

## Protokoll fört vid enskild föredragning

Social- och miljöavdelningen

Miljöbyrån, S4

Beslutande

Vicelanråd

Camilla Gunell

Föredragande

Byråchef

Helena Blomqvist

Justerat

Omedelbart

---

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

### Nr 29

Lagstiftningspromemoria om implementering av två direktiv om bränslekvalitet.

**ÅLR 2015/4468**

47 S4

Landskapsregeringen beslöt överföra lagstiftningspm, **bilaga 1 S418E09** till lagberedningen för lagstiftningsåtgärder.

### Nr 30

Kommissionens direktiv (EU) 2015/1787 om ändring av bilaga II och III till rådets direktiv 98/83/EG om kvaliteten på dricksvattendirektiv (EU).

**ÅLR 2015/10585**

Notifieringen antecknades till kännedom.

---

## Implementering av två direktiv om bränslekvalitet

### Bakgrund

Inom landskapets behörighetsområde finns två direktiv om bränslekvalitet som ska implementeras. För bägge direktiv har implementeringstiden gått ut och ärendet behöver därför behandlas skyndsamt. Det ena direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513, det så kallade ILUC-direktivet.<sup>1</sup> Detta är inte ett självständigt direktiv, utan ett direktiv som ändrar två befintliga direktiv, det s.k. RES-direktivet från 2009 och det s.k. bränslekvalitetsdirektivet från 1998, mer om dessa nedan. Det andra direktivet är rådets direktiv (EU) 2015/652<sup>2</sup>, vilket inte heller är ett självständigt direktiv, utan ett genomförandedirektiv av bränslekvalitetsdirektivet.

### Unionslagstiftning

*ILUC* står för Indirect Land Use Change, och direktivets, 2015/1513, syfte är att begränsa indirekt ändring av markanvändning som föranleds av ökad användning av biodrivmedel och flytande biobränslen. ILUC-direktivet är inte ett självständigt direktiv, utan ett direktiv som inför ändringar i RES-direktivet och i bränslekvalitetsdirektivet. Ändringar i nationell lagstiftning till följd av ILUC-direktivet skulle ha varit genomförda senast den 10 september 2017.

*Genomförandedirektivet*, direktiv (EU) 2015/652, innehåller regler om beräkningsmetoder och rapporteringskrav, och fastställer bland annat en ny och uppdaterad baslinje för växthusgasberäkningar. Införlivandet av direktivet i nationell lagstiftning skulle ha skett senast den 21 april 2017.

*RES-direktivet*, direktiv 2009/28/EG,<sup>3</sup> där akronymen RES står för Renewable Energy Sources, sätter ett bindande mål om att minst 20 % av unionens slutliga energianvändning (brutto) ska komma från förnybara energikällor år 2020. Detta ska åstadkommas genom att medlemsstaterna

---

<sup>1</sup> Fullständig titel: Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor

<sup>2</sup> Rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 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

förbinder sig att följa nationella mål för andel av energi från förnybara energikällor. Direktivet innehåller bestämmelser om biodrivmedel och flytande bibränslen som används inom värme- eller elsektorn samt om de hållbarhetskriterier som ska tillämpas på dem. RES-direktivet anger även det för samtliga medlemsstater bindande målet att höja andelen energi från förnybara energikällor till 10 % av den totala användningen inom transportsektorn senast år 2020.

*Bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG* fastställer hälso- och miljöbaserade kvalitetskrav för bränslen som används i bensen- och dieselmotorer i motordrivna fordon, mobila maskiner, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt insjöfartyg och fritidsbåtar på inre vattenvägar. En större ändring av bränslekvalitetsdirektivet gjordes genom direktiv 2009/30/EG då bestämmelser om minskning och övervakning av växthusgaser införlivades i direktivet.

### **Förslag till införlivande av ILUC-direktivet i åländsk lagstiftning**

Det ursprungliga RES-direktivet har på Åland bland annat införlivats genom en blankettlag, landskapslagen (2011:111) om tillämpning i landskapet Åland av lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport. Den tillämpliggör rikslagen, FFS 2007/446, benämns som *lagen om distributionsskyldighet*. Syftet med denna lag är att främja användningen av biodrivmedel för att motorbensin och dieselolja ska kunna ersättas i vägtrafiken. De skyldigheter som följer av denna lag riktar sig till drivmedelsleverantörer som enligt punktskattelagen är skyldiga att betala punktskatt, mer om detta nedan.

Eftersom blankettlagstiftning finns är det alltså av speciellt stort intresse att se hur riket har gått till väga gällande implementeringen av ILUC-direktivet. I riket sker implementering av ILUC-direktivets ändringar i RES-direktivet dels genom ändringar av två befintliga lagar och dels genom införande av en helt ny lag. De befintliga lagar som ändras är lagen om distributionsskyldighet (som alltså är antagen som blankettlag på Åland) och lagen om biodrivmedel och flytande bränslen (FFS 2013/393), vilken benämns *hållbarhetslagen*. Den nya lagen som ska införas har i propositionen RP 184/2017 namnet *lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel* och propositionen som överlämnades till riksdagen i december 2017 och har 21 februari 2018 godkänts av riksdagen.

För Ålands del gäller ändringarna i lagen om distributionsskyldighet automatiskt på Åland i enlighet med 1 § 2 mom. i blankettlagen (ÅFS 2011:111). Hållbarhetslagen är däremot inte antagen som blankettlag på Åland, och lagstiftning som motsvarar bestämmelserna i denna lag saknas i

landskapet. Hållbarhetslagen antogs i syfte att implementera vissa av RES-direktivets bestämmelser och omfattar bestämmelser om hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och flytande bibränslen samt om hur uppfyllandet av kriterierna visas. Hållbarhetslagen innehåller även de bestämmelser om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen som den nya lagen hänvisar till. Det mest effektiva sättet skulle vara att anta hållbarhetslagen som blankettlag. En blankettlag skulle troligen skapa smidigare förutsättningar för kontakter mellan Åland och riket inom detta område. Förmodligen skulle även antagande av den föreslagna lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel i form av blankettlag vara en rimlig lösning för att uppfylla ILUC-direktivets krav för Ålands del.

### **Förslag till införlivande av genomförandedirektivet i åländsk lagstiftning**

På Åland har bränslekvalitetsdirektivets bestämmelser implementerats genom tillämpliggörande av statsrådets förordning om kvalitetskraven på motorbensin, diesololja och vissa andra flytande bränslen (FFS 1206/2010) i 1 §, 10 punkten i landskapsförordningen (2001:38) om tillämpning i landskapet Åland av vissa riksförfattningar rörande åtgärder mot förorening av luften. Då implementeringen av bränslekvalitetsdirektivet på Åland redan gjorts genom tillämpliggörande av en riksförordning är implementeringen av genomförandedirektivet också i stor utsträckning beroende av hur riket gått till väga.

I riket är det främst genom antagandet av den nya lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel som genomförandedirektivet kommer att implementeras. Syftet med den föreslagna lagen är alltså att minska växthusgasutsläppen i vägtransporter, spårtrafik och inlandssjöfarten samt i mobila maskiner och jordbruks- och skogsbrukstraktorer i enlighet med EU:s bestämmelser. Innan införandet av denna lag har det inte funnits några bestämmelser i finländsk lagstiftning om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från drivmedel, vilket varit en lucka som inneburit att ändringarna i bränslekvalitetsdirektivet som infördes genom direktiv 2009/30/EG inte varit fullständigt implementerade i finländsk lagstiftning. Den föreslagna lagen för samman de bestämmelser om växthusgasutsläpp under hela livscykeln som finns i direktivet om bränslekvalitet och i ändringar av det. För Ålands del är slutsatsen alltså samma gällande även detta direktiv – att en implementering lämpligen görs genom ett antagande av den nya lagen som blankettlag.

I detta sammanhang ska noteras, att det innan införande av denna blankettlagstiftning nogga bör utredas hur situationen för de åländska aktörerna ser ut i praktiken. Ambitionen är att undvika att

försvåra situationen för åländska aktörer, genom att i onödan ålägga dem uppgifter i form av rapporteringsskyldigheter eller liknande, i de fall sådana uppgifter ändå skulle skötas, eller redan sköts på annan nivå eller i tidigare led. Här bör man se hur de åländska aktörernas roller sammanfaller med rikslagstiftningens definitioner.

I lagen om distributionsskyldighet som tillämpas på distributörer, definieras en distributör enligt 2 §, 4 p. som *”en drivmedelsdistributör som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 2 punkten i punktskattelagen (182/2010) är skyldig att betala punktskatt”*.

Det avsedda lagrummet i 12 § 1 mom. 1 och 2 punkten i punktskattelagen lyder:

*”Skyldig att betala punktskatt är*

*1) den godkände upplagshavaren, den registrerade mottagaren, den tillfälligt registrerade mottagaren eller någon annan person som frisläpper eller på vars vägnar de punktskattepliktiga produkterna frisläpps från ett uppskovsförfarande,*

*2) den godkände upplagshavaren i vars skatteupplag konstaterats outredd konsumtion av produkter eller i vars skatteupplag har tagits punktskattepliktiga produkter för eget bruk eller i vars skatteupplag har förekommit otillåtet frisläppande av produkter och varje annan person som deltagit i sådant tagande för eget bruk eller otillåtet frisläppande”*

I lagen om distributionsskyldighet stadgas dock ett undantag i 3 §, 2 mom., vilket innebär att lagen inte tillämpas *”på en distributör som under ett kalenderår levererar sammanlagt högst en miljon liter motorbensin, dieselolja och biodrivmedel till konsumtion.”*

Hållbarhetslagen är nära sammankopplad med de andra lagarna på området. Enligt 2 § ska den tillämpas på biodrivmedel och flytande bibränslen i enlighet med vad som föreskrivs bland annat i lagen om distributionsskyldighet (men även gällande lagen om punktskatt på flytande bränslen, lagen om utsläppshandel och lagen med handel om utsläppsrätter för luftfart).

Också i den nya lagen om minskning av växthusgasutsläpp under hela livscykeln kommer ett undantag för lagens tillämplighet göras för drivmedelsleverantörer som under ett kalenderår frisläpper för konsumtion högst en miljon liter flytande drivmedel eller en sådan mängd gasformiga drivmedel som har ett motsvarande energiinnehåll.

Begreppet som används i den nya lagen är alltså drivmedelsleverantör, vilket definieras som

*”en person som är skattskyldig enligt 12 § 1 mom. 1 eller 2 punkten i punktskattelagen eller, om punktskatt inte tas ut, någon annan person som framställer eller importerar drivmedel för frisläppande för konsumtion eller som har den faktiska bestämmanderätten över verksamheten.”*

Definitionen motsvarar alltså i huvuddrag definitionen av distributör som finns i lagen om distributionsskyldighet. Den här definitionen grundar sig på bränslekvalitetsdirektivet. Även den föreslagna lagen begränsar tillämpningsområdet på motsvarande sätt som i lagen om distributionsskyldighet genom 2 § 2 mom. – den tillämpas inte på drivmedel som frisläppts för konsumtion av en drivmedelsleverantör som under ett kalenderår frisläpper för konsumtion högst en miljon liter flytande drivmedel eller en mängd gasformiga drivmedel med motsvarande energiinnehåll. I propositionen framhålls att det inte är ”ändamålsenligt att utsträcka de i lagen avsedda skyldigheterna till dessa företag, när man beaktar de kostnader som skyldigheterna föranleder företagen och de administrativa kostnader som uppkommer för tillsynsmyndigheterna.”

Uteslutningen av dessa leverantörer grundar den finska lagstiftaren på ordalydelsen i artikel 7a.1 i bränslekvalitetsdirektivet, vilken ger medlemsstaterna rätten att utse den leverantör eller de leverantörer som ansvarar för övervakningen och rapporteringen av växthusgasutsläpp från det bränsle eller den energi som levereras.

På samma sätt har Åland möjlighet att bestämma vilka aktörer (leverantörer) som ska ansvara för de angivna uppgifterna. Det finns anledning att särskilt utreda hur detta bäst skulle kunna anpassas till åländska förhållanden.