

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport ändras.

Det föreslås att distributörers skyldighet att årligen till konsumtion leverera en viss andel biodrivmedel ändras så att andelen biodrivmedel höjs till sex procent åren 2011—2014. Därefter ska andelen biodrivmedel som omfattas av distributionsskyldigheten höjas stadi- gtt varje år så att den från och med år 2020 är 20 procent.

I lagen föreslås också bestämmelser om att energiinnehållet i biodrivmedel i vissa fall ska räknas dubbelt, att biodrivmedlen ska uppfylla hållbarhetskriterierna och att över- skridandet av distributionsskyldigheten ska beaktas när distributionsskyldigheten för det följande året fastställs. Dessutom föreslås några tekniska ändringar i lagen.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2011.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Lagstiftningen i EU	4
2.3 Bedömning av nuläget	5
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	5
3.1 Målsättning.....	5
3.2 De viktigaste förslagen.....	6
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	6
4.1 Ekonomiska konsekvenser	6
4.2 Konsekvenser för miljön.....	7
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	8
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	8
DETALJMOTIVERING	9
1 LAGFÖRSLAG	9
2 IKRAFTTRÄDANDE	10
LAGFÖRSLAG	11
Lag om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport.....	11
PARALLELLEXT	14
Lag om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport.....	14

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europeiska unionens (EU) målsättning är att på lång sikt begränsa klimatuppvärmningen till två grader Celsius. För att målet ska kunna nås krävs att det globala energisystemet blir nästan helt utsläppsfritt. EU:s etappmål för år 2020 är att minska utsläppen av växthusgaser med 20 procent från 1990 års nivå, att öka andelen förnybara energikällor till 20 procent och att öka energieffektiviteten med 20 procent. Målen för ökning av användningen av förnybara energikällor och minskning av växthusgasutsläppen är juridiskt bindande för EU:s medlemsstater.

Statsrådet godkände en nationell klimat- och energistrategi på lång sikt den 6 november 2008 (SRR 6/2008 rd), nedan *klimat- och energistrategin*. Strategin baserar sig på EU:s klimat- och energipolitiska riktlinjer och skyldigheter. Enligt klimat- och energistrategin åtar sig Finland att de biobaserade bränslenas andel av alla drivmedel ska vara minst 10 procent år 2020.

I regeringsprogrammet för Matti Vanhans andra regering konstateras att regeringen arbetar för att användningen av biobaserade bränslen som minskar utsläppen från trafiken ska vinna insteg först genom lagstadgade och senare genom marknadsbaserade åtgärder i den takt det är möjligt med beaktande av den tekniska utvecklingen och den inhemska produktionen samt en rimlig prisnivå i fråga om biobränslen. Likaså är det enligt regeringsprogrammet också viktigt att se till att den inhemska efterfrågan på biobränslen i trafiken kan tillgodoses med företrädesvis inhemska produktion. Statsminister Mari Kiviniemis regering fortsätter verkställandet av regeringsprogrammet för Matti Vanhans andra regering. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Mari Kiviniemis regering ska användning av förnybara drivmedel uppmuntras.

Ministerarbetsgruppen för klimat- och energipolitik nådde den 20 april 2010 en överenskommelse om åtgärderna för främ-

jande av förnybar energi och mängderna förnybar energi för att Finland ska uppnå det mål som EU fastställt för Finland för 2020 (nedan *åtagandepaketet för förnybar energi*). Målet i fråga om biodrivmedel är att höja andelen förnybar energi inom trafiken till 20 procent år 2020, och den viktigaste metoden för uppnående av detta mål är distributionsskyldigheten för biodrivmedel.

I statsministerns upplysning av den 11 maj 2010 om regeringens energibeslut (Statsministerns upplysning 2/2010 rd) behandlades åtagandepaketet för förnybar energi som en del av den mera omfattande helheten för energilösningar. I upplysningen konstateras att användningen av förnybar energi ökas inte bara med hjälp av vindkraft och skogsflis utan också med hjälp av i synnerhet biodrivmedel och en ökad användning av värmepumpar. När det gäller biodrivmedlen är målet ca sju terawattimmar. Främjandet av förnybar energi inom trafiken ska grunda sig på den distributionsskyldighet som åläggs drivmedelsförsäljarna.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

I 5 § i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007) finns bestämmelser om drivmedelsdistributörernas skyldighet att leverera biodrivmedel till konsumtion (*distributionsskyldighet*). Genom den nämnda lagen genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel, nedan *biodrivmedelsdirektivet*. Distributionsskyldigheten för 2008 var två procent och från och med år 2009 fyra procent av den totala energiåtgången i vägtrafiken.

Distributionsskyldigheten har varit den viktigaste metoden att främja användningen av biodrivmedel. Därutöver har användningen av biodrivmedel främjats genom stöd som beviljats för investeringar i produktion av

biobränslen och för forsknings- och utvecklingsverksamhet. Pilotprojekt för användning av biodrivmedel har beviljats tidsbestämda skattelättnader. Biodrivmedlen har inte beviljats några allmänna skattelättnader utan en motsvarande bränsleaccis per liter som påförts den vanliga bensinen och dieseln har också påförts biodrivmedlen. Biogasen utgör ett undantag eftersom användningen av biogas inom trafiken är befriad från skatt. Biogasen har dock inte fått någon bredare användning inom trafiken.

Användningen av biodrivmedel har ökat i Finland i enlighet med den distributionsskyldighet som ålagts distributörerna i Finland. Från att i praktiken ha varit noll procent år 2007 har användningen nu stigit till fyra procent av den energi som används inom trafiken. Uttryckt som energimängd motsvarar detta 159 000 ton oljeekvivalenter.

2.2 Lagstiftningen i EU

Biodrivmedelsdirektivet trädde i kraft den 17 maj 2003. Syftet med direktivet är att främja användningen av biobränsle som framställts av biomassa och användningen av andra förnybara bränslen för att ersätta dieselolja eller bensin i vägtrafiken inom medlemsstaterna. Direktivet förutsätter att medlemsstaterna ser till att en minsta andel biodrivmedel och andra förnybara bränslen släpps ut på deras marknader. Med tanke på detta ska medlemsstaterna fastställa nationella vägledande mål som baserar sig på de referensvärden som anges i direktivet. För år 2010 är referensvärdet 5,75 procent, beräknat på energiinnehållet, av all bensin och diesel för transportändamål som släpps ut på medlemsstaternas marknader.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (*nedan RES-direktivet*) upphävs biodrivmedelsdirektivet från och med den 1 januari 2012. Medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa RES-direktivet senast den 5 december 2010.

Enligt RES-direktivet ska 20 procent av gemenskapens slutliga energianvändning (brutto) täckas av energi från förnybara energikällor. För varje medlemsstat har det utifrån detta fastställts ett eget bindande mål för förnybar energi. Finlands mål för år 2020 är att höja andelen förnybar energi till 38 procent av den slutliga energiförbrukningen.

I RES-direktivet åläggs skilt samtliga medlemsstater ett gemensamt bindande mål att 10 procent av varje medlemsstats energianvändning inom transportsektorn ska täckas av energi från förnybara energikällor senast 2020. Den förnybara energi som används för transportändamål består av vätskeformiga eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och av den elektricitet från förnybara energikällor som används i elbilar och spårtrafik.

I RES-direktivet fastställs dessutom hållbarhetskriterier för biodrivmedel samt för de flytande biobränslen som används inom värme- eller elsektorn. För att biodrivmedlen och de flytande biobränslena ska kunna beaktas i de nationella mål som fastställs i RES-direktivet samt i de nationella åtagande- och stödsystemen för förnybar energi, ska de uppfylla fastställda hållbarhetskriterier. Hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och flytande biobränslen omfattar produktionen såväl inom som utanför Europeiska unionen. De hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen som anges i RES-direktivet kan delas in i kvalitativa och kvantitativa kriterier. En del av kriterierna gäller begränsningar på ursprunget för de råvaror som används vid framställningen av biodrivmedel och flytande biobränsle och en del kriterier begränsningar på utsläppen av de växthusgaser som biodrivmedlen och de flytande biobränslena ger upphov till under sin livscykel.

RES-direktivets mål är också att främja utsläppande på marknaden av nya biobränslen som baserar sig på icke-livsmedel. Därför föreskriver RES-direktivet att energiinnehållet i biodrivmedel som framställs av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både cellulosa och lignin ska räknas dubbelt (*nedan dubbelt räknade biodrivmedel*) när direktivets mål

om 10 procents andel av biodrivmedel inom transporterna uppfylls samt i de nationella kvot- och åtagandesystemen.

De lagar och författningar som efterlevnaden av biodrivmedelsdirektivet och RES-direktivet förutsätter i landskapet Åland faller enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) inom landskapets behörighet.

2.3 Bedömning av nuläget

Det nuvarande systemet med en distributionsskyldighet för biodrivmedel har fungerat enligt förväntningarna, och användningen av biobränsle har ökat i den utsträckning som skyldigheten förutsätter. I Finland har det också uppstått betydande kapacitet för produktion av biodrivmedel, särskilt när det gäller framställning av växtoljebaserat vätebehandlat dieselbränsle samt, i mindre skala, framställning av etanol av avfall. Andelen biobränsleproduktion av inhemska råvaror är dock ännu mycket liten av den totala användningen av biobränslen.

Eftersom kostnaderna för produktion av biodrivmedel är högre än kostnaderna för omvandling av traditionella fossila bränslen, är en ökning av användningen av biodrivmedel på marknadsvillkor inte sannolik inom den närmaste framtiden med de världsmarknadspriser på oljeprodukter som kan förväntas inom den närmaste framtiden. För att RES-direktivets mål om 10 procents andel av förnybar energi inom transporterna år 2020 ska nås krävs nya åtgärder. I Finland planeras flera projekt för inledning av produktionen av dubbelt räknade biodrivmedel som baserar sig på ny teknik. De volymmässigt viktigaste projekten är sådana bioraffinaderier som framställer syntet dieselbränsle av skogsflis. Om dessa projekt förverkligades, skulle de med beaktande av dubbelräkningen ensamt kunna räkna för att det mål för förnybar energi som fastställts i regeringens åtagandepaket ska uppnås.

För närvarande finns det inte några nationella bestämmelser om sådana hållbarhetskriterier för biodrivmedel som anges i RES-direktivet. Verkställighet av distributionskyldigheten förutsätter att biodrivmedlen i fråga uppfyller kriterierna för hållbarhet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Målsättningen med propositionen är att säkerställa att det mål, dvs. 20 procents andel av förnybar energi inom transporterna år 2020, som fastställdes i åtagandepaketet för förnybar energi, ska uppnås. Samtidigt nås också RES-direktivets bindande mål att höja andelen förnybar energi inom transportsektorn till 10 procent år 2020, trots att distributionsskyldigheten inte omfattar all sådan användning av energi inom transportsektorn som avses i direktivet.

Den föreslagna distributionsskyldigheten innebär att användningen av biodrivmedel ökar från nuvarande ca 160 000 ton oljeekvivalenter till 730 000 ton oljeekvivalenter år 2020 då effektivisering av energianvändningen inom transportsektorn beaktas. Avsikten är att skyldigheten huvudsakligen ska fullgöras med hjälp av s.k. dubbelt räknade biodrivmedel. Om skyldigheten i sin helhet kunde fullgöras med hjälp av nämnda drivmedel, skulle den mängd biodrivmedel som faktiskt behövs år 2020 motsvara 365 000 ton oljeekvivalenter.

Genom distributionsskyldigheten är det möjligt att skapa säkra och förutsebara hemmamarknader för biodrivmedel, vilket uppmuntrar företag till investeringar i produktionen av biobränsle. Syftet med denna höga nivå av distributionsskyldighet som faktiskt överstiger EU:s krav är att särskilt uppmuntra investeringar i andra generationens teknik som utnyttjar sådana inhemska råvarukällor som kan räknas dubbelt i åtagandesystemet. Ett viktigt mål för propositionen är likaså att stegvis gradera distributionsskyldigheten så att målet för andelen biodrivmedel inom transporterna kan nås på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Distributörerna ska ha möjlighet att välja de ur kostnadssynpunkt förmånligaste sätten att fullgöra sin skyldighet. De totala kostnaderna för distributionskyldigheten påverkas i hög grad av hur nivån på skyldigheterna utvecklas årligen.

Distributionskyldigheten förutsätter inte nödvändigtvis ändringar i fordonsparken utan målet om 20 procent kan nås också med for-

don av den nuvarande typen. I så fall skulle tyngdpunkten av användningen i biodrivmedel ligga på dieseldrivna fordon. Läget skulle kunna balanseras om man tog i bruk bränslen som innehåller rikligt med etanol, såsom E85-bränslet (som består till 85 procent av etanol och till 15 procent av bensin). Användningen av sådant bränsle förutsätter dock s.k. FFV-fordon, dvs. fordon som är särskilt anpassade till det. FFV-fordonen är dock inte nämnvärt dyrare än de sedvanliga bensindrivna fordonen.

Ett ytterligare mål för propositionen är att nationellt genomföra bestämmelserna om de hållbarhetskriterier, beräkningsregler och egenskaperna hos bibränslen som anges i RES-direktivet. Närmare bestämmelser om hållbarhetskriterierna och förfarandena vid tillämpningen av dem ska utfärdas efter det att EU-kommissionen preciserat sina anvisningar.

Ett ytterligare mål för propositionen är att beakta svårigheterna för drivmedelsdistributörer att anpassa blandningen av bibränsle i annat bränsle exakt efter sin årliga distributionsskyldighet eftersom den varierar tidsmässigt och lokalt. Detta leder i praktiken till överskridning av skyldigheten när man vill försäkra sig om att skyldigheten blir fullgjord.

3.2 De viktigaste förslagen

Det viktigaste ändringsförslaget gäller fastställande av nya minsta andelar av biodrivmedel inom ramen för den distributionsskyldighet som ålagts distributörerna av trafikbränslen. Åren 2011—2014 föreslås distributionsskyldigheten vara sex (6,0) procent, år 2015 åtta (8,0) procent, år 2016 tio (10,0) procent, år 2017 tolv (12,0) procent, år 2018 femton (15,0) procent, år 2019 aderton (18,0) procent samt år 2020 och därefter tjugo (20,0) procent.

Distributionsskyldigheten ska beräknas på samma sätt som nuförtiden. Då det är fråga om ett biodrivmedel som har framställts av avfall eller restprodukter eller cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin ska energiinnehållet räknas dubbelt vid uppfyllandet av distributionsskyldigheten.

Distributionsskyldigheten kompletteras av kravet på att de biodrivmedel som används för fullgörande av distributionsskyldigheten och deras råvaror ska överensstämma med hållbarhetskriterierna i RES-direktivet.

Det föreslås att lagen kompletteras genom en bestämmelse som gör det möjligt att beakta överskridning av distributionsskyldigheten vid fastställandet av distributionsskyldigheten för det följande året.

De värmevärden för biodrivmedel och kraven på markering av biodrivmedel som anges i lagen föreslås bli ändrade så att de motsvarar bestämmelserna i RES-direktivet.

Dessutom föreslås några, närmast tekniska, preciseringar av lagen vilka följer av ändringarna i annan lagstiftning.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Hur stora extra kostnader den ökade användningen av biodrivmedel medför beror på många faktorer, och bedömningen av dessa är förenad med stora osäkerhetsmoment. De viktigaste faktorer som påverkar dessa extra kostnader är utvecklingen av priset på råolja samt produktionskostnaderna för nya bi-bränslen. Andra generationens dubbelt räknade biodrivmedel befinner sig fortfarande i ett utvecklingsskede och den kommersiella produktionen av dem i en större skala kommer att börja först under de sista åren av detta årtionde. De kostnader som distributions-skyldigheten medför påverkas i betydande grad av hur stor del av skyldigheten kan fullgöras med dubbelt räknade biodrivmedel.

Vid uppskattningen av kostnaderna har det antagits att tilläggs-kostnaden för traditionella biodrivmedel jämfört med fossila bränslen minskar från de nuvarande 0,3 euro per liter oljeekvivalenter (loe) till ca hälften, dvs. 0,15 euro/loe fram till år 2020. Dessutom har priset på dubbelt räknade biodrivmedel uppskattats vara 0,1 euro/loe högre än priset på traditionella biodrivmedel.

Den extra kostnad som årligen medförs av biodrivmedel om distributionsskyldigheten är sex procent beräknas vara ca 65 miljoner euro per år jämfört med en situation i vilken inga biodrivmedel används. År 2020 skulle

kostanden uppgå till ca 110 miljoner euro, om distributionsskyldigheten i dess helhet uppfylldes med dubbelt räknade biodrivmedel. Om endast traditionella biodrivmedel användes, skulle kostnaden vara ca 20 miljoner euro högre.

Åren 2011—2020 skulle de kumulativa kostnaderna å sin sida uppgå till 820—950 miljoner euro, beroende på om dubbelt räknade biodrivmedel används eller inte.

Av ovan nämnda skäl är det alltså också svårt att uppskatta de kostnader som medförs för konsumenterna av distributionsskyldigheten. Om priset på råolja i enlighet med nuvarande beräkningar skulle stiga med ca 50 procent fram till år 2020 jämfört med nuvarande nivå och om beskattningen av biobränsle verkställdes i enlighet med regeringens proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings (RP 147/2010 rd), skulle den föreslagna ökningen av andelen biodrivmedel nödvändigtvis inte medföra några betydande extra kostnader för konsumenterna.

Distributionsskyldigheten beräknas inte kräva betydande investeringar i distributionsystemen för bränsle eller fordonsparken. Det går att till marknaden leverera den mängd biodrivmedel som skyldigheten förutsätter om biobränslet blandas med mineraloljebaserade bränslen så att blandningen uppfyller de nuvarande kvalitetskraven för bränsle vilket innebär att majoriteten av de nuvarande fordonen kan använda det.

Om företagen dock vill lansera exempelvis biodrivmedel av typen E85 på marknaden, krävs det investeringar i distributionen och fordon som anpassats efter bränslet. Sådana fordon är dock inte nämntvärt dyrare än de sedvanliga fordonen.

Ett av målen med den föreslagna distributionsskyldigheten är att genom en växande efterfrågan öka den inhemska produktionen av sådana biobränslen som baseras på inhemska råvaror. Om det i Finland byggdes två eller till och med tre anläggningar för framställning av dieselbränsle av skogsflis som är kapabla att producera biodrivmedel i en mängd som räcker till för fullgörande av hela distributionsskyldigheten, skulle detta kräva investeringar på ca 1 000 miljoner euro i anläggningar och dessutom investeringar

till ett uppskattat värde av 150 miljoner euro i kedjan för anskaffning av råvaror. Detta skulle också ha betydande direkta och indirekta sysselsättningseffekter.

Propositionen har inga statsekonomiska konsekvenser.

4.2 Konsekvenser för miljön

Koldioxidutsläpp från trafiken kan minskas i betydande utsträckning genom användning av biodrivmedel. Eftersom det antas att slutförbrukningen av biodrivmedel i fordon inte ger upphov till några koldioxidutsläpps alls, minskar utsläppen från fordon direkt i samma takt som andelen biodrivmedel ökar. Genom den föreslagna distributionsskyldigheten reduceras utsläppen från vägtrafiken, beroende på andelen dubbelt räknade biodrivmedel, med ca 1—2 miljoner ton koldioxid år 2020 jämfört med en situation i vilken inga biodrivmedel används. Den absoluta utsläppsminskningen är naturligtvis beroende av hur den totala energiförbrukningen inom transporterna utvecklas.

I produktionskedjan för biodrivmedel uppstår dock växthusgasutsläpp. Mängden utsläpp varierar betydligt beroende på råvaran, odlingsförhållandena och förädlingsprocessen. Enligt RES-direktivet förutsätts ett hållbart biodrivmedel minska utsläppen av växthusgaser med 35 procent jämfört med ett fossilt referensbränsle då bränslets hela livscykel beaktas. År 2017 stiger detta krav till 50 procent.

Med tanke på minskning av utsläppen av växthusgaser är de bästa biodrivmedel sådana som är framställda av avfall och restprodukter samt av material som innehåller både cellulosa och lignin. För dessa bränslen är utsläppsreduceringarna enligt RES-direktivet över 80 procent. Exempelvis med syntetisk diesel som baserar sig på skogsavfall går det att uppnå en minskning med 95 procent. Reduceringen av utsläpp under bränslets livscykel för sådana biobränslen som baserar sig på traditionella odlingsväxter ligger kring 30—60 procent.

Hur distributionsskyldigheten påverkar växthusgasutsläppen utgående från livscykel-tänkandet beror således på det vilket biodrivmedel som används för att fullgöra skyl-

digheten. Utsläppsreduceringen kan dock som högst ligga kring 90 procent, om dubbelt räknade biodrivmedel tas i bruk på bred front.

Om hållbarhetskriterierna enligt RES-direktivet uppfylls, säkerställs utöver minskningen av växthusgasutsläpp dessutom bl.a. att produktionen av råvaror för biodrivmedel inte inverkar negativt på naturens mångfald och att råvaran inte produceras på sådan grund som innehåller rikligt med kol.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid arbets- och näringsministeriet i enlighet med regeringens riktlinjer.

Utlåtande om propositionsutkastet begärdes av finansministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet, justitieministeriet, kommunikationsministeriet, Försörjningsberedskapscentralen, Tullstyrelsen, Bilimportörerna r.f., Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK r.y., Finlands Näringsliv EK, FINBIO – Finska Bioenergiföreningen rf, Linja-autoliitto ry, Finlands Bensinhandlarförbund FBF rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands Lokaltrafikförbund rf och Ölly- ja Kaasualan Keskusliitto ry. Propositionsutkastet skickades ut på remiss den 15 september 2010 och remisstiden löpte ut den 27 september 2010. Sammanlagt 13 remissyttranden gavs. Ett sammandrag av remissyttrandena finns på ministeriets webbplats (www.tem.fi).

Remissorganen understödde i allmänhet förslaget att öka andelen biodrivmedel inom transporter. Vissa remissorgan betraktade tidtabellen för höjning av distributionskyldigheten som för snäv och målen med distributionskyldighet som alltför ambitiösa.

Utifrån remissyttrandena har den stegvisa höjningen av distributionskyldigheten justerats så att åtta procents distributionskyldighet införs först från och med år 2015. Dessutom har propositionens motiveringar och särskilt avsnittet om propositionens konsekvenser kompletterats.

6 Samband med andra propositioner

I regeringens proposition till Riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings (RP 147/2010 rd) föreslås betydande ändringar i beskattningen av biobränsle. Om ändringarna godkänns, resulterar detta i en beskattning som tar större hänsyn till biobränslenas miljöegenskaper. Den nya skattestrukturen uppmuntrar till övergång till sådana biobränslen som är de bästa ur miljösynpunkt och särskilt till sådana som kan räknas dubbelt, men beskattningen utgör dock inte i allmänhet ett tillräckligt incitament för att fossila bränslen ska börja ersättas med biobränslen. Den nämnda regeringspropositionen innehåller också ett förslag till lag om ändring av lagen om accis på flytande bränslen som innehåller motsvarande bestämmelser om kraven på överensstämmelse med de hållbarhetskriterier som anges i RES-direktivet.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. *Lagens syfte.* Lagens syfte är att genomföra den tillämpliga EU-lagstiftningen om biodrivmedel. I 2 mom. föreslås den informativa hänvisningen till biodrivmedelsdirektivet bli upphävd som onödig. Biodrivmedelsdirektivet upphävs genom RES-direktivet från och med den 1 januari 2012.

2 §. *Definitioner.* Definitionerna i 1 mom. 4—6 punkten föreslås bli ändrade.

I definitionen på distributör i 1 mom. 4 punkten hänvisas det till lagen påförande av accis (1469/1994). Den ovan nämnda lagen om påförande av accis upphävdes, med undantag för 66 och 67 §, genom punktskattelagen (182/2010) som trädde i kraft den 1 april 2010. I definitionen har denna lagreform beaktats. Detsamma gäller för definitionen på leverans av biodrivmedel till konsumtion i 1 mom. 5 punkten.

Definitionen på energiinnehåll i 1 mom. 6 punkten föreslås bli ändrad så att den motsvarar definitionen på energiinnehåll i biodrivmedel enligt bilaga III till RES-direktivet. I praktiken rör det sig om små ändringar. Definitionen på energiinnehåll har också kompletterats med tanke på sådana nya biodrivmedel som har kommit eller ska komma ut på marknaden.

4 §. *Behöriga myndigheter och tystnadsplikt.* I 1 mom. föreslås att hänvisningen till bestämmelserna i 15 och 18 kap. i lagen om påförande av accis ska ersättas med en hänvisning till bestämmelserna i 12 kap. i punktskattelagen.

I 2 mom. föreslås att hänvisningen till bestämmelserna i 16 kap. i lagen om påförande av accis ska ersättas med en hänvisning till 66 och 67 § i lagen om påförande av accis. I 2 mom. föreslås vidare bestämmelser om arbets- och näringsministeriets rätt få upplysningar i stället för handels- och industriministeriets rätt att få upplysningar. Dessutom föreslås att bestämmelsen ska ges en mera allmängiltig ordalydelse med tanke på att bio-

drivmedelsdirektivet ska upphävas genom RES-direktivet.

5 §. *Leverans av biodrivmedel till konsumtion.* I 1 mom. definieras distributionsskyldighet och sättet att räkna den på motsvarande sätt som i det nuvarande 5 § 1 mom. Distributionsskyldigheten ska också fortsättningsvis beräknas så att den mängd biodrivmedel som levererats till konsumtion (mätt som energi) divideras med den sammanlagda mängden bensin, dieselolja och biodrivmedel.

I 1 mom. föreslås också bestämmelser om distributionsskyldigheten från och med år 2011. Målet för andelen förnybar energi inom transporter, dvs. 20 procent år 2020, ska uppnås genom distributionsskyldigheten. I praktiken kommer andelen förnybar energi inom transporter att vara högre än 20 procent, eftersom också eldrivna fordon beräknas bli allt vanligare i vägtrafiken fram till år 2020. Den el som produceras från förnybara energikällor och används i eldrivna fordon bedöms då kunna motsvara en andel på ca en procent av energiförbrukningen inom transporter.

Till att börja med ska distributionsskyldigheten ökas i måttlig takt och senare varje år för att de kumulativa kostnaderna för systemet ska förbli så låga som möjligt. Enligt uppskattningarna kommer sådana inhemska biodrivmedel som får räknas dubbelt inte ut på marknaden i några betydande mängder före år 2015. Fram till dess är man tvungen att fullgöra skyldigheten huvudsakligen med hjälp av importerade biodrivmedel och biobränslen som baserar sig på importerade råvaror.

Det föreslås att distributionsskyldigheten för åren 2011—2014 ska vara sex (6,0) procent, vilket överstiger det mål (5,75 procent) som i biodrivmedelsdirektivet satts upp för år 2010. Efter 2014 ska andelen biodrivmedel som omfattas av distributionsskyldigheten höjas stadigt varje år. Andelen biodrivmedel i det bränsle som distribueras år 2020 och därefter vara 20,0 procent.

Paragrafens 2 mom. motsvarar artikel 21.2 i RES-direktivet. Om biodrivmedlet har framställts av avfall eller restprodukter eller cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin ska energiinnehållet i biodrivmedlet i fråga multipliceras med två i täljaren. Den energimängd som på detta sätt fås divideras med den sammanlagda mängd bensin, dieselolja och biodrivmedel som levererats till konsumtion.

5 a §. Överensstämmelse med hållbarhets-kriterierna för biodrivmedel. Enligt 1 mom. förutsätts att de biodrivmedel som avses i 5 § och deras råvaror ska uppfylla de kriterier för hållbarhet som anges i RES-direktivet. I 2 mom. föreslås bestämmelser om skyldigheten att vid kontrollen av överensstämmelse med hållbarhetskriterierna tillämpa metoder som anges i RES-direktivet och upprätthålla ett på massbalanssystemet baserat system för säkerställande av att produktionen av råvaror och reduktionen av växthusgasutsläpp överensstämmer med kraven.

I artikel 17 i RES-direktivet finns bestämmelser om kraven på minskning av växthusgasutsläppen från biodrivmedel samt de områdesspecifika kraven på biodrivmedel och deras råvaror. I 18 artikel i RES-direktivet finns bestämmelser om massbalanssystemet och den övriga kontrollen av överensstämmelse med hållbarhetskriterierna. I artikel 19 i RES-direktivet och bilaga IV till direktivet finns bestämmelser om hur växthusgaseffekterna räknas.

5 b §. Överskridande av distributionsskyldigheten. I paragrafen föreskrivs om distributörernas möjligheter att beakta den mängd biodrivmedel med vilken distributionsskyldigheten överskrids vid beräkningen av föl-

jande års distributionsskyldighet. Distributörerna kan i praktiken inte i förväg reglera den mängd biodrivmedel som de levererar till konsumtion så att den exakt skulle överensstämma med distributionsskyldigheten utan i vanliga fall levereras en litet större mängd biodrivmedel för att vara säker på att skyldigheten blir fullgjord. För att extra kostnader ska undvikas har distributörerna rätt att beakta överskottet vid beräkningen av följande års distributionsskyldighet.

9 §. Distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter. I paragrafen föreslås att hänvisningen till bestämmelserna i 15 kap. i lagen om påförande av accis ska ersättas med en hänvisning till bestämmelserna i 12 kap. i punktskattelagen.

10 §. Force majeure. Hänvisningen till handels- och industriministeriet föreslås bli ersatt med en hänvisning till arbets- och näringsministeriet.

13 §. Ändringssökande. Hänvisningen till handels- och industriministeriet föreslås bli ersatt med en hänvisning till arbets- och näringsministeriet.

14 §. Kvalitetskrav för biodrivmedel och information vid försäljningsställena. Paragrafens rubrik föreslås bli ändrad så att den motsvarar den ändring som föreslås i 2 mom. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det motsvarar bestämmelserna i artikel 21.1 i RES-direktivet.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag**om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007) 1 § 2 mom.,
ändras 2 § 1 mom. 4—6 punkten, 4, 5, 9,10 och 13 § samt rubriken för 14 § och 14 § 2 mom., av dem 5 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1056/2009, och
fogas till lagen nya 5 a och 5 b § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4) *distributör* en drivmedelsdistributör som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 2 punkten i punkt-skattelagen (182/2010) är skyldig att betala punktskatt,

5) *leverans till konsumtion* leverans av motorbensin, dieselolja och biobränsle till konsumtion inom det i punkt-skattelagen avsedda systemet för uppskovsförfarande,

6) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde, när energiinnehållet bestäms anses drivmedlet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius; drivmedlen har följande värmevärden angivna i megajoule per liter (MJ/l) eller per kilogram (MJ/kg):

- a) motorbensin 32 MJ/l,
- b) dieselolja 36 MJ/l,
- b) biobensin 32 MJ/l,
- b) bioetanol 21 MJ/l,
- b) biodiesel (FAME) 33 MJ/l,

e) syntetisk biodiesel (BTL) och motsvarande 34 MJ/l,

f) bio-ETBE 27 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 37 procent,

f) bio-MTBE 26 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 22 procent,

f) bio-TABE 29 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 29 procent,

f) bio-TAME 28 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 18 procent,

j) biometanol 18 MJ/l,

k) biogas 50 MJ/kg.

4 §

Behöriga myndigheter och tystnadsplikt

Tullverket ska övervaka efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser som meddelats med stöd av den samt sörja för verkställigheten av lagen. På tullmyndighetens befogenheter tillämpas bestämmelserna i 12 kap. i punkt-skattelagen.

På skyldighet att hålla de uppgifter och handlingar hemliga som tullmyndigheten er-

håller med stöd av denna lag tillämpas 66 och 67 § i lagen av den 29 december 1994 om påförande av accis (1469/1994). Utöver bestämmelserna i 66 § 2 mom. i nämnda lag får tullmyndigheten likväl oberoende av sekretessbestämmelserna lämna uppgifter och handlingar till arbets- och näringsministeriet för att ministeriet ska kunna utföra sina uppgifter enligt denna lag och för vidarebefordran till den behöriga institutionen i Europeiska unionen eller något annat organ i unionen, om detta krävs enligt Europeiska unionens lagstiftning eller någon annan förpliktelse som har samband med Finlands medlemskap i Europeiska unionen.

5 §

Leverans av biodrivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera biodrivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den sammanlagda mängd motorbensin, dieselolja och biodrivmedel som distributören levererat till konsumtion (*distributionsskyldighet*) ska biodrivmedlens andel vara minst

- 1) 6,0 procent åren 2011—2014,
- 2) 8,0 procent år 2015,
- 3) 10,0 procent år 2016,
- 4) 12,0 procent år 2017,
- 5) 15,0 procent år 2018,
- 6) 18,0 procent år 2019,
- 7) 20,0 procent år 2020 och därefter.

Om biodrivmedlet har framställts av avfall eller restprodukter eller cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin ska energiinnehållet i drivmedlet räknas dubbelt vid uppfyllandet av distributionsskyldigheten.

5 a §

Överensstämmelse med hållbarhetskriterierna för biodrivmedel

De biodrivmedel som avses i 5 § och deras råvaror ska uppfylla de kriterier för hållbarhet som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara ener-

gikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG.

För kontroll av att hållbarhetskriterierna uppfylls ska distributörer använda de metoder som anges i det direktiv som nämns i 1 mom. Distributörer ska också ha ett på massbalanssystemet baserat system för säkerställande av att produktionen av råvaror och reduktionen av växthusgasutsläpp överensstämmer kraven.

5 b §

Överskridande av distributionsskyldigheten

Om en distributör under ett kalenderår till konsumtion har levererat mer biodrivmedel än vad som föreskrivs i 5 § 1 mom., får distributören beakta den andel som överstiger skyldigheten vid beräkningen av följande års distributionsskyldighet.

9 §

Distributörers och utomstående skyldighet att lämna uppgifter

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

10 §

Force majeure

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

En ansökan om lindring eller slopande av distributionsskyldigheten ska lämnas till ar-

bets- och näringsministeriet inom den tid som anges i 7 § 3 mom. och en kopia av ansökan ska lämnas till tullmyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

13 §

Ändringssökande

Beslut som tullmyndigheten eller arbets- och näringsministeriet fattar med stöd av denna lag får överklagas genom besvär på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Helsingfors den 15 oktober 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

14 §

Kvalitetskrav för drivmedel och information vid försäljningsställena

Då bibränsleandelen i mineraloljederivat överstiger 10 volymprocent, ska detta anges vid försäljningsstället.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Minister Tapani Tölli

Lag

om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007) 1 § 2 mom.,

ändras 2 § 1 mom. 4—6 punkten, 4, 5, 9,10 och 13 § samt rubriken för 14 § och 14 § 2 mom., av dem 5 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1056/2009, och *fogas* till lagen nya 5 a och 5 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens syfte.

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel, nedan kallat biodrivmedelsdirektivet. (upphävs)

2 §

Definitioner.

I denna lag avses med

4) *distributör* en drivmedelsdistributör som enligt 10 § 1 mom. i lagen om påförande av accis (1469/1994) är accisskyldig för motorbensin eller dieselolja avsedd för transportändamål som han levererat till accisbelagd konsumtion från ett skattefritt lager i Finland samt den som enligt nämnda bestämmelse är accisskyldig för motorbensin eller dieselolja som han tagit emot,

5) leverans till konsumtion leverans av motorbensin, dieselolja eller biodrivmedel från ett skattefritt lager till accisbelagd konsumtion i Finland eller mottagande från en annan medlemsstat eller import från ett land utanför gemenskapen av sådana drivmedel till accisbelagd konsumtion i Finland,

6) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde; drivmedlen har följande värmevär-

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4) *distributör* en drivmedelsdistributör som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 2 punkten i punktskattelagen (182/2010) är skyldig att betala punktskatt,

5) leverans till konsumtion leverans av motorbensin, dieselolja och biobränsle till konsumtion inom det i punktskattelagen avsedda systemet för uppskovsförfarande,

6) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde, när *energiinnehållet* bestäms

den angivna i megajoule per liter (MJ/l): motorbensin 32,3 MJ/l, dieselolja 35,7 MJ/l, bioetanol 21,2 MJ/l, biodiesel (FAME) 33,2 MJ/l, syntetisk biodiesel (BTL) och motsvarande 34,4 MJ/l. Värmevärdet för ETBE (etyltertiärbutyleter) är 27,0 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 47 procent. När energiinnehållet bestäms anses bränslet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius.

anses drivmedlet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius; drivmedlen har följande värmevärden angivna i megajoule per liter (MJ/l) eller per kilogram (MJ/kg):

- a) motorbensin 32 MJ/l,
- b) dieselolja 36 MJ/l,
- b) biobensin 32 MJ/l,
- b) bioetanol 21 MJ/l,
- b) biodiesel (FAME) 33 MJ/l,
- e) syntetisk biodiesel (BTL) och motsvarande 34 MJ/l,
- f) bio-ETBE 27 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 37 procent,
- f) bio-MTBE 26 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 22 procent,
- f) bio-TABE 29 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 29 procent,
- f) bio-TAME 28 MJ/l, varav biodrivmedlets andel anses vara 18 procent,
- j) biometanol 18 MJ/l,
- k) biogas 50 MJ/kg.

4 §

Behöriga myndigheter och tystnadsplikt

Tullverket ska övervaka efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser som meddelats med stöd av den samt sörja för verkställigheten av lagen. För tullmyndighetens befogenheter gäller 15 och 18 kap. i lagen om påförande av accis.

I fråga om skyldigheten att hålla de uppgifter och handlingar hemliga som tullmyndigheten erhåller med stöd av denna lag tillämpas 16 kap. i lagen om påförande av accis. Tullmyndigheten får likväl lämna uppgifter och handlingar till handels- och industriministeriet för att ministeriet skall kunna utföra sina uppgifter enligt denna lag och för att genomföra den rapportering som avses i biodrivmedelsdirektivet.

4 §

Behöriga myndigheter och tystnadsplikt

Tullverket ska övervaka efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser som meddelats med stöd av den samt sörja för verkställigheten av lagen. På tullmyndighetens befogenheter tillämpas bestämmelserna i 12 kap. i punktskattelagen.

På skyldighet att hålla de uppgifter och handlingar hemliga som tullmyndigheten erhåller med stöd av denna lag tillämpas 66 och 67 § i lagen av den 29 december 1994 om påförande av accis (1469/1994). Utöver bestämmelserna i 66 § 2 mom. i nämnda lag får tullmyndigheten likväl oberoende av sekretessbestämmelserna lämna uppgifter och handlingar till arbets- och näringsministeriet för att ministeriet ska kunna utföra sina uppgifter enligt denna lag och för vidarebefordran till den behöriga institutionen i Europeiska unionen eller något annat organ i unionen, om detta krävs enligt Europeiska unionens lagstiftning eller någon annan förpliktelse som har samband med Finlands medlemskap i Europeiska unionen.

5 §

Leverans av biodrivmedel till konsumtion.

År 2008 skall en distributör leverera biodrivmedel till konsumtion (*distributionsskyldighet*) så att dess andel, räknad enligt energiinnehållet, av den sammanlagda mängd motorbensin, dieselolja och biodrivmedel som distributören levererar det året är minst två procent.

År 2009 och därefter ska andelen biodrivmedel som levereras till konsumtion varje år vara minst fyra procent.

5 §

Leverans av biodrivmedel till konsumtion

Distributörer är skyldiga att leverera biodrivmedel till konsumtion. Av det totala energiinnehållet i den sammanlagda mängd motorbensin, dieselolja och biodrivmedel som distributören levererat till konsumtion (*distributionsskyldighet*) ska biodrivmedlens andel vara minst

- 1) 6,0 procent åren 2011—2014,
- 2) 8,0 procent år 2015,
- 3) 10,0 procent år 2016,
- 4) 12,0 procent år 2017,
- 5) 15,0 procent år 2018,
- 6) 18,0 procent år 2019,
- 7) 20,0 procent år 2020 och därefter.

Om biodrivmedlet har framställts av avfall eller restprodukter eller cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin ska energiinnehållet i drivmedlet räknas dubbelt vid uppfyllandet av distributionsskyldigheten.

5 a §

Överensstämmelse med hållbarhetskriterierna för biodrivmedel

De biodrivmedel som avses i 5 § och deras råvaror ska uppfylla de kriterier för hållbarhet som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG.

För kontroll av att hållbarhetskriterierna uppfylls ska distributörer använda de metoder som anges i det direktiv som nämns i 1 mom. Distributörer ska också ha ett på massbalanssystemet baserat system för säkerställande av att produktionen av råvaror och reduktionen av växthusgasutsläpp överensstämmer kraven.

5 b §

Överskridande av distributionskyldigheten

Om en distributör under ett kalenderår till konsumtion har levererat mer biodrivmedel än vad som föreskrivs i 5 § 1 mom., får distributören beakta den andel som överstiger skyldigheten vid beräkningen av följande års distributionskyldighet.

9 §

Distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter.

På distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter för tillsynen över efterlevnaden och uppföljning av verkställigheten av denna lag och de bestämmelser som meddelats med stöd av den tillämpas 15 kap. i lagen om påförande av accis.

9 §

Distributörers och utomståendes skyldighet att lämna uppgifter

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

10 §

Force majeure.

Om en distributör på grund av exceptionella och oförutsedda förändringar i tillgången på biodrivmedel eller av något annat liknande skäl som kan anses utgöra ett oöverstigligt hinder inte kan fullgöra den distributionskyldighet som avses ovan, kan handels- och industriministeriet på ansökan av distributören antingen sänka den procentuella andel biodrivmedel som avses i 5 § eller slopa distributionskyldigheten för det kalenderår som ansökan avser.

En ansökan om lindring eller slopande av distributionskyldigheten skall lämnas till handels- och industriministeriet inom den tid som anges i 7 § 3 mom. och en kopia av ansökan skall lämnas till tullmyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

10 §

Force majeure

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

En ansökan om lindring eller slopande av distributionskyldigheten ska lämnas till arbets- och näringsministeriet inom den tid som anges i 7 § 3 mom. och en kopia av ansökan ska lämnas till tullmyndigheten i samband med den anmälan som avses i 7 §.

13 §

Ändringsökande.

Beslut som tullmyndigheten eller handels- och industriministeriet fattar med stöd av denna lag kan överklagas genom besvär enligt bestämmelserna i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

14 §

Kvalitetskrav för drivmedel och markering av distributionsställen.

Om ett drivmedel innehåller en volymandel bibränsle, bestående av etanol eller metylester av fettsyra (FAME), som överskrider fem procent, skall de distributionsställen där drivmedlet levereras till konsumtion förses med en särskild märkning som anger denna volymandel.

13 §

Ändringsökande

Beslut som tullmyndigheten eller *arbets- och näringsministeriet* fattar med stöd av denna lag får överklagas genom besvär på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

14 §

*Kvalitetskrav för drivmedel och **information vid försäljningsställena***

Då bibränsleandelen i mineraloljederivat överstiger 10 volymprocent, ska detta anges vid försäljningsstället.

*Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*