

## Uppgifter som ska lämnas om jämförelsepriser för alternativa drivmedel

TRAFICOM/119879/03.04.03.00/2024

### Föreskriftens bakgrund och rättsgrund

Transport- och kommunikationsverket har den 20 november 2020 utfärdat en föreskrift om uppgifter som ska lämnas om jämförelsepriser för alternativa bränslen (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020), som trädde i kraft den 7 december 2020. Med föreskriften har ämbetsverket meddelat närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas till användarna om priserna på alternativa bränslen genom att visa en jämförelse mellan dem och priser för andra trafikbränslen.

Genom denna föreskrift upphävs föreskriften i fråga och en ny uppdaterad föreskrift utfärdas om Uppgifter som ska lämnas om jämförelsepriser för alternativa drivmedel (TRAFICOM/119879/03.04.03.00/2024).

Som en del av kommissionens 55-beredskapspaket föreskrevs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (den s.k. *infrastrukturförordningen*). I och med att EU:s förordning om distributionsinfrastruktur trädde i kraft upphävs det tidigare direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (det s.k. *infrastrukturdirektivet*). Direktivet har för sin del verkställts nationellt genom lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017), med stöd av vars bemyndigande den gällande föreskriften (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020) har utfärdats.

I och med upphävandet av infrastrukturdirektivet upphävs också lagen om distribution av alternativa bränslen (478/2017) som utfärdats med stöd av direktivet. Samtidigt föreskrivs en ny nationell lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (L475/2024, nedan även den reviderade infrastrukturlagen), som kompletterar infrastrukturförordningen. I lagen föreskrivs för sin del om de behöriga myndigheterna och deras uppgifter samt om påföljderna. Med stöd av den nationella lagen har det även i fortsättningen ansetts nödvändigt att föreskriva om befogenhet för ämbetsverket att bestämma om de uppgifter som ska lämnas om jämförelsepriserna för alternativa drivmedel.<sup>1</sup>

Befogenheten att meddela föreskrifter baserar sig på 2 § 2 mom. i den reviderade infrastrukturlagen. Lagens 2 § gäller visning av drivmedelspriser. Enligt paragrafens 1 mom. ska, enligt artikel 2.40 i infrastrukturförordningen, den som ansvarar för en tankningspunkt och visar drivmedelspriserna genom att jämföra dem vid jämförelsen iaktta den gemensamma metod som avses i punkt 10.3 i bilaga II till infrastrukturförordningen. Enligt paragrafens 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om det bestämmande och den visning av jämförpriser som avses i 1 mom.

Enligt artikel 19.3 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna säkerställa när drivmedelspriser visas på en tankningsstation att en jämförelse av de relevanta enhetspriserna visas, när så är lämpligt, och särskilt för vätgas, i informationssyfte enligt den gemensamma metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa drivmedel som avses i punkt 10.3 i bilaga II. I punkt 66 i inledningen till infrastrukturförordningen konstateras det att lättfattlig och lätt jämförbar prisinformation för olika drivmedel kan spela en viktig roll i

---

<sup>1</sup> Se Kommunikationsministeriets lagstiftningsprojekt (på finska): Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (projektnummer VN/20800/2023), <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM034:00/2023>.

att göra det möjligt för konsumenterna att bättre värdera den relativa kostnaden för enskilda drivmedel på marknaden. Ett effektivt genomförande av målen i artikeln förutsätter att medlemsstaten försäkras sig om att den som ansvarar för tankningspunkten visar en jämförelse av priserna per enhet med iakttagande av förfarandet i bilaga II. Detta förutsätter att den som ansvarar för tankningspunkten för sin del identifierar behovet av att visa prisuppgifterna för användarna av drivmedel i en jämförelse, för att användarna bättre ska kunna bedöma de relativa priserna på de olika drivmedel som finns tillgängliga på marknaden.

För författningsramen ska man även i fortsättningen beakta EU-kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/732 om en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (nedan *genomförandeförordningen*), vars bilaga innehåller en tidigare fastställd gemensam metod där bränslepriserna uttrycks i den valuta som används per hundra kilometer. Om den gemensamma metod som avses i genomförandeförordningen föreskrivs i fortsättningen på det sätt som avses i artiklarna 19.3 och 21.1 i infrastrukturförordningen om tekniska specifikationer i punkt 10.3 i bilaga II, till vilken det i fortsättningen hänvisas även i 2 § 1 mom. i den reviderade infrastrukturlagen i stället för till genomförandeförordningen.

## Beredning av föreskriften

Föreskriften har beretts vid Transport- och kommunikationsverket. Information om inledandet av föreskriftsprojektet finns på Transport- och kommunikationsverkets webbplats samt har getts per e-post till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken.

Skriftliga utlåtanden om utkastet till föreskrift har begärts under 4.4.2024–17.5.2024. Remisstiden för utlåtanden på svenska var 8.4.2024–21.5.2024. En begäran om utlåtanden har publicerats på webbplatsen utlåtande.fi och på webbplatsen traficom.fi. Dessutom har begäran om utlåtanden skickats per e-post till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken. Intressenter och medborgare har dessutom haft möjlighet att kommentera projektet under beredningens gång.

Den slutliga föreskriften publiceras på Finlex och på Transport- och kommunikationsverkets webbplats. Utfärdandet av föreskriften meddelas på Transport- och kommunikationsverkets webbplats samt till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken per e-post.

Utkastet till föreskrift har notifierats i enlighet med informationsförfarandet beträffande tekniska föreskrifter (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535). Meddelandets nummer är 2024/0195/FI.

## Remissrespons

Inga utlåtanden om utkastet till föreskrift har getts.

## Bedömning av föreskriftens konsekvenser

Syftet med uppdateringen av föreskriften är i första hand att stödja kraven på att bestämmelserna är uppdaterade och tydliga genom att säkerställa att föreskriften beaktar en uppdaterad författningsgrund.

I samband med uppdateringen har man i föreskriften dessutom beaktat andra uppdateringsbehov som framkommit i tillämpningspraxisen. Syftet med uppdateringarna har varit att förtydliga och stödja tillämpningen av föreskriften i praktiken. I föreskriften har det dessutom gjorts vissa språkliga ändringar och ändringar av teknisk natur.

## Detaljmotivering

Punkt 1.1 i föreskriften ändras genom att hänvisningen till den infrastrukturlag (478/2017) som upphävs stryks. I fortsättningen hänvisas det till den nya nationella lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (475/2024).

Tillämpningsområdet för föreskrift 1.2 ändras så att det motsvarar den terminologi som används i den nya lagstiftningen genom att ändra termen *verksamhetsutövare* till termen *den som ansvarar för tankningspunkten*. Inriktningen av föreskriftens tillämpningsområde bestäms med stöd av befogenheten i den reviderade infrastrukturlagen. Syftet med ändringen är att få föreskriftens tillämpningsområde att motsvara det som avses i 2 § 1 mom. i den reviderade infrastrukturlagen och det som föreskrivs i artikel 2.40 i infrastrukturförordningen.

I enlighet med artikel 2.40 i infrastrukturförordningen avses med den som ansvarar för en tankningspunkt den aktör som ansvarar för förvaltningen och driften av en tankningspunkt och som tillhandahåller tankningstjänster till slutanvändare, även i namnet för leverantören av mobilitetstjänster och för leverantörens räkning. I enlighet med motiveringen i 2 § i den reviderade infrastrukturlagen (RP 52/2024) ska skyldigheten att vid jämförelsen iaktta metoden i fortsättningen gälla den som ansvarar för tankningspunkten enligt infrastrukturlagen i stället för verksamhetsutövaren. I enlighet med motiveringen ändras nuläget genom propositionen så att föreskriften inte skulle gälla sådana verksamhetsutövare som tillhandahåller laddningstjänster till användare eller konsumenter. Definitionen av den som ansvarar för en tankningspunkt tar inte ställning till om en aktör är en fysisk eller juridisk person, så skyldigheten kan gälla båda. Till denna del har det dock inte föreslagits någon ändring i nuläget, eftersom det även enligt 3 § 1 mom. 2 punkten i den gällande infrastrukturlagen med verksamhetsutövare avses en fysisk eller juridisk person.

Punkt 1.3 i föreskriften gäller definitioner som är föremål för ändringsbehov bland annat på grund av ändringar i lagstiftningen. Dessutom skulle förteckningens numrering uppdateras.

Den nya första strecksatsen gäller definitionen av personbil, som den gällande föreskriften för sin del hänvisar till.

Definitionen av personbilsmodell skulle inte ändras, men den skulle placeras som den andra strecksatsen.

Personbilssegment skulle definieras i den nya tredje strecksatsen, eftersom föremålet för föreskriften avviker från klassificeringen av fordon enligt 20 § i fordonslagen (82/2021). Definitionen skulle motsvara den vedertagna fastställda allmänna indelningen. Eftersom statistikföringen ofta baserar sig på segmentindelning och för att målen för föreskriften ska uppnås, krävs det en mer flexibel definition av fordonsgruppering än till exempel en indelning av fordonsversioner och fordonsvarianter möjliggör och det är i den aktuella föreskriften även i fortsättningen nödvändigt att inrikta bestämmelserna för personbilssegmenten så att de motsvarar nuläget. Det finns ingen entydig definition av segmenten, men de kan åtskiljas enligt bilens mått, massor och användningsändamål. Personbilssegmenten kan åtskiljas i segmenten A–D till exempel genom att bilens längd, samt att produkten av längden och bredden i viss mån ökar. Segmenten E och F skiljer sig fysiskt från klass D främst vad gäller massan. Den största skillnaden mellan dessa segment är deras målmarknad och pris. De olika stadsjeepsegmenten JS, JM och JL skiljer från segmenten A–F genom sitt utseende och klart högre höjd. Segmentet M skiljer sig åt i fråga om användningsändamål (transport av ett större antal personer än normalt med en eventuell extra bänkrad), men skiljer sig också till sitt utseende från segmentet J och som fysiskt högre än klasserna A–F.

Segmenteringen av personbilar har analyserats och undersökts till exempel som en del av diplomarbetet "Size classification of passenger cars Pre-study on how to size classify passenger cars by inventorying the existing classification models." (Chalmers University of Technology. Göteborg, Sweden 2007). Dessutom har till exempel ACEA och Bilbranschens informationscentral i Finland producerat statistik per personbilssegment.

Definitionen av prisjämförelse skulle flyttas till den fjärde strecksatsen och hänvisningen till författningsgrunden skulle uppdateras så att den i stället för till genomförandeförordningen hänvisar till infrastrukturförordningen, där det i sin tur hänvisas till genomförandeförordningen.

Den nya femte strecksatsen skulle i fortsättningen gälla definitionen av infrastrukturförordningen. Hänvisningen till den infrastrukturlag som upphävs skulle uppdateras så att den hänvisar till den reviderade infrastrukturlagen.

Förkortningen av genomförandeförordningen skulle flyttas till den sjätte strecksatsen.

I den sjunde strecksatsen skulle definitionen av distributionsstation uppdateras så att den motsvarar termen tankningsstation som används i lagstiftningen och i infrastrukturförordningen samt i punkt 10.3 i bilagan till den.

Den nya åttonde strecksatsen skulle gälla den definition av alternativt drivmedel som används i den gällande föreskriften, om vilken det i fortsättningen föreskrivs i infrastrukturförordningen.

Definitionen av WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) skulle flyttas till den nionde strecksatsen.

I föreskriften iakttas dessutom definitionerna i infrastrukturförordningen och den reviderade infrastrukturlagen. Till exempel avses med tankningspunkt i föreskriften i enlighet med artikel 2.56 i infrastrukturförordningen en tankningsanläggning för tillhandahållande av flytande eller gasformiga drivmedel, via en fast eller mobil installation som kan tanka endast ett fordon åt gången. Med tankningsstation avses i enlighet med artikel 2.59 en enskild fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera tankningspunkter. Med tankningsstation avses i enlighet med artikel 2.52 i infrastrukturförordningen en fysisk anläggning som finns på en viss plats och som består av en eller flera laddningspunkter.

Punkt 2 i föreskriften gäller kraven i enlighet med EU-förordningarna. Hänvisningen till genomförandeförordningen i punkten ändras så att den utöver genomförandeförordningen i fortsättningen även nämner infrastrukturförordningen. Samtidigt uppdateras termen distributionsstation till termen tankningsstation.

I punkt 3 i föreskriften ges kompletterande krav på hur priserna på alternativa drivmedel som används i trafiken ska visas. Termerna distributionsstation och verksamhetsutövare ändras så att de motsvarar definitionerna tankningsstation och den som ansvarar för en tankningspunkt i lagstiftningen.

För att stödja läsbarheten och tydligheten skulle kapitel 3 i föreskriften omfördelas.

I punkterna 3.1, 3.2 och 3.3 i föreskriften ges närmare föreskrifter utifrån vilka man på basis av fordonsurvalet, förbrukningen och drivmedlens kvartalsvis uppdaterade genomsnittliga priser beräknar jämförelsepriserna, som ska uppdateras kvartalsvis, per körd hundra kilometer för prisjämförelsen.

Punkt 3.1.1 skulle gälla allmänna krav på alla bränslen. I punkten skulle förteckningen över alternativa bränslen strykas. I fortsättningen skulle det hänvisas direkt till den tillämpliga lagstiftningen, det vill säga till drivmedel som fastställs i artikel 2.4 i infrastrukturförordningen och som definieras i strecksats 8 i punkt 1.3.

Dessutom stryks skyldigheten i föreskriften att använda symboler för drivmedel enligt standarden EN 16942 vid angivelsen av prisjämförelser. Målet är att lätta på regleringen och minska den ekonomiska och administrativa bördan som regleringen medför för företagen genom att stryka det nationella tilläggskravet i föreskriften.

Som en del av det nationella verkställandet av genomförandeförordningen har det rekommenderats att ansvariga för tankningspunkter med minst 30 tankningsstationer ska lämna uppgifter om minst tio procent av sina bemannade stationer eller stationer som distribuerar alternativa drivmedel eller stationer med motsvarande antal.

I punkt 3.1 preciseras det hur uppgifterna om jämförelsepriserna ska visas, om tankningsstationerna visar priser på alternativa drivmedel genom jämförelse. Det är även väsentligt i fortsättningen att visningssättet i tabellform är klart och synligt för alla stationsanvändare, samt synligt tillräckligt ofta och länge.

De jämförelseuppgifter som visas ska basera sig på de årliga fordonsurval som uppdateras i enlighet med tillämpningsförförordningen och den prisstatistik över bränslepriser som uppdateras varje kvartal ("det bränslepris per konventionell enhet är genomsnittspriset under maximalt det senaste kalenderkvartalet före beräkningstidpunkten"), med beaktande av den tid som krävs för att fastställa, beräkna och visa dem. Den statliga statistikmyndigheten, det vill säga Statistikcentralen, producerar regelbunden statistik över bränsle- och elpriser som drivmedlens jämförelsepriser ska basera sig på. Dessutom ska det enligt infrastrukturförordningen från och med början av 2025 finnas information tillgänglig om priserna på drivmedel och trafik via den nationella kontaktpunkten.

I prisjämförelsen och som grund för den används i princip inte tankningsstationens drivmedelspriser, utan de genomsnittliga drivmedelspriserna som jämförts i hela Finland och som baserar sig på historiska uppgifter. Utöver föreskriften ska annan gällande lagstiftning om visning av priser beaktas.

Enligt punkt 2 i bilagan till genomförandeförordningen tillhandahåller metoden, för visning vid tankstationer enligt artikel 7.3 första stycket i direktiv 2014/94/EU, den grundläggande beräkning som möjliggör en vägledande jämförelse av priser baserad på ett urval personbilsmodeller, framtaget av medlemsstaterna, som är jämförbara åtminstone i fråga om vikt och effekt, men som använder olika bränslen. Artikel 19 i infrastrukturförordningen ersätter artikel 7 i infrastrukturendirektivet. Närmare bestämmelser om fastställandesätten föreskrivs även i fortsättningen i punkt 3.2 i föreskriften.

I enlighet med punkt 3 i bilagan till genomförandeförordningen definierar en metod i enlighet med den gemensamma metoden hur, vid en sådan jämförelse, priser på bensin och diesel och alternativa bränslen uttrycks som belopp i tillämplig valuta per 100 km. Beräkningen är baserad på följande faktorer:

- a) Respektive fordons bränsleförbrukning per 100 km enligt det intyg om överensstämmelse för fordon som nämns i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (1).
- b) I tillämpliga fall: värden för bränsleförbrukning per 100 km som fastställts av medlemsstaterna för biobränsleblandningar med bensin eller diesel.
- c) Marknadspriser per enhet av respektive bränsle, uttryckta i tillämplig valuta för de enheter som avses i den berörda medlemsstaten, i enlighet med direktiv 98/6/EG.

Närmare bestämmelser enligt punkt b föreskrivs även i fortsättningen i punkt 3.3 i föreskriften. Priserna i den närmare prisjämförelsen enligt punkt a ska enligt punkt c anges i enheten EUR/100 km.

Enligt punkt 5 i bilagan till genomförandeförordningen är det bränslepris per konventionell enhet som ska användas i beräkningen genomsnittspriset under maximalt det senaste kalenderkvartalet före beräkningstidpunkten. Närmare fastställandesätt föreskrivs i punkt 3.1 i föreskriften.

I princip ska prisjämförelsen visa jämförelsepriser åtminstone för de alternativa drivmedel som används mest i trafiken samt på basis av jämförelsesyftet också åtminstone för bensin (E10) och dieselbränsle (B7). Ett alternativt drivmedel ska ingå i jämförelsen, om det i Finland under föregående hela kvartal har sålts betydande mängder av det alternativa drivmedlet i fråga och ett betydande antal bilar som godkänts för drivmedlet i fråga har sålts under föregående kalenderår. Minst 50 fordon betraktas som ett betydande antal.

Ett undantag från detta är vätgas som nämns separat i artikel 19.3 i infrastrukturförordningen, och som det i fortsättningen föreskrivs närmare om i punkt 3.1.2. En prisjämförelse för vätgas ska visas om det under föregående kalenderår har sålts ett enda nytt vätgasfordon eller om vätgas har varit allmänt tillgänglig på en enda tankningsstation så att ett pris för engångstankning har fastställts för det. Med engångstankning avses enligt artikel 2.55 i infrastrukturförordningen en tankningstjänst som köps av en slutanvändare utan krav på att denne ska registrera sig, ingå ett skriftligt avtal eller inleda ett kommersiellt förhållande med den ansvarige för tankningspunkten utöver själva inköpet av tankningstjänsten.

Om Statistikcentralen inte statistikför priserna på något drivmedel eller om det inte finns sådana uppgifter via den nationella kontaktpunkten, får man vid fastställandet av genomsnittspriset använda statistik från andra källor om priserna på drivmedlet i fråga i Finland.

För att säkerställa enhetlighet och entydiga definitioner ska det pris som används i jämförelsen baseras på vissa priser på småhusel som statistikförs av Statistikcentralen och på uppgifter i den nationella kontaktpunkten för elpriser som laddas vid laddningsstationer. I fråga om dessa ska det vara antingen (90 %-10 %) som baserar sig på Transport- och kommunikationsverkets publikation "Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022"<sup>2</sup> eller alternativt på en forskningsrapport eller utredning som gjorts och publicerats av någon annan oberoende part och som det då ska hänvisas till när prisjämförelsen visas.

För att jämförelsen ska vara så enhetlig som möjligt och det informationssyfte som förutsätts i infrastrukturförordningen ska uppfyllas, ska i prisjämförelsen åtminstone visas de jämförelsepriser som baserar sig på ett urval av drivmedel för personbilar som använder bensin, dieselbränsle och i tillräckligt stor omfattning alternativa drivmedel på marknaden i enlighet med genomförandeförordningen. Urvalet ska bildas på det sätt som anges i punkt 3.2 i föreskriften. För tydlighetens skull ska det i samband med jämförelsen anges vilket års fordonsurval och vilka drivmedelspriser under kvartalet jämförelsepriserna baserar sig på, samt vilken statistik priset baserar sig på, om någon annan än Statistikcentralens statistik eller uppgifter från den nationella kontaktpunkten används som basuppgift för ett jämförelsepris.

I punkt 3.2 definieras urvalen av personbilsmodeller som används i prisjämförelsen i Finland. Grunden är bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/732, enligt vilken medlemsstaterna

---

<sup>2</sup> Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022, Traficoms forskningsrapporter och utredningar 10/2023. [Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022 \(traficom.fi\)](https://traficom.fi/inverkan-av-anskaffningsstodet-for-renodlade-eldrivna-personbilar-2018-2022)

sinsemellan fastställer ett urval av personbilsmodeller som är jämförbara, åtminstone i fråga om vikt och effekt, men som använder olika bränsle. Urvalet baserar sig på de mest sålda bilmodellerna i det personbilssegment som sålts i Finland under föregående kalenderår, eller om fordon som drivs med alla jämförbara alternativa drivmedel inte har sålts i segmentet i fråga, på bilmodeller i ett sådant segment där det så täckande som möjligt har sålts jämförbara alternativa drivkrafter. Ordalydelsen i föreskriften preciseras så att den hänvisar tydligare till fordon som sålts i Finland. Till stöd för statistikföringens aktualitet läggs ett förtydligande till i föreskriften om inriktningen av statistikföringen på basis av första registreringar i enlighet med nuläget i stället för att hänvisa till försäljningsstatistik. Med första registrering avses i enlighet med 2 § 1 mom. 8 punkten i fordonslagen (82/2021) den åtgärd då identifieringsuppgifter om ett fordon och uppgifter om ägande, innehav, den som ansvarar för användningen av bilen, trafikförsäkring och användningsändamål första gången antecknas i registret i Finland.

I personbilssegmentet hänvisas det till de personbilssegment som allmänt används i Finland och inom den europeiska bilbranschen (A, B, C, D, E, F, S, JS, JM, JL, M), som kommissionen också för sin del har tagit ställning till i sitt beslut Nr IV/M.104 – HYUNDAI/KIA<sup>3</sup>. Om fordonet inte tydligt tillhör något av ovan nämnda segment lämnas det utanför granskningen.

För beräkningen av förbrukningsdata för drivmedel ska de förbrukningsvärden användas för drivmedel som anges i intygen om överensstämmelse för fordon och som baserar sig på WLTP-provningsmetoden (World Harmonised Light Vehicles Test Procedure). För det mest sålda personbilssegmentet eller, om bilar med alla drivkrafter som jämförs inte har sålts i detta segment, för det personbilssegment som bäst representerar fordon med de drivmedel som jämförs, ska man för varje drivmedel eller drivkraft fastställa en genomsnittsförbrukning som viktats enligt försäljningen av de tre vanligaste bilmodellerna för varje drivmedel. Urvalet som fastställts på detta sätt är representativt för fordon som sålts tillräckligt väl för prisjämförelsen och det är möjligt att beräkna den genomsnittliga förbrukningen med rimliga ansträngningar. Det är möjligt att det för vissa alternativa drivkrafter inte finns tre bilmodeller som säljs per år ens i det mest sålda segmentet. Då kan man i beräkningen använda mindre än tre bilmodeller, men så många som möjligt.

I punkt 3.3 definieras beräknings- och definitionsmetoderna för förbrukningsvärdena för bensen- eller dieselblandade biobränslen per hundra kilometer om sådana bränslen används, och förbrukningen för dem inte redan har definierats enligt WLTP-testmetoden. Enligt bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/732 ska medlemsstaterna fastställa förbrukningsvärdena för bensen- eller dieselblandade biobränslen per hundra kilometer. Om förbrukningen för det blandade bränsle som avses här inte har fastställts enligt WLTP eller någon annan metod med motsvarande tillförlitlighet, beräknas förbrukningen på basis av bränslets densitet och energiinnehåll samt på basis av förbrukningen, densiteten och energiinnehållet i motsvarande sedvanliga trafikbränslen (bensen E10 eller diesel B7). Antagandet är att den energi som förbrukas per 100 körda kilometer förblir oförändrad, det vill säga att motorns verkningsgrad inte ändras när drivmedlet byts ut. I föreskriften presenteras formel 1 som är baserad på antagandet och är ett sätt att beräkna förbrukningen genom att utnyttja drivmedlets energiinnehåll. Andra allmänt använda beräkningsmetoder som baserar sig på antagandet och drivmedlets egenskaper kan användas, förutsatt att bränslets eller dess komponenters egenskaper har fastställts enligt kraven i de allmännaste standarderna. Den konsumtion som fås med beräkningen är på så sätt korrekt med en tillräcklig noggrannhet för jämförelsen av drivmedelspriserna.

---

<sup>3</sup> Kommissionens beslut (beslut av den 17/03/1999) om att förklara koncentrationen (Ärende nr IV/M.1406 – HYUNDAI/KIA) förenlig med den gemensamma marknaden enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89. (Endast den engelska texten är beviskraftig) [https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf)

## **Föreskriftens tidsplan**

Avsikten är att föreskriften träder i kraft i samband med lagstiftningsändringarna i juli 2024.

## **Kommunikation om föreskriften**

Information om inledandet av föreskriftsprojektet finns på Transport- och kommunikationsverkets webbplats samt har getts per e-post till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken. Skriftliga utlåtanden om utkastet till föreskrift har begärts under 4.4.2024–17.5.2024. Remisstiden för utlåtanden på svenska var 8.4.2024–21.5.2024. Dessutom har det informerats om föreskriftsprojektet den 13 mars 2024 vid Transport- och kommunikationsverkets möte för intressentgrupper.

Den slutliga föreskriften publiceras på Transport- och kommunikationsverkets webbplats och på Finlex. Information om utfärdandet av föreskriften ges på Transport- och kommunikationsverkets webbplats och separat till intressentgrupper. Regelbundet uppdaterade exempelkalkyler och exempeldefinitioner för drivmedelspriser och fordonsurval i anknytning till föreskriften publiceras på Transport- och kommunikationsverkets webbplats.