

**U 76/2012 rd**

**Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (*indirekta ändringar av markanvändningen på grund av biodrivmedel*)**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 17 oktober 2012 till Europaparlamentets och rådets direktiv 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 samt en promemoria om förslaget.

---

Helsingfors den 10 januari 2013

Näringsminister *Jan Vapaavuori*

Överingenjör Jukka Saarinen

## ARBETS- OCH NÄRINGSMINISTERIET

PROMEMORIA  
EU 2012/1557**STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM ETT FÖRSLAG TILL EUROPA-  
PARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (INDIREKTA ÄNDRINGAR AV MARKAN-  
VÄNDNINGEN PÅ GRUND AV BIODRIVMEDEL)****1 Allmänt**

Europeiska kommissionens har den 17 oktober 2012 framlagt ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, (COM(2012) 595 final).

När efterfrågan på biodrivmedel ökar globalt kan produktionen av biodrivmedel leda till att skogsmark och våtmarker röjs i stor skala för att bli åkermark. De konsekvenser som detta medför för jordmånens och växtlighetens koldioxidbalans kan i betydlig grad minska eller till och med helt omintetgöra de klimatfördelar som har eftersträvat genom den ökade användningen av biodrivmedel. Bakgrunden till kommissionens förslag utgörs av ett särskilt bekymmer över att man på de åkermarker som för närvarande används till produktion av näringsväxter i stället för livsmedel börjar producera råvaror till biodrivmedel varvid nya åkermarker behöver röjas med tanke på matproduktion. Fenomenet kallas indirekta ändringar i markanvändningen (Indirect Land Use Change, ILUC) som förorsakats av biodrivmedel.

Förslaget syftar till att begränsa utsläpp av växthusgaser till följd av den indirekt ändrade markanvändningen som beror på den ökade användningen av biodrivmedel. Enligt förslaget eftersträvas detta genom att man begränsar andelen av sådana traditionella biodrivmedel och flytande biobränslen som är förenade med risken för utsläpp till följd

av den indirekt ändrade markanvändningen (ILUC) vid uppnåendet av de mål som uppställs 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 (nedan *RES-direktivet*) och genom att minska växthusgasutsläppen från produktionsprocesserna genom en höjning av minimitröskeln för utsläppsminskningar för nya anläggningar som tagits i drift efter den 1 juli 2014. Ett ytterligare syfte med förslaget är att främja marknadsinträdet för avancerade biodrivmedel genom att ge dem en större vikt jämfört med de traditionella biobränslen vid uppnåendet av det mål på 10 procent andel av förnybar energi inom transporterna som fastställts i RES-direktivet. Medlemsstaterna och bränsleleverantörerna ska åläggas en skyldighet att rapportera om de uppskattade utsläpp till följd av ändringar i markanvändningen som biodrivmedel gett upphov till.

Förslaget innebär att volymen av traditionella biodrivmedel, dvs. sådana som baserar sig på näringsväxter såsom spannmål, socker- och oljeväxter, begränsas på den europeiska marknaden, så att den kvarstår ungefär på den nuvarande nivån, och att den ökning i användningen av biodrivmedel som förutsätts enligt RES-direktivet och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasolja och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäll-

er specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG (nedan *direktivet om bränslekvalitet*) skulle i fortsättningen basera sig närmast på s.k. andra generationens biodrivmedel, dvs. avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller cellulosa och lignin. Om målet för andelen förnybar energi i trafiken kvarstannade vid 10 procent av energiförbrukningen inom transporterna, skulle den totala faktiska mängden använda biodrivmedel sannolikt i praktiken minska till följd av förslaget, eftersom bidraget från avancerade biodrivmedel anses vara två eller fyra gånger så stort som energiinnehållet när målet för andelen förnybar energi ska uppnås. En åtstramning av kraven på minskning av växthusgasutsläppen från nya produktionsanläggningar för biodrivmedel skulle också påverka närmast produktionen av traditionella biodrivmedel, eftersom det är svårare att genom dem uppfylla det föreslagna minimikravet jämfört med andra generationens biodrivmedel.

Förslagets rättsliga grund utgörs av artiklarna 192.1 och 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

## 2 Nuläge

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

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

ställs 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 de hållbarhetskriterier som fastställs i artikel 17 i RES-direktivet. Hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och flytande biobränslen samt deras råvaror 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. Kriterierna gäller begränsningar på ursprunget för de råvaror som används vid framställningen av biodrivmedel och flytande biobränsle samt på utsläppen av de växthusgaser som biodrivmedlen och de flytande biobränslena ger upphov till under sin livscykel. I artikel 19 i RES-direktivet och i bilaga V till direktivet finns närmare bestämmelser om beräkning av växthusgasutsläpp.

Målet med RES-direktivet är också att främja utsläppande på marknaden av nya biobränslen som baserar sig på icke-livsmedel. I artikel 21.2 i RES-direktivet föreskrivs således att bidraget från biodrivmedel som framställs av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både cellulosa och lignin anses vara två gånger så stort som energiinnehållet när direktivets mål om 10 procents andel av biodrivmedel inom transporterna uppfylls samt i de nationella kvot- och åtagandestystemen.

Enligt artikel 18 i RES-direktivet kan överensstämmelse med hållbarhetskriterierna visas enligt ett nationellt system, ett frivilligt nationellt eller internationellt system som har erkänts av kommissionen eller sådana bi- eller multilaterala avtal mellan Europeiska unionen och tredjeländer som EU:s kommission har erkänt som lämpliga för ändamålet. Till vidare existerar inga sådana avtal.

Enligt artikel 7a i direktivet om bränslekvalitet ska drivmedelsdistributörerna minska växthusgasutsläppen per energienhet från biodrivmedel som släppts för konsumtion

under deras hela livscykel med minst sex procent fram till utgången av 2020 i förhållande till de genomsnittliga växthusgasutsläppen per energienhet under livscykeln för fossila bränslen i EU år 2010 (referensnivå). Skyldigheten gäller de bränslen och den energi som används vid transporter på väg, järnväg och inre vattenvägar samt i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg samt i traktorer för jordbruk och skogsbruk.

Artiklarna 7b, 7c och 7d i direktivet om bränslekvalitet motsvarar artiklarna 17, 18 och 19 i RES-direktivet. I direktivet om bränslekvalitet ingår inte den möjligt som anges i artikel 21.2 i RES-direktivet att beakta energiinnehållet i biodrivmedel som tillverkas från vissa råvaror som två gånger så stort som energiinnehållet när minskningen av växthusgasutsläpp med 6 procent beräknas enligt direktivet.

Drivmedelsdistributörerna ska varje år rapportera om de volymer av biodrivmedel som under det föregående kalenderåret släppts för konsumtion, om drivmedlens ursprung, om växthusgasutsläppen per energienhet under drivmedlens hela livscykel och om överensstämmelse med hållbarhetskriterierna.

Den lagstiftning som tillsynen över överensstämmelse med hållbarhetskriterierna i RES-direktivet och efterlevnaden av direktivet om bränslekvalitet förutsätter i landskapet Åland faller enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) inom landskapets behörighet.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Målsättning**

Det viktigaste målet med kommissionens direktiv är att förebygga de indirekta ändringar i markanvändningen som förorsakas av den ökade användningen av biodrivmedel och de växthusgasutsläpp som beror på dessa, dvs. s.k. ILUC-effekter. Sådana anses uppstå när produktionen av biodrivmedel som överensstämmer med EU:s hållbarhetskriterier erövrar mark från den sedvanliga produktionen av näringsväxter vilken i sin tur

flyttar till andra områden och resulterar t.ex. i att skogar och våtmarker röjs för att bli odlingsmark. De utsläpp som förorsakas av denna ändring i markanvändningen betraktas som en indirekt effekt av användningen av biodrivmedel som reducerar särskilt minskningen av de växthusgasutsläpp som beror på de biodrivmedel som baserar sig på näringsväxter och som i värsta fall kan omintetgöra hela utsläppsminskningen i jämförelse med användningen av fossila bränslen.

Ett ytterligare syfte med förslaget är att höja effektiviteten hos processerna vid nya produktionsanläggningar för biodrivmedel med tanke på växthusgasutsläppen enligt en snabbare tidtabell än vad det nuvarande direktivet förutsätter. Det föreslås dock inga ändringar för befintliga anläggningar och målet är att skydda de investeringar som redan gjorts ända till år 2020.

För att ILUC-effekterna av traditionella biobränslen ska kunna minskas utan att ge avkall på uppställda mål förutsätts ett mer omfattande inträde på marknaden av avancerade biodrivmedel som baserar sig på andra råvaror än sådana som används till matproduktion. Främjandet av avancerade biodrivmedel eftersträvas genom att deras kalkylmässiga vikt ökas vid uppfyllandet av EU:s och nationella åtaganden.

För att förbättra rapporteringen om växthusgasutsläpp ska medlemsstaterna och drivmedelsleverantörerna i fortsättningen rapportera också de indirekta utsläppen på basis av de föreslagna ILUC-värdena utöver de direkta växthusgasutsläppen från biodrivmedel.

#### **3.2 De viktigaste förslagen**

Det föreslås att direktivet om bränslekvalitet och RES-direktivet ändras så att de utsläpp av växthusgaser från kollagerförändringar som orsakas av indirekta ändringar i markanvändningen och som beräknats på bästa tillgängliga vetenskapliga underlag inkluderas i de rapporter som ska lämnas på basis av direktiven.

I båda direktiven höjs den lägre gränsen för minskning av växthusgasutsläppen till 60 procent för de biodrivmedel och flytande

biobränslen som produceras vid nya anläggningar, så att ändringen träder i kraft redan den 1 juli 2014, dvs. den tidigareläggs med fyra år. För de anläggningar som var i drift före den 1 juli 2014 ska kravet på den minskning av växthusgasutsläpp som uppnås genom användningen av biodrivmedel höjas från 35 procent till 50 procent från och med den 1 januari 2018, dvs. den senareläggs med ett år.

Beräkning av minskningen av växthusgasutsläpp för europeiska biodrivmedelsproducenter förenklas genom att medlemsstaterna ges en möjlighet att i sina rapporter om värden för växthusgasutsläpp från odling av jordbruksråvaror ange typiska utsläpp från jordbruk vilka kommissionen kan bekräfta som referensvärden som godkänns vid beräkningen.

I RES-direktivet fastställs en övre gräns för den sammanlagda energin i biodrivmedel och flytande biobränslen som producerats från näringsväxter vilken får beaktas vid uppnåendet av de mål som anges i direktivet. Denna får vara högst vara 5 procent av den totala energianvändningen i transporter. Den motsvarar användningen av traditionella biodrivmedel och flytande biobränslen år 2011.

Övergången till avancerade biodrivmedel, som inte inbegriper ändringar i markanvändningen, främjas genom att man ökar deras vikt i jämförelse med traditionella biodrivmedel då man bedömer huruvida målet om 10 procents andel inom trafiken enligt RES-direktivet uppnås. Bidraget från de biodrivmedel som produceras från avfall, rester och alger anses vara fyra gånger så stort som deras energiinnehåll. Bidraget från de biodrivmedel som tillverkats från matolja, vissa animaliska fetter, cellulosa från icke-livsmedel samt material som innehåller både cellulosa och lignin anses vara två gånger så stort som deras energiinnehåll. De råvaror som vars bidrag anses vara två eller fyra gånger så stort som energiinnehållet ska enligt förslaget räknas upp i en bilaga som ska bifogas RES-direktivet.

Enligt förslaget ska de båda direktiven anpassas till ikraftträdandet av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. I enlighet med artikel 290 i fördraget tilldelas kommis-

sionen befogenheter att anta rättsakter (s.k. *delegerade akter*) som gäller bl.a.

- beräkningen av utsläpp av växthusgaser från fossila bränslen,
- referensnivåerna för fossila bränslen år 2010,
- den tillåtna nivån av metalltillsatser i bränslen,
- tillåtna analysmetoder när det gäller specifikationerna för bränsle,
- undantaget för ångtryck som tillåts för bensin som innehåller bioetanol,
- förteckningen över råvaror för framställning av biodrivmedel som räknas flera gånger med avseende på uppnåendet av det mål som fastställs i direktivet om förnybar energi,
- energiinnehållet för transportdrivmedel,
- de kriterier och den geografiska räckvidd som beaktas vid fastställandet av gräsområden med stor biologisk mångfald,
- metoden för beräkning av utsläpp till följd av indirekt ändrad markanvändning,
- metodologiska principer och värden som krävs för att bedöma om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen har uppfyllts.

## 4 Förslagets konsekvenser

### 4.1 Konsekvenser för lagstiftningen i Finland

Om kommissionens förslag genomförs krävs ändringar i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007) för att det tak som uppställts för användningen av traditionella biodrivmedel skulle omfatta också den nationella skyldigheten att distribuera biodrivmedel till konsumtion. Som bäst bereds det en regeringsproposition med förslag till en lag om hållbarheten hos biodrivmedel och flytande biobränslen, som ska innehålla bestämmelser

om de nuvarande hållbarhetskriterierna enligt RES-direktivet, och som enligt planerna ska lämnas till riksdagen i januari 2013. Lagen i fråga skulle behöva ändras i fråga om kraven angående växthusgasutsläpp. Kommissionens förslag skulle dessutom förutsätta att de s.k. ILUC-värdena inkluderas i de rapporter som förutsätts enligt direktivet om bränsle-kvalitet. Avsikten är att bestämmelser om rapporterna utfärdas i en lag om minskning av växthusgasutsläppen från vissa bränslen per energienhet under deras livscykel, som ska ingå i en regeringsproposition som enligt planerna ska avlåtats till riksdagen år 2013, under förutsättning att man inom EU når en överenskommelse om reglerna för beräkning av växthusgasutsläppen från fossila bränslen och om referensnivån för 2010.

#### 4.2 Ekonomiska konsekvenser

Direktivförslaget har inga direkta konsekvenser för statsekonomi. Ökningen i användningen av biodrivmedel ska i fortsättningen basera sig på avancerade biodrivmedel. Här i Finland finns det goda förutsättningar för produktionen av sådana och i detta hänseende skulle förslaget öka den inhemska produktionen på bekostnad av importen. Avancerade biodrivmedel är dock huvudsakligen klart dyrare än de traditionella alternativen, men behovet av dem skulle å andra sidan vara mindre på grund av den föreslagna viktade räkningen. Förslagets totala konsekvenser med tanke på bränslepriset och de kostnader som medförs för konsumenterna är ytterst svåra att bedöma. I Finland baserar sig koldioxidbeskattningen av bränslen på RES-direktivets utgångspunkter. Förslaget ger inte upphov till några ändringar i skattesystemet.

#### 4.3 Konsekvenser för miljön

Enligt kommissionens beräkningar skulle växthusgasutsläppen från användningen av biodrivmedel inom EU till följd av förslaget vara 48 miljoner ton mindre år 2020 än de utsläppsvolymer som kan uppnås på basis av nuvarande bestämmelser. Förslaget skulle också minska de skadliga effekterna med tanke på biodiversitet som ofta anses vara

förenade med indirekta ändringar av markanvändningen. På samma sätt skulle också de skadliga effekterna på vattnet, jordmånen och luften minska.

Nationellt skulle de miljöeffekter som har att göra med markanvändningen dock förbli små eftersom det här inte finns några sådana indirekta ändringar av markanvändningen i sikte som skulle ha anknytning med biodrivmedelsproduktionen. Förslaget skulle kunna leda till att den faktiska mängden biodrivmedel inom transporter skulle tack vare viktningen vara mindre år 2020 än enligt nuvarande beräkningar och därför skulle också utsläppen av växthusgaser från transporter minska mindre än förväntat. I syfte att minska växthusgasutsläppen från transporter bör man i detta fall införa också andra åtgärder för att åstadkomma den önskade utsläppsminskningen. Eftersom viktcoefficienterna för biodrivmedel inte tillämpas vid beräkningen av det totala målet om 38 procent, skulle man vara tvungen att öka användningen av förnybar energi inom andra sektorer för att kompensera den minskning som sker inom transporter. Förslaget kan också försvåra uppnåendet av målet att öka användningen av bioljor vid oljeuppvärmningen, eftersom förslaget begränsar den sammanlagda mängden biodrivmedel och flytande biobränslen för uppvärmningsändamål bland den energi som får räknas som förnybar energi.

#### 4.4 Andra konsekvenser

Kommissionens förslag har inverkan också på marknaden för proteinfoder för husdjur inom EU. EU:s självförsörjningsgrad för proteinfoder ligger på 25—30 procent, vilket innebär att huvuddelen av det proteinfoder som EU:s husdjurssektor behöver importeras. Importen sker huvudsakligen från Sydamerika. EU:s mål har varit att öka självförsörjningsgraden i fråga om proteinfoder och det foder som uppkommer vid produktionen av biodrivmedel har en viktig roll i detta. När användningen av näringsväxter som råvaror till biodrivmedel begränsas bromsas samtidigt ökningen av EU:s självförsörjningsgrad i fråga om proteinfoder och detta kommer troligtvis

att leda till en ökad import av proteinfoder. Den ökade importen av soja kan ha konsekvenser för markanvändningen på grund av behovet att öka arealen för sojaodling. Kommissionens generaldirektorat för jordbruk håller som bäst på att göra en bedömning av de konsekvenser som kommissionens förslag skulle ha på marknaden för proteinfoder inom EU.

Statsrådet anser det vara viktigt att kommissionen lämnar en redogörelse för förslaget konsekvenser med tanke på utvecklingsländerna samt miljöfrågor och sociala frågor och särskilt livsmedelsförsörjningen.

## **5 Behandlingen av förslaget i EU:s institutioner**

Direktivförslaget har presenterats i rådets energi- och miljöarbetsgrupper i november. Behandlingen av förslaget inleddes under Irlands ordförandeskap och det har föreslagits att en ad hoc -arbetsgrupp ska inrättas för behandling av ärendet. En debatt om riktlinjerna kommer att föras i rådet (energi- och miljöfrågor) sannolikt i februari–mars.

## **6 Beredningen av statsrådets ståndpunkt**

Statsrådets ståndpunkt i frågan har beretts av arbets- och näringsministeriet och miljöministeriet i samarbete med kommunikationsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet och finansministeriet. Statsrådets ståndpunkt har behandlats i energi- och Euratomsektionen samt miljösektionen, vilka leder kommittén för EU-ärenden, mellan den 11 och den 14 december 2012.

## **7 Statsrådets ståndpunkt**

Statsrådet ställer sig positivt till förslaget allmänna mål och den valda metoden för att förebygga konsekvenserna av de indirekta ändringar av markanvändningen som produktionen av biodrivmedel och flytande biobränslen eventuellt medför genom att i EU:s åtaganden begränsa andelen av sådana biodrivmedel som baserar sig på de näringsväxter som främst ger upphov till sådana änd-

ringar. Trots att bedömningen av ILUC-effekternas omfattning på grund av många osäkerhetsfaktorer kan betraktas närmast som riktgivande, är existensen av sådana effekter dock uppenbar och förebyggandet av dem motiverat. ILUC-effekterna bör förebyggas också med tanke på den allmänna acceptansen av biodrivmedel.

Finland har i sin egen politik starkt betonat vikten av att avancerade biodrivmedel släpps ut på marknaden, varför förslaget kan anses stöda Finlands strävanden. Å andra sidan kommer begränsningen av andelen biodrivmedel till 5 procent av energiförbrukningen inom transporterna, dvs. ungefär på den nuvarande nivån med europeiska mått mätt, inte att vålla oskäligt stora problem för nuvarande aktörer eller med tanke på de investeringsbeslut som redan fattats. Också det mål om minst 60 procents minskning av växthusgasutsläppen, som uppställs för nya produktionsanläggningar för biodrivmedel, vilket nu tidigarelags, är konsekvent och ligger i linje med den kvantitativa begränsningen av biodrivmedel eftersom uppfyllandet av kravet innebär den största utmaningen just i fråga om nämnda bränslen. När det gäller avancerade biodrivmedel förorsakar 60-procentskravet troligtvis inga problem.

Statsrådet understöder i princip främjandet av avancerade biodrivmedel i och med att de ges större vikt vid fullgörandet av åtagandena. Det finns dock en risk för att sådana stödåtgärder försvårar uppnåendet av andra mål som uppställts i fråga om biodrivmedel.

Det tillvägagångssätt som valts i förslaget, dvs. att man i bilagorna till direktivet på ett uttömmande sätt räknar upp samtliga enskilda råvaror till de biodrivmedel vars bidrag anses vara antingen två eller fyra gånger så stort som energiinnehållet när det är fråga om att uppfylla åtagandet, är dock enligt statsrådets åsikt inte det rätta sättet och de förteckningar som föreslås är inte konsekventa. Det är en stor utmaning att specificera alla råvaror, t.ex. processavfall o.d. avfall som nu eller inom den närmaste framtiden skulle kunna utnyttjas vid produktionen av biodrivmedel och som inte är förenade med några risker för indirekta ändringar i markanvändningen.

Enligt statsrådet bör det införas en allmän regel om att bidraget från alla biodrivmedel som baserar sig på avfall och restprodukter i princip skulle anses vara fyra gånger så stort som energiinnehållet och att endast allmänna definitioner på dem borde ges. De produkter som tillhör ovan nämnda kategorier och på vilka koefficienter som avviker från huvudregeln tillämpas, t.ex. för att de är redan etablerade råvaror eller annars inte i behov av starka ekonomiska incitament, skulle kunna räknas upp skilt. Sådana produkter skulle kunna vara t.ex. matolja och vissa kategorier av animaliska fetter som också nämns i förslaget. Bidraget från de biodrivmedel som tillverkas av cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både cellulosa och lignin skulle enligt förslaget anses vara två gånger så stort som energiinnehållet. Definitionerna skulle också kunna kompletteras t.ex. genom positiva riktgivande förteckningar över avfalls- och restråvaror.

Om man trots allt vill behålla den föreslagna förteckningen, bör förteckningen över råvaror vars bidrag anses vara fyra gånger större än energiinnehållet kompletteras bl.a. i fråga om rester som uppkommer i samband

med skogsvårdsarbeten och rester från avverkningen, så att t.ex. toppmassa, grenar och småvirke inte ska behandlas på olika sätt. Det är också väsentligt att nya råvaror som kan utnyttjas vid produktionen av biodrivmedel vid behov snabbt skulle kunna läggas till förteckningen.

Statsrådet anser det vidare viktigt att kommissionen mer noggrant utreder förslagets konsekvenser med tanke på importen av proteinfoder och dess konsekvenser för markanvändningen.

Statsrådet anser att befogenheterna att utfärda delegerade akter enligt förslaget verkar vara mycket omfattande. Förfarandet bör åtminstone inte utsträckas till att gälla ändringar av förteckningarna över de råvaror vars bidrag anses vara två gånger så stort som energiinnehållet och till reglerna för beräkning av växthusgasutsläppen. Vid den fortsatta beredningen bör således uppmärksamhet fästas vid omfattningen av och detaljerna hos överföringen av lagstiftningsbefogenheter.

Statsrådet anser att den föreslagna rättsliga grunden är relevant och att förslaget också överensstämmer med subsidiaritetsprincipen.