

Ekonomiutskottet

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

INLEDNING

Remiss

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 (RP 121/2024 rd): Ärendet har remitterats till ekonomiutskottet för betänkande och till jord- och skogsbruksutskottet och miljöutskottet för utlåtande.

Utlåtanden

Utlåtande har lämnats av

- miljöutskottet MiUU 15/2024 rd
- jord- och skogsbruksutskottet JsUU 21/2024 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Nicoleta Kaitazis, arbets- och näringsministeriet
- specialsakkunnig Harri Haavisto, arbets- och näringsministeriet
- specialforskare Anna Sahari, Statens ekonomiska forskningscentral
- forskarprofessor Ilkka Leinonen, Naturresursinstitutet
- ledande sakkunnig Mari Tenhovirta, Energimyndigheten
- ordförande Jyri Seppälä, Finlands klimatpanel
- direktör för samhällskontakter Risto Lahti, Atria Abp
- verkställande direktör Janne Saarikko, Carboreal Oy
- verkställande direktör Sami Paatero, Climate Analytics Finland Oy
- sakkunnig, energi- och väteekonomi Kari Laine, Kouvola Innovation Oy
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Abp
- marknadsutvecklingschef Matti Rautkivi, Nordic Ren-Gas Oy
- chef för samhällsrelationer VilhARTTI Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- verkställande direktör Herkko Plit, P2X Solutions
- Senior Consultant Hanna-Mari Ahonen, Perspectives Climate Group
- intressebevakningsdirektör, SOK Liikennekauppa Mika Aho, Centrallaget för Handelslagen i Finland

Betänkande EkUB 19/2024 rd

- verkställande direktör Harri Laurikka, Bioenergi rf
- ledande expert Janne Peljo, Finlands näringsliv rf
- verksamhetsledare Anna Virolainen-Hynnä, Biokretslopp och Biogas Finland rf
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- miljöministeriet
- Statens ekonomiska forskningscentral
- Försörjningsberedskapscentralen
- Compensate
- Demeca Oy
- Gasum Ab
- Helen Ab
- Mäkelä Alu Oy
- S-gruppen
- St1 Nordic Oy
- Kemiindustrin KI rf
- Centralhandelskammaren
- Luonnolliset Ilmastotoimet ry
- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- Turism- och Restaurangförbundet rf
- Skogsindustrin rf
- Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf
- Finlands naturskyddsförbund rf
- Företagarna i Finland rf
- Teknologiindustrin rf
- WWF Finland.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås ändringar i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport och lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen. 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 regeringen Orpo 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. Lika så sänks nivåerna på påföljdsavgifterna för åren 2024—2027. I fråga om förnybara bränslen av

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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 distributions-skyldigheten. 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 distributions-skyldigheten 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.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Bakgrund och utgångspunkter

Syftet med propositionen är att genomföra skrivningarna om distributionsskyldighet i regeringsprogrammet och att nationellt genomföra det uppdaterade RED III-direktivet i fråga om de artiklar som gäller transport. Medlemsstaterna ska ha genomfört den lagstiftning som RED III-direktivet förutsätter den 21 maj 2025.

Bland de främsta ändringarna som nu föreslås finns att skyldighetsnivåerna sänks, distributörens urval av metoder breddas och väteekonomin främjas. Nivåerna på distributionsskyldigheten 2025—2027 stiger måttligt jämfört med nivån 2024, men de är ändå lägre än i den gällande lagstiftningen. Metodarsenalen utvidgas genom att förnybar el för transporter tas in i distributions-skyldigheten och genom att flexibilitetsmekanismen i distributionsskyldigheten genomförs.

Ekonomiutskottet anser att lagförslagen är motiverade och fyller sitt syfte. Utskottet tillstyrker dem med de motiveringar och tekniska ändringar som anges i detaljmotiveringen nedan.

Miljöutskottets utlåtande

Miljöutskottet har lämnat utlåtande om propositionen (MiUU 15/2024 rd — RP 121/2024 rd). Miljöutskottet vill i sitt utlåtande fästa ekonomiutskottets uppmärksamhet vid att de föreslagna ändringarna enligt propositionsmotiven och de bedömningar som framfördes vid utskottets sakkunnigutfrågning beräknas minska utsläppen mindre än den lag som gäller för närvarande. Miljöutskottet konstaterar samtidigt att det med tanke på utsläppsminskningarna och förutsägbarheten i investeringsmiljön är viktigt att nivån på skyldigheten höjs mot 2030. Därför är det bra att distributionsskyldigheten börjar öka stegvis redan 2025 och att det inte föreslås några ändringar i den gällande lagstiftningen om nivån på distributionsskyldigheten 2028—2030. Miljöutskottet fäster ytterligare uppmärksamhet vid bedömningen att ändringarna i distributionsskyldigheten

Betänkande EkUB 19/2024 rd

kan påverka utbetalningarna till Finland från EU:s facilitet för återhämtning och resiliens. Utskottet betraktar över lag en förutsägbar investeringsmiljö och skapande av efterfrågan som väsentliga delfaktorer vid genomförandet av en ren omställning. Utskottet bedömer i sitt utlåtande de viktigaste förslagen i propositionen. Dessa behandlas nedan i detta betänkande.

Jord- och skogsbruksutskottets utlåtande

Jord- och skogsbruksutskottet har lämnat utlåtande om propositionen (JsUU 21/2024 rd — RP 121/2024 rd). Utskottet betonar att styrmedlen för och utsläppen från vägtrafiken måste granskas som helhet och att också de sammantagna konsekvenserna av lagförslagen måste bedömas. Metoder för att minska utsläppen från vägtrafiken är utöver distributionsskyldigheten också andra åtgärder för att främja ibruktagandet av alternativa drivmedel inom vägtrafiken samt utsläppshandeln, som utvidgas med stöd av EU:s klimatlagstiftning. Riksdagen behandlar som bäst också regeringens proposition med förslag till lag om handel med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen (RP 119/2024 rd). Ändringarna i distributionsskyldigheten inverkar också på hur stor andel av bränsleblandningen som är fossilt bränsle och därmed hör till tillämpningsområdet för den nya lagen om utsläppshandel. Jord- och skogsbruksutskottet har bedömt propositionen med avseende på sitt ansvarsområde och fäst uppmärksamhet vid frågor som behandlas nedan i detta betänkande, såsom flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten och biogasens position.

Jord- och skogsbruksutskottet har i sitt utlåtande också behandlat överskridningen av distributionsskyldigheten, det vill säga distributörens möjlighet att utnyttja den mängd förnybara bränslen som levererats till konsumtion utöver distributionsskyldigheten vid beräkningen av distributionsskyldigheten för det följande kalenderåret. Regeringen föreslår ändringar i bestämmelserna om överskjutande del så att de beaktar utvidgningen av distributionsskyldighetens tillämpningsområde till förnybar el för transporter och möjligheten att fullgöra distributionsskyldigheten också genom en flexibilitetsmekanism. Dessutom föreslås det i propositionen att giltighetstiden för bestämmelsen om överskjutande del 2023 förlängs till utgången av 2025, eftersom den mängd drivmedel som levererats till konsumtion 2024 först då fastställs av Energimyndigheten. Jord- och skogsbruksutskottet anser att den överskjutande delen av distributionsskyldigheten är ett viktigt sätt att skapa flexibilitet i lagstiftningen. Utskottet menar att det är motiverat att överväga att fortsätta med en temporär överskjutande del också under de närmaste åren.

Förslagens mål och konsekvenser

De lagstadgade nivåerna på distributionsskyldigheten ska sänkas på så sätt att distributionsskyldigheten blir 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. Nivån på tilläggsskyldigheterna för de så kallade mest avancerade fraktionerna är tre procent 2025 och fyra procent 2026 i stället för sex procent enligt den gällande lagstiftningen. Nivåerna på påföljdsavgifterna för åren 2024—2027 sänks i enlighet med tilläggsprotokollet till regeringsprogrammet.

Ett viktigt syfte med sänkningen av distributionsskyldigheten är att sänka bränslepriserna jämfört med situationen enligt den gällande lagstiftningen. Utgångspunkten för förslaget är att bemöta den farhåga som noteras i regeringsprogrammet om att priset på de utsläppsminskningar som uppnås då distributionsskyldigheten höjs hotar att bli högre än de alternativa åtgärderna för ut-

Betänkande EkUB 19/2024 rd

släppsminskning. Ett viktigt syfte med sänkningen av distributionsskyldigheten är att sänka bränslepriserna jämfört med situationen enligt den gällande lagstiftningen. 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. Förslaget anknyter till målen att sänka kostnaderna för transport och logistik för att förbättra företagens konkurrenskraft och konsumenternas köpkraft. Förslaget skulle underlätta ställningen särskilt för bilburna hushåll.

Förslaget beräknas öka statens punktskatteinkomster kumulativt med 226 miljoner euro 2024—2027. När det däremot gäller förslagets konsekvenser för statsfinanserna finns det risk för inkomstbortfall. Ändringarna i distributionsskyldigheten kan också påverka utbetalningarna från Finlands facilitet för återhämtning och resiliens. Färdplanen för fossilfria transporter är en av reformerna i RRP-planen. Enligt RRF-förordningen väger reformerna tungt i planen, och om målen för reformerna inte uppnås kan det leda till betydande inkomstbortfall. I propositionen bedöms det att Finland kan orsakas inkomstbortfall på upp till flera tiotals miljoner euro om den övergripande reformen enligt färdplanen för fossilfria transporter inte genomförs överhuvudtaget.

Sänkningen av distributionsskyldigheten har bedömts öka utsläppen jämfört med den situation som skulle ha uppnåtts genom den gällande lagstiftningen: den beräknade ökningen av utsläppen från vägtrafiken är cirka 3,1 miljoner ton koldioxid netto. Miljöutskottet påpekar i sitt ovan nämnda utlåtande att minskningen av utsläppen från trafiken spelar en viktig roll när det gäller att uppfylla skyldigheterna inom hela ansvarsfördelningssektorn, eftersom trafiken producerar cirka 40 procent av utsläppen inom hela ansvarsfördelningssektorn och således är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn. Om det inte är möjligt att finna kompensation för de uteblivna utsläppsminskningarna med andra åtgärder som gäller trafiken, måste utsläppsminskningarna täckas av andra delar inom ansvarsfördelningssektorn. Utgångspunkten är att underskottet i trafiksektorns utsläppsminskningar inte som sådant ska ersättas direkt med andra åtgärder inom ansvarsfördelningssektorn. Utsläppsutvecklingen inom de övriga delområdena av ansvarsfördelningssektorn bestämmer hur stort utsläppsminskningsunderskott som ska täckas med ersättande åtgärder i slutet av granskningsperioden.

I fråga om de ändringar som gäller nivån på distributionsskyldigheten har det framförts kritik inte bara med tanke på miljön utan också med tanke på en konsekvent och förutsägbar politisk styrning. Sakkunniga har framfört att de upprepade ändringarna i lagen om distributionsskyldighet inte har bidragit till förutsägbarheten i investeringsmiljön. Sänkningen av distributionsskyldigheten och tillägsskyldigheten uppges få negativa konsekvenser för investeringssäkerheten för biogasanläggningar och RFNBO-bränslen, eftersom redan gjorda eller planerade investeringar grundar sig på den efterfrågan som uppstår genom en specifik distributionsskyldighet. Förutsägbarheten ökar å andra sidan under de närmaste åren av att regeringsprogrammet anger nivån på distributionsskyldigheten för åren 2025—2027 och RFNBO-delskyldighetsnivån fram till 2030.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

Vätgasekonomin och RFNBO-tillägsskyldigheten

Bland de viktigaste reformerna i förslaget är att det införs en RFNBO-tillägsskyldighet. Målet är framför allt att främja vätegasekonomin. Genom förslaget uppmuntras avskiljning och användning av biobaserad koldioxid och främjas nya investeringar i värdekedjan för RFNBO-bränslen. Skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen vilken ska ingå i distributionsskyldigheten ger ett långsiktigt perspektiv på efterfrågan på dessa bränslen i Finland och stärker investerarnas syn på investeringar i produktionen av RFNBO-bränslen. Även miljöutskottet anser i sitt utlåtande att främjandet av RFNBO-bränslen på lång sikt stöder målen för minskade utsläpp, även om de direkta positiva effekterna på utsläppsminskningen inte är uppenbara på kort sikt.

Lagen ska innehålla en skyldighet att uppfylla en minimiandel RFNBO. Minimiandelen ska vara 1,5 procentenheter 2028—2029 och 4,0 procentenheter 2030 och därefter. Skyldigheten överskrider minimikravet enligt RED III-direktivet, som är 1 procentenhet 2030. Den föreslagna minimiandelen kan anses vara mycket låg och den har beräknats ha en relativt liten inverkan på pumppriserna, cirka 3 cent per liter.

Som sådana drivmedel inom vägtrafiken som avses i propositionen lämpar sig som sådana e-metan (dvs. syntetiskt metan som framställts genom att kombinera väte som framställts med el med koldioxid, CH₄) och grönt väte (H₂). Grönt väte kan dessutom användas som mellanprodukt vid produktionen av drivmedel. Enligt propositionen ska det också vara möjligt att fullgöra skyldigheten att uppfylla minimiandelen RFNBO-bränslen med väte som mellanprodukt. Användningen av RFNBO-bränslen som mellanprodukt i raffinaderierna skulle minska utsläppen från själva raffineringsprocessen, men inte utsläppen från vägtrafiken, utan öka dem jämfört med den gällande lagen. Å andra sidan är väte som mellanprodukt det mest kostnadseffektiva sättet att fullgöra skyldigheten att uppfylla en minimiandel. Det kan också bedömas främja inhemska investeringar i produktionen av RFNBO-bränslen och i vidare bemärkelse vätegasekonomin.

Syftet med skyldigheten att uppfylla en minimiandel är framför allt att uppmuntra utsläppande på marknaden av slutprodukter, dvs. produkter med högre förädlingsvärde. Detta motsvarar också regeringsprogrammets skrivningar om väte: Regeringen siktar i första hand på investeringar inom förädlingsindustrin och export av högt förädlingsvärde i stället för att Finland årligen skulle exportera stora mängder el eller oförädlad vätgas. Ekonomiutskottet betonar att betydelsen av den nu föreslagna tillägsskyldigheten bör ses som ett sätt att främja Finlands förutsättningar att bygga upp en stark position i vätegasekonomin. Den föreslagna skyldigheten kan anses främja utvecklingen av den nationella vätegasekonomin, avskiljningen och utnyttjandet av biobaserad koldioxid samt uppkomsten av nya investeringar i Finland.

Biogas

Sänkningen av tillägsskyldigheten och den föreslagna nya skyldigheten att uppfylla en minimiandel RFNBO påverkar biogassektorn. Biogas används enligt propositionen i typfallet för att uppfylla både den allmänna skyldigheten och tillägsskyldigheten 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 mer lokal än för exempelvis biobränslen. En sänkning av tillägsskyldigheten och den nya skyldigheten

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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.

Jord- och skogsbruksutskottet har i sitt utlåtande fäst särskild uppmärksamhet vid förslaget konsekvenser för biogasanläggningar i anslutning till gårdar och små biogasanläggningar i landsbygdsföretag. Enligt utskottet kommer osäkerheten att öka till följd av de ändringar som nu görs i distributionsskyldigheten för biogas, vilket avspeglas negativt i investeringsbesluten inom biogassektorn. Jord- och skogsbruksutskottet beklagar detta och anser att gårdarnas investeringar i biogasanläggningar också i fortsättningen är viktiga med tanke på energisjälvförsörjningen, försörjningsberedskapen och målen för utsläppsminskningen. En sänkning av tilläggsskyldigheten kan bromsa upp ökningen av efterfrågan på biogas och öka osäkerheten om den framtida efterfrågan och därmed göra det mindre lockande att investera i branschen, anser även miljöutskottet. Inom trafiken är biometan ett av de billigaste förnybara drivmedlen för att uppnå utsläppsminskningar på ett mycket kostnadseffektivt sätt.

RED III-direktivet uppmuntrar till att göra åtskillnad mellan tilläggsskyldigheten för avancerade biodrivmedel och biogas och RFNBO-skyldigheten. I samband med beredningen av propositionen har man dock kommit fram till att det sätt som nu föreslås är mest kostnadseffektivt och flexibelt. Enligt denna regleringsmodell är endast 4 procentenheter bundna till RFNBO-bränslen, och för de återstående 6 procentenheterna kan distributörerna fritt bestämma med vilket bränsle de uppfyller skyldigheten.

Biogas bedöms vara det förmånligaste sättet att uppfylla tilläggsskyldigheten, och med biogas kommer man enligt utredning till utskottet att uppfylla de återstående 6 procentenheterna. Andelen kan också täckas med avancerade flytande biodrivmedel. RFNBO-bränslen beräknas bli dyrare, vilket innebär att de knappast ersätter biogas eller biodrivmedel inom tilläggsskyldigheten med mer än de 4 procentenheter som har tilldelats dem. Utskottet anser utifrån inkommen utredning att det är svårt att bedöma vilken inverkan höjningen av tilläggsskyldigheten 2028 och 2029 och å andra sidan skyldigheten att använda RFNBO-bränslen har på biogasinvesteringarna. Utskottet anser det viktigt att följa vilka konsekvenser den föreslagna regleringen har för branschen och i enlighet med regeringsprogrammet sörja för investeringsmiljön för biogas och främja i synnerhet framställningen och distributionen av inhemskt biodrivmedel och biogas som lämpar sig för den tunga trafiken.

Flexibilitetsmekanismen

Förslaget innehåller en flexibilitetsmekanism enligt vilken distributörerna kan fullgöra 5,5 procentenheter av distributionsskyldigheten genom alternativa utsläppsminskande åtgärder som vidtagits i Finland. Åtgärderna för att minska utsläppen ska inriktas på ansvarsfördelningssektorn. Markanvändningssektorn tas med i en förordning av statsrådet som utfärdas senare så att 1 procentenhet av de 5,5 procentenheter som nämns ovan kan täckas också med åtgärder för minskning av utsläppen inom 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

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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 sitt utlåtande går jord- och skogsbruksutskottet in på flexibilitetsmekanismen. Jord- och skogsbruksutskottet anser att förslaget om flexibilitetsmekanismen och beaktandet av åtgärder utanför ansvarsfördelningssektorn i mekanismen i princip är välkommet. Om tidsanvändningen och de administrativa kostnaderna i anslutning till flexibilitetsmekanismen är relativt små för jordbrukaren, kan mekanismen ge ett betydande extra incitament för att minska utsläppen från torvmarker. Också miljöutskottet har ansett det vara viktigt att det finns en mekanism som kan erbjuda verksamhetsutövarna ett alternativt sätt att fullgöra distributionsskyldigheten och som, om den lyckas, gör det möjligt för sektorer utanför utsläppshandeln att identifiera, utveckla och finansiera kostnadseffektiva åtgärder för utsläppsminskning.

En utsläppsminskande åtgärd ska uppfylla de förutsättningar för godkännande som anges i lagen. Enligt propositionen är en förutsättning för det första att åtgärderna för att minska utsläppen är permanenta och additionella. Dessutom ska den minskning av växthusgasutsläppen som uppnås genom åtgärden vara dubbelt så stor som växthusgasutsläppen från en megajoule diesel. Detta krav på dubbel effekt som föreslås för flexibilitetsmekanismen är striktare än för andra åtgärder som godkänns för distributionsskyldigheten. Kraven på att den växthusgasminskning som uppnås genom utsläppsminskningens åtgärden ska vara additionell, beständig, dubbel och verifierat tillförlitlig är desamma som de krav som ställs på den frivilliga kolmarknadens kompensationsduglighet. Utskottet anser att också tillfälliga och återkommande åtgärders lämplighet som en del av flexibilitetsmekanismen kommer att granskas i fortsättningen.

Additionalitetskravet på de utsläppsminskande åtgärderna i flexibilitetsmekanismen har två dimensioner: additionell åtgärd som går längre än de lagstadgade kraven samt ekonomisk additionalitet. För att åtgärden ska vara additionell ska utsläppsminskningen överstiga de lagstadgade kraven på EU-nivå och nationell nivå för en enskild aktör. Dessutom ska distributören påvisa att åtgärden inte skulle utföras utan finansiering via flexibilitetsmekanismen för distributionsskyldigheten.

Vid ekonomiutskottets sakkunnigutfrågning har särskilt det föreslagna dubbla kravet på minskning av växthusgasutsläpp kritiserats, likaså den administrativa börda som hänför sig till verifieringsförfarandet. Avsikten med kravet är att förbättra åtgärdens effekt och främja flexibilitetsmekanismens acceptans som en del av distributionsskyldigheten.

Enligt utredning till ekonomiutskottet är kravet avsett framför allt att fungera som en säkerhetskoefficient för att det faktiskt ska uppstå utsläppsminskningar via flexibilitetsmekanismen. De åtgärder som ingår i flexibilitetsmekanismen är förenade med betydande osäkerhetsfaktorer och riskfaktorer, och därför har användningen av en säkerhetskoefficient ansetts vara ett bra sätt att avgränsa och minimera de utmaningar som åtgärderna medför. Även om användningen av en säkerhetskoefficient kan motiveras särskilt med inexaktheter i beräkningen av minskningen av växthusgasutsläppen i de åtgärder som ingår i flexibilitetsmekanismen, är det inte nödvändigtvis motiverat att använda koefficienten till exempel i fråga om industriella aktörer inom ansvarsfördelningssektorn, vars utsläppsminskning kan fastställas noggrant och omedelbart.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

Ekonomiutskottet anser att det i samband med införandet av regleringen finns grunder för användning av en säkerhetskoefficient av det slag som föreslås, men fäster samtidigt kritisk uppmärksamhet vid att det i propositionen inte särskilt har motiverats varför koefficienten ska vara just två. Ekonomiutskottet noterar att den valda koefficienten två är anmärkningsvärt stor med tanke på felmarginalen och innebär att de faktiska koldioxidbindningseffekterna vid verifieringen överskattas avsevärt. Ekonomiutskottet anser att den nu föreslagna koefficienten utifrån erfarenheterna av mekanismen vid behov bör sänkas i fortsättningen.

Ekonomiutskottet delar också de farhågor som jord- och skogsbruksutskottet hänvisar till i sitt utlåtande om i vilken utsträckning flexibilitetsmekanismen i praktiken kan utnyttjas. Det krävs betydande dokumentations- och verifieringsåtgärder för att bevisa att kriterierna uppfylls. I propositionen bedöms det att 4–6 ansökningar om godkännande av en utsläppsminskande åtgärd inom flexibilitetsmekanismen årligen kommer lämnas till Energimyndigheten. Uppgifterna inom flexibilitetsmekanismen ökar enligt propositionen avsevärt Energimyndighetens arbetsbörda trots att ansökningarna inte är så många. Ekonomiutskottet anser det viktigt att bevaka regleringens konsekvenser och säkerställa att de föreslagna verifierings- och dubbelräkningskraven och den administrativa börda de medför de facto inte blir ett hinder för utnyttjande av flexibilitetsmekanismen.

Förnybar el för transporter och laddning vid terminaler

Förnybar el för transporter ska ingå i distributionsskyldigheten med stöd av RED III-direktivet. Härefter ska distributörerna kunna 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 Finlands nationella distributionsskyldighet kan man fritt besluta om verkningsgradskoefficienten för el för transporter, även om RED III-direktivet anger 4 som koefficient vid beräkningen av andelen förnybar energi inom hela transportsektorn. Utifrån fordonens anmälda och uppmätta energiförbrukning har koefficienten 3 ansetts motiverad utifrån det som konstaterats i konsekvensbedömningen av distributionsskyldigheten för 2018. Valet av verkningsgradskoefficient har en betydande inverkan på den krävda distributionsskyldighetsnivån. Ju större koefficienten är, desto mer ersätts förnybara bränslen med el för transporter och desto mer ökar utsläppen från trafiken, om distributionsskyldigheten inte höjs i samma proportion.

I propositionen bedöms det att införandet av el för transporter i distributionsskyldigheten minskar efterfrågan på förnybara drivmedel med sammanlagt 353 ktoe mellan 2025 och 2030. Förnybar el för transporter är i framtiden sannolikt det förmånligaste sättet att fullgöra distributionskyldigheten, även om dess andel av distributionsskyldigheten förväntas vara liten i det inledande skedet. I praktiken innebär detta att förnybar diesel, vars produktion till stor del grundar sig på importerade råvaror, ersätts med finländsk förnybar el för transporter. Förslaget sänker distributörernas kostnader, men dess inverkan på pumppriserna på bränslen är osäker. Förslaget ökar sta-

Betänkande EkUB 19/2024 rd

tens punktskatteinkomster med sammanlagt 26 miljoner euro 2025—2027 och efter 2028 ökar effekten ytterligare.

Också miljöutskottet bedömer i sitt ovan nämnda utlåtande förslaget att el för transporter ska ingå i distributionsskyldigheten. Förslaget skulle enligt utskottet inte minska utsläppen, utan den förnybara elen skulle ersätta de biodrivmedel som använts för att fullgöra distributionsskyldigheten och öka förbrukningen av fossila bränslen, dvs. koldioxidutsläppen från vägtrafiken skulle sannolikt öka jämfört med nuläget. Utskottet anser dock att inkluderingen av förnybar el för transporter stöder målen för minskning av utsläpp på lång sikt. Om el för transporter inkluderas i distributionsskyldigheten kan det bli mer lockande att erbjuda elladdning, vilket är positivt med tanke på elektrifieringen av trafiken.

Ekonomiutskottet anser att inbegripandet av el för transporter i distributionsskyldigheten ökar kostnadseffektiviteten och diversifierar metodarsenalen för fullgörandet av skyldigheten. Vid ekonomiutskottets sakkunnigutfrågning har fokus lagts på möjligheten att i distributionsskyldigheten också inkludera sådan el för transporter som distribueras vid logistikcentraler, alltså laddning vid terminaler. RED III-direktivet, som ligger till grund för regleringen, kräver bara att laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten inkluderas i de nationella skyldigheterna. Medlemsstaterna får inkludera privata laddningspunkter, förutsatt att det kan påvisas att förnybar el som levereras till dessa privata laddningspunkter endast tillhandahålls elfordon.

Laddning vid terminaler har bedömts kunna bidra till uppkomsten av laddningsinfrastruktur för tunga fordon. Å andra sidan väntas konsekvenserna bara bli indirekta, eftersom fordon i huvudsak upphandlas enligt andra kriterier än den tillgängliga infrastrukturen och elfordon inte lämpar sig för alla företagsmodeller. Ett mer verkningsfullt sätt att öka beståndet av tunga fordon som drivs med alternativa bränslen, så att direkta utsläppsminskningar genereras, kan vara till exempel olika anskaffningsstöd.

Dessutom har det framförts att en del av den verksamhet som klassificeras som laddning vid terminaler inte behöver det incitament som distributionsskyldigheten skapar. Exempelvis i närtrafiken övergår man till eldrivna bussar i huvudsak redan nu via andra styrmedel, såsom offentlig upphandling. Omställningen till eldrivna bussar i fjärtrafiken har å andra sidan framskridit långsammare. Det skulle dock vara svårt att genomföra en avgränsning i lagstiftningen och övervaka regleringen, eftersom samma transportföretag kan ha bussar i både närtrafik och fjärtrafik, som laddas vid samma terminaler och laddningspunkter.

Åtgärder som ökar utsläppen i fråga om distributionsskyldigheten inverkar särskilt på ansvarsfördelningssektorns skyldigheter och mål. Om laddningen vid terminaler införs i distributionsskyldigheten ökar utsläppen från trafiken på det sätt som beskrivs ovan. För att utsläppen inte ska öka inom ansvarsfördelningssektorn bör tillägget av el i skyldigheten kompenseras med andra metoder för utsläppsminskning inom ansvarsfördelningssektorn. Enligt utredning till ekonomiutskottet är det svårt att hitta alternativa sätt att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn så att de inte stör flexibilitetsmekanismens funktion.

Med stöd av det som sägs ovan anser ekonomiutskottet att det i samband med den nu aktuella regleringen inte är problemfritt att inkludera laddning vid terminaler i distributionsskyldigheten. Ut-

Betänkande EkUB 19/2024 rd

skottet anser dock att frågan bör utredas och bedömas ytterligare som ett sätt att främja utvecklingen av laddningsinfrastrukturen för tunga fordon och eldrift i trafiken.

DETALJMOTIVERING

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

1 §. Lagens syfte. Till 1 § har fogats ett nytt 2 mom. genom propositionen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och lagar som har samband med den (RP 80/2024 rd). Den har behandlats samtidigt i riksdagen. Därför bör lagens ingress och 1 § tekniskt ändras så att den nu aktuella ändringen endast gäller 1 § 1 mom. och inte paragrafen i dess helhet.

2 §. Definitioner. Lagens 2 § 1 mom. 15 punkt har ändrats och en ny 16 punkt har införts i samband med behandlingen av proposition RP 80/2024 rd. Punkterna 16 och 17 blir 17 och 18 punkten. Lagens ingress måste ändras i analogi med detta.

11 e §. Påföljdsavgifterna för 2024—2027. Lagen har kompletterats med nya 11 a—11 d § genom proposition RP 80/2024 rd. Därför blir den föreslagna 11 a § om påföljdsavgifter för 2024—2027 ny 11 e §. Lagens ingress måste ändras i analogi med detta.

13 §. Ändringssökande. Paragrafen har ändrats i samband med behandlingen av proposition RP 80/2024 rd. Därför måste det till 13 § 1 mom. i den nu aktuella lagen fogas en hänvisning till 11 a §. Lagens ingress måste ändras i analogi med detta.

14 b §. Verkställighet av påföljdsavgifter och felavgifter. Paragrafen har ändrats i samband med behandlingen av proposition RP 80/2024 rd. I samband med den nu aktuella regleringen bör också nya 11 e nämnas i 14 b §. Lagens ingress måste ändras i analogi med detta.

5. Lagen om ändring av lagen om verkställighet av böter

1 §. Lagens tillämpningsområde. Till 1 § 2 mom. 33 punkten fogas en hänvisning till 11 e § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ekonomiutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2—4 i proposition RP 121/2024 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 121/2024 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen godkänner ett nytt lagförslag 5. (Utskottets nya lagförslag)

Utskottets ändringsförslag

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 § 1 mom., 2 § 1 mom. 3, 4, 11 och 16 punkten, 5, 5 a, 5 b och 6–11 §, ~~13 § 1 mom.~~ samt 14 b §,

sådana de lyder, 1 § 1 mom., 2 § 1 mom. 3, 4 och 11 ~~och 15~~ punkten, 6, 7, 10 och 11 § samt 13 § 1 mom. i lag 603/2021, 2 § 1 mom. 16 punkten, 13 § 1 mom. och 14 b § i lag / , 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 lagarna 603/2021 och / , nya 17 och 18 punkter samt till lagen nya 5 c—5 l §, temporärt en ny 5 m § samt nya 6 a, 6 b, 9 a och 11 e § 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 bi-odrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen,

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

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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,

16) *flygbränsleleverantör* den som har äganderätten till sådant flygbränsle som avses i artikel 3.6 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport eller sådan vätgas för luftfart som avses i artikel 3.17 i den förordningen innan flygbränslet eller vätgasen överläts till ett luftfartyg på en unionsflygplats som avses i artikel 3.1 i den förordningen.

17) *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,

18) *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, diesellolja, 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 bio-bränslen 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 (*tilläggsskyldighet*):

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

Betänkande EkUB 19/2024 rd

- 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.

Om tilläggskyldigheten 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

Betänkande EkUB 19/2024 rd

1) en distributör som fullgör eller ämnar fullgöra sin distributionsskyldighet med sådana bi-odrivmedel 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.

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

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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 projektyperna 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,

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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 språk-

Betänkande EkUB 19/2024 rd

gen (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 tjäns-
teansvar 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 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.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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 av-

Betänkande EkUB 19/2024 rd

talstvist 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).

Betänkande EkUB 19/2024 rd

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, tillägsskyldighet 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, tillägsskyldigheten 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,

Betänkande EkUB 19/2024 rd

2) tillägsskyldighet enligt 5 § 3 mom., ska Energimyndigheten för underlåtenheten att fullgöra tillägsskyldigheten 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 tillägsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen beräknas på mängden enligt den skyldighet som beräknas i enlighet med 5 § 3 och 5 mom. när det gäller tillägsskyldigheten 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, tillägsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen har lämnats. Påföljdsavgifterna ska återbetalas till den del distributionsskyldigheten, tillägsskyldigheten eller skyldigheten att uppfylla minimiandelen lindras.

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

11 e §

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 tillägsskyldighet enligt 5 § 3 mom., ska Energimyndigheten med avvikelse från 11 § 1 mom. för underlåtenhet att fullgöra tillägsskyldigheten 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.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

13 §

Ändringssökande

Omrövning 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 § och 5 k § 1 mom. samt 11 a och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omrövning finns i förvaltningslagen.

14 b §

Verkställighet av påföljdsavgifter och felavgifter

Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter och felavgifter som påförts med stöd av 11, 11 a, 11 e och 12 § finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

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 bibränslen och biomassabränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om biodrivmedel, flytande bibränslen 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 .

Utskottets nya lagförslag

5.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 33 punkten, sådan den lyder i lag / , som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

33) påföljdsavgifter enligt 11, ~~och~~ 11 a och 11 e § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) samt en felavgift enligt 12 § i den lagen.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors 28.11.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Sakari Puisto saf
vice ordförande Ville Kaunisto saml
medlem Noora Fagerström saml
medlem Kaisa Garedeu saf
medlem Lotta Hamari sd
medlem Antti Kangas saf
medlem Timo Mehtälä cent
medlem Matias Mäkynen sd
medlem Mikko Ollikainen sv
medlem Oras Tynkkynen gröna
medlem Sinuhe Wallinheimo saml
medlem Heikki Vestman saml
medlem Juha Viitala sd
medlem Johannes Yrttiaho vänst
ersättare Vesa Kallio cent
ersättare Juha Mäenpää saf.

Sekreterare var

utskottsråd Lauri Tenhunen.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

Reservation 1

Reservation 1

Motivering

I proposition (RP 121/2024 rd) ändras nivåerna på distributionsskyldigheten så att de procentuellt sett största höjningarna infaller 2028—2030. Ändringarna motiveras med skrivningar som ingår i ett tilläggsprotokoll till regeringsprogrammet. Vi anser att de ändringar i lagstiftningen som regeringen berett försvagar förutsägbarheten på drivmedelsmarknaden och allvarligt äventyrar de förnybara drivmedlens och särskilt biogasproduktionens framtid i Finland.

I och med propositionen ökar distributionsskyldigheten 2028 med 8,5 procentenheter på en gång, det vill säga rentav med mer än 37 procent. Vi anser att detta i kombination med den utsläppshandel som regeringen påskyndat kommer att leda till en aldrig tidigare skådad höjning av drivmedelspriserna i slutet av årtiondet. Denna tolkning har bekräftats av sakkunniga i ekonomiutskottet.

Biogasindustrin undergrävs

Syftet med distributionsskyldigheten är att stegvis övergå från utländska fossila bränslen till inhemska förnybara bränslen. Vid ekonomiutskottets utfrågning av sakkunniga har det mycket tydligt framförts att de upprepade ändringar som gjorts i lagen om distributionsskyldighet inte har bidragit till att stödja förutsägbarheten i investeringsmiljön och därmed utfasningen av utländskt fossilt bränsle.

Särskilt problematiska är de ojämna höjningarna av distributionsskyldigheten, sänkningen av tilläggsskyldigheten för förnybara drivmedel och den föreslagna nya skyldigheten att uppfylla en minimiandel RFNBO. Sänkningen av tilläggsskyldigheten och den nya skyldigheten till minimiandel förvärrar ytterligare ovissheten om framtiden för den inhemska produktionen av förnybara drivmedel och äventyrar genomförandet av många biogasinvesteringar.

I regeringsprogrammet står det att regeringen sörjer för en förutsägbar verksamhetsmiljö för biogasinvesteringar. I strid med skrivningarna i regeringsprogrammet har regeringen hittills endast drivit på lagstiftningsprojekt som försämrar verksamhetsbetingelserna för biogasproduktionen, såsom införandet av skyldigheten att verifiera hållbarheten rentav för biogasanläggningar av ett gårdsbruks storleksklass. Den politik mot biogas som regeringen valt leder till att investeringar inte uppstår eller i allt högre grad riktas till grannländerna, framför allt Sverige. För att förhindra detta är vi beredda att höja distributionsskyldighetens tilläggsskyldighet för att den inhemska produktionen av förnybara drivmedel, framför allt biogasproduktionen, ska hjälpa till att bevara den relativt förutsägbara verksamhets- och investeringsmiljö som regeringen utlovat.

Snabbare väteprojekt betalas av vägtransportsektorn

I sitt betänkande noterar utskottet att biometan är ett av de billigaste förnybara drivmedlen för att uppnå utsläppsminskningar på ett mycket kostnadseffektivt sätt. Likaså konstateras det att biogas är det billigaste sättet att uppfylla tilläggsskyldigheten för förnybara drivmedel. Trots detta går regeringen in för att gynna andra förnybara drivmedel som är betydligt dyrare.

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 1

Valet motiveras med att det skapas incitament för tillväxt i väteklustret i Finland. Med stöd av RED III-direktivet ska EU-medlemsländerna distribuera minst 1 procent RFNBO-bränsle 2030. Skrivningen i propositionen om en skyldighet på 4 procent överskrider således avsevärt EU:s miniminivå. Det är beklagligt att regeringen vill utvidga den dyra skyldigheten till att gälla också vägtransporter, trots att det är möjligt att rikta skyldigheten att distribuera RFNBO-bränslen exempelvis endast till flyg- och sjötrafiken.

Enligt utredningar från sakkunniga befinner sig de inhemska väteinvesteringarna i pilotförsöksfasen. I praktiken strävar alla aktörer inom branschen efter att börja producera syntetiska bränslen först på 2030-talet. Tillgången och efterfrågan på RFNBO-bränslen kommer med stor sannolikhet att vara obalanserad i EU, vilket kommer att öka drivmedelskostnaderna. Inte heller av detta skäl är det meningsfullt med en alltför hög nationell skyldighetsnivå för RFNBO.

Centern anser att det vore klokare och med säkerhet mer kostnadseffektivt att ersätta fossila bränslen, inte hållbara biobränslen och biogas. Produktionen av inhemska förnybara drivmedel bör främjas på lika villkor, och i fråga om skyldigheten att använda RFNBO-bränslen bör man inte gå utöver EU-regleringen. I stället för att höja minimiskyldigheten för RFNBO är det mer motiverat att höja tillägsskyldigheten för distributionsskyldigheten, som kan fullgöras både med hållbara biobränslen och med RFNBO-bränslen. Då möjliggörs investeringar som syftar till produktionen av alla inhemska förnybara drivmedel, inklusive utvecklingen av ett vätekluster i Finland.

Åtgärder för att stävja kostnaderna saknas

Vi är besvikna över att regeringen inte på något sätt bereder sig på konsekvenserna av engångshöjningen av distributionsskyldigheten 2028. Med tanke på kostnadsdämpningen och tryggandet av biogasinvesteringarna måste det åtminstone tillåtas en så kallad överskjutande del för viss tid, 2025—2027.

I och med möjligheten till överskjutande del ges aktörerna möjlighet att redan på förhand fullgöra distributionsskyldigheten och på så sätt bereda sig på en höjning av distributionsskyldigheten. Genom att möjligheten till överskjutande del avgränsas till avancerade biodrivmedel, biogas och RFNBO-bränslen kan man säkerställa att distributionsskyldigheten inte fullgörs till exempel genom biodrivmedel som importeras från Kina, utan att efterfrågan styrs till bränslen som tillverkas i Finland.

Flexibilitetsmekanismen behöver bli mer ambitiös

Enligt propositionen kan drivmedelsdistributören fullgöra 5,5 procent av distributionsskyldigheten också genom att finansiera andra alternativa utsläppsminskningåtgärder inom ansvarsfördelningssektorn och framöver också inom markanvändningssektorn i Finland. Men det här i princip välkomna förslaget har också sina nackdelar.

Vi anser att det inom markanvändningssektorn måste tillåtas åtgärder för att fullgöra mer än 1 procentenhet inom ramen för flexibilitetsmekanismen och tidigare än senast år 2028. I bästa fall

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 1

kan flexibilitetsmekanismen skapa ett betydande ytterligare incitament för att minska utsläppen från torvmarker. Centern anser att regeringen bör vara mer ambitiös i sina mål.

Ett ännu större problem är att dubbelräkning används som en säkerhetskoefficient för att utnyttja flexibilitetsmekanismen. Även utskottet påpekar i betänkandet att detta krav på dubbel effekt som föreslås för flexibilitetsmekanismen är striktare än för andra åtgärder som godkänns för distributionsskyldigheten. Behovet av dubbelräkning motiveras med den påstådda osäkerheten och riskfaktorerna i samband med flexibilitetsmekanismen. I de utredningar som ekonomiutskottet fått har man dock inte kunnat visa att säkerhetskoefficienten bör vara exakt två och inte exempelvis 1,5. I praktiken innebär dubbelräkningen till exempel att 50 procent av jordbrukarens kolbindning utmäts till staten utan att någon har frågat om tillstånd till detta. Det blir mer lönsamt att minska utsläppen från jordbruket om statens andel är betydligt mindre. I vilket fall som helst finns det ingen grund för en säkerhetskoefficient, till exempel för industriella aktörer, när biogas ersätter flytande gas.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner lagförslag 2—4 enligt betänkandet,

att riksdagen godkänner det nya lagförslaget 5 enligt betänkandet,

*att riksdagen godkänner lagförslag 1 med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**) och*

*att riksdagen godkänner ett uttalande. (**Reservationens förslag till uttalande**)*

Reservationens ändringsförslag

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 § 3—4 mom., 5 a, 5 b och 6—11 § samt 13 § 1 mom.,

Betänkande EkUB 19/2024 rd
Reservation 1

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:

5 §

Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion

— — — — —
Av distributionsskyldigheten ska **minst** 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) **5,0** procentenheter år 2025,
- 3) **7,0** procentenheter åren 2026 och 2027,
- 4) **10,0** procentenheter år 2028,
- 5) **12,0** procentenheter år 2029,
- 6) **15,0** procentenheter år 2030 och därefter.

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

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

5 m §

*Överskridande av distributionsskyldigheten 2023 **och 2025—2027***

— — — — —
Med avvikelse från vad som föreskrivs i 5 l § 2 mom. får en distributör beakta 50 procent av den överskjutande delen 2025—2027 vid fullgörandet av tillägsskyldigheten för 2028. (Nytt 2 mom.).

Reservationens förslag till uttalande

1. Riksdagen förutsätter att säkerhetskoefficienter inte tillämpas på de industriella aktörer inom ansvarsfördelningssektorn vars utsläppsminskning kan fastställas exakt, utan att koefficienten alltid är 1 för dessa aktörer.

Betänkande EkUB 19/2024 rd
Reservation 1

Helsingfors 28.11.2024

Timo Mehtälä cent

Vesa Kallio cent

Betänkande EkUB 19/2024 rd

Reservation 2

Reservation 2

Motivering

I proposition RP 121/2024 rd föreslås det att nivåerna på distributionsskyldigheten sänks jämfört med den nuvarande lagstiftningen för 2025—2027. Åren 2025—2027 höjs distributionsskyldigheten måttfullt och stegvis så att nivån 2025 är 16,5 procent, 2026 19,5 procent och 2027 22,5 procent. Tilläggsskyldigheten i fråga om de så kallade mest avancerade fraktionerna höjs från nuvarande två procent till tre procent 2025 och till fyra procent 2026—2027.

Lagändringen innehåller dessutom en sänkning av påföljdsavgiftsnivåerna för 2024—2027 (11 a §) samt en ny flexibilitetsskyldighet (5 d §) i distributionsskyldigheten för el för transporter.

Marknaden för förnybara drivmedel baserar sig på reglering, eftersom de förnybara fraktionerna i regel är dyrare än fossila. Utfasningen av fossila bränslen mot eldrivna transporter och ersättandet av fossila bränslen med biobränslen och i framtiden också med elektrobränslen stärker vår försörjningsberedskap och ökar den strategiska autonomin i och med att importberoendet minskar.

Sänkningen av distributionsskyldigheten äventyrar klimatmålen. Distributionsskyldigheten har varit ett tydligt, ostridigt och förutsägbart sätt att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, och det är svårt att ersätta den med andra lika effektiva och säkra åtgärder. Alla ovan nämnda ändringar i distributionsskyldigheten som helhet försämrar avsevärt förutsägbarheten i distributionsskyldigheten och styrmedlets genomslag.

Enligt propositionen ökar sänkningen av distributionsskyldigheten utsläppen från trafiken med 3,1 miljoner ton 2025—2027 (de totala utsläppen från trafiken var 9,4 miljoner ton koldioxid 2023). Enligt klimatpanelens kalkyl ökar utsläppen från trafiken med 3,9 miljoner ton 2025—2030. Om förnybar el för transporter som är tillgänglig för allmänheten tas in i distributionsskyldigheten ökar utsläppen från trafiken ytterligare med 1,1 miljoner ton åren 2025—2030. Ändringarna i distributionsskyldigheten ökar alltså utsläppen med 5 miljoner ton 2025—2030, med beaktande av den avtagande effekt som det lägre bränslepriset har på elektrifieringen av trafiken och förbättringen av energieffektiviteten. Enligt arbets- och näringsministeriets uppskattning minskar propositionen distributionen av förnybara drivmedel med 436 ktoe 2025, och till följd av detta ökar utsläppen med 1,342 miljoner ton koldioxid redan 2025. Enligt EU:s reviderade ansvarsfördelningsförordning är utsläppsminskningsåtagandet för Finlands ansvarsfördelningssektor 50 procent senast 2030 jämfört med 2005 års nivå.

Genom de åtgärder som föreslås i propositionen kommer utsläppen från trafiken att vara minst 0,5 miljoner ton högre 2030. Klimatpanelen bedömer att om alla andra sektorers åtgärder går framåt som planerat och flexibiliteten i utsläppshandeln utnyttjas, kan man hålla fast vid ansvarsfördelningssektorns kumulativa mål för 2021—2030, men målet för 2030 uppnås inte.

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 2

Inverkan på drivmedelspriserna

Propositionen sänker pumppriserna på bensin och diesel med 6—7 cent/liter jämfört med den nuvarande lagstiftningen och ökar statens punktskatteinkomster kumulativt med 226 miljoner euro 2024—2027. Förändringar i skyldighetsnivåerna innebär dock en risk för inkomstbortfall: målen för ansvarsfördelningssektorn och en eventuell återbetalning av RRF-avgifterna. Det bör också noteras att världsmarknadspriset och bränslebeskattningen påverkar de finländska pumppriserna mer än om nivån på distributionsskyldigheten ändras.

Den nuvarande lagens nivå tryggar bättre utsläppsminskningarna

Med tanke på klimatmålet för trafiken och de statsfinansiella risker som hänför sig till att det inte uppfylls samt tryggheten av investeringsmiljön och stabiliteten föreslår vi att nivån på distributionsskyldigheten återställs till nivån som föregick de ändringar som regeringen föreslår. Detta innebär en nivå på 29 procent 2025 och 2026, 30 procent 2027, 31 procent 2028, 32 procent 2029 och 34 procent från och med 2030. (Ändringarna i 5 § förkastas)

Beräkning av tilläggsskyldigheten

Vi anser inte att förslaget om att sänka den så kallade tilläggsskyldigheten för avancerade drivmedel är motiverat jämfört med den gällande lagstiftningen. Tilläggsskyldigheten har kunnat fullgöras inte bara med avancerade biodrivmedel utan också med biometan, och en sänkning av tilläggsskyldigheten strider mot målen för ökad användning av biogas. Den redan genomförda sänkningen av nivån på tilläggsskyldigheten 2024—2025 och den nu föreslagna sänkningen 2026—2027 jämfört med den gällande lagen skapar osäkerhet till exempel i fråga om redan pågående och planerade biogasinvesteringar.

Tilläggsskyldigheten 2026 och 2027 föreslås med avvikelse från 6 procent enligt den gällande lagstiftningen vara 4 procent. Att lagstiftningen genererar efterfrågan på avancerade förnybara drivmedel är särskilt viktigt nu när den fortsatt höga räntenivån och den skärpta konkurrensen om statligt stöd bromsar investeringsprojekten. Ökningen av tilläggsskyldigheten i enlighet med den gällande lagstiftningen är i linje med regeringsprogrammets åtgärder för att främja biogas, syntetiska bränslen och väteekonomi samt en gynnsam investeringsmiljö för dem. Enligt propositionens konsekvensbedömningar är effekten av sänkningen av tilläggsskyldigheten på bränslepriset liten — kostnadseffekterna av sänkningen av tilläggsskyldigheten har uppskattats vara cirka 3 cent per liter. De beräknade kostnadseffekterna är måttligare med nuvarande världsmarknadspriser. Eftersom världsmarknadspriset på förnybara drivmedel har sjunkit betydligt jämfört med 2022 och 2023, är det inte motiverat att sänka den ökande nivån på tilläggsskyldigheten.

Vi föreslår att minimiskyldigheten för avancerade biodrivmedel i lagen om distributionsskyldighet förlängs parallellt med minimiskyldigheten för RFNBO-bränslen så att tilläggsskyldigheten 2026 och 2027 är 6 procent.

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 2

Ekonomiska risker och investeringsmiljö

De föreslagna ändringarna i distributionsskyldigheten och påföljdsavgifterna samt den föreslagna flexibilitetsmekanismen står i strid med de utsläppsminskingsåtaganden som är bindande för Finland. Dessutom skulle en sänkning av distributionsskyldigheten vara skadlig för vår ekonomi i stort. Ändringsförslaget kan leda till utsläppsavgifter på upp till hundratals miljoner euro inom ansvarsfördelningssektorn och eventuellt till återkrav av RRF-pengar. Dessutom hotar propositionen åtminstone att fördröja inhemska investeringar i inhemska biodrivmedel och biogas. Engångsinvesteringarna uppgår till hundratals miljoner euro.

Därför finns det anledning att fråga sig om den kompensation på 68—85 euro/år/person som tankar drivmedel vilken enligt konsekvensbedömningen uppstår 2025—2027 är så värdefull att den åsidosätter propositionens övriga negativa konsekvenser för samhällsekonomin och på regional nivå på medellång sikt på 2020-talet och i början av 2030-talet?

I propositionen står det: "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. - - Försäljnings- eller köppriset för utsläppsenheterna inom ansvarsfördelningssektorn är inte känt under den nuvarande åtagandeperioden 2021—2030. - - 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 möjligt att det inte finns några utsläppsenheter att köpa på marknaden." Vi anser därför att den kostnadsrisk som detta medför för statsfinanserna är anmärkningsvärt stor.

Om RRP-planens (plan för återhämtning och resiliens) "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 dock svårt att i detta skede uppskatta inkomstbortfallets omfattning." Detta enligt propositionen. Det finns en genuin risk för att Finland får ekonomiska konsekvenser också på detta sätt.

Regeringens mål är att göra Finland till ett attraktivt land för investeringar. När det gäller investeringar i förnybara drivmedel skulle detta kräva en förutsägbar och stabil energi- och klimatpolitik. Propositionen har negativa konsekvenser för investeringsmiljön. Sänkningen av distributionsskyldigheten och tilläggsskyldigheten påverkar skadligt exempelvis investeringssäkerheten för biogasanläggningar och RFNBO-bränslen, eftersom redan gjorda eller planerade investeringar grundar sig på den efterfrågan som uppstår genom en specifik distributionsskyldighet.

En långsiktig och proaktiv politik verkar för närvarande inte genomföras i fråga om transportsektorn, som nu är föremål för betydande osäkerhetsmoment och förändringar. Finländska företag och företag som är verksamma i Finland förtjänar en tydlig och långsiktig utsläppsstyrning inom trafiken och detta förverkligas bäst inom ansvarsfördelningssektorn genom distributionsskyldigheten. Genom de ändringar som regeringen föreslår och i synnerhet genom att sänka distributionsskyldigheten ökar riskerna i och med att Finland blir tvunget att köpa utsläppsminskings-

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 2

enheter av andra medlemsstater i stället för att investera också med dessa pengar i inhemska utsläppsminskningsobjekt.

Väte som mellanprodukt och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, dvs. elektrobränslen (RFNBO)

Enligt propositionen införs en skyldighet för RFNBO-bränslen (förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung) åren 2028—2030. Skyldigheten härstammar från RED III-direktivet och ingår i klimatpaketet Fit for 55. RFNBO-bränslen inkluderades i distributionsskyldigheten år 2023.

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.

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 tilläggsskyldigheten med väte som mellanprodukt. Andelen väte som mellanprodukt ska dock begränsas till 1 procentenhet av skyldigheten att uppfylla minimiandelen år 2030.

Det nya är att det blir möjligt att uppfylla tilläggsskyldigheten med 0,5 procent väte som mellanprodukt redan innan skyldigheten att uppfylla en minimiandel träder i kraft 2028. Den andel som ska fyllas med väte som mellanprodukt minskar dock inte direkt utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, vilket innebär att klimatnyttan är begränsad.

Marknadsläget för RFNBO bränslen är osäkert och det är svårt att förutse priserna, vilket kan bromsa investeringarna och öka osäkerheten på marknaden. Väte som mellanprodukt minskar inte utsläppen från trafiken. En del av de sakkunniga anser att distributionsskyldigheten varje år bör höjas med lika många procentandelar mellanprodukter, om väte som mellanprodukt inkluderas i distributionsskyldigheten. En del anser att möjligheten att utnyttja väte som mellanprodukt för att uppfylla minimiandelen är en fördel. Exempelvis Energimyndigheten understöder dock i enlighet med det som föreslås i utkastet maximigränsen för väte som mellanprodukt för att distributionsskyldighetens syfte, minskning av utsläppen från trafiken, ska kunna fyllas. Av yttrandena framgår det också att en skyldighet att uppfylla en minimiandel RFNBO gör det möjligt för Finland att starta projekt för förnybart väte och samtidigt utveckla den inhemska vätgasekonomin.

Betänkande EkUB 19/2024 rd

Reservation 2

El för transporter

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.

Införandet av förnybar el för transporter i distributionsskyldigheten ökar utsläppen, vilket också konstateras i propositionen. Att öka distributionsskyldigheten med el för transporter minskar den totala efterfrågan på förnybara drivmedel med 353 ktoe mellan 2025 och 2030. Det sänker kostnaderna för att fullgöra distributörernas skyldighet, men det är osäkert hur pumppriserna på bränslen påverkas. Det ökar också statens punktskatteinkomster under 2025—2027 med ytterligare sammanlagt 26 miljoner euro. Efter 2028 ökar effekten ytterligare.

I propositionen inkluderas förnybar el i distributionsskyldigheten utan samtidig höjning av distributionsskyldigheten, och möjligheten att fullgöra den redan sänkta distributionsskyldigheten med förnybar el utan additionalitet främjar inte i tillräcklig utsträckning minskningen av utsläppen från trafiken. Distributionsskyldigheten bör höjas med en mängd som motsvarar andelen förnybar el för transporter för att användningen av förnybar el för transporter inte ska minska mängden distribuerat biodrivmedel. Det sätt som nu föreslås leder inte till minskade utsläpp, utan förnybar el ersätter endast de biodrivmedel som använts för att fullgöra distributionsskyldigheten och ökar förbrukningen av fossila bränslen. Detta leder till ökade koldioxidutsläpp från vägtrafiken jämfört med den gällande lagen.

Eftersom efterfrågan på el för transporter inte i någon betydande grad är beroende av laddningspriset vid en laddningspunkt för allmänheten och el i distributionsskyldigheten i första hand ersätter biodrivmedel, fungerar el för transporter i praktiken som en åtgärd som sänker nivån på distributionsskyldigheten utan någon direkt utsläppsminskande effekt. Eftersom trenden för den totala energiförbrukningen inom trafiken sannolikt är sjunkande, beståndet av elbilar ökar och elproduktionen blir allt mer förnybar, kan andelen förnybar el för transporter vid utgången av årtiondet vara större än vad som bedömts i propositionen. Då får el för transporter en mer kraftfull effekt som undantränger biodrivmedel, vilket kalkylmässigt skulle öka utsläppen från trafiken. Eldrift blir vanligare i beståndet av personbilar också utan ytterligare åtgärder, eftersom bilindustrin starkt koncentrerar sig på produktionen av elbilar.

Om förnybar el tas in i distributionsskyldigheten, ska det göras så att den blir en tilläggsåtgärd i distributionsskyldigheten. Konsekvenserna bör följas upp till denna del. (Reservationens förslag till uttalande 1)

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 2

Flexibilitetsmekanismen

Enligt den nya flexibilitetsmekanismen i propositionen kan 5,5 procentenheter av distributions-skyldigheten uppfyllas genom andra alternativa utsläppsminskningssåtgärder som vidtagits i Finland. Åtgärderna för att minska utsläppen bör inriktas på ansvarsfördelningssektorn. Åtgärderna inom markanvändningssektorn inkluderas i begränsad utsträckning (1 procentenhet) genom en förordning av statsrådet som utfärdas senare. Där fastställs kriterier för godtagbara åtgärder: additionalitet, varaktighet, tillförlitliga mätningar, referensscenario, verifiering, dubbel effekt och undvikande av koldioxidläckage. Åtgärden kan utnyttjas i distributionsskyldigheten först när den har genomförts och verifierats på ett tillförlitligt sätt. Det är fråga om en ny mekanism som utifrån de yttranden som utskottet fått är förknippad med stor osäkerhet.

I princip ökar en väl genomförd flexibilitetsmekanism kostnadseffektiviteten och kan vara ett pilotförsök på den inhemska kolmarknaden. Under den fortsatta beredningen av mekanismen är det bra att så många tillförlitliga och för mekanismen lämpliga metoder för utsläppsminskning som möjligt identifieras. Detta ger upphov till konkurrens på marknaden, varvid mekanismen effektivt stöder utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn.

Till exempel Energimyndigheten förhåller sig negativ till flexibilitetsmekanismen och understöder inte att flexibilitetsmodellen tas in i lagen om distributionsskyldighet. Myndigheten anser att den modell för flexibilitetsmekanismen som föreslås i utkastet är ett komplicerat system vars genomförande är förenat med exceptionellt stor osäkerhet. Beredningen och genomförandet av flexibilitetsmekanismen kommer att vara mycket betungande, eftersom Energimyndigheten inte har kompetens inom de områden som flexibilitetsmekanismen omfattar och de metoder som flexibilitetsmekanismen omfattar inte på något sätt har avgränsats eller förtecknats på förhand. Det kommer också att vara särskilt utmanande att beräkna åtgärderna för att minska utsläppen.

De största utmaningarna gäller de verkliga klimateffekterna av projekt inom flexibilitetsmekanismen. Uppkomsten av genuina klimatkonsekvenser förutsätter att flexibilitetsmekanismen använder genuint additionella utsläppsminskningar eller kolbindning som går längre än den gällande lagstiftningen. Det är inte det ekonomiskt mest lönsamma alternativet och det genomförs sannolikt inte utan det tilläggsstöd som avgiften för försäljning av utsläppsenheter ger. Dessutom behövs tillförlitliga metoder för att mäta utsläppsminskningar eller kolbindning samt verifiering gjord av en oberoende tredje part. Exempelvis Skogsindustrin rf är bekymrad över att om till exempel en förlängning av skogens omloppstid godkänns till flexibilitetsmekanismen, har detta konsekvenser för anskaffningen av virkesråvara inom branschen.

Enligt propositionen har endast en distributör under beredningen uttryckt intresse för att utnyttja flexibilitetsmekanismen, och det kan antas att utnyttjandet av mekanismen kommer att vara mycket begränsat. Också den administrativa bördan inom den nya mekanismen kan vara stor. Det är bra att notera att ansvarsfördelningssektorn inte gynnas av de föreslagna metoderna för flexibilitetsmekanismen inom markanvändningssektorn, utan åtgärdernas växthusgaseffekter räknas till markanvändningssektorns växthusgasinventering. Således ersätts utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn med markanvändningssektorn, vilket inte är förenligt med den nuvarande sektorsindelningen inom klimatpolitiken. Vi betonar vikten av omsorgsfull beredning

Betänkande EkUB 19/2024 rd Reservation 2

och uppföljning av hur den nya mekanismen fungerar, om flexibilitetsmekanismen tas i bruk i Finland. (Reservationens förslag till uttalande 2)

Sänkning av påföljdsavgiften

Enligt propositionen ska påföljdsavgiften för underlåtenhet att fullgöra den allmänna skyldigheten sänkas med hela 56,25 procent 2026 till den del den överstiger 18 procent av distributions-skyldigheten. Vi är inte för en sänkning av påföljdsavgiften. Lagstiftningen bör alltid uppmuntra aktörerna att följa lagen. Regeringen bör förverkliga sina politiska mål genom att dimensionera förpliktelserna i lagen, inte påföljdsavgifterna. Sänkningen av påföljdsavgifterna skapar osäkerhet på marknaden, eftersom det inte på förhand är känt om drivmedelsdistributörerna kommer att iaktta skyldighetsnivåerna eller betala påföljdsavgifter. En ansvarsfull distributör som iakttar skyldighetsnivåerna oberoende av lägre påföljdsavgifter får dessutom ofördelaktiga konkurrens-villkor. Ändringarna i 11 a § om påföljdsavgifter förkastas.

Förslag

Vi föreslår

*att riksdagen godkänner lagförslagen enligt betänkandet, men stryker 11 a § i lagförslag 1 och godkänner 5 § i lagförslag 1 med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**) och*

*att riksdagen godkänner två uttalanden. (**Reservationens förslag till uttalanden**)*

Reservationens ändringsförslag

Lagförslag 1

5 §

Leverans av förnybara drivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera förnybara drivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den mängd motorbensin, dieselloja, 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) 29,0 procent år 2025,
- 7) 29,0 procent år 2026,

Betänkande EkUB 19/2024 rd
Reservation 2

- 8) 30,0 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 bio-bränslen 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) 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.

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.

— — — — —

Reservationens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att det följs upp vilka konsekvenser inkluderingen av el för transporter har för uppnåendet av utsläppsminskningarna från trafiken och att regeringen vidtar behövliga tilläggsåtgärder om målet för minskning av utsläppen från trafiken inte nås.*
- 2. Riksdagen förutsätter att det följs upp hur flexibilitetsmekanismen fungerar, att bara faktiska, additionella metoder för utsläppsminskning godkänns till mekanismen och att det föreskrivs om mekanismen så att den administrativa bördan blir så liten som möjligt.*

Betänkande EkUB 19/2024 rd
Reservation 2

Helsingfors 28.11.2024

Matias Mäkynen sd
Lotta Hamari sd
Juha Viitala sd
Oras Tynkkynen gröna
Johannes Yrttiaho vänst