring av el till ett elfordon och som, även om den kan ha ett eller flera anslutningsdon för att passa olika typer av anslutningsdon, kan ladda endast ett elfordon åt gången, och som utesluter anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kW vars primära syfte inte är laddning av elfordon.

Enligt artikel 2.45 i infrastrukturförordningen avses med infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten infrastruktur för alternativa drivmedel som är belägen på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten, oavsett om infrastrukturen för alternativa drivmedel är belägen på allmän eller privat mark, oavsett om begränsningar eller villkor gäller för tillträde till platsen eller fastigheten och oberoende av de tillämpliga användningsvillkoren för infrastrukturen för alternativa drivmedel. I skäl 11 i infrastrukturförordningen konstateras att laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten omfattar till exempel privatägda laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som är placerade på offentlig eller privat mark, i form av till exempel allmänna parkeringsplatser eller parkeringsplatser vid köpcentrum. En laddningspunkt som är placerad på privat mark och som är tillgänglig för allmänheten bör anses vara tillgänglig för allmänheten även när tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp, till exempel kunder. Laddningspunkter för bildelningssystem bör anses vara tillgängliga för allmänheten endast om de uttryckligen ger tredjepartsanvändare tillträde. Laddningspunkter som är placerade på privat mark och till vilka tillträdet är begränsat till en begränsad, bestämd personkrets, till exempel parkeringsplatser i kontorsbyggnader eller

terminaler som endast anställda eller behöriga personer har tillträde till, bör inte anses vara laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

Definitionen av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten i infrastrukturförordningen kan anses vara ändamålsenlig att använda som definition även i lagen om distributionsskyldighet. Till denna del hänvisas i definitionen av laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten till definitionerna i infrastrukturförordningen.

Dessutom förutsätts att mätinstrumentet i den laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten uppfyller kraven enligt lagen om mätinstrument (707/2011). Syftet med lagen om mätinstrument är att säkerställa att mätinstrumentens funktion, mätmetoderna och mätresultaten är tillförlitliga. Syftet med kravet är att säkerställa att det vid laddningspunkterna som tillhör dem som deltar i handeln för att mot ersättning fullgöra en annan distributörs distributionsskyldighet finns tillförlitliga mätare för att verifiera mängden distribuerad el. Samtidigt säkerställs att elmätningen vid alla laddningspunkter sker enligt samma standarder. I Finland utövar Säkerhets- och kemikalieverket tillsyn över att laddningspunkterna följer lagen om mätinstrument.

5 §. *Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion.* Det föreslås att paragrafen ändras för att inkludera skrivningarna i regeringsprogrammet och bestämmelserna i RED III-direktivet i distributionsskyldigheten.

Enligt förslaget ska 1 mom. ändras så att det till det inledande stycket fogas ett omnämnande om el för transporter. I artikel 27 i RED III-direktivet föreskrivs om beräkningsregler inom transportsektorn. Enligt artikel 27.2 a ska alla bränslen och all el som levereras till transportsektorn beaktas vid beräkningen av nämnaren, det vill säga mängden energi som används inom transportsektorn. Enligt artikel 27.2 b ska energiinnehållet i alla typer av energi från förnybara energikällor som levereras till alla transportsätt, inklusive till internationell bunkring, på varje medlemsstats territorium beaktas vid beräkningen av täljaren, dvs. den mängd energi från förnybara energikällor som används inom transportsektorn.

Enligt förslaget ska distributionsskyldigheten fortfarande till största delen basera sig på distributionen av förnybara drivmedel, men vid beräkningen av distributionsskyldigheten ska i framtiden även el för transporter beaktas. Ändringen ska beaktas i det inledande stycket till 5 § 1 mom., till vilket fogas omnämnanden om el för transporter och förnybar el för transporter. El för transporter ska avse el som distribueras för transporter, oberoende av om elen har producerats från fossila eller förnybara källor. Närmare bestämmelser om förnybar el för transporter föreslås i nya 5 c §. Samtidigt föreslås det att definitionen av förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung uppdateras i det inledande stycket.

Dessutom ändras 1 mom. i enlighet med skrivningarna i regeringsprogrammet, så att nivåerna på distributionsskyldigheten sänks under 2025–2027 jämfört med de nuvarande nivåerna. Således ska distributionsskyldigheten vara 16,5 procent år 2025, 19,5 procent år 2026 och 22,5 procent år 2027. I propositionen föreslås ingen ändring av nivåerna på distributionsskyldigheten under 2028–2030.

Det föreslås att det nuvarande 2 mom. upphävs. Bestämmelsen om att energiinnehållet i ett biodrivmedel ska räknas dubbelt vid uppfyllandet av distributionsskyldigheten gällde år 2020, vilket innebär att bestämmelsen är onödig i nuläget.

Det gällande 3 mom. blir ett nytt 2 mom. I fortsättningen föreskrivs det i 2 mom. om hållbarhetskriterier för förnybara drivmedel. Momentet är till största delen oförändrat, men

hänvisningen till det upphävda 2 mom. stryks. Distributören ska i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen visa att de förnybara drivmedel som avses i 1 mom. uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i den lagen.

Det gällande 4 mom. blir ett nytt 3 mom. I 3 mom. föreskrivs det om den så kallade tilläggsskyldigheten. Det ska även i framtiden vara möjligt att fullgöra tilläggsskyldigheten med biodrivmedel eller biogas som producerats eller framställts av råvaror som avses i del A i bilagan eller med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. I 3 mom. 1 punkten föreskrivs om tilläggsskyldigheten åren 2021–2024, dock utan att ändra nivån på tilläggsskyldigheten jämfört med nuläget. I 3 mom. 2 punkten föreskrivs om tilläggsskyldigheten år 2025, utan att ändra nivån. Nivåerna på tilläggsskyldigheten åren 2024 och 2025 har ändrats i enlighet med skrivningarna i regeringsprogrammet genom lag 1279/2023. Bestämmelser om tilläggsskyldigheten åren 2026 och 2027 finns i punkt 3, där det föreslås att nivån på tilläggsskyldigheten sänks från nuvarande sex procentenheter till fyra procentenheter. I övrigt föreslås att nivåerna på tilläggsskyldigheten förblir oförändrad.

Artikel 25.1 första stycket b i RED III-direktivet förutsätter att medlemsstaterna fastställer en skyldighet för bränsleleverantörer att säkerställa att andelen avancerade biodrivmedel och biogas som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del A i bilaga IX, i kombination med andelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, av den energi som levereras till transportsektorn är minst 1 procent 2025 och 5,5 procent 2030, varav en andel på minst 1 procentenhet kommer från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung 2030. Den nuvarande tilläggsskyldigheten på 10 procentenheter överskrider målet i RED III-direktivet.

Till nya 4 mom. fogas en ny skyldighet att uppfylla minimiandelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, för att säkerställa att tilläggsskyldigheten som gäller RFNBO-bränslen enligt artikel 25.1 första stycket b i RED III-direktivet genomförs. Den så kallade skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen ska enligt förslaget börja år 2028 och dess andel av distributionsskyldigheten ska öka, så att andelen RFNBO-bränslen ska vara minst 1,5 procentenheter åren 2028 och 2029 samt 4,0 procentenheter år 2030 och därefter. Den ambitiösare nivån än EU-regleringen år 2030 beror på regeringsprogrammets skrivningar om att främja vätgasekonomin samt avskiljningen och utnyttjandet av biobaserad koldioxid. I regeringsprogrammet konstateras det att Finland strävar efter en andel på 10 procent av EU:s produktion av ren vätgas och minst samma andel av den vidare användningen av vätgas. Dessutom har regeringen ställt upp ett mål för användning av tekniska sänkor. Avskiljning och utnyttjande av koldioxid från biobaserad förbränning tillsammans med ökad vätgasproduktion ska skapa en plattform för produktion av exempelvis bränslen, kemikalier och material från en hållbar kolkälla och minska beroendet av fossila råvaror. Genom skyldigheten att uppfylla minimiandelen som ingår i distributionsskyldigheten skapas efterfrågan på en ny typ av bränslen som baseras på förnybar vätgas samt avskiljning och utnyttjande av koldioxid. Den fastställda nivån grundar sig också på hörande av intressentgrupper under beredningen, där fastställandet av en tillräckligt ambitiös nivå på distributionsskyldigheten för RFNBO-bränslen framhölls allmänt.

Det föreslås att det nuvarande 5 mom. upphävs. Upphävandet beror på artikel 25 i RED III-direktivet där det inte längre föreskrivs om en separat skyldighet att uppfylla minimiandelen för biodrivmedel och biogas som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i bilaga IX till direktivet. Trots att direktivet uppmuntrar medlemsstaterna att fastställa differentierade mål för avancerade biodrivmedel och biogas som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del A i bilaga IX samt RFNBO-bränslen på nationell nivå för att fullgöra tilläggsskyldigheten på så sätt att utvecklingen av båda bränslena främjas och expanderar, har det i den nationella beredningen emellertid ansetts vara tillräckligt att enbart fastställa en separat skyldighet att

uppfylla minimiandelen vad gäller RFNBO-bränslen. Då är det i framtiden inte nödvändigt att nationellt föreskriva om en separat skyldighet att uppfylla minimiandelen för biodrivmedel och biogas som producerats av de råvaror som avses i del A i bilagan.

Det föreslås att det till nya 5 mom. fogas en bestämmelse om att tilläggsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen får fullgöras med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som används som mellanprodukt vid ett raffinaderi. Enligt artikel 25.2 i RED III-direktivet ska medlemsstaterna vid beräkningen av målen om att öka användningen av förnybar energi inom transportsektorn beakta förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung även när de används som mellanprodukter för produktion av konventionella drivmedel, eller biodrivmedel förutsatt att den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung inte tillgodoräknas vid beräkningen av de minskade växthusgasutsläppen för biodrivmedel. Enligt nya 5 mom. i 5 § i lagen om distributionsskyldighet får skyldigheten att uppfylla minimiandelen fullgöras också med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som vid ett raffinaderi i Finland används som mellanprodukt, det vill säga så kallat väte som mellanprodukt, för produktion av konventionella drivmedel eller biodrivmedel, dock till en andel som är högst 0,5 procentenheter före år 2030 och 1,0 procentenheter år 2030 och därefter. Väte som mellanprodukt är det kostnadseffektivaste sättet att uppnå målet som ställts upp för RFNBO-bränslen i RED III-direktivet och därför är det motiverat att inkludera väte som mellanprodukt i distributionsskyldigheten. Användningen av väte som mellanprodukt för att fullgöra distributionsskyldigheten ska emellertid begränsas, eftersom det genom distributionsskyldigheten är önskvärt att uppmuntra till framställning och distribution av vidareförädlade produkter av i synnerhet väte. En obegränsad användning av väte som mellanprodukt minskar dessutom inte utsläppen från vägtrafiken, utan endast utsläppen från raffinaderiet. I regleringen beaktas också att det ska vara möjligt att fullgöra tilläggsskyldigheten med RFNBO-bränslen redan före år 2028, och därför är det nödvändigt att tilläggsskyldigheten även kan fullgöras med väte som mellanprodukt, om sådana produkter framställs i Finland redan före år 2028. Då ska mängden väte som mellanprodukt dock begränsas till en andel som är högst 0,5 procentenheter, liksom under 2028 och 2029. I nuläget är det i Finland möjligt att använda väte som mellanprodukt endast vid raffinaderierna i Borgå och Villmanstrand.

Det föreslås att det nuvarande 6 mom. upphävs som obehövligt. Enligt nya 6 mom. i paragrafen får den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom användning av väte som mellanprodukt inte beaktas vid beräkningen av minskningen av växthusgasutsläppen för biodrivmedel, om tilläggsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen fullgörs med sådant väte som mellanprodukt som används för produktion av biodrivmedel. Bestämmelsen grundar sig på artikel 25.2 a led ii i RED III-direktivet. I praktiken beräknas minskningen av växthusgasutsläppen för det producerade biodrivmedlet samt raffinaderiets utsläpp i anknytning till detta som om raffinaderiet inte hade övergått till förnybar vätgas.

Det föreslås att nuvarande 7–10 mom. om råvarubegränsningar flyttas till 5 a §.

I nya 7 mom. befrias distributörer som frivilligt har begärt att få omfattas av distributionsskyldigheten från fullgörandet av skyldigheten att uppfylla minimiandelen. Distributörer som frivilligt har begärt att få omfattas av distributionsskyldigheten är till största delen företag som distribuerar små mängder biogas, och därför är det orimligt att kräva att de ska fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen.

5 a §. Råvarubegränsningar i fråga om distributionsskyldigheten. Det föreslås att bestämmelserna om förhandsbesked i den nuvarande paragrafen flyttas till 5 b §. I framtiden

ska paragrafen innehålla bestämmelser om råvarubegränsningar i fråga om distributionsskyldigheten, som för närvarande ingår i 5 § 7–10 mom. i lagen. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar det nya innehållet i paragrafen.

I 1 mom. föreskrivs mer ingående än i nuläget om den maximala andelen biodrivmedel och biogas som får framställas av livsmedels- och fodergrödor. Enligt det föreslagna 1 mom. får andelen biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor vara högst 2,6 procentenheter av distributionsskyldigheten. Gränsen baserar sig på den maximala andel som Energimyndigheten fastställde år 2021 (Fastställande av den maximala andelen biodrivmedel och biogas framställda av livsmedels- och fodergrödor, dnr 2140/750/2021) och som nu kan fastställas på lagnivå. Under beredningen av det nationella genomförandet av RED II-direktivet var andelen biodrivmedel och biogas framställda av livsmedels- och fodergrödor år 2020 inte känd och därför överläts fastställandet av andelen till Energimyndigheten.

Det föreslås att begränsningarna av den maximala andelen biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning flyttas till paragrafens 2 mom. Samtidigt stryks den onödiga punkten om åren 2021–2023. Förbudet om att använda så kallade biodrivmedel och biogas som framställts av råvaror med hög ILUC-risk för att fullgöra distributionsskyldigheten från och med år 2030 flyttas till ett eget moment. I momentet görs också språkliga ändringar för att förtydliga bestämmelsen. Det föreslås att momenthänvisningarna uppdateras så att de motsvarar nya 5 a §.

5 b §. Förhandsbesked. Enligt förslaget ska bestämmelserna om överskjutande del i gällande 5 b § flyttas till nya 5 l §. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar det nya innehållet i paragrafen. I paragrafen föreskrivs om förfarandet vid förhandsbesked på motsvarande sätt som i 5 a § i den gällande lagen. Paragrafhänvisningarna i 1 mom. uppdateras så att de motsvarar nya 5 § och 5 a § och samtidigt görs en teknisk ändring i 1 mom. för att förtydliga bestämmelsen.

5 c §. Förnybar el för transporter. Det föreslås att en ny 5 c § med bestämmelser om utnyttjandet av förnybar el för transporter i distributionsskyldigheten fogas till lagen. I praktiken ska en del av den el som distribueras via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten kunna godkännas som en del av distributionsskyldigheten. I paragrafen preciseras till vilken del el för transporter kan inkluderas i distributionsskyldigheten. Privata laddningspunkter ska enligt förslaget inte inkluderas i distributionsskyldigheten. Till denna del motsvarar bestämmelserna EU:s minimireglering. Enligt RED III-direktivet kan endast den förnybara andelen av elen godkännas som en del av distributionsskyldigheten. I framtiden ska en distributör kunna fullgöra sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. med förnybar el som levereras för transporter via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten i Finland.

I 2 mom. finns en närmare definition av förnybar el för transporter. Bestämmelsen grundar sig på RED III-direktivets artikel 27.2 i, enligt vilken den mängd förnybar el som levereras till transportsektorn ska fastställas genom att den mängd el som levereras till den sektorn multipliceras med den genomsnittliga andelen förnybar el som levererats på medlemsstatens territorium under de två föregående åren om inte el erhålls från en direkt anslutning till en anläggning som producerar förnybar el och levereras till transportsektorn i vilket fall den elen fullt ut ska räknas som förnybar, och el som genereras av ett solenergidrivet elfordon och används för fordonets egen användning fullt ut får räknas som förnybar. I Finland finns ingen större mängd solenergidrivna elfordon som avses i direktivet, och därför kan omnämnandet om solenergidrivna elfordon utelämnas.

Enligt förslaget ska Energimyndigheten för varje år fastställa den genomsnittliga andel förnybar el som ska tillämpas under året. Energimyndigheten fastställer andelen förnybar el utifrån data som Energimyndigheten erhåller från Statistikcentralen. Det är dock möjligt att andelen förnybar el under föregående år fastställs relativt sent och det är sannolikt att Energimyndigheten kan fastställa andelen förnybar el som ska tillämpas varje år först i slutet av det aktuella kalenderåret. Till exempel den genomsnittliga andelen förnybar el som ska tillämpas år 2025 kan troligen fastställas först i slutet av 2025, då mängden förnybar el under 2024 har verifierats. Distributören ska ta detta i beaktande när distributören ingår sådana avtal som avses i 6 a §, om avtalen ingås i förväg innan den fastställda andelen förnybar el har publicerats. Andelen förnybar energi i elnätet var 47,93 procent år 2022 och 39,58 procent år 2021 (SHARES). Andelen förnybar energi år 2023 fastställs i slutet av 2024.

Enligt 3 mom. ska energiinnehållet i förnybar el för transporter anses vara tre gånger så stort vid fullgörandet av distributionsskyldigheten. I beräkningsreglerna för transportsektorn i artikel 27.2 i RED III-direktivet har förnybar el fått koefficienten fyra, när elen levereras till vägfordon. Eftersom det handlar om beräkningsregler som tillämpas i medlemsstaternas rapportering, kan verkningsgradskoefficienten för el för transporter beslutas fritt i den nationella lagen om distributionsskyldighet. Med beaktande av fordonens energiförbrukning, ansågs det i beredningen att koefficienten tre bättre beskriver elfordonens energieffektivitet i förhållande till fordon med förbränningsmotor.

5 d §. Flexibilitetsmekanism för distributionsskyldigheten och de krav som gäller mekanismen. Det föreslås att en ny 5 d § med närmare bestämmelser om flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten fogas till lagen. Enligt förslaget kan en distributör fullgöra högst 5,5 procentenheter av sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. genom alternativa utsläppsminskande åtgärder som genomförs i Finland. Det ska inte vara möjligt att fullgöra tilläggsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen med flexibilitetsmekanismen. I framtiden kan en distributör besluta sig för att finansiera och genomföra andra alternativa utsläppsminskande åtgärder i stället för att distribuera förnybara drivmedel. Bakgrunden till den begränsade flexibilitetsmekanismen är i första skedet att pilottesta hur flexibilitetsmekanismen fungerar i distributionsskyldigheten. Om erfarenheterna är positiva, kan den andel som fullgörs med flexibilitetsmekanismen höjas. Inom distributionsskyldigheten motsvarar en procentenhet av skyldigheten en utsläppsminskning på cirka 100 000 CO₂-ton i trafiken. Således kan flexibilitetsmekanismen minska utsläppen med sammanlagt cirka 550 000 CO₂-ton. Om man emellertid beaktar kravet på dubbel utsläppsminskning, kan flexibilitetsmekanismen minska utsläppen med sammanlagt cirka 1,1 miljon CO₂-ton. Mängden har uppskattats vara tillräcklig för att samla erfarenheter.

Enligt 2 mom. kan utsläppsminskande åtgärder som hänför sig till tillämpningsområdet enligt artikel 2 i den så kallade ansvarsfördelningsförordningen⁷ (EU) 2018/842 godkännas i flexibilitetsmekanismen. Till ansvarsfördelningssektorn hör förutom transporter även jordbruk, individuell uppvärmning av byggnader, arbetsmaskiner, avfallshantering och F-gaser. I flexibilitetsmekanismen kan till exempel godkännas åtgärder som siktar till att minska utsläppen av växthusgaser från jordmånen eller till exempel användningen av tillsatsämnen i foder. I regeringsprogrammet har även renoveringar där oljeuppvärmningen byts ut lyfts fram som en potentiell metod i flexibilitetsmekanismen. En inkludering av flexibilitetsmekanismen i distributionsskyldigheten enligt förslaget innebär att en del av de distribuerade förnybara

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2028/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

drivmedlen ersätts med åtgärder inom flexibilitetsmekanismen, och eftersom distributionsskyldigheten är en viktig utsläppsminskande åtgärd inom ansvarsfördelningssektorn, kommer de alternativa utsläppsminskade åtgärderna också att gynna ansvarsfördelningssektorn.

Enligt 3 mom. ska Energimyndigheten utöver de utsläppsminskande åtgärderna som hänför sig till ansvarsfördelningssektorn också kunna godkänna en åtgärd som hänför sig till markanvändningssektorn enligt 6 § 9 punkten i klimatlagen (423/2022) som en alternativ utsläppsminskande åtgärd. Med markanvändningssektorn avses sex markanvändningskategorier som används i det nationella systemet för inventering av växthusgaser: skogsmark, åkermark, betesmark, våtmark, bebyggd mark och övrig mark. Åtgärderna kan till exempel hänföra sig till våtmarksodling, återvätning av torvmark eller förlängning av skogens omloppstid.

Enligt regeringsprogrammet inkluderas åtgärderna inom markanvändningssektorn i det första skedet i begränsad utsträckning i flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten. Genom en utsläppsminskande åtgärd inom markanvändningssektorn ska det vara möjligt att uppfylla högst 1 procentenhet av den maximala andelen på 5,5 procentenheter som avses i 1 mom. Åtgärderna inom markanvändningssektorn ska inte direkt gynna utsläppsminskningsmålen inom ansvarsfördelningssektorn. Växthusgaseffekterna av åtgärderna som hänför sig till markanvändningssektorn ska räknas till markanvändningssektorns växthusgasinventering, i den utsträckning effekterna framgår av den nationella inventeringen.

Förutom vilken sektor åtgärden hänför sig till föreslås det också andra kriterier för godkännande av åtgärden. Bestämmelser om dem finns i 4 mom. Enligt 1 punkten i momentet ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärden vara tillförlitligt mätt, additionell och bestående. Minskningen av växthusgasutsläppen ska beräknas på ett ändamålsenligt, exakt, fulländat, konsekvent och jämförbart sätt. Även osäkerheter i beräkningen ska rapporteras och beaktas. Vid beräkningen av utsläppsminskningar och upptag av koldioxid ska tillämpliga och erkända beräkningsmetoder tillämpas, till exempel metoder som utvecklats och godkänts inom ramen för internationella eller nationella certifieringsprogram. Informationen kan till exempel grunda sig på internationell certifiering som används på den frivilliga koldioxidmarknaden eller på metoder enligt EU:s förordning om ett certifieringsramverk för upptag och infångning av koldioxid om vilka delegerade rättsakter kommer att antas under de kommande åren. För att bedöma om en mätning är tillförlitlig på det sätt som avses i 1 punkten ska distributören lämna information om den metod med vilken utsläppsminskningen ska beräknas i samband med den ansökan om godkännande som avses i 5 e §.

Enligt 1 punkten ska den alternativa utsläppsminskande åtgärden vara additionell. Additionalitetskravet har två dimensioner: additionell åtgärd som går längre än de lagstadgade kraven samt ekonomisk additionalitet. Enligt förslaget ska bägge additionaliteter uppfyllas. För att åtgärden ska vara additionell ska utsläppsminskningen för det första överstiga de lagstadgade kraven på EU-nivå och nationell nivå för en enskild aktör. För det andra ska distributören påvisa att åtgärden inte skulle utföras utan finansiering via flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten. Det kan inte handla om en sådan åtgärd som även annars skulle utföras. Utsläppsminskande åtgärder som ekonomiskt är så lönsamma och etablerade att de skulle utföras i vilket fall som helst är inte additionella. En utsläppsminskande åtgärd uppfyller inte heller kravet på additionalitet om statsstöd har erhållits för åtgärden i fråga. Genom additionalitetskravet inriktas flexibilitetsmekanismen på sådana åtgärder som behöver extra stöd via distributionsskyldigheten för att genomföras. På detta sätt försäkras man sig om att flexibilitetsmekanismens metoder fungerar som ett faktiskt alternativ för att fullgöra

distributionsskyldigheten och att metoderna skapar sådana utsläppsminskningar särskilt inom ansvarsfördelningssektorn som annars skulle genomföras genom att distribuera biodrivmedel.

Dessutom ska minskningen av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden vara bestående. Det föreslås att kravet på beständighet ska bedömas från fall till fall. Till exempel vid användningen av tillsatsämnen i foder ska det granskas att minskningen av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärden är bestående så länge åtgärden varar. Huruvida utsläppsminskningen vid användningen av tillsatsämnen i foder är bestående beror på de avtal som ingåtts och på verksamhetsmodellen. Åtgärder inom markanvändningssektorn bör vanligen pågå under flera år, för att kravet på additionell kolbindning eller nettoutsläppsminskning ska uppfyllas. Dessutom krävs i vissa fall att minskningen av växthusgasutsläppen som uppnås genom en åtgärd inom markanvändningssektorn är bestående under flera årtionden, eftersom åtgärdens climateffekt handlar om en kumulativ förändring av kolkretslöpet. Avsikten med kravet på beständighet är i regel långvarigt upptag av koldioxid från atmosfären.

I 2 punkten i momentet föreskrivs om ett referensscenario som är starkt kopplat till additionalitet. Med referensscenario avses ett scenario med vilket en utsläppsminskande åtgärd inom flexibilitetsmekanismen jämförs för att bedöma åtgärdens klimatnytta. Enligt punkten ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden vara beräknad i förhållande till den kalkylerade uppskattningen av hur utsläppen eller upptagen skulle ha utvecklats om inte den utsläppsminskande åtgärden hade genomförts. Den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden ska alltså beräknas och dess additionalitet ska fastställas i förhållande till referensscenariot, som ska vara en kalkylerad uppskattning av hur utsläppen eller upptagen skulle ha utvecklats om inte åtgärden hade genomförts. Referensscenariot ska vara trovärdigt och utvecklingen av växthusgasutsläppen eller upptaget av koldioxid om den utsläppsminskande åtgärden inte genomförs ska fastställas på ett tillförlitligt sätt. Referensscenariot kan vara antingen standardiserat eller specifikt för den utsläppsminskande åtgärden. Utgångspunkten är att referensscenariot ska göras för den tidsperiod då avsikten är att utsläppsminskningarna ska ske.

Enligt 3 punkten i momentet ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärden vara dubbelt så stor som växthusgasutsläppen från en megajoule diesel, för att åtgärden ska kunna godkännas. Avsikten med kravet är att förbättra åtgärdens effekt och främja flexibilitetsmekanismens acceptans som en del av distributionsskyldigheten. Den utsläppsfaktor som Statistikcentralen använder för diesel är 73,3 gram koldioxidekvivalenter per megajoule, som kan användas som referensvärde för den utsläppsminskande åtgärden. Med beaktande av kravet på dubbel utsläppsminskade effekt, kan en utsläppsminskning på 146,6 gram koldioxidekvivalenter som uppnås med den utsläppsminskande åtgärden fullgöra en andel som motsvarar 1 megajoule av den distributionsskyldighet som föreskrivs i 5 § 1 mom.

I 4 punkten i momentet föreskrivs det att undvikande av koldioxidläckage ska vara en förutsättning för att åtgärden ska kunna godkännas. Enligt den föreslagna punkten ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden vara sådan att åtgärden inte leder till en ökning av växthusgasutsläppen eller en minskning av kolsänkan utanför verksamhetens gränser. Koldioxidläckage är inte relevant i alla typer av utsläppsminskande åtgärder, men i synnerhet i åtgärderna inom markanvändningssektorn ska denna risk beaktas. En åtgärd får till exempel inte leda till att skogsavverkning flyttas till en annan plats.

Enligt 5 punkten i momentet ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden vara verifierad av en oberoende kontrollör. Närmare bestämmelser om kontrollörer föreslås i 5 h §.

Det föreslås att flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten ska vara distributörsorienterad. Det kan antas att distributörer inte själva börjar genomföra alternativa utsläppsminskande åtgärder, utan att åtgärderna genomförs av tredje part med vilken distributören har ingått avtal om finansiering av åtgärden. Distributören ska själv hitta en lämplig partner med vilken distributören kan genomföra alternativa utsläppsminskande åtgärder. Avtalet ska finnas tillgängligt på Energimyndighetens begäran.

Enligt förslaget ska 5 mom. innehålla bemyndiganden att utfärda förordning, vilket beskrivs mer ingående i avsnitt 8. Det föreslås att närmare bestämmelser om alternativa utsläppsminskande åtgärder och om de allmänna kraven för godkännande av åtgärderna enligt 4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 e §. Ansökan om godkännande av flexibilitetsmekanismen. Det föreslås att en ny 5 e § med bestämmelser om förfarandet för förhandsgodkännande av en utsläppsminskande åtgärd fogas till lagen. Enligt förslaget ska en distributör ansöka om godkännande av en utsläppsminskande åtgärd hos Energimyndigheten innan åtgärden genomförs. Syftet är att säkerställa att den åtgärd som distributören planerar är sådan att den kan godkännas inom ramen för distributionsskyldigheten. Förslaget behövs med tanke på distributörens rättssäkerhet, eftersom distributören på förhand kan vara säker på att minskningarna av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärden räknas som en del av distributionsskyldigheten. Ansökan ska innehålla de uppgifter som behövs för att kunna bedöma om kraven i 5 d § uppfylls. De uppgifter ansökan ska innehålla är till exempel en beskrivning av åtgärden, dess placering, den dag åtgärden inleds och hur länge åtgärden pågår. Den sökande ska i ansökan också ange metod för att beräkna och mäta den utsläppsminskande åtgärden. Till ansökan ska också fogas den i 5 h § avsedda kontrollörens utlåtande om den utsläppsminskande åtgärdens överensstämmelse med kraven. Enligt förslaget ska distributören kunna lämna in en ansökan om godkännande av flexibilitetsmekanismen, trots att en kontrollör i sitt utlåtande har bedömt att den planerade åtgärden inte uppfyller kraven i lagen. Energimyndigheten ska ha självständig prövningsrätt att avgöra om den godkänner åtgärden inom ramen för flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten och kontrollörens utlåtande ska inte binda myndigheten i beslutsfattandet. Huruvida en utsläppsminskande åtgärd kan godkännas ska alltid bedömas från fall till fall med beaktande av åtgärdens särdrag. För att bedöma om åtgärden överensstämmer med kraven ska Energimyndigheten överväga att begära expertutlåtanden av till exempel närings-, trafik- och miljöcentralens klimatenhet, Livsmedelsverket eller Naturresursinstitutet.

Till 2 mom. fogas bemyndiganden att utfärda förordning. Enligt förslaget får närmare bestämmelser om ansökan om flexibilitetsmekanismen och om utlåtandet av kontrollören utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 f §. Tiden för när flexibilitetsmekanismen utnyttjas. Det föreslås att en ny 5 f § fogas till lagen. Enligt den nya paragrafen ska en utsläppsminskande åtgärd godkännas för distributionsskyldigheten året efter det kalenderår under vilket det på ett tillförlitligt sätt har verifierats att minskningen av växthusgasutsläppen genom den utsläppsminskande åtgärden har uppnåtts. Syftet med bestämmelsen är att garantera att den ansökta utsläppsminskande åtgärden genomförs och att den uppnådda minskningen av växthusgasutsläppen verifieras på ett tillförlitligt sätt innan den utnyttjas för att fullgöra distributionsskyldigheten. De utsläppsminskande åtgärderna som inkluderas i flexibilitetsmekanismen är av mycket olika typ och utsläppsminskningarna kan uppnås även en lång tid efter att åtgärderna har genomförts.

Således ska en utsläppsminskande åtgärd som ingår i flexibilitetsmekanismen utnyttjas först när utsläppsminskningen har uppnåtts och verifierats. Distributören ska av en kontrollör som avses i 5 h § begära utlåtande om huruvida den genomförda utsläppsminskande åtgärden motsvarar den utsläppsminskande åtgärd som Energimyndigheten har godkänt. Kontrollörens utlåtande ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

I 2 mom. föreskrivs om Energimyndighetens skyldighet att årligen på sin webbplats publicera information om projekttyperna i fråga om de godkända utsläppsminskande åtgärderna. Syftet med bestämmelsen är att öka flexibilitetsmekanismens transparens och eventuellt utvecklingen av marknaden, då information om redan godkända utsläppsminskande åtgärder finns tillgängliga i offentliga källor.

5 g §. Förutsättningar för att bli godkänd som kontrollör för flexibilitetsmekanismen. I 1 mom. föreslås bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollörer för flexibilitetsmekanismen. För att bli godkänd som kontrollör ska en sökande vara utomstående och dessutom oberoende i förhållande till distributörerna eller dem som genomför en utsläppsminskande åtgärd. Att sökanden är oberoende bedömas särskilt när det gäller uppdraget att ge utlåtanden enligt 5 e och 5 f §. Sökanden ska också objektivt sett vara oberoende på ett sätt som garanterar att det allmänna förtroendet för kontrollörens verksamhet inte äventyras. Det föreslås därför att sökanden ska vara oberoende i de uppdrag som avses i lagen. Sökanden ska dessutom ha tillgång till tillräckligt stor, kvalificerad och oberoende personal för uppdragen att ge utlåtanden. Genom kravet på kvalifikationer säkerställs att sökanden är kompetent för kontrollörsuppdragen. Kompetensen säkerställs också genom kravet på att sökanden ska ha de anläggningar, den utrustning och de system som behövs för verksamheten. Enligt 1 mom. ska sökanden därutöver ha tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang som kan anses vara tillräckligt med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

I 2 mom. föreslås ett bemyndigande att utfärda förordning.

5 h §. Godkännande som kontrollör. Det föreslås att en ny paragraf om förfarandet för godkännande av kontrollörer för flexibilitetsmekanismen fogas till lagen. Enligt 1 mom. ska Energimyndigheten på ansökan godkänna en finländsk sammanslutning eller stiftelse eller en del av en sådan som kontrollör. Förfarandet för godkännande av kontrollörer ska vara detsamma som det förfarande som Energimyndigheten iakttar vid godkännandet av kontrollörer i enlighet med hållbarhetslagen. Verifieringsuppgifter ska anses vara offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen. För att kravet på ändamålsenlighet ska följas, vilket är en förutsättning för att offentliga förvaltningsuppgifter ska kunna överföras på andra än myndighetsorganisationer, och för säkerställa tillräcklig tillsyn, ska Energimyndigheten godkänna kontrollörerna för flexibilitetsmekanismen.

Sökanden ska godkännas som kontrollör om sökanden påvisar att de förutsättningar som anges i 5 g § är uppfyllda. Bevis på att förutsättningarna är uppfyllda ska vara en ackreditering eller ett utlåtande över kompetensen som Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet (FINAS) gett i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005). Av ackrediteringsbeslutet eller certifieringsintyget ska framgå att sökanden uppfyller förutsättningarna i 5 g § i den föreslagna lagen.

I 2 mom. ingår bestämmelser om innehållet i beslutet om godkännande. I beslutet om godkännande ska kontrollörens kompetensområde anges. Också sådana bestämmelser om kontrollörens verksamhet som behövs för att trygga allmänna och enskilda intressen ska ingå i beslutet. Genom bestämmelserna säkerställs att kontrollörens uppgifter utförs på ett

ändamålsenligt sätt. I beslutet kan till exempel fastställas vilka förfaranden kontrollören får tillämpa och kontrollören kan åläggas att samarbeta med intressentgrupper. Kontrollören ska fortlöpande uppfylla de krav som ställs, och de tidpunkter när kontrollörens kompetens ska utvärderas på nytt kan därför anges i beslutet liksom hur denna utvärdering ska ske. Detta är särskilt viktigt när kontrollörens kompetens grundar sig på ett utlåtande från FINAS och inte på ackreditering. Godkännandet kan utfärdas för viss tid. Utgångspunkten är emellertid att beslutet om godkännande gäller tills vidare, om kontrollörens kompetens grundar sig på en ackreditering av FINAS.

I 3 mom. föreslås bemyndiganden att utfärda förordning.

5 i §. Kontrollörens uppgifter. Det föreslås att en ny paragraf om uppgifterna som utförs av en kontrollör för flexibilitetsmekanismen fogas till lagen. Kontrollören ska ha till uppgift att ge utlåtanden som avses i 5 e och 5 f §.

Kontrollören ska enligt det föreslagna 2 mom. bevaka hur bestämmelser och standarder inom dess ansvarsområde utvecklas och samverka med andra kontrollörer inom sitt ansvarsområde i den omfattning som behövs för att säkerställa att arbetsmetoderna är enhetliga. Den opartiskhet och trovärdighet som krävs av kontrollörerna förutsätter också att deras arbetssätt och de tolkningar de gör i samband med bedömningarna är överensstämmande. Därför ska kontrollörerna samarbeta med varandra.

Enligt 3 mom. ska kontrollören underrätta Energimyndigheten om alla sådana förändringar som kan påverka uppfyllandet av de förutsättningar som anges i 5 g §. Kontrollören ska vara kompetent och uppfylla förutsättningarna under hela sin verksamhetstid, och Energimyndigheten ska kunna försäkra sig om detta. Förändringar i fråga kan till exempel vara organisatoriska förändringar, förändringar som gäller ackrediteringsbeslutet, förändringar i fråga om ägarförhållanden och personal när dessa kan påverka oberoendet och kompetensen, samt väsentliga förändringar i verksamhetsrutinerna.

Kontrollören ska med stöd av det föreslagna 4 mom. årligen lämna en rapport till Energimyndigheten om sin verksamhet enligt den föreslagna lagen och resultaten av verksamheten. Rapporten ska innehålla bland annat en allmän översikt över verksamheten, uppgifter om antalet utlåtanden, uppgifter om reklamationer som gäller kontrollörsverksamheten och vilka korrigerande åtgärder dessa gett upphov till och en redogörelse för användningen av underleverantörstjänster.

I 5 mom. föreskrivs om bemyndiganden att utfärda förordning. Enligt förslaget får närmare bestämmelser om kontrollörens uppgifter och hur de ska utföras samt om rapporteringsskyldigheten utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 j §. Övrig lagstiftning som ska tillämpas på kontrollörer. Det föreslås att en ny 5 j § med närmare bestämmelser om övrig lagstiftning som ska tillämpas på kontrollörer fogas till lagen. Syftet med paragrafen är att försäkra sig om kontrollörens tjänsteansvar. Enligt 1 mom. ska offentlighetslagen (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), förvaltningslagen (434/2003) och språklagen (423/2003) tillämpas på kontrollörer när de utför förvaltningsuppgifter enligt den föreslagna lagen. Kontrollören ger utlåtanden som grundar sig på lagstiftningen och dessa påverkar rättigheter, intressen och skyldigheter för den distributör som är kund hos kontrollören. Därför ska kontrollören i dessa uppgifter iaktta de författningar som nämns i momentet med vilkas hjälp rättssäkerheten och en god förvaltning omsätts i praktiken.

Med stöd av 2 mom. ska de anställda som sköter en kontrollörs offentliga förvaltningsuppgifter enligt den föreslagna lagen omfattas av straffrättsligt tjänsteansvar med stöd av 40 kap. i strafflagen, eftersom dessa personer ska anses som sådana personer som utövar offentlig makt och som avses i 40 kap. 11 § i strafflagen. Det är fråga om en informativ hänvisning.

I 3 mom. ingår en informativ hänvisning om tillämpning av skadeståndslagen (412/1974).

5 k §. Ändring och återkallelse av ett beslut om godkännande som kontrollör. I 1 mom. föreskrivs om ändring av ett beslut om godkännande som kontrollör. Ändringarna kan gälla kontrollörens kompetensområde enligt beslutet eller en enskild bestämmelse i beslutet. En ändring kan också initieras av kontrollören, till exempel en utvidgning av kompetensområdet ska i praktiken alltid initieras på ansökan av kontrollören. En ändring av kompetensområdet förutsätter att kontrollören har den kompetens som krävs för verksamheten och att de övriga förutsättningar som anges i 5 g § är uppfyllda, liksom att detta har visats genom en ackreditering av FINAS eller på något annat sätt som anges i 5 h § 1 mom. Vid ändring av en bestämmelse tillämpas 5 h § 2 mom. Till exempel en ändring som kontrollören meddelar med stöd av 5 i § 3 mom. kan kräva ändring av en bestämmelse i beslutet. Om kontrollörsverksamheten överförs på en annan kontrollör, är det inte fråga om en ändring av beslutet om godkännande av kontrollör, utan om ett helt nytt beslut.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om Energimyndighetens prövningsrätt att ge en kontrollör en anmärkning eller en varning, om kontrollören inte uppfyller kraven enligt 5 g eller 5 h § eller handlar väsentligt i strid med den föreslagna lagen, bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller villkoren i beslutet om godkännande.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om återkallelse av ett beslut om godkännande som kontrollör. Återkallelse förutsätter uppsåtligt eller oaktsamt förfarande av kontrollören. Det kan bli aktuellt med en återkallelse till exempel om kontrollören sköter uppdrag på ett väsentligen felaktigt eller bristfälligt sätt. I en sådan situation som avses i 3 mom. 2 punkten ska Energimyndigheten först ge kontrollören anmärkningar och varningar. Godkännandet ska återkallas först, om kontrollören trots anmärkningar och varningar inte har rättat till de aktuella bristerna, förseelserna eller försummelserna. Enligt den proportionalitetsprincip som iakttas inom förvaltningen ska kontrollören först ges möjlighet att vidta korrigering åtgärder. Hur lång tidsfrist som ges är upp till myndigheternas prövning, men den ska vara så lång att det är möjligt att korrigera bristen, förseelsen eller försummelsen inom den utsatta tiden.

5 l §. Överskridande av distributionsskyldigheten. Det föreslås att en ny 5 l § fogas till lagen. Till nya 5 l § flyttas delvis oförändrade bestämmelserna om överskjutande del i 5 b § i den gällande lagen. Enligt förslaget ska 1 mom. ändras, så att det i momentet beaktas att distributionsskyldighetens tillämpningsområde utvidgas till att också omfatta förnybar el för transporter och att det i framtiden ska vara möjligt att fullgöra distributionsskyldigheten också med flexibilitetsmekanismen. Överskridandet av distributionsskyldigheten ska bedömas utifrån den helhet som utgörs av förnybara drivmedel, el för transporter och flexibilitetsmekanismen. I momentet görs också några språkliga ändringar.

I 2 mom. uppdateras paragrafhänvisningen så att den motsvarar de föreslagna ändringarna i 5 §. Samtidigt uppdateras definitionen av förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung.

I det nya 3 mom. föreskrivs om distributörens möjlighet att beakta den del RFNBO-bränslen som överstiger skyldigheten att uppfylla minimiandelen vid beräkningen av skyldigheten att uppfylla minimiandelen för följande år. Marknaden för förnybara bränslen av icke-biologiskt

ursprung är under utveckling och därför kan det förekomma skillnader i tillgången på sådana bränslen och i bränslepriserna under de kommande åren. Förslaget om att den del som överstiger skyldigheten att uppfylla minimiandelen ska få överföras helt och hållet ger den flexibilitet som behövs i fullgörandet av distributionsskyldigheten, ökar skyldighetens kostnadseffektivitet och minskar dessutom distributörens risk, om det ett år till exempel är tillfällig brist på dessa bränslen på marknaden. Eftersom skyldigheten att uppfylla minimiandelen enligt förslaget inte kan särskiljas från tilläggsskyldigheten eller distributionsskyldigheten, ska det i bedömningen av överföringen av den överskjutande delen av skyldigheten att uppfylla minimiandelen i första hand säkerställas att distributören trots mängden RFNBO-bränslen som överförs fortfarande uppfyller sina övriga skyldigheter enligt lagen.

5 m §. *Överskridande av distributionsskyldigheten 2023.* Till lagen fogas temporärt en ny paragraf som innebär avvikelser från mängden när det gäller den överskjutande delen av distributionsskyldigheten för år 2023. Innehållet i paragrafen motsvarar 5 b § 4 mom. i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (1134/2022), men i det görs språkliga ändringar.

6 §. *Avtal mellan distributörer.* Paragrafhänvisningarna uppdateras så att de motsvarar de föreslagna ändringarna i 5 § och 5 a §.

6 a §. *Avtal med leverantörer av el för transporter.* Till lagen fogas en ny 6 a § med bestämmelser om avtal med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare. Enligt förslaget får en distributör avtala om fullgörande av sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. under de förutsättningar som avses i 5 c § med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare. I praktiken innebär detta att en leverantör av el för transporter, som har levererat el till konsumtion via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, statistiskt kan sälja den förnybara andelen av den laddade elen till en distributör. På el för transporter av en leverantör av el för transporter tillämpas vad som anges i 5 c § om förnybar el för transporter som kan godkännas som en del av distributionsskyldigheten. Leverantören av el för transporter ska inte anses vara en distributör enligt lagen och det förutsätts inte att leverantören fullgör distributionsskyldigheten. Leverantören av el för transporter ska också kunna befullmäktiga en förmedlare att agera för sin räkning och ingå avtal med distributörer.

Avtalet ska gälla samma kalenderår för vilket en anmälan enligt 7 § görs. Detta behövs för att säkerställa att skyldigheten inte överförs från kalenderår till kalenderår och att skyldigheten fullgörs år 2030. Distributören ska lämna en kopia av avtalet till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §. Vid avtalstvist ska den mängd förnybar el för transporter som anges i avtalet inte beaktas i distributörens distributionsskyldighet. För att systemet ska fungera är det viktigt att den distributionsskyldiga aktören i samtliga fall bär ansvaret för fullgörandet av skyldigheten och för påföljderna för försummelse av distributionsskyldigheten. Då påverkar eventuella oklarheter i anknytning till avtalsarrangemangen inte uppnåendet av lagens mål eller fullgörandet av en enskild distributörs skyldighet.

6 b §. *Avtal med raffinaderier som använder väte som mellanprodukt.* Till lagen fogas en ny 6 b § med bestämmelser om avtal med raffinaderier som använder väte som mellanprodukt. Enligt paragrafen ska en distributör för att kunna fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen med ett sådant förnybart bränsle av icke-biologiskt ursprung som vid ett raffinaderi används som mellanprodukt såsom avses i 5 § 5 mom. avtala om fullgörande av den skyldigheten med ett raffinaderi som använder väte som mellanprodukt. Raffinaderiet ska vara beläget i Finland. Väte som mellanprodukt som används vid ett raffinaderi som är beläget utomlands ska inte kunna användas för att fullgöra distributionsskyldigheten.

För att det ska kunna anses att det handlar om RFNBO-bränsle som används som mellanprodukt, ska distributören få ett intyg från raffinaderiet där det påvisas att vätet som mellanprodukt uppfyller kraven i kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2023/1184⁸ och (EU) 2023/1185⁹.

Avtalet ska gälla samma kalenderår för vilket en anmälan enligt 7 § görs, och en kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §. Vid avtalstvist beaktas den mängd väte som mellanprodukt som anges i avtalet inte i distributionsskyldigheten.

7 §. Anmälningsskyldighet. Det föreslås att också mängderna el för transporter, väte som mellanprodukt och förnybar el för transporter fogas till anmälningsskyldigheten i 1 mom.

Paragrafens 2 mom. ändras inte.

I paragrafen föreslås ett nytt 3 mom. med närmare bestämmelser om de uppgifter om el för transporter som ska rapporteras om en distributör har ingått ett i 6 a § avsett avtal med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare. Enligt det föreslagna momentet ska distributören meddela Energimyndigheten identifieringskoderna för de laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av avtalet. Med identifieringskoder avses sådana identifieringskoder som avses i infrastrukturförordningen (ID-koder).

Dessutom ska distributören meddela den mängd el för transporter vilken under kalenderåret levererats via laddningspunkter som omfattas av avtalet. Uppgifterna ska erhållas från leverantören av el för transporter eller av en av leverantören befullmäktigad förmedlare och uppgifterna ska ha granskats av en revisor som avses i revisionslagen (1141/2015). I Finland finns ingen statistik över den mängd el som distribueras via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och därför ger skyldigheten att anmäla den totala mängd el som levereras via de laddningspunkter som omfattas av avtalet även ny information om utvecklingen av eltrafiken.

Det föreslås att det nuvarande 3 mom. blir 4 mom. Samtidigt uppdateras paragrafhänvisningarna så att de motsvarar de föreslagna ändringarna i 5 § och 5 a §. Även termen förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung uppdateras.

Det föreslås att ett nytt 5 mom. fogas till paragrafen. Enligt det nya 5 mom. ska distributörens anmälan innehålla information om de utsläppsminskande åtgärder som genomförts inom ramen för flexibilitetsmekanismen, den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärderna och den andel av distributionsskyldigheten som ska tillämpas.

Det föreslås att det nuvarande 4 mom. blir nya 6 mom. och att det nuvarande 5 mom. blir nya 7 mom. Dessutom görs främst tekniska ändringar i 7 mom.

⁸ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/1184 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 genom fastställande av en unionsmetod med närmare regler för produktion av förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung

⁹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/1185 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 genom fastställande av ett minimitröskelvärde för minskningen av växthusgasutsläpp från återvunna kolbaserade bränslen och genom specificering av en metod för bedömningen av minskningen av växthusgasutsläpp från förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung och från återvunna kolbaserade bränslen

8 §. Bokföringsskyldighet. Enligt det föreslagna 1 mom. förutsätts av distributören skyldighet att bokföra också el för transporter och förnybar el för transporter. Således ska av distributörens bokföring i framtiden framgå också de mängder el för transporter och förnybar el för transporter som levererats till konsumtion liksom energiinnehållet i den förnybara elen för transporter. Samtidigt uppdateras termen om RFNBO-bränslen.

Likasa uppdateras författningshänvisningen i 2 mom. I det gällande momentet hänvisas till bestämmelserna om hur länge och i vilken form bokföringsmaterialet ska bevaras enligt 11 kap. i punktskattelagen (182/2010). Punktskattelagens 11 kap. har emellertid upphävts genom en lag om ändring av punktskattelagen (766/2020). Framöver ska bokföringsbestämmelserna i lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ (768/2016) avgöra hur länge och i vilken form bokföringsmaterialet ska bevaras. Utifrån detta ska materialet bevaras i sex kalenderår.

9 §. Energimyndighetens rätt att få uppgifter. Det föreslås att den nuvarande paragrafen om distributörens och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter upphävs på grund av paragrafens tvetydighet. I framtiden ska paragrafen innehålla bestämmelser om Energimyndighetens rätt att få uppgifter. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar det nya innehållet i bestämmelsen.

För närvarande innehåller den gällande lagen inte tillräckliga rättigheter att få uppgifter för att Energimyndighetens nuvarande tillsynsuppgifter ska kunna tryggas. Effektiv tillsyn förutsätter att rätten att få nödvändiga uppgifter för tillsynen tryggas i lagen. Eftersom det föreslås att distributionsskyldigheten ska utvidgas till att också omfatta förnybar el för transporter och flexibilitetsmekanismen, är det ändamålsenligt att säkerställa att Energimyndigheten har tillräckliga rättigheter att få uppgifter och tillräckliga inspektionsrättigheter för att utföra sina uppgifter.

Enligt paragrafen har Energimyndigheten för tillsynen över att lagens bestämmelser följs rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter av andra myndigheter och av verksamhetsutövare som avses i lagen om distributionsskyldighet. Det handlar om ett undantag från sekretessbestämmelserna i offentlighetslagen. Nödvändiga uppgifter för Energimyndigheten kan till exempel vara Skatteförvaltningens uppgifter om mängden förnybara drivmedel som frisläppts för konsumtion eller mer detaljerade uppgifter om en utsläppsminskande åtgärd som genomförts inom ramen för flexibilitetsmekanismen från den som genomfört åtgärden. I synnerhet i fråga om flexibilitetsmekanismen är det viktigt att säkerställa att Energimyndigheten får information om en utsläppsminskande åtgärd också direkt av den som genomför åtgärden.

9 a §. Energimyndighetens inspektionsrätt. Det föreslås att en ny 9 a § med bestämmelser om Energimyndighetens inspektionsrätt fogas till lagen. Att paragrafen behövs beror till stor del på att det i lagen inte togs tillräcklig hänsyn till att Energimyndighetens tillsynsbefogenheter var tillräckliga när tillsynsuppgifterna överfördes från Skatteförvaltningen till Energimyndigheten genom lag 802/2020. Därför föreslås det att bestämmelser om Energimyndighetens inspektionsrätt fogas till lagen.

Enligt 1 mom. har Energimyndigheten rätt att få tillträde till lokaler och utrymmen som innehas av distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det behövs för tillsynen enligt lagen om distributionsskyldighet, och att utföra inspektioner och vidta andra behövliga tillsynsåtgärder där. Med inspektion avses att myndigheten själv skaffar utredning på platsen, och inte bara utreder ärendet på basis av skriftligt material. Inspektioner kan till exempel utföras i distributörens kontorslokaler till den

del det behövs för att inspektera distributörens dokument eller utföras på områden där bränslen eller råvaror produceras eller framställs, om det behövs med tanke på tillsynen. Inspektionerna kan också utföras i konstruktioner och byggnader som innehas av leverantören av el för transporter, till exempel laddningspunkter. För att säkerställa en effektiv tillsyn av flexibilitetsmekanismen har Energimyndigheten dessutom rätt att få tillträde till lokaler och utrymmen som innehas av den som genomför en utsläppsminskande åtgärd eller till områden där utsläppsminskande åtgärder genomförs.

Inspektioner får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur. I grundlagsutskottets praxis har hemfriden ansetts omfatta i princip alla lokaler för boende av permanent natur (se t.ex. GrUU 49/2005 rd, GrUU 40/2010 rd och GrUU 43/2010 rd), det vill säga till exempel också en näringsidkares affärslokaler som finns i hans eller hennes bostad. Dessutom har grundlagsutskottet i sin praxis ansett att en åtgärd som ingriper i hemfriden bör kunna godkännas "för att brott skall kunna utredas", om åtgärden kopplas till en konkret och specificerad anledning att misstänka att brott mot lagen har begåtts eller kommer att begås. Med tanke på proportionalitetskravet har utskottets utgångspunkt varit att ingrepp inte bör göras i hemfridsskyddet för att föga klandervärda förseelser för vilka det strängaste straffet är böter ska kunna utredas (se GrUU 40/2002 rd). Således är avsikten inte att utföra inspektionsåtgärder som ingriper i hemfriden, eftersom inspektioner inte utförs för att utreda brott.

Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas. Förfarandet vid inspektioner relaterade till behandling av förvaltningsärenden enligt bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen kan tillsammans med rättsprinciperna i 6 § i förvaltningslagen anses uppfylla de lagstiftade kraven för genomförande av inspektioner. I detaljmotiveringen till 39 § i förvaltningslagen (RP 72/2002 rd, s. 100) konstateras att den föreslagna paragrafen endast gäller sådan inspektion som med stöd av annan lagstiftning hör till myndighetens behörighet och som behövs för att ett visst förvaltningsärende ska kunna utredas eller förutsättningarna för ett beslut ska kunna konstateras samt att inspektioner som har karaktären av tillsyn som faller inom myndighetens behörighet också i fortsättningen ska vara beroende av speciallagstiftning. Det är således nödvändigt att till den föreslagna paragrafen föga en hänvisning enligt vilken bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen ska iakttas vid inspektionen. Enligt den paragrafen ska en myndighet underrätta en part som direkt berörs av ärendet om tidpunkten då en inspektion som faller under myndighetens behörighet inleds, såvida syftet med inspektionen inte äventyras av en sådan underrättelse. Parten har rätt att närvara vid inspektionen och att framföra sin åsikt och ställa frågor om omständigheter som har samband med inspektionen. Under inspektionens gång ska parten om möjligt underrättas om inspektionens ändamål, hur den genomförs samt om fortsatta åtgärder. Inspektionen ska förrättas utan att inspektionsobjektet eller dess innehavare orsakas oskäligen olägenhet. Enligt paragrafen ska den som förrättar inspektion också utan dröjsmål avfatta en skriftlig inspektionsberättelse över inspektionen. Av inspektionsberättelsen ska inspektionens förlopp och inspektionsförrättarens viktigaste iakttagelser framgå. Inspektionsberättelsen ska delges en part som har rätt att närvara vid inspektionen.

Enligt det föreslagna 2 mom. har Energimyndigheten vid en inspektion rätt att omhänderta handlingar och annat material som tillhör distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det är nödvändigt för att syftet med inspektionen ska nås. Inspektioner som hänför sig till handlingar kan behövas bland annat för att kontrollera uppgifter som lämnats i en anmälan. Omhändertagande kan komma i fråga när ärendet inte kan utredas i samband med inspektionen på det sätt som inspektionen kräver och det är nödvändigt att omhänderta materialet. Föremålet för omhändertagandet kan vara alla handlingar och annat material som omfattas av inspektionsrätten. Till exempel bokförings- eller bokslutsmaterial kan komma i fråga. Materialet ska återlämnas så snart det inte längre behövs för inspektionen.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om att distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden och leverantören av el för transporter är skyldig att bistå Energimyndigheten vid inspektionen. Den som är föremål för inspektionen ska agera i gott samarbete med Energimyndigheten och även i övrigt bidra till att inspektionen kan utföras på ändamålsenligt sätt.

10 §. Force majeure. Det föreslås att 1 mom. upphävs och att ett nytt 1 mom. införs. I det nya 1 mom. anges att om en distributör på grund av exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på förnybara drivmedel eller av något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigligt hinder inte kan fullgöra sin distributionsskyldighet, tilläggsskyldighet eller skyldighet att uppfylla minimiandelen, kan arbets- och näringsministeriet på ansökan av distributören antingen sänka den procentuella andel som avses i 5 § 1 mom., eller den procentenhet som avses i 5 § 3 eller 4 mom. eller slopa distributionsskyldigheten, tilläggsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen för det kalenderår som ansökan avser. Ändringen förtydligar regleringen genom att ange att det oöverstigliga hindret 1 mom. gäller distributionsskyldigheten och tilläggsskyldigheten. Samtidigt beaktas att det oöverstigliga hindret kan bero på exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på RFNBO-bränslen eller på något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigligt hinder.

Det nuvarande 2 mom. ändras inte. Momentets hänvisning till paragrafen kommer dock att uppdateras.

Det föreslås att 3 mom. i den gällande paragrafen upphävs.

11 §. Påföljdsavgifter. I 1 mom. uppdateras paragrafhänvisningarna så att de motsvarar de föreslagna ändringarna i 5 §. Bestämmelsen förtydligas också vad gäller ackumuleringen av påföljdsavgifter och i momentet görs språkliga och tekniska ändringar. I praktiken kan en distributör påföras påföljdsavgift för underlåtenhet att fullgöra såväl distributionsskyldighet, tilläggsskyldighet som skyldighet att uppfylla minimiandelen under ett och samma år. Samtidigt ska definitionen av RFNBO-bränslen uppdateras i enlighet med direktivet. I 1 mom. fastställs också en egen nivå på påföljdsavgiften för RFNBO-bränslen, för att distributionen av RFNBO-bränslen ska kunna säkerställas. Behovet av en egen påföljdsavgift beror på att prisuppskattningarna för RFNBO-bränslen är betydligt högre än för biodrivmedel eller avancerade biodrivmedel och biogas, och därför distribueras sannolikt inte RFNBO-bränslen om ingen påföljdsavgift påförs. Till 1 mom. fogas en påföljdsavgift för underlåtenhet att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen. Storleken på påföljdsavgiften i fråga ska vara 0,055 euro per megajoule. Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen ska enligt förslaget vara högre än för den allmänna skyldigheten och tilläggsskyldigheten.

I 2 mom. uppdateras paragrafhänvisningarna så att de motsvarar de föreslagna ändringarna i 5 §. Samtidigt förtydligas bestämmelserna om påförande av en påföljdsavgift för underlåtenhet att fullgöra den allmänna skyldigheten, tilläggsskyldigheten och den nya skyldigheten att uppfylla minimiandelen. Enligt förslaget beräknas påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten på mängden enligt den skyldighet som beräknas i enlighet med 5 § 1 och 2 mom. samt 5 c och 5 d § till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin distributionsskyldighet. I bestämmelsen beaktas att det förutom med hållbara förnybara drivmedel även ska vara möjligt att fullgöra distributionsskyldigheten med förnybar el för transporter och med flexibilitetsmekanismen. Utifrån den helhet som dessa tre metoder utgör bedöms om distributören har fullgjort sin distributionsskyldighet. Enligt förslaget beräknas påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra

tillägsskyldigheten på mängden enligt den skyldighet att leverera biodrivmedel, biogas och RFNBO-bränslen till konsumtion som beräknas i enlighet med 5 § 3 och 5 mom. till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin skyldighet. Därutöver beräknas påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen på mängden enligt den skyldighet att leverera RFNBO-bränslen till konsumtion som beräknas i enlighet med 5 § 4 och 5 mom. till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin skyldighet.

Nuvarande 3 mom. ändras inte.

Paragrafens 4 mom. ändras så att det motsvarar de föreslagna ändringarna i 10 §.

Det föreslås att ett nytt 5 mom. fogas till paragrafen. Det nya 5 mom. ska gälla Energimyndighetens rätt att inte påföra påföljdsavgift, om avgiften uppgår till högst 1 000 euro. Processen för att påföra påföljdsavgifter sker i flera steg och därför är påföljdsavgiftens administrativa kostnader för staten sannolikt högre än beloppet på påföljdsavgiften i de fall då påföljdsavgiften är lägre än 1 000 euro. Detta talar för att det ska vara möjligt att låta bli att påföra påföljdsavgifter i de allra minsta fallen.

11 a §. Påföljdsavgifterna för 2024–2027. Enligt förslaget ska det till lagen fogas en ny 11 a § som innebär avvikelse från nivåerna på påföljdsavgifterna i 11 § 1 mom. för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten och tillägsskyldigheten. Nivåerna på påföljdsavgifterna har inte reglerats i RED II-direktivet eller dess uppdatering och därför omfattas nivåerna av nationell prövningsrätt. I tilläggsprotokollet till förhandlingarna om regeringsprogrammet har överenskommit om en gradering av nivåerna på påföljdsavgifterna för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten för 2024–2027. För att genomföra skrivningen i regeringsprogrammet föreslås en temporär gradering av nivåerna på påföljdsavgifterna. Nivåerna på påföljdsavgifterna för 2024–2027 ska för underlåtenhet att fullgöra den allmänna skyldigheten vara 4 cent per megajoule för den del som understiger 13,5 procentenheter, 2,5 cent per megajoule mellan 13,5 och 18 procentenheter, och 1,75 cent per megajoule för den del som överstiger 18 procentenheter. Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra tillägsskyldigheten för 2024–2027 ska vara 3 cent per megajoule upp till 2 procentenheter och 2,4 cent per megajoule för den del som överstiger 2 procentenheter. Eftersom sänkningen av nivåerna på påföljdsavgifterna bara gäller åren 2024–2027, anses den inte äventyra fullgörandet av skyldigheterna enligt RED III-direktivet senast år 2030. Påföljdsavgifterna för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten och tillägsskyldigheten efter år 2027 påförs i enlighet med nivåerna på påföljdsavgifterna som anges i 11 §.

13 §. Ändringssökande. Det föreslås att paragrafen kompletteras med att beslut om godkännande av en utsläppsminskande åtgärd inom flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten som fattats med stöd av 5 d § ska kunna omprövas. Distributören ska kunna begära omprövning av ett beslut som Energimyndigheten har fattat på det sätt som anges i förvaltningslagen (343/2003). Dessutom ska omprövning av ett beslut om godkännande som kontrollör som Energimyndigheten har fattat med stöd av 5 h § och ett beslut om ändring av ett sådant beslut som Energimyndigheten har fattat med stöd av 5 k § 1 mom. i första hand begäras av Energimyndigheten. Ett beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär till en förvaltningsdomstol på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Att nämnda beslut ska omfattas av begäran om omprövning kan motiveras med att parternas rättssäkerhet förbättras och med strävan efter att samordna en snabb och effektiv myndighetsverksamhet med effektiv rättssäkerhet.

7.2 Lagen om upphävande av 5 b § 4 mom. i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

1 §. Avsikten med lagen är att upphäva 5 b § 4 mom. i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (1134/2022). Det föreslås att bestämmelsen utfärdas på nytt med oförändrat sakinhåll i den föreslagna ändringen av lagen om distributionsskyldighet.

7.3 Lagen om ändring av 4 och 6 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen

4 §. Definitioner. Definitionen i 14 punkten ändras för att genomföra RED III-direktivet. Ändringen grundar sig på artikel 2.36 i RED III-direktivet, där den ursprungliga definitionen ”förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung” har ersatts med termen ”förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung”. Framöver ska definitionen förutom trafik också omfatta industriella användningsområden där förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung kan användas.

6 §. Minskning av växthusgasutsläpp. Paragrafens 4 mom. ändras så att det motsvarar den föreslagna ändringen i 4 §.

7.4 Lagen om upphävande av lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel

1 §. Syftet med lagen är att upphäva lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel. Upphävandet av lagen grundar sig på det nationella genomförandet av RED III-direktivet. RED III-direktivet upphäver artiklarna 7a–7e med bestämmelser om minskning av växthusgasutsläppen från drivmedel i direktiv 98/70/EG (Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG). Lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel upphävs som obehövlig.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Med stöd av 5 d § 5 mom., 5 e § 2 mom., 5 g § 2 mom., 5 h § 3 mom. och 5 i § 5 mom. i propositionen får genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser utfärdas om alternativa utsläppsminskande åtgärder och de allmänna kraven för godkännande av sådana åtgärder, om innehållet i en ansökan som gäller flexibilitetsmekanismen och det utlåtande av kontrollören som ska lämnas som bilaga till ansökan, om förutsättningarna för att bli godkänd som kontrollör, om bedömningen av förutsättningarna för godkännande och kontrollörens kompetensområden samt om kontrollörens uppgifter, hur de ska utföras och rapporteringsskyldigheten.

De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning gäller omständigheter som hänför sig till en precisering av grunderna för de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs i lag. Bestämmelser om grunderna för flexibilitetsmekanismen föreslås i 5 d–5 f §. Enligt 5 mom. i föreslagna 5 d § om krav som gäller flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten får närmare bestämmelser om alternativa utsläppsminskande åtgärder utfärdas genom förordning av statsrådet. Utifrån bemyndigandet får till exempel åtgärder som lämpar sig för flexibilitetsmekanismen specificeras närmare inom ansvarsfördelningssektorn eller markanvändningssektorn. På förhand utvalda åtgärder kan i det inledande skedet av flexibilitetsmekanismen vara viktiga av två orsaker. För det första kan åtgärder väljas ut och anges på en lista över godkända åtgärder, då statsrådet är säker på att utsläppsminskningarna av

dessa åtgärder överensstämmer med kraven. Detta minskar osäkerheten kring om en enskild åtgärd är godkänd. För det andra stöder på förhand utvalda åtgärder också Energimyndigheten vid handläggningen av ansökningarna, eftersom det på en allmän nivå redan vid beredningen av statsrådets förordning har säkerställts att en enskild åtgärd är godkänd och överensstämmer med kraven. Utifrån bemyndigandet får dessutom närmare bestämmelser om de allmänna kraven för godkännande av alternativa utsläppsminskande åtgärder utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt föreslagna 5 e § 2 mom. får närmare bestämmelser om innehållet i en ansökan som gäller flexibilitetsmekanismen och om det utlåtande av kontrollören som ska lämnas som bilaga till ansökan utfärdas genom förordning av statsrådet. Sådana uppgifter som ska ingå i ansökan kan till exempel vara en beskrivning av åtgärden, dess placering, den dag åtgärden ska inledas och hur länge åtgärden pågår, växthusgaskällor som ska beaktas vid beräkningen, en beskrivning av metoden för att beräkna och mäta den utsläppsminskande åtgärden (inklusive beräkningsformel), en beskrivning av referensscenariot, motiveringar om åtgärdens additionalitet, en bedömning av storleken på koldioxidläckaget samt utsläppsminskningar som på förhand uppskattats med beräkningsmetoden. Dessutom kan närmare bestämmelser om kontrollörens utlåtande behövas för att harmonisera kontrollörernas bedömning.

Bestämmelser om kontrollörerna för flexibilitetsmekanismen föreslås i 5 g–5 k §. Enligt föreslagna 5 g § 2 mom. får närmare bestämmelser om förutsättningarna för att bli godkänd som kontrollör utfärdas genom förordning av statsrådet. Enligt den grundläggande bestämmelsen i 1 mom. ska kontrollören ha tillräcklig kompetens (administrativ kompetens, kompetens om lagstiftningen och teknisk kompetens) och ha de anläggningar, den utrustning och de system som behövs för att sköta uppdraget som kontrollör för flexibilitetsmekanismen. Genom statsrådets förordning är det till exempel möjligt att precisera vilken kompetens en kontrollör ska ha.

Enligt 3 mom. i den föreslagna 5 h § om godkännande som kontrollör får närmare bestämmelser om bedömningen av förutsättningarna för godkännande samt om kontrollörens kompetensområden utfärdas genom förordning av statsrådet. De kompetensområden som förutsätts av kontrollören kan variera beroende på vilken utsläppsminskande åtgärd som ska verifieras. Genom statsrådets förordning kan till exempel utfärdas bestämmelser om obligatoriska kompetensområden, inom vilka alla kontrollörer ska påvisa sin kompetens, och om valfria kompetensområden. I verifieringsskedet ska de valfria kompetensområdena överensstämma med kraven som är en förutsättning för att verifiera objektet.

Enligt föreslagna 5 i § 5 mom. får närmare bestämmelser om kontrollörens uppgifter och hur de ska utföras samt om kontrollörens rapporteringsskyldighet utfärdas genom förordning av statsrådet. De åtgärder som godkänns inom ramen för flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten kan vara av mycket olika typ och därför kan också kraven på innehållet i verifieringen variera. Bestämmelser som är mer detaljerade än lagens bestämmelser kan behövas, för att det bättre ska gå att beakta olika krav i anknytning till verifieringen av de alternativa utsläppsminskande åtgärderna. Därför ska det vara möjligt att genom statsrådets förordning utfärda detaljerade bestämmelser i anknytning till verifieringsuppdraget. Vid behov får också närmare krav på innehållet i kontrollörens rapport, till exempel de uppgifter som ska anges där, eller tidsfristen inom vilken rapporten ska lämnas utfärdas genom förordning.

Avsikten är att innan lagen träder i kraft ordna ett separat hörande om statsrådets förordning som ska utfärdas med stöd av bemyndigandena, så att förordningen kan träda i kraft samtidigt som lagen.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 januari 2025. Enligt förslaget ska den föreslagna 5 m § som fogas till lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport gälla till slutet av år 2025.

Anmälan om distributionsskyldigheten för 2024 ska lämnas till Energimyndigheten senast den 31 mars 2025. Eftersom en eventuell överskjutande del som överförs från 2023 kan utnyttjas i distributionsskyldigheten för 2024, är det ändamålsenligt att den temporära ändringen om överskjutande del gäller till slutet av år 2025, då Energimyndigheten fastställer mängden drivmedel som levererats till konsumtion år 2024.

Det föreslagna 3 mom. i 5 d § som enligt förslaget ska fogas till lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Det handlar om utsläppsminskande åtgärder som hänför sig till markanvändningssektorn och som kan godkännas inom ramen för distributionsskyldigheten genom statsrådets förordning som träder i kraft först senare. Syftet med graderingen av ikraftträdandet av de alternativa utsläppsminskande åtgärderna som hänför sig till markanvändningssektorn är att möjliggöra fortsatt beredning i anknytning till verifiering och tillsyn som gäller markanvändningssektorn. I anknytning till verifieringen av de utsläppsminskande åtgärderna inom markanvändningssektorn och särskilt i anknytning till åtgärdernas beständighet finns sådana drag som det inte har varit möjligt att utreda inom tidsramen för denna lagberedning. Avsikten är att åtgärderna inom markanvändningssektorn ska kunna godkännas inom ramen för distributionsskyldigheten senast från och med 2028.

10 Verkställighet och uppföljning

Konsekvenserna av verkställandet av lagförslagen följs upp vid arbets- och näringsministeriet.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

I riksdagen behandlas samtidigt regeringens proposition med förslag till lag om ändring av klimatlagen och till lagar som har samband med den (RP 80/2024 rd), i vilken ingår ett förslag om ändring av 1 §, 2 § 1 mom. 15 punkten och 13 § 1 mom. samt ett förslag till nya 2 § 1 mom. 16 punkten och 11 a § i lagen om distributionsskyldighet. Ovannämnda regeringsproposition ska vid behov samordnas med denna proposition.

11.2 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den.

Beslutet att sänka skyldigheten att distribuera förnybara drivmedel år 2025 ökar tillfälligt energiskatteinkomsterna med uppskattningsvis 99 miljoner euro, vilket har beaktats i budgetpropositionen för 2025 under moment 11.08.07 Energiskatter.

Energimyndigheten kommer att behöva resurser i synnerhet för att genomföra flexibilitetsmekanismen. Energimyndighetens resursbehov år 2025 är 1 årsverke (80 000 euro) och 0,5 årsverken som en engångsföreteelse (40 000 euro). För ändamålet har ett tilläggsanslag tilldelats i regeringens budgetproposition för 2025.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Allmänt

I denna proposition föreslås det att lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport och lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen ändras. Dessutom föreslås det att lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel upphävs.

I den mån EU-lagstiftningen kräver eller möjliggör reglering på det nationella planet har grundlagsutskottet ansett att det är viktigt att hänsyn tas till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas (GrUU 6/2019 rd, GrUU 9/2019 rd, GrUU 1/2018 rd, GrUU 25/2005 rd). Utskottet har ansett att det därför finns anledning att särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (GrUU 1/2018, GrUU 26/2017 rd, GrUU 2/2017 rd, GrUU 44/2016 rd).

En del av bestämmelserna i lagförslagen är sådana att de ska granskas med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna. Propositionen ska bedömas i synnerhet utifrån bestämmelserna om skyddet för privatlivet (10 §), egendomsskyddet (15 §) och den grundläggande rättigheten till miljön (20 §) i grundlagen. I de föreslagna bestämmelserna ingår bemyndiganden att utfärda förordning och därför ska propositionen också behandlas med tanke på 80 § i grundlagen. Dessutom ska bestämmelserna om kontrollörer för flexibilitetsmekanismen granskas med avseende på förutsättningarna i 124 § i grundlagen.

12.2 Skyddet för privatlivet

Rätten att få uppgifter enligt 9 § och inspektionsrätten enligt 9 a § i den föreslagna lagen om distributionsskyldighet är av betydelse med tanke på hemfriden, som är tryggad genom grundlagen. Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Den i grundlagen skyddade hemfriden täcker i princip alla lokaler som används för stadigvarande boende (GrUU 16/2004 rd). Enligt 10 § 3 mom. i grundlagen kan genom lag föreskrivas om åtgärder som ingriper i hemfriden och som är nödvändiga för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas eller för att brott ska kunna utredas.

Enligt 9 § i den föreslagna lagen ska Energimyndigheten för utförandet av sina uppgifter ha rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter av andra myndigheter och av verksamhetsutövare som avses i den föreslagna lagen. Vid bedömningen av bestämmelserna om myndigheternas rätt att få och skyldighet att lämna ut information trots sekretess med avseende på skyddet för privatliv och personuppgifter i 10 § 1 mom. i grundlagen har grundlagsutskottet noterat bland annat vad och vem rätten att få information gäller och hur rätten är kopplad till nödvändighetskriteriet. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepaxis ansett att om en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna inte ges i lagen, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att informationen är nödvändig för ett visst syfte (GrUU 46/2016 rd). När rätten att få uppgifter går före sekretessbestämmelserna handlar det enligt grundlagsutskottet om att den myndighet som har rätt till informationen för att sköta sina uppgifter åsidosätter de grunder och intressen som skyddas med hjälp av sekretessen. Ju fullständigare bestämmelserna kopplar rätten till information till villkor i sak, desto mer sannolikt är det att en begäran om information måste motiveras. Då kan också den som lämnar ut informationen bedöma en begäran med avseende på de lagliga villkoren för att lämna ut den. (GrUU 12/2014 rd och GrUU 62/2010 rd). Myndighetens rätt att få uppgifter enligt en föreslagna lagen gäller nödvändiga uppgifter

för att säkerställa tillsynen. De föreslagna bestämmelserna om rätt att få uppgifter strider alltså inte mot bestämmelserna om skyddet för privatlivet i grundlagen.

I RED III-direktivet förutsätts inte direkt att distributörer eller leverantörer av el för transporter ska bli föremål för myndighetsinspektioner. EU-domstolen har dock i sin rättspraxis fastställt att medlemsstaterna med stöd av den princip om lojalt samarbete som avses i artikel 4.3 i FEU är skyldiga att vidta alla åtgärder som säkerställer att de skyldigheter som följer av EU-fördragen och EU-rättsakterna fullgörs. För närvarande grundar sig tillsynen över distributionsskyldigheten på distributörens anmälan enligt 7 §. Det har ansetts att den föreslagna inspektionsrätten behövs för att genomföra skyldigheterna i lagen om distributionsskyldighet och RED III-direktivet.

Vid införande av bestämmelser om att inspektionsbefogenheter ska utsträckas till lokaler – även sådana som används för boende – där det utövas yrkesverksamhet, har det inte ansetts att själva kärnan i hemfriden kommer i riskzonen (GrUU 106/2022 rd, GrUU 17/2018 rd, GrUU 54/2014 rd, GrUU 21/2010 rd). Med tanke på proportionalitetskravet har utskottets utgångspunkt varit att ingrepp inte bör göras i hemfridsskyddet för att föga klandervärda förseelser för vilka det strängaste straffet är böter ska kunna utredas (se GrUU 40/2002 rd). Inspektionsrätten har genom en vanlig lag kunnat kopplas samman med ett förfarande som är sanktionerat med en straffavgift (se t.ex. GrUU 6/2019).

Enligt 9 a § i den föreslagna lagen omfattar Energimyndighetens inspektionsrätt lokaler och utrymmen som innehåller av distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det behövs för den tillsyn som avses i lagen. I princip är lokalerna, till exempel distributörernas produktionsanläggningar, inte sådana lokaler som är avsedda för boende och som omfattas av hemfridsskyddet. Däremot kan det finnas utrymmen avsedda även för boende i lantgårdar, i anslutning till vilka det finns en biogasanläggning. Det har emellertid föreslagits att utrymmen som omfattas av hemfridsskyddet inte ska ingå i inspektionsbefogenheterna genom att detta uttryckligen nämns i lagen om distributionsskyldighet. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar grundlagsutskottets ställningstagande om att detta förfarande bör iakttas i synnerhet i fråga om utrymmen som också används för boende.

Inspektioner som utförs med stöd av 9 a § i den föreslagna lagen ska anses vara tillsynsinspektioner. I den föreslagna paragrafen hänvisas till 39 § i förvaltningslagen som Energimyndigheten ska iakttä i sina tillsynsinspektioner (GrUU 5/2010 rd och GrUU 37/2010 rd).

12.3 Egendomsskydd

Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Äganderätten omfattar i princip alla de rättigheter som på någon särskild grund inte hör till någon annan än till ägaren eller inte har särskilts från äganderätten. Egendomsskyddet omfattar inte bara ägarens rätt att disponera, använda och utnyttja egendom efter eget gottfinnande, utan också rätten att råda över den (GrUU 41/2006 rd, s. 2, GrUU 49/2005 rd, s. 2, GrUU 15/2005 rd, s. 2). Om man minskar eller begränsar rättigheter som tidigare hörde till äganderätten, ingriper man därmed i egendomen, även om föremålet som utgör objektet för äganderätten i och för sig förblir orört hos innehavaren (RP 309/1993 rd, s. 66).

Distributionsskyldigheten ingriper huvudsakligen i egendomsskyddet genom att ålägga distributörer av fossila drivmedel att årligen leverera en viss andel förnybara drivmedel till konsumtion. I sin praxis har grundlagsutskottet betonat att lagstiftaren har väsentligt mer

svängrum att föreskriva om åtgärder som ingriper i egendomsskyddet för börsbolag och andra juridiska personer med stor förmögenhetsmassa än i situationer där ingreppen får mer direkta konsekvenser för individers förmögenhetsförmåner (t.ex. GrUU 9/2008 rd, GrUU 10/2007 rd, GrUU 45/2005 rd och GrUU 34/2000 rd). Utskottet har också ansett att ju längre en juridisk person står från enskilda individer och ju obetydligare och mer indirekta konsekvenser de föreslagna åtgärderna har för enskilda personers konkreta ekonomiska intressen, desto osannolikare är det att åtgärder mot en juridisk person kan stå i strid med det egendomsskydd som tryggas i grundlagen (GrUU 17/1997 rd och GrUU 45/1996 rd).

I enlighet med propositionen minskar sänkningen av distributionsskyldigheten 2025–2027 huvudsakligen de distributionsskyldiga företagens regelbörda, eftersom distributörerna förutsätts distribuera mindre förnybara drivmedel än vad som skulle krävas i en situation där ändringen enligt propositionen inte genomförs. Genom de föreslagna tilläggen som gäller förnybar el för transporter och flexibilitetsmekanismen ökar distributörernas metoder för att fullgöra distributionsskyldigheten på andra sätt än att distribuera förnybara drivmedel. Till den delen bedöms bestämmelserna vara skäliga för distributörerna.

Sänkningen av distributionsskyldigheten och tilläggskyldigheten påverkar ändå i synnerhet investeringssäkerheten för biogasanläggningar och RFNBO-bränslen, eftersom redan gjorda eller planerade investeringar grundar sig på den efterfrågan som uppstår genom en specifik distributionsskyldighet. Aktörer som frivilligt har begärt att få omfattas av distributionsskyldigheten är vanligen små eller mellanstora företag. Ett företag som frivilligt begär att det ska omfattas av distributionsskyldigheten har för avsikt att delta i handeln där en mindre frivillig distributör avtalar om att fullgöra distributionsskyldigheten för en större distributör mot ersättning. Drivmedel som en frivillig distributör överlåter för konsumtion är vanligen helt förnybara, såsom biogas. Detta innebär att när skyldigheten minskar, minskar också försäljningen inom ovan nämnda handel och försämrar på så sätt företagens inkomstmöjligheter.

I sin utlåtandepraxis har grundlagsutskottet flera gånger konstaterat att företag och andra näringsidkare inte med fog kan förvänta sig att den lagstiftning som reglerar deras näringsverksamhet förblir oförändrad (t.ex. GrUU 55/2018 rd och GrUU 32/2010 rd). Grundlagsutskottet har även ansett att olika slags förestående rättigheter som ännu inte har konkretiserats inte kan betraktas som en skyddad rättighet utifrån bestämmelsen om egendomsskydd i grundlagen (GrUU 63/2018 rd). Den föreslagna regleringen bedöms till denna del inte vara problematisk med avseende på 15 § i grundlagen.

12.4 Grundläggande rättighet till miljön

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Bestämmelsen är avsedd att först och främst påverka lagstiftarens och andra normgivares verksamhet (GrUU 64/2022 rd, GrUU 69/2018 rd).

Grundlagsutskottet har vid bedömningen av de begränsningar av egendomsskyddet som hänför sig till främjandet av miljöansvaret särskilt uppmärksammat att den inbördes relationen mellan bestämmelsen om egendomsskyddet och bestämmelsen om ansvar för miljön bygger på en avvägning (GrUU 64/2022 rd). I sin bedömning av huruvida inskränkningar i användningsrätten är godtagbara och proportionella har grundlagsutskottet lagt särskild vikt vid de grunder som är förankrade i grundlagens 20 §. Det faktum att behovet av att uppnå balans mellan egendomsskyddet och den grundläggande rättigheten till miljön inte har beaktats tillräckligt har

också kunnat bli en omständighet som inverkar på lagstiftningsordningen (se GrUU 26/2020 rd, s. 2, GrUU 69/2018 rd, s. 5).

Propositionen medför tillfälliga konsekvenser för klimatet och miljön. De föreslagna ändringarna i lagen om distributionsskyldighet ökar framför allt utsläppen från trafiken. Totalt sett främjar lagen om distributionsskyldighet, trots sänkningarna av nivåerna på skyldigheten, ändå övergången till en utsläppsfri vägtrafik och till en minskning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, och därför bedöms inte den föreslagna regleringen till denna del vara problematisk med avseende på 20 § i grundlagen. Den föreslagna regleringen kan anses vara godtagbar med tanke på den grundläggande rättigheten till miljön.

12.5 Bemyndiganden att utfärda förordning

I propositionen ingår flera förslag till bestämmelser i vilka statsrådet bemyndigas att genom förordning utfärda närmare bestämmelser som kompletterar lagen. Bemyndigandena gäller den nya flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten. Bemyndigandena handlar om närmare specifikation av de åtgärder som ingår i flexibilitetsmekanismen, ansökningsprocessen och ett mer exakt innehåll av teknisk karaktär i verifieringarna då de grundläggande skyldigheterna som gäller dessa fastställs genom lag. Regleringen bör därmed bedömas med tanke på 80 § 1 mom. i grundlagen. Enligt det momentet kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag.

Bestämmelsen i grundlagen förutsätter att alla centrala bestämmelser som påverkar individens rättsliga ställning utfärdas genom lag. Den som utfärdar förordning kan emellertid genom lag bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om sådant som är av mindre betydelse för individens rättigheter och skyldigheter. (RP 1/1998 rd, s. 132). En sådan fullmaktslag ska uppfylla de krav på exakthet och på noggrant avgränsade bestämmelser som grundlagsutskottet förutsatt i sin utlåtandepraxis (RP 1/1998 rd, s. 132 och t.ex. GrUU 24/2021 rd, GrUU 38/2013 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 11/2014 rd, GrUU 7/2005 rd, GrUU 29/2004 rd, GrUU 40/2002 rd). Utskottet har framhållit att när bestämmelser endast kan utfärdas med stöd av en lagstadgad fullmakt och bemyndigande att utfärda förordning inte kan ges i ärenden som enligt grundlagen ska föreskrivas genom lag, måste ett bemyndigande att utfärda förordning som tas in i lagen formuleras så att innehållet i bemyndigandet tydligt framgår av lagen och att det avgränsas tillräckligt noggrant. Utifrån 80 § i grundlagen är det väsentligt att det finns tillräckligt uttömmande grundläggande bestämmelser i lag om det som ska regleras och att ett bemyndigande i regel bör placeras i samband med den grundläggande bestämmelsen (GrUU 74/2022 rd och GrUU 26/2017 rd).

Å andra sidan har utskottet konstaterat att det är typiskt för till exempel miljölagstiftningen att detaljerna till stor del lämpligen regleras i författningar på lägre nivå än lag (se t.ex. GrUU 58/2010 rd och GrUU 11/1999 rd). Detta beror i stor utsträckning på att bestämmelserna behöver vara synnerligen detaljerade och av teknisk karaktär. Då kan det vara motiverat att utfärda bestämmelser om skyldigheter som varierar beroende på typ av sektor och verksamhet genom förordning, eftersom bestämmelserna på lagnivå annars skulle bli onödigt detaljerade och fallspecifika (GrUU 1/2013 rd och GrUU 58/2010 rd). Utskottet har dock påpekat att bemyndigandena inte ens i dessa fall kan vara helt öppna bland annat i fråga om grunderna för skyldigheterna (GrUU 58/2010 rd).

Bemyndigandena att utfärda förordning om detaljer som gäller flexibilitetsmekanismen är omfattande, för det första på grund av att de alternativa utsläppsminskande åtgärderna inom

flexibilitetsmekanismen – med beaktande av ansvarsfördelningssektorns och markanvändningssektorns omfattning – kan vara av mycket olika typ. Därför kan kraven för godkännande av en åtgärd och bedömningen av huruvida åtgärden överensstämmer med kraven förutsätta åtgärdspecifika bestämmelser. Den reglering som behövs kan vara detaljerad och delvis av teknisk karaktär. Därför bygger detaljerna som gäller flexibilitetsmekanismen på delegering av lagstiftningsbehörighet. För det andra behövs omfattande bemyndiganden att utfärda förordning, eftersom det ännu inte finns någon erfarenhet av flexibilitetsmekanismen. Allt eftersom erfarenheterna ökar, kan detaljerna som gäller flexibilitetsmekanismen utvecklas genom förordning. I förslaget har bemyndigandena tagits in i och anknutits i sak till den paragraf som gäller det som ska regleras.

De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning kan anses grunda sig på tillräckligt exakta och noga avgränsade bestämmelser om individens rättigheter och skyldigheter. Bemyndigandena att utfärda förordning kan anses uppfylla kraven i 80 § 1 mom. i grundlagen.

12.6 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Kontrollörernas uppgifter, om vilka det finns närmare bestämmelser i den föreslagna 5 i § i lagen om distributionsskyldighet, kan anses vara sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Därför är den föreslagna regleringen av betydelse med tanke på 124 § i grundlagen, enligt vilken offentliga förvaltningsuppgifter kan anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Enligt förarbetet till grundlagen är avsikten med bestämmelsen i 124 § i grundlagen att begränsa överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter utanför myndighetsmaskineriet. Genom bestämmelsens ordalydelse betonas att offentliga förvaltningsuppgifter i regel ska skötas av myndigheter och att uppgifter av detta slag endast i begränsad utsträckning kan anförtros andra än myndigheter (RP 1/1998 rd, s. 178–179).

I propositionen föreslås att en kontrollör ska ges i uppdrag att verifiera att de utsläppsminskande åtgärderna inom flexibilitetsmekanismen överensstämmer med kraven. Enligt 124 § i grundlagen är en förutsättning för att offentliga förvaltningsuppgifter ska kunna anförtros andra än myndigheter bland annat att det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. Kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor och det måste bedömas från fall till fall huruvida kravet uppfylls varje gång en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför myndighetsorganisationen (GrUU 5/2014 rd, GrUU 23/2013 rd, GrUU 10/2023 rd, GrUU 6/2013 rd och GrUU 53/2010 rd). Grundlagsutskottet har ansett (GrUU 37/2010 rd) att det kan anses ändamålsenligt att ge kontrollörens uppgifter till en enskild, då uppgifterna förutsätter djup insikt i en viss bransch. Det kan anses att uppgifter som anknyter till bedömningen av kraven för godkännande av en utsläppsminskande åtgärd, bedömningen av utförandet av åtgärden och upprättandet av utlåtanden behöver anförtros en kontrollör för att uppgifterna ska skötas på ett ändamålsenligt sätt, eftersom uppgifterna förutsätter djup insikt angående olika utsläppsminskande åtgärder.

Överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter får inte äventyra de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Kontrollören ska vara kompetent och oberoende i förhållande till distributören. Kontrollörens kompetens bedöms av det nationella ackrediteringsorganet FINAS, som är den utomstående bedömare som krävs i lagen om distributionsskyldighet, med undantag för godkännandet av kontrollörer som är ackrediterade i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska

samarbetsområdet. Kontrollören har en myndighetsroll vid fullgörandet av verifieringsuppgifter, och de räknas som offentliga förvaltningsuppgifter trots att det överenskomms om verifieringen i ett privaträttsligt avtal mellan verksamhetsutövaren och kontrollören. Kontrollören fattar dock inget egentligt beslut om att godkänna en utsläppsminskande åtgärd, utan bedömer främst om kriterierna i lagen uppfylls. Kontrollörens utlåtande är inte heller bindande för Energimyndigheten. Det ligger på Energimyndighetens ansvar att fatta beslut om godkännande av en utsläppsminskande åtgärd som inbegriper prövningsrätt och att sörja för distributörens rättssäkerhet. Därför kan kontrollörens uppgifter framför allt klassificeras som assisterande. Uppfyllandet av kraven på god förvaltning garanteras i den föreslagna 5 j §, där det föreskrivs att kontrollören ska iaktta flera allmänna förvaltningslagar. Genom 5 j § 2 mom. i lagförslaget säkerställs dessutom att kontrollörerna har ett tjänsteansvar.

Enligt 124 § i grundlagen får uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt ges endast myndigheter. Betydande utövning av offentlig makt har i utskottets praxis ansetts vara till exempel på självständig prövning baserad rätt att på ett konkret sätt ingripa i en persons grundläggande fri- och rättigheter (se t.ex. GrUU 62/2010 rd och GrUU 28/2001 rd). I sitt utlåtande har grundlagsutskottet konstaterat att uppgifter som grundar sig på detaljerad teknisk expertis inte har kunnat anses vara betydande utövning av offentlig makt. Kontrollörens uppgifter är av karaktären teknisk expertis och inkluderar inte på ett betydande sätt självständig prövningsrätt eller på ett konkret sätt ingripande i en persons grundläggande fri- och rättigheter.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom det i RED III-direktivet finns bestämmelser som det föreslås ska genomföras genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) 1 §, 2 § 1 mom. 3, 4, 11 och 15 punkten, 5, 5 a, 5 b och 6–11 § samt 13 § 1 mom., sådana de lyder, 1 §, 2 § 1 mom. 3, 4, 11 och 15 punkten, 6, 7, 10 och 11 § samt 13 § 1 mom. i lag 603/2021, 5 § i lagarna 603/2021, 1134/2022 och 1279/2023, 5 a § i lagarna 387/2017 och 603/2021, 5 b § i lagarna 603/2021 och 1134/2022, 8 § delvis ändrad i lag 603/2021 samt 9 § i lag 1420/2010, och
fogas till 2 § 1 mom., sådant det lyder i lag 603/2021, nya 16 och 17 punkter samt till lagen nya 5 c–5 l §, temporärt en ny 5 m § samt nya 6 a, 6 b, 9 a och 11 a § som följer:

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja användningen av förnybara drivmedel och av el som används för transporter (*el för transporter*) för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung* bränslen enligt 4 § 16 punkten i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen,

4) *förnybara drivmedel* biodrivmedel, biogas och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung,

11) *leverans till konsumtion* sådant frisläppande av flytande drivmedel för konsumtion som avses i 8 § 1 punkten i punktskattelagen, leverans av gasformiga drivmedel till konsumtion via en eller flera tankningspunkter och leverans av el för transporter till konsumtion via en eller flera laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten,

15) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde; när energiinnehållet bestäms anses drivmedlet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius,

16) *leverantör av el för transporter* en sådan ansvarig för laddningspunkt som avses i artikel 2.39 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU,

17) *laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten* en sådan laddningspunkt enligt artikel 2.48 i den i 16 punkten nämnda förordningen som är tillgänglig för allmänheten på det sätt som

avses i artikel 2.45 i den förordningen och vars mätinstrument uppfyller de krav som anges i lagen om mätinstrument (707/2011).

5 §

Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera förnybara drivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den mängd motorbensin, dieselolja, naturgas, el för transporter, biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och förnybar el för transporter som distributören levererat till konsumtion (*distributionsskyldighet*) ska andelen förnybara drivmedel och förnybar el för transporter vara minst

- 1) 20,0 procent år 2020,
- 2) 18,0 procent år 2021,
- 3) 12,0 procent år 2022,
- 4) 13,5 procent år 2023,
- 5) 13,5 procent år 2024,
- 6) 16,5 procent år 2025,
- 7) 19,5 procent år 2026,
- 8) 22,5 procent år 2027,
- 9) 31,0 procent år 2028,
- 10) 32,0 procent år 2029,
- 11) 34,0 procent år 2030 och därefter.

Distributören ska i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen visa att de förnybara drivmedel som avses i 1 mom. uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i den lagen.

Av distributionsskyldigheten ska följande andelar uppfyllas med biodrivmedel eller biogas som producerats eller framställts av råvaror som avses i del A i bilagan eller med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (*tillägsskyldighet*):

- 1) 2,0 procentenheter åren 2021–2024,
- 2) 3,0 procentenheter år 2025,
- 3) 4,0 procentenheter åren 2026 och 2027,
- 4) 8,0 procentenheter år 2028,
- 5) 9,0 procentenheter år 2029,
- 6) 10,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Av tillägsskyldigheten ska andelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung dock vara minst (*skyldighet att uppfylla minimiandelen*)

- 1) 1,5 procentenheter åren 2028 och 2029,
- 2) 4,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Tillägsskyldigheten enligt 3 mom. och den skyldighet att uppfylla minimiandelen som föreskrivs i 4 mom. får fullgöras också med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som vid ett raffinaderi i Finland används som mellanprodukt (*väte som mellanprodukt*) för produktion av konventionella drivmedel eller biodrivmedel, dock till en andel som är högst

- 1) 0,5 procentenheter före år 2030,
- 2) 1,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Om tillägsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen fullgörs med sådant väte som mellanprodukt som används för produktion av biodrivmedel, får den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom användning av väte som mellanprodukt inte beaktas vid beräkningen av minskningen av växthusgasutsläppen för biodrivmedel.

Fullgörande av den skyldighet att uppfylla minimiandelen som föreskrivs i 4 mom. krävs dock inte av en distributör som avses i 3 § 3 mom.

5 a §

Råvarubegränsningar i fråga om distributionsskyldigheten

Andelen biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor får vara högst 2,6 procentenheter av distributionsskyldigheten.

Den andel som biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning utgör av distributionsskyldigheten får inte överskrida 50 procent av dessa drivmedels andel av det totala energiinnehållet i biodrivmedel och biogas som levererats till konsumtion 2019 från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2029.

Distributionsskyldigheten får inte fullgöras med sådana biodrivmedel och sådan biogas som avses i 2 mom. från och med den 1 januari 2030.

Energimyndigheten fastställer genom en föreskrift den maximala andelen för sådana biodrivmedel och sådan biogas som framställs av livsmedels- och fodergrödor och som avses i 2 mom.

Den begränsning som avses i 2 och 3 mom. tillämpas dock inte om det aktuella partiet biodrivmedel eller biogas är certifierat som biodrivmedel eller biogas med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

5 b §

Förhandsbesked

Energimyndigheten kan på ansökan besluta ge ett förhandsbesked om huruvida det är fråga om en råvara som avses i 5 eller 5 a §. Ansökan kan göras av

1) en distributör som fullgör eller ämnar fullgöra sin distributionsskyldighet med sådana biodrivmedel eller sådan biogas som producerats eller framställts av råvarorna i fråga,

2) en i 4 § 13 punkten i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen avsedd verksamhetsutövare som använder eller ämnar använda råvarorna i fråga vid produktionen eller framställningen av biodrivmedel eller biogas.

Ansökan ska innehålla uppgifter om råvaran och de detaljerade planerna för användning av den samt den utredning som behövs för att ärendet ska kunna bedömas och avgöras.

Ett lagakraftvunnet beslut om förhandsbesked gäller tills vidare. Energimyndigheten kan återkalla beslutet på grund av att tolkningspraxis ändrats eller av något annat särskilt skäl.

På yrkande av sökanden ska beslutet iakttas vid tillämpningen av denna lag, om inte den bestämmelse som tillämpats när beslutet meddelades har ändrats eller beslutet har återkallats. Ett beslut som har återkallats ska dock på sökandens begäran iakttas under två kalendermånader från ingången av kalendermånaden efter den då återkallandet delgavs sökanden. Energimyndigheten får dessutom besluta att beslutet ska iakttas trots ändringsökande, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat.

Närmare bestämmelser om ansökan om förhandsbesked får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 c §

Förnybar el för transporter

En distributör kan fullgöra sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. med förnybar el som levereras för transporter via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten i Finland.

Mängden förnybar el för transporter fås genom att den mängd el som levereras för transporter via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten multipliceras med den genomsnittliga andelen förnybar el som levererats i Finland under de två föregående åren. El för transporter ska fullt ut räknas som förnybar, om elen erhålls från en direkt anslutning till en anläggning som producerar förnybar el. Energimyndigheten ska för varje år fastställa den genomsnittliga andel förnybar el som ska tillämpas under året.

Energiinnehållet i förnybar el för transporter ska anses vara tre gånger så stort vid fullgörandet av distributionsskyldigheten.

5 d §

Flexibilitetsmekanism för distributionsskyldigheten och de krav som gäller mekanismen

En distributör kan fullgöra högst 5,5 procentenheter av sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. genom alternativa utsläppsminskande åtgärder som genomförs i Finland.

Energimyndigheten kan som en sådan alternativ utsläppsminskande åtgärd som avses i 1 mom. godkänna en åtgärd som hänför sig till tillämpningsområdet enligt artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

Energimyndigheten kan dessutom som en sådan alternativ utsläppsminskande åtgärd som avses i 1 mom. godkänna en åtgärd som hänför sig till markanvändningssektorn enligt 6 § 9 punkten i klimatlagen (423/2022). Genom en sådan utsläppsminskande åtgärd kan högst 1 procentenhet av den maximala andel som avses i 1 mom. uppfyllas.

Dessutom ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden vara

- 1) tillförlitligt mätt, additionell och bestående,
- 2) beräknad i förhållande till den kalkylerade uppskattningen av hur utsläppen eller upptagen skulle ha utvecklats om inte den utsläppsminskande åtgärden hade genomförts,
- 3) dubbelt så stor som växthusgasutsläppen från en megajoule diesel,
- 4) sådan att åtgärden inte leder till en ökning av växthusgasutsläppen eller en minskning av kolsänkan utanför verksamhetens gränser, och
- 5) verifierad av en oberoende kontrollör som avses i 5 h §.

Närmare bestämmelser om alternativa utsläppsminskande åtgärder och om de allmänna kraven för godkännande av sådana åtgärder får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 e §

Ansökan om godkännande av flexibilitetsmekanismen

En distributör ska ansöka om godkännande av en utsläppsminskande åtgärd hos Energimyndigheten innan åtgärden genomförs. Ansökan ska innehålla de uppgifter som behövs för att kunna bedöma om kraven i 5 d § uppfylls. Till ansökan ska också fogas den i 5 h § avsedda kontrollörens utlåtande om den utsläppsminskande åtgärdens överensstämmelse med kraven.

Närmare bestämmelser om innehållet i en ansökan som gäller flexibilitetsmekanismen och om det utlåtande av kontrollören som ska lämnas som bilaga till ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 f §

Tiden för när flexibilitetsmekanismen utnyttjas

En utsläppsminskande åtgärd godkänns för distributionsskyldigheten året efter det kalenderår under vilket det på ett tillförlitligt sätt har verifierats att minskningen av växthusgasutsläppen genom den utsläppsminskande åtgärden har uppnåtts. Distributören ska av en kontrollör som avses i 5 h § begära utlåtande om huruvida den genomförda utsläppsminskande åtgärden motsvarar den utsläppsminskande åtgärd som Energimyndigheten har godkänt. Kontrollörens utlåtande i saken ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

Energimyndigheten ska årligen på sin webbplats publicera information om projekttyperna i fråga om de godkända utsläppsminskande åtgärderna.

5 g §

Förutsättningar för att bli godkänd som kontrollör för flexibilitetsmekanismen

För att bli godkänd som kontrollör för flexibilitetsmekanismen ska sökanden

- 1) vara oberoende i de kontrollörsuppdrag som avses i denna lag,
- 2) ha tillräckligt stor, kvalificerad och oberoende personal för de uppdrag som avses i denna lag,
- 3) ha de anläggningar, den utrustning och de system som behövs för verksamheten,
- 4) ha tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang som kan anses vara tillräckligt med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för att bli godkänd som kontrollör får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 h §

Godkännande som kontrollör

Energimyndigheten godkänner på ansökan en finländsk sammanslutning eller stiftelse eller en del av en finländsk sammanslutning eller stiftelse som kontrollör för flexibilitetsmekanismen, om det har visats att de förutsättningar som anges i 5 g § är uppfyllda i enlighet med lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005).

I beslutet om godkännande ska kontrollörens kompetensområde anges och sådana bestämmelser om kontrollörens verksamhet meddelas som behövs för att trygga allmänna och enskilda intressen. Beslutet kan meddelas för viss tid.

Närmare bestämmelser om bedömningen av förutsättningarna för godkännande samt om kontrollörens kompetensområden får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 i §

Kontrollörens uppgifter

En kontrollör för flexibilitetsmekanismen har till uppgift att ge de utlåtanden som avses i 5 e och 5 f §.

Kontrollören ska bevaka hur bestämmelser och standarder inom dess ansvarsområde utvecklas och samverka med andra kontrollörer inom sitt ansvarsområde i den omfattning som behövs för att säkerställa att arbetsmetoderna är enhetliga.

Kontrollören ska underrätta Energimyndigheten om förändringar som kan påverka uppfyllandet av de förutsättningar för godkännande av kontrollören som anges i 5 g §.

Kontrollören ska årligen lämna en rapport till Energimyndigheten om sin verksamhet och resultaten av den.

Närmare bestämmelser om kontrollörens uppgifter och hur de ska utföras samt om rapporteringsskyldigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 j §

Övrig lagstiftning som ska tillämpas på kontrollörer

Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), förvaltningslagen (434/2003) och språklagen (423/2003) tillämpas på kontrollörer för flexibilitetsmekanismen när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag.

På dem som är anställda hos en kontrollör tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 1 mom.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

5 k §

Ändring och återkallelse av ett beslut om godkännande som kontrollör

Energimyndigheten kan ändra det kompetensområde som angetts i myndighetens beslut om godkännande som kontrollör för flexibilitetsmekanismen. På ändringar av kompetensområdet tillämpas vad som i 5 g § och 5 h § 1 mom. föreskrivs om godkännande som kontrollör och förutsättningarna för godkännande. Energimyndigheten kan också ändra en bestämmelse i beslutet om godkännande, om det behövs för att säkerställa att kontrollörsuppgifterna utförs på behörigt sätt. Vid ändring av en bestämmelse tillämpas 5 h § 2 mom. Ett ärende som gäller ändring av kompetensområdet eller en bestämmelse kan också inledas på ansökan av kontrollören.

Om en kontrollör inte uppfyller förutsättningarna enligt 5 g eller 5 h § eller handlar väsentligt i strid med denna lag, bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller villkoren i beslutet om godkännande, kan Energimyndigheten ge kontrollören en anmärkning eller en varning.

Energimyndigheten kan återkalla ett beslut om godkännande som kontrollör, om

1) det i ansökan eller någon bilaga till den har lämnats felaktiga eller bristfälliga uppgifter som i väsentlig grad har påverkat prövningen av beslutet,

2) kontrollören inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande eller kontrollören på ett väsentligt sätt har försummat eller överträtt en skyldighet eller en begränsning enligt denna lag eller en bestämmelse i beslutet och trots anmärkningar och varningar inte har rättat till bristerna i verksamheten.

Energimyndigheten ska återkalla ett beslut om godkännande av en kontrollör, om kontrollören ansöker om detta.

5 l §

Överskridande av distributionsskyldigheten

Om en distributör under ett kalenderår har överskridit sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret och vid beräkningen av distributionsskyldigheten enligt lagen om främjande av användningen av biobränslen (418/2019) för det kalenderår då överskridandet skedde. Den mängd som överförs får dock vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar distributionsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde, och med den mängd som överförs får högst 30 procent av distributionsskyldigheten enligt lagen om främjande av användningen av biobränslen fullgöras.

Om en distributör under ett kalenderår har överskridit sin tilläggsskyldighet enligt 5 § 3 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av tilläggsskyldigheten för det följande kalenderåret. Den mängd som överförs får dock vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar tilläggsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde.

Om en distributör under ett kalenderår har överskridit sin skyldighet att uppfylla minimiandelen enligt 5 § 4 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av skyldigheten att uppfylla minimiandelen för det följande kalenderåret.

5 m §

Överskridande av distributionsskyldigheten 2023

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 5 l § 1 mom. får en distributör beakta den överskjutande delen i sin helhet vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret, om distributören under kalenderåret 2023 har överskridit sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom.

6 §

Avtal mellan distributörer

För att fullgöra sin distributionsskyldighet, tilläggsskyldighet eller skyldighet att uppfylla minimiandelen får en distributör avtala om att helt eller delvis överföra skyldigheten till en annan distributör. Distributören får också avtala om att de råvarubegränsningsandelar som avses i 5 a § helt eller delvis ska överföras för att utnyttjas av en annan distributör. Vid avtalstvist eller om distributionsskyldigheten av någon annan orsak som anknyter till avtalet inte fullgörs, ansvarar varje distributör för fullgörandet av sin egen distributionsskyldighet och för de påföljder som föreskrivs i denna lag. En kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

6 a §

Avtal med leverantörer av el för transporter

En distributör får avtala om fullgörande av sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. under de förutsättningar som avses i 5 c § med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare. Avtalet ska gälla samma kalenderår för vilket en anmälan enligt 7 § görs, och en kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §. Vid avtalstvist beaktas den mängd förnybar el för transporter som anges i avtalet inte i distributionsskyldigheten.

6 b §

Avtal med raffinaderier som använder väte som mellanprodukt

För att en distributör ska kunna fullgöra den skyldighet att uppfylla minimiandelen som föreskrivs i 5 § 4 mom. med sådant väte som mellanprodukt som avses i 5 § 5 mom. ska distributören avtala om fullgörande av den skyldigheten med ett raffinaderi som använder väte som mellanprodukt. Avtalet ska gälla samma kalenderår för vilket en anmälan enligt 7 § görs, och en kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §. Vid avtalstvist beaktas den mängd väte som mellanprodukt som anges i avtalet inte i distributionsskyldigheten.

7 §

Anmälningsskyldighet

En distributör ska varje år genom en anmälan produktvis redovisa de mängder motorbensin, dieselolja, naturgas, el för transporter, biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och förnybar el för transporter som distributören levererat till konsumtion under det föregående kalenderåret samt de mängder väte som mellanprodukt som använts vid ett raffinaderi under det föregående kalenderåret.

En distributör som levererar biodrivmedel, biogas eller förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung till konsumtion på grundval av ett i 6 § avsett avtal ska i sin anmälan specificera deras i avtalet angivna mängder.

En distributör som ingått ett i 6 a § avsett avtal med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare ska dessutom meddela åtminstone följande uppgifter:

1) identifieringskoderna för de laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av avtalet,

2) den mängd el för transporter vilken under kalenderåret levererats via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av avtalet och vilken en revisor som avses i revisionslagen (1141/2015) har granskat och lämnat en rapport om.

Anmälan ska dessutom innehålla information om hur det har visats att biodrivmedelspartierna, biogaspartierna och partierna med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung uppfyller hållbarhetskriterierna samt om andelarna sådana biodrivmedel, sådan biogas och sådana förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i 5 § 3 och 4 mom. och 5 a §.

Anmälan ska innehålla information om de i 5 d § avsedda utsläppsminskande åtgärder som genomförts, den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärderna och den andel av distributionsskyldigheten som ska tillämpas.

Anmälan ska lämnas till Energimyndigheten senast under mars månad året efter det kalenderår som anmälan avser.

Distributören ska utan dröjsmål i kommissionens databas registrera uppgifter om transaktioner som gäller förnybara drivmedel samt om drivmedlens hållbarhetsegenskaper.

8 §

Bokföringsskyldighet

Av distributörens bokföring ska framgå de mängder motorbensin, dieselolja, naturgas, el för transporter, biodrivmedel, biogas, förnybar el för transporter och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som levererats till konsumtion liksom energiinnehållet i biodrivmedlen, biogasen, de förnybara bränslena av icke-biologiskt ursprung och den förnybara elen för transporter samt övriga uppgifter som behövs för tillsynen över efterlevnaden av denna lag.

Bestämmelser om hur länge och i vilken form bokföringsmaterialet ska bevaras finns i lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ (768/2016).

9 §

Energimyndighetens rätt att få uppgifter

Energimyndigheten har för utförandet av sina uppgifter rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter av andra myndigheter och av verksamhetsutövare som avses i denna lag.

9 a §

Energimyndighetens inspektionsrätt

Energimyndigheten har rätt att få tillträde till lokaler och utrymmen som innehas av distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det behövs för tillsynen enligt denna lag, och att utföra inspektioner och vidta andra behövliga tillsynsåtgärder där. Inspektioner får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Vid en inspektion har Energimyndigheten rätt att omhänderta handlingar och annat material som tillhör distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det är nödvändigt för att syftet med inspektionen ska nås. Materialet ska återlämnas så snart det inte längre behövs för inspektionen.

Distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter ska bistå Energimyndigheten vid inspektionen.

10 §

Force majeure

Om en distributör på grund av exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på förnybara drivmedel eller av något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigligt hinder inte kan fullgöra sin distributionsskyldighet, tilläggsskyldighet eller skyldighet att uppfylla minimiandelen kan arbets- och näringsministeriet på ansökan av distributören antingen sänka den procentuella andel som avses i 5 § 1 mom., eller den procentenhet som avses i 5 § 3 eller 4 mom. eller slopa distributionsskyldigheten, tilläggsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen för det kalenderår som ansökan avser.

En ansökan om lindring eller slopande av skyldigheten ska lämnas till arbets- och näringsministeriet inom den tid som anges i 7 § 6 mom. och en kopia av ansökan ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i den paragrafen.

11 §

Påföljdsavgifter

Om en distributör inte har fullgjort sin

1) distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra distributionsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som uppgår till 0,04 euro per megajoule,

2) tilläggsskyldighet enligt 5 § 3 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra tilläggsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som uppgår till 0,03 euro per megajoule, och

3) sin skyldighet att uppfylla minimiandelen enligt 5 § 4 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen påföra distributören en påföljdsavgift som uppgår till 0,055 euro per megajoule.

Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten beräknas på mängden enligt den skyldighet som beräknas i enlighet med 5 § 1 och 2 mom. samt 5 c och 5 d § till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin distributionsskyldighet. Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra tilläggsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen beräknas på mängden enligt den skyldighet som beräknas i enlighet med 5 § 3 och 5 mom. när det gäller tilläggsskyldigheten

och i enlighet med 5 § 4 och 5 mom. när det gäller skyldigheten att uppfylla minimiandelen till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin skyldighet.

Påföljdsavgifterna ska påföras under det kalenderår då den anmälan som avses i 7 § 1 mom. har lämnats eller borde ha lämnats. Om påföljdsavgifterna, på grund av att en distributör helt eller delvis försummat sin redovisningsskyldighet eller lämnat en bristfällig, vilseledande eller felaktig anmälan, inte alls blivit påförda eller påförts till ett för lågt belopp, ska Energimyndigheten påföra distributören de påföljdsavgifter som tidigare inte påförts distributören. Påföljdsavgifterna ska påföras inom de tre år som följer på det kalenderår som avses ovan.

Påföljdsavgifterna påförs även när en i 10 § avsedd ansökan om lindring eller slopande av distributionsskyldigheten, tilläggsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen har lämnats. Påföljdsavgifterna ska återbetalas till den del distributionsskyldigheten, tilläggsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen lindras.

Om påföljdsavgiften uppgår till högst 1 000 euro, behöver Energimyndigheten inte påföra avgiften.

11 a §

Påföljdsavgifterna för 2024–2027

Om en distributör under 2024–2027 inte har fullgjort sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom., ska Energimyndigheten med avvikelse från 11 § 1 mom. för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som är

- 1) 0,04 euro per megajoule för den del som understiger 13,5 procentenheter,
- 2) 0,025 euro per megajoule mellan 13,5 och 18 procentenheter,
- 3) 0,0175 euro per megajoule för den del som överstiger 18 procentenheter.

Om en distributör under 2024–2027 inte har fullgjort sin tilläggsskyldighet enligt 5 § 3 mom., ska Energimyndigheten med avvikelse från 11 § 1 mom. för underlåtenhet att fullgöra tilläggsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som är

- 1) 0,03 euro per megajoule upp till 2 procentenheter,
- 2) 0,024 euro per megajoule för den del som överstiger 2 procentenheter.

13 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som arbets- och näringsministeriet har fattat med stöd av denna lag och av Energimyndighetens beslut som avses i 3 a, 5 b, 5 d och 5 h § samt 5 k § 1 mom. och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 5 m § gäller dock till och med den 31 december 2025. Bestämmelser om ikraftträdandet av 5 d § 3 mom. i denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om upphävande av 5 b § 4 mom. i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 5 b § 4 mom. i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (1134/2022).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av 4 och 6 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013) 4 § 16 punkten och 6 § 4 mom., sådana de lyder i lag 604/2021, som följer:

4 §

Definitioner

I denna lag avses med _____

16) *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung* flytande och gasformiga bränslen vilkas energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa.

6 §

Minskning av växthusgasutsläpp

Växthusgasutsläppen under hela livscykeln från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska vara minst 70 procent mindre i förhållande till växthusgasutsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om upphävande av lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel (170/2018).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 23 september 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Miljö- och klimatminister Kai Mykkänen

1.

Lag

om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) 1 §, 2 § 1 mom. 3, 4, 11 och 15 punkten, 5, 5 a, 5 b och 6–11 § samt 13 § 1 mom., sådana de lyder, 1 §, 2 § 1 mom. 3, 4, 11 och 15 punkten, 6, 7, 10 och 11 § samt 13 § 1 mom. i lag 603/2021, 5 § i lagarna 603/2021, 1134/2022 och 1279/2023, 5 a § i lagarna 387/2017 och 603/2021, 5 b § i lagarna 603/2021 och 1134/2022, 8 § delvis ändrad i lag 603/2021 samt 9 § i lag 1420/2010, och
fogas till 2 § 1 mom., sådant det lyder i lag 603/2021, nya 16 och 17 punkter samt till lagen nya 5 c–5 l §, temporärt en ny 5 m § samt nya 6 a, 6 b, 9 a och 11 a § som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja användningen av förnybara drivmedel för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung* enligt 4 § 16 punkten i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen,

4) *förnybara drivmedel* biodrivmedel, biogas och förnybara *flytande och gasformiga drivmedel* av icke-biologiskt ursprung,

11) *leverans till konsumtion* sådant frisläppande av flytande drivmedel för konsumtion som avses i 8 § 1 punkten i punktskattelagen *och* leverans av gasformiga

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja användningen av förnybara drivmedel *och av el som används för transporter (el för transporter)* för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *förnybara bränslen* av icke-biologiskt ursprung bränslen enligt 4 § 16 punkten i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen,

4) *förnybara drivmedel* biodrivmedel, biogas och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung,

11) *leverans till konsumtion* sådant frisläppande av flytande drivmedel för konsumtion som avses i 8 § 1 punkten i punktskattelagen, leverans av gasformiga drivmedel till konsumtion via en eller flera

Gällande lydelse

drivmedel till konsumtion via en eller flera tankningspunkter,

15) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde; när energiinnehållet bestäms anses drivmedlet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius.

(en ny punkt)

(en ny punkt)

Föreslagen lydelse

tankningspunkter och leverans av el för transporter till konsumtion via en eller flera laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten,

15) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde; när energiinnehållet bestäms anses drivmedlet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius,

16) *leverantör av el för transporter* en sådan ansvarig för laddningspunkt som avses i artikel 2.39 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU,

17) *laddningspunkt* som är tillgänglig för allmänheten en sådan laddningspunkt enligt artikel 2.48 i den i 16 punkten nämnda förordningen som är tillgänglig för allmänheten på det sätt som avses i artikel 2.45 i den förordningen och vars mätinstrument uppfyller de krav som anges i lagen om mätinstrument (707/2011).

5 §

Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera förnybara drivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den mängd motorbensin, dieselolja, naturgas, biodrivmedel, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung som distributören levererat till konsumtion (*distributionsskyldighet*) ska de förnybara drivmedlens andel vara minst

- 1) 20,0 procent år 2020,
- 2) 18,0 procent år 2021,
- 3) 12,0 procent år 2022,
- 4) 13,5 procent år 2023,
- 5) 13,5 procent år 2024,
- 6) 29,0 procent år 2025,
- 7) 29,0 procent år 2026,
- 8) 30,0 procent år 2027,

5 §

Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera förnybara drivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den mängd motorbensin, dieselolja, naturgas, *el för transporter*, biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och *förnybar el för transporter* som distributören levererat till konsumtion (*distributionsskyldighet*) ska andelen förnybara drivmedel och förnybar el för transporter vara minst

- 1) 20,0 procent år 2020,
- 2) 18,0 procent år 2021,
- 3) 12,0 procent år 2022,
- 4) 13,5 procent år 2023,
- 5) 13,5 procent år 2024,
- 6) 16,5 procent år 2025,
- 7) 19,5 procent år 2026,
- 8) 22,5 procent år 2027,

Gällande lydelse

- 9) 31,0 procent år 2028,
- 10) 32,0 procent år 2029,
- 11) 34,0 procent år 2030 och därefter.

Energiinnehållet i ett biodrivmedel ska räknas dubbelt vid uppfyllandet av distributionsskyldigheten år 2020, om drivmedlet har framställts av råvaror som avses i bilagan.

Distributören ska i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen visa att de *biodrivmedel, den biogas och de förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung* som avses i 1 mom. uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i den lagen. *Även råvaror som avses i 2 mom. ska uppfylla i den lagen föreskrivna krav.*

Av distributionsskyldigheten ska följande andelar uppfyllas med biodrivmedel eller biogas som producerats eller framställts av råvaror som avses i del A i bilagan eller med förnybara *flytande och gasformiga drivmedel* av icke-biologiskt ursprung (tilläggskyldighet):

- 1) 2,0 procentenheter åren 2021–2023,
- 2) 2,0 procentenheter år 2024 och 3,0 procentenheter år 2025,
- 3) 6,0 procentenheter åren 2026 och 2027,
- 4) 8,0 procentenheter år 2028,
- 5) 9,0 procentenheter år 2029,
- 6) 10,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Andelen biodrivmedel och biogas som producerats eller framställts av råvaror som avses i del A i bilagan ska dock vara minst (skyldighet att uppfylla minimiandelen)

- 1) 0,2 procentenheter åren 2022–2024,
- 2) 1,0 procentenheter åren 2025–2029,
- 3) 3,5 procentenheter år 2030 och därefter.

Föreslagen lydelse

- 9) 31,0 procent år 2028,
- 10) 32,0 procent år 2029,
- 11) 34,0 procent år 2030 och därefter.

Distributören ska i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen visa att de *förnybara drivmedel* som avses i 1 mom. uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i den lagen.

Av distributionsskyldigheten ska följande andelar uppfyllas med biodrivmedel eller biogas som producerats eller framställts av råvaror som avses i del A i bilagan eller med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (tilläggskyldighet):

- 1) 2,0 procentenheter åren 2021–2024,
- 2) 3,0 procentenheter år 2025,

- 3) 4,0 procentenheter åren 2026 och 2027,
- 4) 8,0 procentenheter år 2028,
- 5) 9,0 procentenheter år 2029,
- 6) 10,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Av *tilläggskyldigheten* ska andelen *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung* dock vara minst (skyldighet att uppfylla minimiandelen)

- 1) 1,5 procentenheter åren 2028 och 2029,
- 2) 4,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Tilläggskyldigheten enligt 3 mom. och den skyldighet att uppfylla minimiandelen som föreskrivs i 4 mom. får fullgöras också med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som vid ett raffinaderi i Finland används som mellanprodukt (väte som mellanprodukt) för produktion av konventionella drivmedel eller biodrivmedel, dock till en andel som är högst

- 1) 0,5 procentenheter före år 2030,
- 2) 1,0 procentenheter år 2030 och därefter.

Gällande lydelse

Fullgörande av skyldigheten enligt 5 mom. att uppfylla minimiandelen krävs dock inte av en distributör som levererar endast förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung till konsumtion.

Andelen biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor får vara högst en procentenhet högre än deras andel av drivmedel som levererades till konsumtion år 2020, dock högst 7 procentenheter av distributionsskyldigheten. Energimyndigheten fastställer den maximala andelen biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor den 30 juni 2021.

Den andel som biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning utgör av distributionsskyldigheten sänks enligt följande:

1) andelen får inte överskrida

a) dessa drivmedels andel av det totala energiinnehållet i biodrivmedel och biogas som levererats till konsumtion 2019 från och med den 30 juni 2021 till och med den 31 december 2023,

b) 50 procent av andelen av sådana bränslen 2019 från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2029,

2) från och med den 1 januari 2030 får distributionsskyldigheten inte omfatta sådana biodrivmedel eller sådan biogas som avses ovan.

Energimyndigheten fastställer genom en föreskrift de maximala andelarna för sådana i 8 mom. avsedda biodrivmedel och biogas som framställs av livsmedels- och fodergrödor.

Föreslagen lydelse

Om tillägsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen fullgörs med sådant väte som mellanprodukt som används för produktion av biodrivmedel, får den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom användning av väte som mellanprodukt inte beaktas vid beräkningen av minskningen av växthusgasutsläppen för biodrivmedel.

Fullgörande av den skyldighet att uppfylla minimiandelen som föreskrivs i 4 mom. krävs dock inte av en distributör som avses i 3 § 3 mom.

5 a §

Råvarubegränsningar i fråga om distributionsskyldigheten

Andelen biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor får vara högst 2,6 procentenheter av distributionsskyldigheten.

Den andel som biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning utgör av distributionsskyldigheten får inte överskrida 50 procent av dessa drivmedels andel av det totala energiinnehållet i biodrivmedel och biogas som levererats till konsumtion 2019 från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2029.

Distributionsskyldigheten får inte fullgöras med sådana biodrivmedel och sådan biogas som avses i 2 mom. från och med den 1 januari 2030.

Energimyndigheten fastställer genom en föreskrift den maximala andelen för sådana biodrivmedel och sådan biogas som framställs

Gällande lydelse

Den begränsning som avses i 8 mom. tillämpas dock inte om det aktuella partiet biodrivmedel eller biogas är certifierat som biodrivmedel eller biogas med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

5 a §

Förhandsbesked

Energimyndigheten kan på ansökan besluta ge ett förhandsbesked om huruvida det är fråga om en råvara som avses i 5 §. Ansökan kan göras av en distributör som fullgör eller ämnar fullgöra sin distributionsskyldighet med sådana biodrivmedel eller sådan biogas som producerats eller framställts av råvarorna i fråga, eller av en i 4 § 13 punkten i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen avsedd verksamhetsutövare som använder eller ämnar använda råvarorna i fråga vid produktionen eller framställningen av biodrivmedel eller biogas.

Ansökan ska innehålla uppgifter om råvaran och de detaljerade planerna för användning av den samt den utredning som behövs för att ärendet ska kunna bedömas och avgöras.

Ett lagakraftvunnet beslut om förhandsbesked gäller tills vidare. Energimyndigheten kan återkalla beslutet på grund av att tolkningspraxis ändrats eller av något annat särskilt skäl.

På yrkande av sökanden ska beslutet iakttas vid tillämpningen av denna lag, om inte den bestämmelse som tillämpats när beslutet meddelades har ändrats eller beslutet har återkallats. Ett beslut som har återkallats ska dock på sökandens begäran iakttas under två kalendermånader från ingången av kalendermånaden efter den då återkallandet delgavs sökanden. Energimyndigheten får dessutom besluta att beslutet ska iakttas trots ändringssökande, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat.

Föreslagen lydelse

av livsmedels- och fodergrödor och som avses i 2 mom.

Den begränsning som avses i 2 och 3 mom. tillämpas dock inte om det aktuella partiet biodrivmedel eller biogas är certifierat som biodrivmedel eller biogas med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

5 b §

Förhandsbesked

Energimyndigheten kan på ansökan besluta ge ett förhandsbesked om huruvida det är fråga om en råvara som avses i 5 eller 5 a §. Ansökan kan göras av

1) en distributör som fullgör eller ämnar fullgöra sin distributionsskyldighet med sådana biodrivmedel eller sådan biogas som producerats eller framställts av råvarorna i fråga,

2) en i 4 § 13 punkten i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen avsedd verksamhetsutövare som använder eller ämnar använda råvarorna i fråga vid produktionen eller framställningen av biodrivmedel eller biogas.

Ansökan ska innehålla uppgifter om råvaran och de detaljerade planerna för användning av den samt den utredning som behövs för att ärendet ska kunna bedömas och avgöras.

Ett lagakraftvunnet beslut om förhandsbesked gäller tills vidare. Energimyndigheten kan återkalla beslutet på grund av att tolkningspraxis ändrats eller av något annat särskilt skäl.

På yrkande av sökanden ska beslutet iakttas vid tillämpningen av denna lag, om inte den bestämmelse som tillämpats när beslutet meddelades har ändrats eller beslutet har återkallats. Ett beslut som har återkallats ska dock på sökandens begäran iakttas under två kalendermånader från ingången av kalendermånaden efter den då återkallandet delgavs sökanden. Energimyndigheten får dessutom besluta att beslutet ska iakttas trots ändringssökande, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat.

Gällande lydelse

Närmare bestämmelser om ansökan om förhandsbesked får utfärdas genom förordning av statsrådet

(en ny paragraf)

Föreslagen lydelse

Närmare bestämmelser om ansökan om förhandsbesked får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 c §

Förnybar el för transporter

En distributör kan fullgöra sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. med förnybar el som levereras för transporter via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten i Finland.

Mängden förnybar el för transporter fås genom att den mängd el som levereras för transporter via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten multipliceras med den genomsnittliga andelen förnybar el som levererats i Finland under de två föregående åren. El för transporter ska fullt ut räknas som förnybar, om elen erhålls från en direkt anslutning till en anläggning som producerar förnybar el. Energimyndigheten ska för varje år fastställa den genomsnittliga andel förnybar el som ska tillämpas under året.

Energiinnehållet i förnybar el för transporter ska anses vara tre gånger så stort vid fullgörandet av distributionsskyldigheten.

(en ny paragraf)

5 d §

Flexibilitetsmekanism för distributionsskyldigheten och de krav som gäller mekanismen

En distributör kan fullgöra högst 5,5 procentenheter av sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. genom alternativa utsläppsminskande åtgärder som genomförs i Finland.

Energimyndigheten kan som en sådan alternativ utsläppsminskande åtgärd som avses i 1 mom. godkänna en åtgärd som hänför sig till tillämpningsområdet enligt artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

Energimyndigheten kan dessutom som en sådan alternativ utsläppsminskande åtgärd som avses i 1 mom. godkänna en åtgärd som hänför sig till markanvändningssektorn enligt 6 § 9 punkten i klimatlagen (423/2022). Genom en sådan utsläppsminskande åtgärd kan högst 1 procentenhet av den maximala andel som avses i 1 mom. uppfyllas.

Dessutom ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom den utsläppsminskande åtgärden vara

1) tillförlitligt mätt, additionell och bestående,

2) beräknad i förhållande till den kalkylerade uppskattningen av hur utsläppen eller upptagen skulle ha utvecklats om inte den utsläppsminskande åtgärden hade genomförts,

3) dubbelt så stor som växthusgasutsläppen från en megajoule diesel,

4) sådan att åtgärden inte leder till en ökning av växthusgasutsläppen eller en minskning av kolsänkan utanför verksamhetens gränser, och

5) verifierad av en oberoende kontrollör som avses i 5 h §.

Närmare bestämmelser om alternativa utsläppsminskande åtgärder och om de allmänna kraven för godkännande av sådana åtgärder får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(en ny paragraf)

5 e §

Ansökan om godkännande av flexibilitetsmekanismen

En distributör ska ansöka om godkännande av en utsläppsminskande åtgärd hos Energimyndigheten innan åtgärden genomförs. Ansökan ska innehålla de uppgifter som behövs för att kunna bedöma om kraven i 5 d § uppfylls. Till ansökan ska också fogas den i 5 h § avsedda kontrollörens utlåtande om den utsläppsminskande åtgärdens överensstämmelse med kraven.

Närmare bestämmelser om innehållet i en ansökan som gäller flexibilitetsmekanismen och om det utlåtande av kontrollören som ska

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

lämnas som bilaga till ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 f §

Tiden för när flexibilitetsmekanismen utnyttjas

En utsläppsminskande åtgärd godkänns för distributionsskyldigheten året efter det kalenderår under vilket det på ett tillförlitligt sätt har verifierats att minskningen av växthusgasutsläppen genom den utsläppsminskande åtgärden har uppnåtts. Distributören ska av en kontrollör som avses i 5 h § begära utlåtande om huruvida den genomförda utsläppsminskande åtgärden motsvarar den utsläppsminskande åtgärd som Energimyndigheten har godkänt. Kontrollörens utlåtande i saken ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

Energimyndigheten ska årligen på sin webbplats publicera information om projektyperna i fråga om de godkända utsläppsminskande åtgärderna.

(en ny paragraf)

5 g §

Förutsättningar för att bli godkänd som kontrollör för flexibilitetsmekanismen

För att bli godkänd som kontrollör för flexibilitetsmekanismen ska sökanden

1) vara oberoende i de kontrollörsuppdrag som avses i denna lag,

2) ha tillräckligt stor, kvalificerad och oberoende personal för de uppdrag som avses i denna lag,

3) ha de anläggningar, den utrustning och de system som behövs för verksamheten,

4) ha tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang som kan anses vara tillräckligt med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för att bli godkänd som kontrollör får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

5 h §

Godkännande som kontrollör

Energimyndigheten godkänner på ansökan en finländsk sammanslutning eller stiftelse eller en del av en finländsk sammanslutning eller stiftelse som kontrollör för flexibilitetsmekanismen, om det har visats att de förutsättningar som anges i 5 g § är uppfyllda i enlighet med lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005).

I beslutet om godkännande ska kontrollörens kompetensområde anges och sådana bestämmelser om kontrollörens verksamhet meddelas som behövs för att trygga allmänna och enskilda intressen. Beslutet kan meddelas för viss tid.

Närmare bestämmelser om bedömningen av förutsättningarna för godkännande samt om kontrollörens kompetensområden får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(en ny paragraf)

5 i §

Kontrollörens uppgifter

En kontrollör för flexibilitetsmekanismen har till uppgift att ge de utlåtanden som avses i 5 e och 5 f §.

Kontrollören ska bevaka hur bestämmelser och standarder inom dess ansvarsområde utvecklas och samverka med andra kontrollörer inom sitt ansvarsområde i den omfattning som behövs för att säkerställa att arbetsmetoderna är enhetliga.

Kontrollören ska underrätta Energimyndigheten om förändringar som kan påverka uppfyllandet av de förutsättningar för godkännande av kontrollören som anges i 5 g §.

Kontrollören ska årligen lämna en rapport till Energimyndigheten om sin verksamhet och resultaten av den.

Närmare bestämmelser om kontrollörens uppgifter och hur de ska utföras samt om rapporteringsskyldigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

(en ny paragraf)

Föreslagen lydelse

5 j §

*Övrig lagstiftning som ska tillämpas på
kontrollörer*

Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), förvaltningslagen (434/2003) och språklagen (423/2003) tillämpas på kontrollörer för flexibilitetsmekanismen när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag.

På dem som är anställda hos en kontrollör tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 1 mom.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

(en ny paragraf)

5 k §

*Ändring och återkallelse av ett beslut om
godkännande som kontrollör*

Energimyndigheten kan ändra det kompetensområde som angetts i myndighetens beslut om godkännande som kontrollör för flexibilitetsmekanismen. På ändringar av kompetensområdet tillämpas vad som i 5 g § och 5 h § 1 mom. föreskrivs om godkännande som kontrollör och förutsättningarna för godkännande. Energimyndigheten kan också ändra en bestämmelse i beslutet om godkännande, om det behövs för att säkerställa att kontrollörsuppgifterna utförs på behörigt sätt. Vid ändring av en bestämmelse tillämpas 5 h § 2 mom. Ett ärende som gäller ändring av kompetensområdet eller en bestämmelse kan också inledas på ansökan av kontrollören.

Om en kontrollör inte uppfyller förutsättningarna enligt 5 g eller 5 h § eller handlar väsentligt i strid med denna lag, bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller villkoren i beslutet om godkännande, kan Energimyndigheten ge kontrollören en anmärkning eller en varning.

Energimyndigheten kan återkalla ett beslut om godkännande som kontrollör, om

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1) det i ansökan eller någon bilaga till den har lämnats felaktiga eller bristfälliga uppgifter som i väsentlig grad har påverkat prövningen av beslutet,

2) kontrollören inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande eller kontrollören på ett väsentligt sätt har försummat eller överträtt en skyldighet eller en begränsning enligt denna lag eller en bestämmelse i beslutet och trots anmärkningar och varningar inte har rättat till bristerna i verksamheten.

Energimyndigheten ska återkalla ett beslut om godkännande av en kontrollör, om kontrollören ansöker om detta.

5 b §

5 1 §

Överskridande av distributionsskyldigheten

Överskridande av distributionsskyldigheten

Om en distributör under ett kalenderår har levererat mer förnybara drivmedel till konsumtion än vad som föreskrivs i 5 § 1 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret och vid beräkningen av distributionsskyldigheten enligt lagen om främjande av användningen av biobrännolja (418/2019) för det kalenderår då överskridandet skedde. Den mängd som överförs får dock vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar distributionsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde och med den mängd som överförs får högst 30 procent av distributionsskyldigheten enligt lagen om främjande av användningen av biobrännolja fullgöras.

Om en distributör under ett kalenderår har levererat mer biodrivmedel, biogas eller förnybara flytande eller gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung till konsumtion än vad som föreskrivs i 5 § 4 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av tilläggsskyldigheten för det följande kalenderåret. Den mängd som överförs får dock vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar

Om en distributör under ett kalenderår har överskridit sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret och vid beräkningen av distributionsskyldigheten enligt lagen om främjande av användningen av biobrännolja (418/2019) för det kalenderår då överskridandet skedde. Den mängd som överförs får dock vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar distributionsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde, och med den mängd som överförs får högst 30 procent av distributionsskyldigheten enligt lagen om främjande av användningen av biobrännolja fullgöras.

Om en distributör under ett kalenderår har överskridit sin tilläggsskyldighet enligt 5 § 3 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av tilläggsskyldigheten för det följande kalenderåret. Den mängd som överförs får dock vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar tilläggsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde.

Om en distributör under ett kalenderår har överskridit sin skyldighet att uppfylla

Gällande lydelse

tillägsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. får en distributör som under kalenderåret 2022 har levererat mer förnybara drivmedel till konsumtion än vad som föreskrivs i 5 § 1 mom. beakta den överskjutande delen i sin helhet vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. får en distributör som under kalenderåret 2023 har levererat mer förnybara drivmedel till konsumtion än vad som föreskrivs i 5 § 1 mom. beakta den överskjutande delen i sin helhet vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret.

(en ny paragraf)

Föreslagen lydelse

minimiandelen enligt 5 § 4 mom., får distributören beakta den överskjutande delen vid beräkningen av skyldigheten att uppfylla minimiandelen för det följande kalenderåret.

5 m §

Överskridande av distributionsskyldigheten 2023

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 5 l § 1 mom. får en distributör beakta den överskjutande delen i sin helhet vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret, om distributören under kalenderåret 2023 har överskridit sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom.

6 §

Avtal mellan distributörer

För att fullgöra sin distributionsskyldighet, tillägsskyldighet eller skyldighet att uppfylla minimiandelen kan en distributör avtala om att helt eller delvis överföra skyldigheten till en annan distributör. Distributören kan också avtala om att de råvarubegränsningsandelar som avses i 5 § 7 och 8 mom. helt eller delvis ska överföras för att utnyttjas av en annan distributör. Vid avtalstvist eller om distributionsskyldigheten av någon annan orsak som anknyter till avtalet inte fullgörs, ansvarar varje distributör för fullgörandet av sin egen distributionsskyldighet och för de påföljder som denna lag föreskriver. En kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

6 §

Avtal mellan distributörer

För att fullgöra sin distributionsskyldighet, tillägsskyldighet eller skyldighet att uppfylla minimiandelen får en distributör avtala om att helt eller delvis överföra skyldigheten till en annan distributör. Distributören får också avtala om att de råvarubegränsningsandelar som avses i 5 a § helt eller delvis ska överföras för att utnyttjas av en annan distributör. Vid avtalstvist eller om distributionsskyldigheten av någon annan orsak som anknyter till avtalet inte fullgörs, ansvarar varje distributör för fullgörandet av sin egen distributionsskyldighet och för de påföljder som föreskrivs i denna lag. En kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

Gällande lydelse

(en ny paragraf)

Föreslagen lydelse

6 a §

Avtal med leverantörer av el för transporter

En distributör får avtala om fullgörande av sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom. under de förutsättningar som avses i 5 c § med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare. Avtalet ska gälla samma kalenderår för vilket en anmälan enligt 7 § görs, och en kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §. Vid avtalstvist beaktas den mängd förnybar el för transporter som anges i avtalet inte i distributionsskyldigheten.

(en ny paragraf)

6 b §

Avtal med raffinaderier som använder väte som mellanprodukt

För att en distributör ska kunna fullgöra den skyldighet att uppfylla minimiandelen som föreskrivs i 5 § 4 mom. med sådant väte som mellanprodukt som avses i 5 § 5 mom. ska distributören avtala om fullgörande av den skyldigheten med ett raffinaderi som använder väte som mellanprodukt. Avtalet ska gälla samma kalenderår för vilket en anmälan enligt 7 § görs, och en kopia av avtalet ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §. Vid avtalstvist beaktas den mängd väte som mellanprodukt som anges i avtalet inte i distributionsskyldigheten.

7 §

Anmälningsskyldighet

En distributör ska varje år genom en anmälan produktvis redovisa de mängder motorbensin, dieselolja, naturgas, biodrivmedel, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung som distributören levererat till konsumtion under det föregående kalenderåret.

7 §

Anmälningsskyldighet

En distributör ska varje år genom en anmälan produktvis redovisa de mängder motorbensin, dieselolja, naturgas, el för transporter, biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och förnybar el för transporter som distributören levererat till konsumtion under det föregående kalenderåret samt de mängder väte som mellanprodukt som

Gällande lydelse

En distributör som levererar biodrivmedel, biogas eller förnybara *flytande eller gasformiga drivmedel* av icke-biologiskt ursprung till konsumtion på grundval av ett i 6 § avsett avtal ska i sin anmälan specificera deras i avtalet angivna mängder.

Anmälan ska dessutom innehålla information om hur det har visats att biodrivmedelspartierna, biogaspartierna och partierna med förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung uppfyller hållbarhetskriterierna samt om andelarna sådana biodrivmedel, sådan biogas och sådana förnybara *flytande och gasformiga drivmedel* av icke-biologiskt ursprung som avses i 5 § 2, 4, 5, 7 och 8 mom.

Anmälan ska lämnas till Energimyndigheten senast under mars månad året efter det år som anmälan avser.

Distributören ska utan dröjsmål registrera följande uppgifter i kommissionens databas:

- 1) transaktioner med förnybara drivmedel,
- 2) drivmedlens hållbarhetsegenskaper.

Föreslagen lydelse

använts vid ett raffinaderi under det föregående kalenderåret.

En distributör som levererar biodrivmedel, biogas eller förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung till konsumtion på grundval av ett i 6 § avsett avtal ska i sin anmälan specificera deras i avtalet angivna mängder.

En distributör som ingått ett i 6 a § avsett avtal med en leverantör av el för transporter eller med en av leverantören befullmäktigad förmedlare ska dessutom meddela åtminstone följande uppgifter:

1) identifieringskoderna för de laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av avtalet,

2) den mängd el för transporter vilken under kalenderåret levererats via laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som omfattas av avtalet och vilken en revisor som avses i revisionslagen (1141/2015) har granskat och lämnat en rapport om.

Anmälan ska dessutom innehålla information om hur det har visats att biodrivmedelspartierna, biogaspartierna och partierna med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung uppfyller hållbarhetskriterierna samt om andelarna sådana biodrivmedel, sådan biogas och sådana förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i 5 § 3 och 4 mom. och 5 a §.

Anmälan ska innehålla information om de i 5 d § avsedda utsläppsminskande åtgärder som genomförts, den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärderna och den andel av distributionsskyldigheten som ska tillämpas.

Anmälan ska lämnas till Energimyndigheten senast under mars månad året efter det kalenderår som anmälan avser.

Distributören ska utan dröjsmål i kommissionens databas registrera uppgifter om transaktioner *som gäller förnybara drivmedel* samt om drivmedlens hållbarhetsegenskaper.

Bokföringsskyldighet

Av distributörens bokföring ska framgå de mängder motorbensin, dieselolja, naturgas, biodrivmedel, biogas och förnybara *flytande och gasformiga drivmedel* av icke-biologiskt ursprung som levererats till konsumtion liksom energiinnehållet i biodrivmedlen, biogasen och de förnybara *flytande och gasformiga drivmedlen* av icke-biologiskt ursprung och övriga uppgifter som behövs för tillsynen över efterlevnaden av denna lag.

Hur länge och i vilken form bokföringsmaterialet ska bevaras fastställs i punktskattelagen.

9 §

Distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter

På distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter för tillsynen över efterlevnaden och uppföljning av verkställigheten av denna lag och de bestämmelser som meddelats med stöd av den tillämpas bestämmelserna i 12 kap. i punktskattelagen.

(en ny paragraf)

Bokföringsskyldighet

Av distributörens bokföring ska framgå de mängder motorbensin, dieselolja, naturgas, *el för transporter*, biodrivmedel, biogas, *förnybar el för transporter* och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som levererats till konsumtion liksom energiinnehållet i biodrivmedlen, biogasen, de förnybara bränslena av icke-biologiskt ursprung och den förnybara elen för transporter samt övriga uppgifter som behövs för tillsynen över efterlevnaden av denna lag.

Bestämmelser om hur länge och i vilken form bokföringsmaterialet ska bevaras finns i *lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ (768/2016)*.

9 §

Energimyndighetens rätt att få uppgifter

Energimyndigheten har för utförandet av sina uppgifter rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter av andra myndigheter och av verksamhetsutövare som avses i denna lag.

9 a §

Energimyndighetens inspektionsrätt

Energimyndigheten har rätt att få tillträde till lokaler och utrymmen som innehas av distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det behövs för tillsynen enligt denna lag, och att utföra inspektioner och vidta andra behövliga tillsynsåtgärder där. Inspektioner får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Vid en inspektion har Energimyndigheten rätt att omhänderta handlingar och annat

Gällande lydelse

10 §

Force majeure

Om en distributör på grund av exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på förnybara drivmedel eller av något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigitligt hinder inte kan fullgöra sin distributionsskyldighet, kan arbets- och näringsministeriet på ansökan av distributören antingen sänka den procentuella andel som avses i 5 § 1 mom. eller slopa distributionsskyldigheten för det kalenderår som ansökan avser.

En ansökan om lindring eller slopande av distributionsskyldigheten ska lämnas till arbets- och näringsministeriet inom den tid som anges i 7 § 4 mom. och en kopia av ansökan ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i den paragrafen.

Om en distributör på grund av exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på sådana biodrivmedel, sådan biogas och sådana förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung som avses i 5 § 4 mom. eller av något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigitligt hinder inte kan fullgöra sin tilläggsskyldighet, kan arbets- och näringsministeriet på ansökan av distributören antingen sänka den procentenhet som avses i 5 § 4 mom. eller slopa tilläggsskyldigheten för det kalenderår som ansökan avser. På ansökan

Föreslagen lydelse

material som tillhör distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter, om det är nödvändigt för att syftet med inspektionen ska nås. Materialet ska återlämnas så snart det inte längre behövs för inspektionen.

Distributören, den som genomför den utsläppsminskande åtgärden eller leverantören av el för transporter ska bistå Energimyndigheten vid inspektionen.

10 §

Force majeure

Om en distributör på grund av exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på förnybara drivmedel eller av något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigitligt hinder inte kan fullgöra sin distributionsskyldighet, *tilläggsskyldighet eller skyldighet att uppfylla minimiandelen* kan arbets- och näringsministeriet på ansökan av distributören antingen sänka den procentuella andel som avses i 5 § 1 mom., *eller den procentenhet som avses i 5 § 3 eller 4 mom.* eller slopa distributionsskyldigheten, *tilläggsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen* för det kalenderår som ansökan avser.

En ansökan om lindring eller slopande av skyldigheten ska lämnas till arbets- och näringsministeriet inom den tid som anges i 7 § 6 mom. och en kopia av ansökan ska lämnas till Energimyndigheten i samband med den anmälan som avses i den paragrafen.

Gällande lydelse

tillämpas vad som i 2 mom. föreskrivs om en ansökan om lindring eller slopande av distributionsskyldigheten.

11 §

Påföljdsavgifter

Om en distributör inte har levererat förnybara drivmedel till konsumtion i enlighet med vad som föreskrivs i 5 § 1–3 mom., ska Energimyndigheten påföra distributören en påföljdsavgift för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten. Avgiften är 0,04 euro per megajoule. Om en distributör inte har levererat biodrivmedel, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung till konsumtion i enlighet med vad som föreskrivs i 5 § 4 mom., ska Energimyndigheten påföra distributören en påföljdsavgift för underlåtenhet att fullgöra tilläggsskyldigheten. Avgiften är 0,03 euro per megajoule.

Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten beräknas på den mängd förnybara drivmedel som distributören enligt 5 § 1–3 mom. är skyldig att leverera till konsumtion till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin distributionsskyldighet. Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra tilläggsskyldigheten beräknas på den mängd biodrivmedel, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung som distributören enligt 5 § 4 mom. är skyldig att leverera till konsumtion till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin tilläggsskyldighet.

Påföljdsavgifterna ska påföras under det kalenderår då den anmälan som avses i 7 § 1 mom. har lämnats eller borde ha lämnats. Om påföljdsavgifterna, på grund av att en distributör helt eller delvis försummat sin redovisningsskyldighet eller lämnat en bristfällig, vilseledande eller felaktig anmälan,

Föreslagen lydelse

11 §

Påföljdsavgifter

Om en distributör inte har fullgjort sin

1) *distributionsskyldighet* enligt 5 § 1 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra distributionsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som uppgår till 0,04 euro per megajoule,

2) *tilläggsskyldighet* enligt 5 § 3 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra tilläggsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som uppgår till 0,03 euro per megajoule, och

3) *sin skyldighet att uppfylla minimiandelen enligt 5 § 4 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen påföra distributören en påföljdsavgift som uppgår till 0,055 euro per megajoule.*

Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten beräknas på mängden enligt den skyldighet som beräknas i enlighet med 5 § 1 och 2 mom. samt 5 c och 5 d § till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin distributionsskyldighet. Påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra tilläggsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen beräknas på mängden enligt den skyldighet som beräknas i enlighet med 5 § 3 och 5 mom. när det gäller tilläggsskyldigheten och i enlighet med 5 § 4 och 5 mom. när det gäller skyldigheten att uppfylla minimiandelen till den del distributören enligt den anmälan som denna lämnat i enlighet med 7 § 1 mom. inte har fullgjort sin skyldighet.

Påföljdsavgifterna ska påföras under det kalenderår då den anmälan som avses i 7 § 1 mom. har lämnats eller borde ha lämnats. Om påföljdsavgifterna, på grund av att en distributör helt eller delvis försummat sin redovisningsskyldighet eller lämnat en bristfällig, vilseledande eller felaktig anmälan,

Gällande lydelse

inte alls blivit påförda eller påförts till ett för lågt belopp, ska Energimyndigheten påföra distributören de påföljdsavgifter som tidigare inte påförts distributören. Påföljdsavgifterna ska påföras inom de tre år som följer på det kalenderår som avses ovan.

Påföljdsavgifterna påförs även när en i 10 § avsedd ansökan om lindring eller slopande av distributionsskyldigheten *eller* tilläggsskyldigheten har lämnats. Påföljdsavgifterna ska återbetalas till den del distributionsskyldigheten *eller* tilläggsskyldigheten lindras.

Föreslagen lydelse

inte alls blivit påförda eller påförts till ett för lågt belopp, ska Energimyndigheten påföra distributören de påföljdsavgifter som tidigare inte påförts distributören. Påföljdsavgifterna ska påföras inom de tre år som följer på det kalenderår som avses ovan.

Påföljdsavgifterna påförs även när en i 10 § avsedd ansökan om lindring eller slopande av distributionsskyldigheten, tilläggsskyldigheten *eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen* har lämnats. Påföljdsavgifterna ska återbetalas till den del distributionsskyldigheten, tilläggsskyldigheten *eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen* lindras.

Om påföljdsavgiften uppgår till högst 1 000 euro, behöver Energimyndigheten inte påföra avgiften.

(en ny paragraf)

11 a §

Påföljdsavgifterna för 2024–2027

Om en distributör under 2024–2027 inte har fullgjort sin distributionsskyldighet enligt 5 § 1 mom., ska Energimyndigheten med avvikelse från 11 § 1 mom. för underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som är

1) 0,04 euro per megajoule för den del som understiger 13,5 procentenheter,

2) 0,025 euro per megajoule mellan 13,5 och 18 procentenheter,

3) 0,0175 euro per megajoule för den del som överstiger 18 procentenheter.

Om en distributör under 2024–2027 inte har fullgjort sin tilläggsskyldighet enligt 5 § 3 mom., ska Energimyndigheten med avvikelse från 11 § 1 mom. för underlåtenhet att fullgöra tilläggsskyldigheten påföra distributören en påföljdsavgift som är

1) 0,03 euro per megajoule upp till 2 procentenheter,

2) 0,024 euro per megajoule för den del som överstiger 2 procentenheter.

13 §

Ändringssökande

13 §

Ändringssökande

Gällande lydelse

Omprövning av ett beslut som arbets- och näringsministeriet har fattat med stöd av denna lag och av Energimyndighetens beslut som avses i 3 a, 5 a och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Föreslagen lydelse

Omprövning av ett beslut som arbets- och näringsministeriet har fattat med stöd av denna lag och av Energimyndighetens beslut som avses i 3 a, 5 b, 5 d och 5 h § samt 5 k § 1 mom. och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 5 m § gäller dock till och med den 31 december 2025. Bestämmelser om ikraftträdandet av 5 d § 3 mom. i denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om ändring av 4 och 6 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013) 4 § 16 punkten och 6 § 4 mom., sådana de lyder i lag 604/2021, som följer:

Gällande lydelse

4 §

Definitioner

I denna lag avses med

16) *förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung* flytande eller gasformiga bränslen vilkas energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa och som används inom transportsektorn.

6 §

Föreslagen lydelse

4 §

Definitioner

I denna lag avses med

16) *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung* flytande och gasformiga bränslen vilkas energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa.

6 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Minskning av växthusgasutsläpp

Minskning av växthusgasutsläpp

Växthusgasutsläppen under hela livscykeln från förnybara *flytande och gasformiga* drivmedel av icke-biologiskt ursprung ska vara minst 70 procent mindre i förhållande till växthusgasutsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.

Växthusgasutsläppen under hela livscykeln från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska vara minst 70 procent mindre i förhållande till växthusgasutsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.

Denna lag träder i kraft den 20 .
