

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport ändras. Bakgrunden till förslaget är skrivningarna om distributionsskyldigheten i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering och genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Enligt propositionen sänks distributionsskyldigheten för 2024 till 13,5 procent. Dessutom föreslås det att tilläggsskyldigheten för 2024 sänks till 2 procentenheter och tilläggsskyldigheten för 2025 sänks till 3 procentenheter. Ändringarna syftar till att dämpa prisstegringen på drivmedel.

Med anledning av det motiverade yttrande som Europeiska kommissionen gett Finland föreslås det att det till lagen fogas bestämmelser om att den andel biodrivmedel och biogas som framställs av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning gradvis ska sänkas till noll procent.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för år 2024 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten .....	3
1.2.2 Beredningen av propositionen.....	4
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll .....	4
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	4
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	6
4.1 De viktigaste förslagen.....	6
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	7
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser .....	7
4.2.2 Miljökonsekvenser .....	9
4.2.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin .....	10
4.2.4 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	10
5 Alternativa handlingsvägar .....	11
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	11
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater .....	11
5.2.1 Sverige .....	11
5.2.2 Tjeckien.....	12
5.2.3 Lettland .....	13
6 Remissvar .....	13
7 Specialmotivering.....	14
8 Ikraftträdande.....	15
9 Verkställighet och uppföljning .....	16
10 Förhållande till andra propositioner.....	16
10.1 Samband med andra propositioner.....	16
10.2 Förhållande till budgetpropositionen .....	16
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	16
LAGFÖRSLAG .....	18
Lag om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport.....	18
BILAGA .....	20
PARALLELLTEXT .....	20
Lag om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport.....	20

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

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

Enligt statsminister Petteri Orpos regeringsprogram hålls den i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007, nedan *lagen om distributionsskyldighet*) nämnda distributionsskyldigheten på 13,5 procent 2024. Åren 2025–2027 höjs distributionsskyldigheten måttfullt och det görs stegvis så att nivån 2025 är 16,5 procent, 2026 19,5 procent och 2027 22,5 procent. Den ytterligare skyldigheten i fråga om de så kallade mest avancerade fraktionerna höjs från nuvarande två procent till tre procent 2025 och till fyra procent 2026.

I regeringsprogrammet ingår dessutom skrivningar om bland annat införandet av en flexibilitetsmekanism i distributionsskyldigheten, inkluderandet av el för transport i distributionsskyldigheten och nivåerna av påföljdsavgifter.

Åtgärderna i regeringsprogrammet ska genomföras i två faser så att det allmänna målet för distributionsskyldigheten för 2024 och tilläggsskyldigheten för 2024 ändras i den första fasen. Av lagtekniska skäl ändras samtidigt också tilläggsskyldigheten för 2025. De övriga åtgärderna i regeringsprogrammet ska genomföras i den andra fasen som infaller i samband med genomförandet av det ändringsdirektiv som gäller Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EU) 2018/2001 (nedan även *RED II-direktivet*). En proposition om dessa överlämnas till riksdagen hösten 2024. Orsaken till att åtgärderna genomförs i två faser är att de övriga åtgärderna i regeringsprogrammet förutsätter en längre beredning och att ändringarna i lagstiftningen som gäller 2024 skyndsamt måste beredas och godkännas i riksdagen under 2023.

Propositionen anknyter också till det motiverade yttrande från Europeiska kommissionen, som Finland mottog den 19 april 2023, genom vilket kommissionen fortsätter sitt tidigare påbörjade överträdelseförfarande mot Finland gällande genomförandet av RED II-direktivet. I sitt motiverade yttrande anser kommissionen att Finland inte har införlivat bland annat det andra stycket i artikel 26.2 i direktivet i den nationella lagstiftningen. I sitt svar på det motiverade yttrandet uppger Finland att ändringar i den nationella lagstiftningen ska göras till följd av kommissionens invändning före utgången av 2023.

#### 1.2 Beredning

##### 1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten

RED II-direktivet träder i kraft den 24 december 2018. Tidsfristen för det nationella genomförandet av direktivet sattes till den 30 juni 2021. Beredningen av direktivet beskrivs i regeringens proposition (RP 48/2021 rd) till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport och till vissa andra lagar på s. 4–7 och direktivets innehåll beskrivs på s. 7–11.

## 1.2.2 Beredningen av propositionen

Regeringspropositionen har beretts vid arbets- och näringsministeriet.

Utkastet till regeringsproposition har varit på remiss den 21 augusti–3 september 2023. Remissvar begärdes av ministerier, myndigheter, distributionsskyldiga, intresseorganisationer och andra intressentgrupper som är centrala med tanke på propositionen. Beredningsunderlaget till propositionen finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> med identifieringskod TEM048:00/2023.

Propositionen har granskats av justitieministeriets laggranskning.

## 2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

Genom RED II-direktivet (EU) 2018/2001 skapas en gemensam ram i EU för främjande av energin från förnybara energikällor. I direktivet uppställs unionens bindande mål för den totala andelen energi från förnybara energikällor år 2030 av den slutliga energianvändningen i unionen. Det innehåller också bestämmelser om ekonomiskt stöd till el från förnybara energikällor, om egenanvändning av sådan el, om 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 minskning av växthusgasutsläppen i fråga om biodrivmedel, biobränslen och biomassabränslen.

RED II-direktivet främjar användningen av förnybar energi inom transport genom att ålägga medlemsstaterna att fastställa en skyldighet för bränsleleverantörer att säkerställa att andelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn är minst 14 procent senast 2030 (minimiandel), i enlighet med ett vägledande förlopp som fastställs av medlemsstaten (artikel 25.1 första stycket). Dessutom ska andelen avancerade biodrivmedel och biogas som produceras från bränsleråvaror som förtecknas i del A i bilaga IX av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn vara minst 0,2 procent 2022, minst 1 procent 2025 och minst 3,5 procent senast 2030 (artikel 25.1 fjärde stycket).

Enligt artikel 26.2 första stycket i RED II-direktivet ska, för beräkningen av en medlemsstats slutliga energianvändning (brutto) från förnybara energikällor och minimiandelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn, andelen biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som framställs ur livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning (nedan *bränslen med hög ILUC-risk*), för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras, inte överstiga användningsnivån av sådana bränslen i den medlemsstaten 2019, såvida de inte är certifierade som biodrivmedel, flytande biobränslen eller biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

I artikel 26.2 andra stycket föreskrivs dessutom en successiv sänkning av den ovannämnda gränsen från den 31 december 2023 så att den är noll procent senast den 31 december 2030.

## 3 Nuläge och bedömning av nuläget

Syftet med lagen om distributionsskyldighet är att främja användningen av förnybara drivmedel för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. Enligt 2 § 1 mom. 4

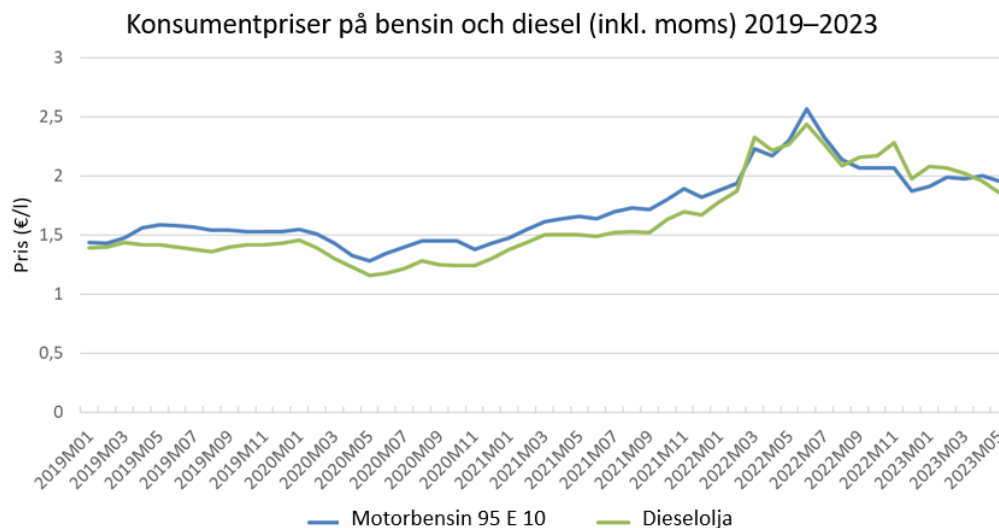
punkten i lagen om distributionsskyldighet avses med förnybara drivmedel biodrivmedel, biogas och förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Artiklarna avseende transport i RED II-direktivet har genomförts genom lagen om distributionsskyldighet.

Med stöd av 5 § 1 mom. i lagen om distributionsskyldighet ska de förnybara drivmedlens andel vara minst 28 procent år 2024 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. Enligt gällande lag höjs den allmänna distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel inom transport från nuvarande 13,5 procent till 28 procent från början av 2024 och stegvis till 34 procent före 2030. Distributionskyldigheten för 2024 höjdes till 28 procent genom ändringslagen 1134/2022 om ändring och temporär ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport. Syftet med ändringen var att kompensera för de växthusgasutsläpp som orsakas av den sänkta distributionsskyldigheten för 2022 och 2023 genom att höja nivåerna på distributionsskyldigheten för de följande åren.

Under 2024 och 2025 ska 4 procentenheter av distributionsskyldigheten 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). Tilläggskyldigheten för avancerade förnybara drivmedel höjs stegvis till 10 procentenheter före 2030.

Distributionsskyldigheten förutsätter alltså att en viss andel av den mängd drivmedel som distribueras årligen är förnybar. På grund av högre kostnader för förnybara drivmedel stiger pumppriset på drivmedel i samband med att nivån på distributionsskyldigheten höjs. Världsmarknadspriset på råolja och den nationella beskattningen påverkar dock priserna på drivmedel mer än distributionsskyldigheten. Priserna kan dessutom påverkas av exempelvis faktorer i anslutning till lokal konkurrens.

Världsmarknadspriserna på drivmedel har under de senaste åren fluktuerat märkbart till följd av Covid-19-pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina. För tillfället har dock prisvariationen stabiliserat sig något. Samtidigt karakteriseras oljemarknaden av starka prisfluktuationer. Under den första veckan i september var det skattepliktiga genomsnittspriset för bensin i Finland cirka 2,03 euro per liter och för diesel cirka 2,01 euro per liter. Samtidigt var det skattepliktiga genomsnittspriset för bensin i EU27-området cirka 1,84 euro per liter och för diesel cirka 1,74 euro per liter.



Figur 1: Konsumentpriser på bensin och diesel från januari 2019 till maj 2023. Källa: Statistikcentralen (2023).

I 5 § 8 mom. i lagen om distributionsskyldighet finns bestämmelser om den övre gränsen för bränslen med hög ILUC-risk. Enligt det momentet får den andel som biodrivmedel och biogas som framställts av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning utgör av distributionsskyldigheten inte överskrida dessa drivmedels andel av det totala energiinnehållet i biodrivmedel och biogas som konsumerats år 2019.

I sin rapport om status för utvidgningen av produktionen av relevanta livsmedels- och fodergrödor över hela världen (COM (2019) 142 final) har kommissionen tills vidare definierat endast palmolja som en råvara med hög ILUC-risk. Som grund för rapporten ligger kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 som kompletterar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller definitionen av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomas-sabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning, samt stärker kriterierna för fastställandet av råvaror med hög ILUC-risk.

Under 2019 distribuerades inga drivmedel som framställts av palmolja i Finland. På grund av detta innehåller den nationella lagstiftningen inte heller några separata bestämmelser om att gradvis sänka gränsen till noll före den 31 december 2030, vilket förutsätts i artikel 26.2 andra stycket i RED II-direktivet.

## 4 Förslagen och deras konsekvenser

### 4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att lagen om distributionsskyldighet ändras för att genomföra regeringsprogrammets åtgärder som gäller distributionsskyldigheten. Det föreslås att 5 § 1 mom. i

lagen om distributionsskyldighet ändras så att nivån på distributionsskyldigheten är 13,5 procent 2024. Samtidigt sänks tilläggs-skyldigheterna för 2024 och 2025 till 2 respektive 3 procenten-heter. Dessutom föreslås att det i lagen om distributionsskyldighet tas in en bestämmelse om att gradvis sänka den maximala gränsen för bränslen med hög ILUC-risk till noll procent. Vidare ges Energimyndigheten i uppgift att fastställa de maximala andelarna bränslen med hög ILUC-risk för att genomföra RED II-direktivet.

## **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

### 4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

#### *Konsekvenser för bränslepriserna*

Om distributionsskyldigheten i enlighet med nuvarande lag höjs till 28 procent för 2024 har den beräknats höja pumppriset för diesel med omkring 17 cent per liter och pumppriset för bensin med omkring 15 cent per liter. Tilläggs-skyldighetens andel av priset är cirka fyra cent per liter. Med hjälp av ändringarna som föreslås kan denna höjning av pumppriset undvikas. Det finns dock osäkerheter när det gäller beräkningarna i fråga. Det är omöjligt att på förhand beräkna vilken exakt effekt distributionsskyldigheten har på priserna. Olika bedömningar är i hög grad beroende av bakgrundsantaganden.

#### *Konsekvenser för hushållen*

Konsekvenserna av den sänkta distributionsskyldigheten påverkar främst 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. 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.

Under 2019 var den genomsnittliga årliga mängden körning cirka 11 000 kilometer för bensindrivna personbilar och cirka 19 900 kilometer för dieseldrivna personbilar. Genomsnittsförbrukningen för en personbil 2020 var cirka 6,9 liter per hundra kilometer för en bensindriven personbil och 5,9 liter per hundra kilometer för en dieseldriven personbil. Utan en sänkning av distributionsskyldigheten skulle de årliga bränslekostnaderna stiga med uppskattningsvis 114 euro för en genomsnittlig bensindriven personbil och med uppskattningsvis 200 euro för en genomsnittlig dieseldriven personbil.

#### *Konsekvenser för företagen*

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 kostnadernas inom lastbils- och paketbilstrafiken. För fordonskombinationer kan bränslekostnadernas andel överstiga 34 procent.

Transportföretagen gynnas av en sänkt distributionsskyldighet genom sina bränslekostnader. Propositionen förbättrar också företagets konkurrenskraft. Enligt en bedömning av SKAL 2022 förbrukar godstransporten på landsvägarna omkring 1,3 miljarder liter dieselbränsle per år,

varav två tredjedelar används av tunga fordonskombinationer där diesel är det vanligaste drivmedlet. Baserat på denna bedömning kan man uppskatta att dieselkostnaderna för godstransporten på landsvägarna ökar med cirka 221 miljoner euro om dessa ändringar inte genomförs.

### *Konsekvenser för distributörer*

Storleken på de företag som omfattas av distributionsskyldigheten varierar betydligt. Biodrivmedelsdistributörerna är storföretag, medan största delen av biogasdistributörerna kan klassas som små eller medelstora företag. Distributionsskyldigheten omfattade tre distributörer av flytande bränslen 2022: Neste Abp, North European Oil Trade Oy och Oy Teboil Ab. Det fanns totalt tio distributörer av gasformiga bränslen, av vilka nio frivilligt ansökt om att omfattas av distributionsskyldigheten: Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Mustankorkea Oy, Kiertokaari Oy, Ab Stormossen Oy, Etelä-Savon Energia Oy, Nivos Energia Oy, Auris Kaasuenergia Oy, Jeppo Biogas Ab, Gasum Oy och Metener Service Oy.

En sänkning av huvudskyldigheten och tillägsskyldigheten minskar kostnadstrycket på distributörerna av flytande bränslen. De högre kostnader som medförs för distributörerna överförs till en stor del till konsumentpriset på drivmedel, och således kan också höjningen av konsumentpriserna hejdas genom en sänkning av skyldigheten.

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 så kallade RFNBO-bränslen (förnybara flytande eller gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung) är fortfarande dyr och prisnivån för dessa bränslen är avsevärt högre än för både fossila och biobaserade bränslen. Bristen på förnybara drivmedel och den efterfrågan som kan förutses i framtiden minskar samtidigt marknadsrisken och sporrar även till forskning och utveckling. I detta avseende har en sänkning av distributionsskyldigheten enligt propositionen en negativ inverkan på framtida investeringar. I synnerhet en sänkning av nivån på tillägsskyldigheten försvagar investerarnas syn på efterfrågan på RFNBO-bränslen. Utan betydande investeringar i tilläggskapacitet kommer priserna på förnybara drivmedel sannolikt att förbli på en hög nivå och även i fortsättningen höja pumppriserna.

En sänkning av distributionsskyldighetens tilläggsSkyldighet från 4 procentenheter till 2 procentenheter 2024 påverkar i synnerhet biogasbranschen. 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 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.

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

Den föreslagna ändringen gällande bränslen med hög ILUC-risk påverkar inte distributörerna, eftersom den nationella lagstiftningen redan nu medför att palmoljebaserade förnybara bränslen som klassas som bränslen med hög ILUC-risk inte alls kan distribueras i Finland.



#### 4.2.2 Miljökonsekvenser

Enligt Statistikcentralens snabbestimat var utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn cirka 26,7 miljoner CO<sub>2</sub> -ton 2022 och de minskade med 0,8 miljoner CO<sub>2</sub> -ton, dvs. cirka tre procent, från 2021. De föreslagna ändringarna har en negativ inverkan på minskningen av koldioxidutsläpp inom ansvarsfördelningssektorn.

Växthusgasutsläppen från transportsektorn i Finland, utan flygtrafik, uppgick 2021 till totalt cirka 9,9 miljoner CO<sub>2</sub> -ton och 2020 cirka 10,4 miljoner CO<sub>2</sub> -ton. År 2022 uppgick växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utan flygtrafik, till totalt cirka 9,8 miljoner CO<sub>2</sub> -ton. Detta motsvarar omkring 37 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn och omkring 21 procent av de totala utsläppen. Transporterna är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. Av växthusgasutsläppen från inrikes transporter uppkom cirka 96 procent i vägtrafiken, och av denna andel var ca 51 procent utsläpp från personbilar och 36 procent utsläpp från lastbilar.

Av de drivmedel som levererats till konsumtion 2021 var andelen förnybara drivmedel för transport 18 procent. År 2022 minskade andelen förnybara drivmedel något, till 16 procent. Distributionsskyldigheten var 12 procent år 2022. Överskridandet av distributionsskyldigheten berodde eventuellt på att skyldigheten sänktes under det pågående året och distributörerna hade lite tid att anpassa sin verksamhet till de sänkta nivåerna. Samtidigt ledde också den märkbara höjningen av bränslepriserna till en lägre slutanvändning av drivmedel, vilket resulterade i att utsläppen höll sig nästan på samma nivå. Trafiken underskred dock målet i den utsläppsminskingsbana som beräknats i basscenariot för trafiken (2021) med cirka 0,3 Mt. Banan beskriver en jämn väg till en halvering av utsläppen från trafiken 2030.

Distributionsskyldigheten är den mest centrala metoden för att minska koldioxidutsläppen från trafiken, och de ändringar som görs i den inverkar direkt på hur utsläppsminskningarna för både trafiken och hela ansvarsfördelningssektorn uppnås. En sänkning av distributionsskyldigheten för 2024 från 28 procent till 13,5 procent ökar utsläppen från trafiken med cirka 1,6 miljoner CO<sub>2</sub> -ton.

Sänkningen av distributionsskyldigheten, som leder till att man undviker höjda drivmedelspriser, kan öka den totala trafikprestationen och eventuellt minska försäljningen av elfordon, vilket innebär att den utsläppsökande effekten av sänkningen kan vara något större än den ovan beskrivna. Enligt 5 b § i lagen om distributionsskyldighet får en distributör som under ett kalenderår har levererat mer förnybara drivmedel till konsumtion än vad distributionsskyldigheten kräver beakta den överskjutande delen vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret. Den mängd som överförs får vara högst 30 procent av den energimängd som motsvarar distributionsskyldigheten för det kalenderår då överskridandet skedde. Möjligheten att utnyttja överskridandet kan leda till att bolagen distribuerar en större mängd förnybara bränslen än vad distributionsskyldigheten förutsätter, vilket gör den utsläppsökande effekten mindre än vad som beskrivs ovan.

Enligt den reviderade ansvarsfördelningsförordningen (EU) 2018/842 är utsläppsminskningstagandet för Finlands ansvarsfördelningssektor 50 procent 2030 jämfört med 2005 års nivå. Kvoterna för 2021–2022 motsvarar fortsättningsvis genomförandebeslutet för den tidigare ansvarsfördelningsförordningen (EU) 2020/2126. Däremot omberäknas kvoterna för 2023–2030 enligt de regler som föreskrivs i förordningen. Finlands utsläppskvot var 28,8 miljoner CO<sub>2</sub> -ton för 2021 och 28,0 miljoner CO<sub>2</sub> -ton för 2022. Utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn i Finland 2021 var 27,5 miljoner CO<sub>2</sub> -ton och utsläppskvoten underskreds med omkring 1,4 miljoner CO<sub>2</sub> -ton. Enligt snabbestimatet var utsläppen 26,7 miljoner CO<sub>2</sub> -ton för 2022 och

utsläppskvoten underskreds med omkring 1,3 miljoner CO<sub>2</sub> -ton. I skenet av dessa data har Finland ett överskott på totalt cirka 2,7 miljoner CO<sub>2</sub> -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.

#### 4.2.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Propositionen har indirekta konsekvenser för statsbudgeten. De ändringar som gäller 2024 ökar punktskatteinkomsterna från drivmedel för transport med cirka 146 miljoner euro enligt statistiska uppskattningar. Statens punktskatteinkomster ökar eftersom de distribuerade fossila drivmedlen, som efter den föreslagna sänkningen av distributionsskyldigheten skulle användas i högre grad, har en högre punktskattenivå än de förnybara drivmedlen.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen är också under behandling i riksdagen. I den propositionen föreslås det att energiinnehållsskatten på drivmedel sänks från 0,01681 euro till 0,01566 euro per megajoule. Punktskatten på bensin och ersättande produkter sänks i med genomsnitt 3,5 cent per liter och på diesel och ersättande bränslen med i genomsnitt 4,0 cent per liter. Skattesänkningen på drivmedel minskar statens inkomster med cirka 156 miljoner euro på 2024 års nivå. Genom propositionen kompenseras i början den genomsnittliga höjning av pumppriserna som orsakas av den stegvisa höjningen av nivån på distributionsskyldigheten. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024. Sänkningen av distributionsskyldigheten och den sänkta skatten på drivmedel har sammanlagda effekter på utvecklingen av utsläpp från trafiken samt på statsbudgeten.

De föreslagna ändringarna uppskattas dock inte ha någon betydande inverkan på mervärdesskatteinkomsterna.

Utan kompenserande åtgärder för utsläppsminskning kan högre utsläpp öka statens utgifter för anskaffning av utsläppsenheter för ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter. Effektens omfattning beror på priset på ansvarsfördelningssektorns utsläppsenhet mellan EU:s medlemsländer, som för tillfället är förbundet med stora osäkerhetsmoment. Enligt en uppskattning av finansministeriet, där priset per utsläppsenhet till exempel ligger i intervallet 30–300 euro per CO<sub>2</sub> -ton, kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn innebära en engångsökning av statens utgifter eller en engångsminskning av statens inkomster med cirka 50–480 miljoner euro. Det är också möjligt att det inte finns några utsläppsenheter att köpa på marknaden. För tillfället finns det inte tillräcklig information om mängden utsläppsenheter och deras priser på marknaden för att göra noggrannare bedömningar.

#### 4.2.4 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Propositionen har inga nämnvärda konsekvenser för myndigheterna. Genomförandet av propositionen beräknas medföra en del extra administrativt arbete för Energimyndigheten bland annat när det gäller att uppdatera rapporteringsmallar, andra dokumentmallar och myndighetsanvisningar. Det extra arbete som propositionen medför kan utföras med befintliga personalresurser.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Det centrala syftet med propositionen är att påverka drivmedelspriserna. En motsvarande eller större effekt på drivmedelspriserna än den som uppnås med den föreslagna sänkningen av distributionsskyldigheten skulle kunna uppnås genom en sänkning av punktskatten på flytande drivmedel. Detta alternativ skulle enligt uppskattningar ändå sänka statens punktskatteinkomster med 470–740 miljoner euro.

Vid beredningen bedömdes vid sidan av den föreslagna lagstiftningslösningen gällande tilläggs-skyldigheten också möjligheten att inte ändra tilläggs-skyldigheten för 2025. I detta fall skulle tilläggs-skyldigheten för 2025 förbli 4 procentenheter. Regeringsprogrammet förutsätter ändå att tilläggs-skyldigheten för 2025 ändras till 3 procentenheter. Alternativet var att göra ändringen i tilläggs-skyldigheten för 2025 i det andra skedet av regeringsprogrammets genomförande hösten 2024. Eftersom nivåerna för tilläggs-skyldigheten för 2024 och 2025 föreskrivs i samma moment, ansågs det med tanke på regleringens förutsägbarhet vara nödvändigt att samtidigt också ändra tilläggs-skyldigheten för 2025.

Vid beredningen togs det upp ett alternativ där inga lagstiftningsåtgärder alls skulle vidtas med anledning av Europeiska kommissionens motiverade yttrande, eftersom andelen palmoljebaserade biodrivmedel i Finland var noll redan 2019 och användning av dem sålunda är omöjlig i Finland även framöver. I sitt svar på kommissionens motiverade yttrande konstaterade Finland det nationella läget och varför det inte är ändamålsenligt att genom nationell lagstiftning gradvis sänka gränsen till noll. Det ansågs ändå föreligga en risk för att även andra råvaror i framtiden klassas som råvaror med hög ILUC-risk, vilket skulle innebära att den nationella lagstiftningen är bristfällig eftersom den inte innehåller några uttryckliga bestämmelser om att gradvis sänka andelen biodrivmedel och biogas som framställts av råvaror med hög ILUC-risk till noll före 2030. Alternativet slopades då man ville undvika risken för att Finland hamnar i domstolsskedet av överträdelsförfarandet till följd av ett bristfälligt genomförande av RED II-direktivet. I beredningsskedet ansågs det säkraste alternativet vara att i enlighet med förslaget föreskriva om en successiv sänkning av andelen drivmedel som framställts av råvaror med hög ILUC-risk till noll.

### **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.

Den nuvarande reduktionsplikten 2023 är 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel. Enligt gällande lag stiger reduktionsplikten nästa år till 12,5 procent för bensin och 40 procent för diesel. Sveriges regering beslutade ändå våren 2023 att sänka reduktionsplikten. Båda reduktionsplikterna sänks till sex procent från början av 2024 till slutet av 2026.

Enligt uppskattningar är kostnaderna för att följa reduktionsplikten cirka 0,13 kronor per liter (exklusive mervärdesskatt) för varje procentenhet i reduktionsplikten. Mervärdesskatten på drivmedel är 25 procent. En sänkning av reduktionsplikten för diesel från 40 procent till sex procent sänker då enligt uppskattningar literpriset på diesel med omkring 4,4 kronor för företag och omkring 5,5 kronor för privatpersoner. En sänkning av reduktionsplikten för bensin från 12,5 procent till sex procent sänker literpriset på bensin med omkring 0,9 kronor för företag och omkring 1,1 kronor för privatpersoner.

En sänkning av reduktionsplikten förväntas förbättra de svenska företagens konkurrenskraft, eftersom sänkningen påverkar kostnaderna för bland annat företag som är beroende av arbetsmaskiner och vägtrafik. Konsekvenserna för hushållen beror bland annat på hushållstypen, läget och biltypen.

En sänkning av reduktionsplikten påverkar förutom bensin- och dieselpriserna också utsläppen från trafik och arbetsmaskiner, eftersom sänkningen av reduktionsplikten förväntas minska användningen av biodrivmedel. Med en sänkt reduktionsplikt uppskattas utsläppen från trafik och arbetsmaskiner i Sverige vara 5,2 miljoner CO<sub>2</sub> -ton högre 2024 och 6,7 miljoner CO<sub>2</sub> -ton högre 2026 jämfört med vad utsläppen uppskattas ha varit med nuvarande reduktionspliktsnivåer.

Ansvarsfördelningsförordningen möjliggör ett genomförande av utsläppsminskningar med hjälp av flexibilitetsmekanismer så att även om Sverige inte uppnår sina årliga nationella mål för minskning av växthusgasutsläpp, så uppfyller Sverige ändå kraven på kumulativa utsläpp för åren 2021–2030 i enlighet med ansvarsfördelningsförordningen. Den sänkta reduktionsplikten uppskattas leda till ett underskott på 6,8 miljoner CO<sub>2</sub> -ton åren 2024–2026 men avsikten är att kompensera underskottet med ett överskott för åren 2021–2023, vilket uppskattas var cirka 8,8 miljoner CO<sub>2</sub> -ton. Sänkningen av reduktionsplikten kan ändå innebära att om inga nya styrmetoder införs så måste kraven på drivmedelsdistributörerna vara märkbart högre åren 2027–2030 för att Sverige ska uppnå sina mål i enlighet med ansvarsfördelningsförordningen. Dessutom förlitar sig Sverige på en kraftig elektrifiering av trafiken och de utsläppsminskningar som detta medför. Ett alternativ som också har tagits upp är att köpa utsläppsenheter av andra medlemsstater, men detta har konstaterats vara en osäker metod.

Sänkningen av reduktionsplikten förväntas eventuellt också minska viljan att investera i nya produktionsanläggningar för biodrivmedel, vilket enligt Energimyndigheten i Sverige kan minska distributionsskyldighetens positiva konsekvenser för försörjningsberedskapen.

Även om reduktionsplikten förväntas öka utsläppen, anser Sverige ändå att det är möjligt att en del av de utsläpp som uppstår till följd av sänkningen av reduktionsplikten kompenseras genom försäljning av biodrivmedel till marknader utanför Sverige och den minskning av Sveriges externa utsläpp som detta medför.

### 5.2.2 Tjeckien

I Tjeckien finns en inblandningsskyldighet som kräver att en viss procentandel biodrivmedel blandas in i fossila drivmedel. Ett beslut om att slopa den obligatoriska inblandningsskyldigheten fattades våren 2022 och ändringen trädde i kraft i juli 2022. Bakgrunden till beslutet var bensin- och dieselpriserna som höjts till följd av Rysslands anfallskrig. Genom att göra inblandningsskyldigheten frivillig ville man sänka priserna. Trots att den obligatoriska inblandningen slopats är drivmedelsdistributörerna fortfarande skyldiga att minska på växthusgasutsläppen.

### 5.2.3 Lettland

Också i Lettland finns en inblandningsskyldighet, som ändrades till en frivillig åtgärd från juli 2022 till utgången av 2023 för att stävja prisökningen.

## 6 Remissvar

Utkastet till proposition var på remiss från den 21 augusti till den 3 september 2023 i webbtjänsten utlåtande.fi.

På grund av kommissionens överträdelseförfarande och tidsschemat för genomförandet av skrivningarna i regeringsprogrammet var remisstiden för propositionen kortare än vanligt. På grund av propositionens brådskande natur har det varit nödvändigt att avvika från anvisningarna om hörande vid författningsberedning i fråga om remisstidens längd.

Följande aktörer ombads lämna ett yttrande om propositionen: kommunikationsministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Energimyndigheten, Skatteförvaltningen, Auris Kaasuenergia Oy, Ab Stormossen Oy, Bioenergi rf, Finlands näringsliv rf, Finsk Energiindustri rf, Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy, Etelä-Savon Energia Oy, Gasum Oy, Jeppo Biogas Ab, Kiertokaari Oy, Metener Service Oy, Mustankorkea Oy, Neste Abp, Nivos Energia Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Finlands Transport och Logistik rf (SKAL), Suomen Ilmastopaneeli, Finlands Naturskyddsförbund rf, St 1 Oy, Företagarna i Finland rf, Oy Teboil Ab och UPM-Kymmene Oyj.

Sammanlagt 38 yttranden lämnades in. Yttranden lämnades in av Energimyndigheten, kommunikationsministeriet, miljöministeriet, finansministeriet, Skatteförvaltningen, Bioenergi rf, Finlands näringsliv rf, Livsmedelsindustriförbundet rf, Erikoiskaupan liitto Etu ry, Etanoliaautoilijat ry, Centralhandelskammaren, Återvinningsindustrin rf, Turism- och Restaurangförbundet rf, Pääomasijoittajat ry, Byggnadsindustrin RT rf/INFRA ry, folkrörelsen Stop autoilijoiden kuritukselle!, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry (SBB), Finlands Transport och Logistik rf, Suomen Ilmastopaneeli, Företagarna i Finland rf, WWF Finland, Energiequelle Oy, Gasum Oy, Helen Ab, LokalTapiola Ömsesidigt Försäkringsbolag, Neste Abp, North European Oil Trade Oy (NEOT), P2X Solutions Ab, Centrallaget för Handelslagen i Finland/S-gruppen (SOK), St 1 Nordic Ab, UPM Oyj, Vasa Elektriska Ab, Wega Group Oy samt fem privatpersoner. Skatteförvaltningen meddelade att den inte har något att yttra om propositionen.

Ändringarna gällande en sänkning av distributionsskyldigheten mötte i regel motstånd. Även en del av remissinstanserna som ställde sig positiva till förslaget om en sänkning av den allmänna skyldigheten motsatte sig en sänkning av tillägsskyldigheten.

En del av remissinstanserna ansåg att de föreslagna ändringarna är förståeliga med tanke på i synnerhet konsumenternas köpkraft, transportföretagens konkurrenskraft samt den inhemska turismens attraktionskraft. I synnerhet transport- och servicebranschens intresseorganisationer förhöll sig positivt till propositionen. Också privatpersonerna understödde i regel propositionen.

I många av remissvaren betonades distributionsskyldighetens roll i uppnåendet av målen för ansvarsfördelningssektorn. De föreslagna ändringarna ansågs öka risken för att ansvarsfördelningssektorn överskrider utsläppskvoten för år 2024.

Framför allt sänkningen av tillägsskyldigheten väckte kritisk respons. I remissvaren uttryckte man särskild oro för propositionens konsekvenser för de inhemska och utländska investering-

arna. Den centrala åsikten som lyftes fram i den kritiska responsen var att en sänkning av tilläggsskyldigheten märkbart försvagar marknadsutvecklingen för trafikbiogas och RFNBO-bränslen. Bioenergi rf, Helen Ab, LokalTapiola Ömsesidigt Försäkringsbolag, Pääomasijoittajat ry, UPM Oyj och Vasa Elektriska Ab betonade att regeringen försvagar investerarnas syn på efterfrågan på RFNBO-bränslen genom att sänka tilläggsskyldigheten.

I remissvaren efterlyste man i allmänhet betydelsen av en konsekvent och förutsägbar politisk styrning. Enligt remissvaren är de upprepade ändringarna i lagen om distributionsskyldighet inte ägnade att stödja ett förutsägbart investeringsklimat. Många remissinstanser ansåg att man för att bevara förutsägbarheten i investeringsklimatet inte ska ingripa i skyldighetsnivåerna för åren 2028–2030.

Gasum Oy, NEOT, SOK och St 1 Nordic Ab föreslog, att man i propositionen skulle möjliggöra en fullskalig överföring av 2024 års överskridna distributionsskyldighet till 2025, eftersom branschen i sina anskaffningar redan har hunnit förbereda sig på höjningen av skyldigheten till 28 procent enligt gällande lagstiftning och möjligheten till ett flexibelt fullskaligt överskridande skulle möjliggöra till en kostnadseffektiv optimering av uppfyllandet av distributionsskyldigheten. Förslaget till en fullskalig överföring av överskridandet från 2024 till 2025 inkluderades inte i propositionen eftersom det inte ansågs främja propositionens syfte att stävja pumppriserna.

Suomen Ilmastopaneeli, Företagarna i Finland rf, WWF och Energimyndigheten betraktade förslaget om att det till lagen fogas en bestämmelse om att den andel biodrivmedel och biogas som framställs av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning gradvis ska sänkas till noll procent som positivt. WWF Finland föreslog att bränslen med hög ILUC-risk förbjuds omedelbart utan övergångsperioder. Det föreslagna förbudet inkluderades inte i propositionen eftersom det redan av gällande lagstiftning följer att inga biodrivmedel som för tillfället klassas som råvaror med hög ILUC-risk får distribueras i Finland.

Till följd av remissvaren har konsekvensbedömningarna i propositionen förtydligats. I synnerhet konsekvenserna för pumppriserna har uppdaterats i propositionen.

## 7 Specialmotivering

**5 §. Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion.** Det föreslås att paragrafens första moment ska ändras så att distributionsskyldigheten för 2024, som det föreskrivs om i 5 punkten, sänks från 28 procent till 13,5 procent. Sänkningens storlek grundar sig på skrivningarna om distributionsskyldighet i regeringsprogrammet.

Ordalydelsen i 4 mom. ändras beträffande de tilläggsskyldigheter som föreskrivs i 2 punkten. Tilläggsskyldigheten för 2024 sänks från 4 procentenheter till 2 procentenheter. År 2024 ska med andra ord 2 procentenheter av distributionsskyldigheten 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. Av lagtekniska skäl sänks samtidigt tilläggsskyldigheten för 2025 från 4 procentenheter till 3 procentenheter. Sänkningarna grundar sig på skrivningarna i regeringsprogrammet.

I 8 mom. finns bestämmelser om den maximala andelen bränsle med hög ILUC-risk i distributionsskyldigheten. Momentet ändras så att den maximala andelen av de aktuella bränslena gradvis sänks. Momentet ändras för att mer exakt motsvara andra stycket i artikel 26.2 i RED II-direktivet. Enligt 1 punkten underpunkt a i det föreslagna momentet får andelen bränslen med hög ILUC-risk i distributionsskyldigheten under tiden mellan den 30 juni 2021 och den 31 december 2023, dessa dagar medräknade, inte överskrida dessa drivmedels andel av det totala

energiinnehållet i biodrivmedel och biogas som levererats till konsumtion 2019. Enligt den ovannämnda punkten i RED II-direktivet ska gränsen för bränslen med hög ILUC-risk sänkas gradvis från den 31 december 2023 så att den är noll procent senast den 31 december 2030. Därför föreskrivs i 1 punkten underpunkt b att andelen bränslen med hög ILUC-risk under tiden mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2029, dessa dagar medräknade, inte får överstiga 50 procent av dessa drivmedels andel 2019. Enligt 2 punkten i momentet får distributionsskyldigheten inte omfatta bränslen med hög ILUC-risk från och med den 1 januari 2030. Förslaget kompletterar lagstiftningen vad gäller de brister som framförts i fråga om genomförandet av andra stycket i artikel 26.2 i RED II-direktivet.

Under 2019 distribuerades inga biodrivmedel som framställda av palmolja i Finland, vilket betyder att drivmedel framställda av palmolja inte heller i framtiden kan distribueras i Finland såvida inte partiet i fråga är certifierat som biodrivmedel med låg risk för indirekt ändrad markanvändning. Bestämmelsen om en gradvis sänkning av andelen bränslen med hög ILUC-risk till noll som fogas till lagen påverkar på så sätt inte i praktiken de drivmedel som distribueras i Finland.

Kommissionen ska senast den 1 september 2023, mot bakgrund av de senaste vetenskapliga rönen, på nytt granska vilka råvaror som klassificeras som råvaror med hög ILUC-risk. Kommissionen har ännu inte publicerat det första utkastet till ändring av den delegerade akten om bränslen med hög ILUC-risk. Ifall någon annan råvara uppfyller kriterierna för hög ILUC-risk och denna råvara har använts som råvara för distribuerat bränsle i Finland 2019, kommer den nu föreslagna sänkingsplanen för bränslen med hög ILUC-risk att tillämpas.

Det föreslås att ett nytt 9 mom. fogas till lagen. Enligt momentet ska Energimyndigheten genom en föreskrift fastställa de maximala andelarna biodrivmedel och biogas som framställs av livsmedels- och fodergrödor med hög risk för indirekt ändrad markanvändning. Ifall en ny råvara till följd av kommissionens uppdaterade delegerade akt uppfyller kriterierna för hög ILUC-risk, ska Energimyndigheten sträva efter att så snabbt som möjligt efter den delegerade aktens ikraftträdande fastställa de maximala andelarna biodrivmedel och biogas som framställs av denna råvara.

Till lagen fogas också ett nytt 10 mom., dit undantaget gällande begränsningen av bränslen med hög ILUC-risk flyttas utan att innehållet ändras. Enligt momentet tillämpas den begränsning som avses i 8 mom. dock inte om det aktuella partiet biodrivmedel eller biogas är certifierat som biodrivmedel eller biogas med låg risk för indirekt ändrad markanvändning. Certifieringen ska grunda sig på artikel 4 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 som kompletterar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller definitionen av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

Det ändrade 8 mom. och de nya 9 och 10 mom. syftar till att genomföra det andra stycket i artikel 26.2 i RED II-direktivet.

## **8 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2024.

## **9 Verkställighet och uppföljning**

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

## **10 Förhållande till andra propositioner**

### **10.1 Samband med andra propositioner**

Det finns inga andra propositioner under behandling i riksdagen som har samband med denna proposition.

### **10.2 Förhållande till budgetpropositionen**

Propositionen hänför sig till statens budgetproposition för 2024 och avses bli behandlad i samband med den.

Beslutet om att sänka distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel ökar indirekt energiskatteintäkterna med uppskattningsvis 146 miljoner euro, vilket har beaktats i budgetpropositionen för 2024 under moment 11.08.07 Energiskatter.

## **11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Egendomsskyddet omfattar utöver den principiella rätten för en ägare att disponera och använda sin egendom på önskat sätt också rätten att råda över den (GrUU 41/2006 rd, s. 2, GrUU 49/2005, s.2, GrUU 15/2005 rd, s. 2).

Distributionsskyldigheten ingriper huvudsakligen i egendomsskyddet genom att ålägga distributörerna att årligen leverera till konsumtion en viss andel förnybara drivmedel. I sin praxis har grundlagsutskottet betonat att lagstiftaren som regel har större rörelseutrymme att föreskriva om åtgärder som ingriper i egendomsskyddet för börsnoterade bolag eller andra med avseende på sin förmögenhetsmassa betydande juridiska personer jämfört med situationer när ingreppen får mer direkta konsekvenser för individens förmögenhetsförmåner (t.ex. GrUU 34/2000 rd, 45/2005 rd, 10/2007 rd och 9/2008 rd). I enlighet med propositionen minskar sänkningen av distributionsskyldigheten 2024 huvudsakligen de distributionsskyldiga företagens regelbörda, eftersom distributörerna förutsätts distribuera mindre förnybara drivmedel 2024 än vad som skulle krävas i en situation där ändringen enligt propositionen inte genomförs. Av propositionen följer inte heller några nya skyldigheter för distributörerna.

Sänkningen av distributionsskyldigheten påverkar ändå i synnerhet investeringssäkerheten för biogasanläggningar, eftersom redan gjorda investeringar grundar sig på den efterfråga som uppstår genom en specifik distributionsskyldighet, särskilt vad gäller avancerade förnybara drivmedel. Sänkningen av distributionsskyldigheten sänker den förväntade efterfrågan på biogas vad gäller både den allmänna skyldigheten och i synnerhet tilläggsskyldigheten. I grundlagsutskottets utlåtandepraxis har det flera gånger konstaterats att företag och andra näringsidkare inte med fog kan förvänta sig att lagstiftningen om deras näringsverksamhet ska förbli 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).

Lagförslaget innehåller inte några sådana inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna eller andra författningsrättsliga aspekter som skulle vara problematiska med hänsyn till



grundlagen. Därför är det motiverat att anse att propositionen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## Lag

### om ändring av 5 § i 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) 5 § 1 mom. 5 punkten, 5 § 4 mom. 2 punkten och 5 § 8 mom., sådana de lyder, 5 § 1 mom. 5 punkten i lag 1134/2022 samt 5 § 4 mom. 2 punkten och 5 § 8 mom. i lag 603/2021 och  
*fogas* till 5 §, sådan den lyder i lagarna 603/2021 och 1134/2022, nya 9 och 10 mom. som följer:

#### 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

---

5) 13,5 procent år 2024,

---

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*):

---

2) 2,0 procentenheter år 2024 och 3,0 procentenheter år 2025,

---

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.

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.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

---

Helsingfors den 9 oktober 2023

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Miljö- och klimatminister Kai Mykkänen

## Lag

### om ändring av 5 § i 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) 5 § 1 mom. 5 punkten, 5 § 4 mom. 2 punkten och 5 § 8 mom., sådana de lyder, 5 § 1 mom. 5 punkten i lag 1134/2022 samt 5 § 4 mom. 2 punkten och 5 § 8 mom. i lag 603/2021 och  
*fogas* till 5 §, sådan den lyder i lagarna 603/2021 och 1134/2022, nya 9 och 10 mom. som följer:

#### Gällande lydelse

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

5) 28,0 procent år 2024,

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*):

2) 4,0 procentenheter åren 2024 och 2025,

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 dessa drivmedels andel av det totala

#### Föreslagen lydelse

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

5) 13,5 procent år 2024,

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*):

2) 2,0 procentenheter år 2024 och 3,0 procentenheter år 2025,

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*:

*Gällande lydelse*

energiinnehållet i biodrivmedel och biogas som konsumerats år 2019. Begränsningen tillämpas dock inte om det aktuella partiet biodrivmedel eller biogas är certifierat som biodrivmedel eller biogas med låg risk för indirekt ändrad markanvändning.

*Föreslagen lydelse*

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.

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.

\_\_\_\_\_

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

\_\_\_\_\_