

Till Ålands lagting

Distribution av alternativa drivmedel och byggande av energieffektiv laddinfrastruktur

Huvudsakligt innehåll

Landskapsregeringen föreslår att lagtinget antar en landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn. Genom den föreslagna lagen kompletteras och preciseras Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Genom den nya lagen upphävs landskapslagen om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa bränslen.

Dessutom föreslår landskapsregeringen en landskapslag om ändring av landskapslagen om energieffektivitet. Den föreslagna lagen härvidlag utgör en anpassning till de krav som ställs på laddinfrastrukturen i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (omarbetning).

INNEHÅLL	
Huvudsakligt innehåll	1
Allmän motivering	3
1. Ny EU-förordning om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel	3
2. Infrastrukturförordningen kontra infrastrukturdirektivet	3
3. Nationella implementeringen av infrastrukturdirektivet	3
4. Ändringar i EU-lagstiftningen	4
5. Ändringar i rikets lagstiftning	4
6. Behovet av ny blankettlagstiftning	5
7. Behovet av vissa lagändringar rörande energieffektivitet.....	5
7.1 Gällande central landskapslagstiftning	5
7.2 EU-rättsliga krav	6
7.3 Landskapsregeringens överväganden och slutsatser	7
8. Landskapsregeringens förslag	7
8.1 Ny blankettlag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn	7
8.2 Ändringar i landskapslagen om energieffektivitet	8
9. Förslagets konsekvenser	8
9.1 Ekonomiska konsekvenser	8
9.2 Administrativa konsekvenser	9
9.3 Klimat- och miljökonsekvenser	9
9.4 Jämställdhets- och barnkonsekvenser	9
9.5 Övriga konsekvenser	10
10. Distributionsinfrastrukturen på Åland för alternativa drivmedel inom transportsektorn	10
10.1 Vägtrafiken	10
10.2 Flygtrafiken	11
10.3 Sjötrafiken	11
11. Organisationen för registrering av identifieringsdata (IDRO)	13
12. Lagstiftningsbehörigheten	13
13. Beredningen av förslaget	14
Detaljmotivering	14
1. Landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn	14
2. Landskapslag om ändring av landskapslagen om energieffektivitet	18
Lagtext	24
L A N D S K A P S L A G om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn	24
L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om energieffektivitet	26
Bilaga	28
Lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn	28
Parallelltexter	30

Allmän motivering

1. Ny EU-förordning om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel

Sommaren 2023 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (*infrastrukturförordningen*). Infrastrukturförordningen innehåller mål för omfattningen och placeringen av den infrastruktur för alternativa drivmedel som ska uppnås av medlemsstaterna vid olika angivna tidpunkter. Till exempel anges det hur många laddningsstationer för lätta och tunga motorfordon det ska finnas i en medlemsstat, och vilket avstånd som ska finnas mellan stationer. Det anges mål för omfattningen av tankningsstationer för vätgas och flytande metan för vägfordon. Mål för landströmsförsörjning och flytande metan för fartyg och för elförsörjning för stillastående luftfartyg regleras. Målen och vissa andra krav ska antas av varje medlemsstat i ett nationellt handlingsprogram, som ska utvärderas och följas upp löpande.

Utöver mål för utbyggnaden av infrastrukturen innehåller infrastrukturförordningen bestämmelser som ska bidra till att underlätta för konsumenter och andra användare att till exempel hitta och använda sig av laddnings- och tankningsstationer genom krav på information om stationernas placering och genom reglering av rätten att använda vissa betalningsmetoder. Bindande standarder för laddningsstationernas och tankningsstationernas utformning anges också i infrastrukturförordningen. Infrastrukturförordningen ska tillämpas från och med den 13 april 2024. Vissa bestämmelser har särskilt angivna tillämpningstidpunkter som ligger längre fram i tiden. Detta gäller framför allt de olika målen. Infrastrukturförordningen ersätter Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (*infrastrukturdirektivet*) som upphör att gälla när infrastrukturförordningen ska börja tillämpas.

2. Infrastrukturförordningen kontra infrastrukturdirektivet

Infrastrukturförordningen har i stora delar samma innehåll i sak som det upphävda infrastrukturdirektivet. Även direktivet innehåller alltså exempelvis målbilder för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel, krav att ge användarinformation och standarder för laddnings- och tankningsstationerna. I många fall är skillnaderna små, och i vissa fall finns inga skillnader alls. Till exempel är de bindande tekniska specifikationerna för laddnings- och tankningsstationer desamma som i direktivet. Omfattningen av målen och kraven har emellertid utökats i infrastrukturförordningen jämfört med infrastrukturdirektivet.

3. Nationella implementeringen av infrastrukturdirektivet

I den åländska lagstiftningen har infrastrukturdirektivet implementerats genom främst landskapslagen (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (*gällande blankettlagen*).¹ Genom gällande blankettlagen, som trädde i kraft den 1 september 2017, har rikets lag om distribution av alternativa trafikbränslen (FFS 478/2017, *rikets äldre*

¹ Enligt landskapsregeringens slutnotifiering av direktivet genomfördes det också genom författningarna landskapslag (2015:102) om tillämpning i landskapet Åland av rikslagstiftning om elmarknaden samt landskapsförordning (2015:108) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om elmarknaden.

infrastrukturlag) med vissa sedvanliga avvikelser som beaktar den åländska förvaltningsstrukturen och den åländska lagstiftningen i övrigt, gjorts tillämplig på Åland.

4. Ändringar i EU-lagstiftningen

Revideringen av lagstiftningen som gäller utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel utgör en del av det så kallade Fit for 55-paketet som Europeiska kommissionen lade fram den 14 juli 2021 och som genomförs inom ramen för den europeiska gröna given COM(2019) 640 final. Genom förslagen i paketet genomförs den i EU:s klimatlag fastställda skyldigheten att fram till 2030 minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent från 1990 års nivå och att uppnå klimatneutralitet inom EU före 2050.²

Infrastrukturdirektivet har förpliktat medlemsstaterna att utarbeta ett nationellt handlingsprogram, det vill säga en plan för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, och att rapportera till kommissionen om hur de nationella mål som fastställs i planen framskrider. Åland har kontinuerligt rapporterat uppgifter till riket och därmed varit en del av rikets rapportering till kommissionen (senaste rapportering framgår av redogörelsen i ärendet ÅLR 2024/4025).

Enligt kommissionens bedömning är infrastrukturdirektivet inte längre ändamålsenligt med tanke på de ännu högre klimatmål som uppställts för 2030.³ Syftet med revideringen av lagstiftningen dvs. genom antagandet av infrastrukturförordningen är att främja övergången till utsläppsnåla och utsläppsfria drivmedel inom alla transportsätt. Ambitionen, vilket delvis framgår av inledningen, är för det första att säkerställa en tillräckligt tät och omfattande infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel och dess tillgänglighet inom hela EU för att unionens klimatmål ska kunna nås. För det andra eftersträvas genom det nya regelverket ett säkerställande av fullständig driftskompatibilitet för infrastrukturen och för det tredje handlar det om att se till att användarna erbjuds omfattande information och lämpliga betalningsalternativ.

5. Ändringar i rikets lagstiftning

Genom rikets äldre infrastrukturlag, som trätt i kraft den 1 augusti 2017, har vid nämnda tidpunkt infrastrukturdirektivet implementerats. Syftet med den lagen har varit att säkerställa att för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen uppfyller gemensamma tekniska specifikationer och att användarna ges tillräcklig information om alternativa bränslen och distributionen av dem.

Lagen i fråga har i riket tillämpats på för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen som är definierade i lagens 3 § 3 punkt samt landströmsförsörjning och tankstationer för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg. Den har även tillämpats på motorfordon och deras manualer och på de uppgifter som ges om alternativa bränslen samt vilken information som ges användarna, hur priset

² Med EU:s klimatlag avses Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag).

³ SWD(2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

presenteras och hur tankstationernas geografiska placering meddelas när det gäller biodrivmedel. Biodrivmedlen i fråga definieras i artikel 2 led ii 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.

I enlighet med 9 § i rikets äldre infrastrukturlag har Transport- och kommunikationsverket, självmant eller utifrån inkomna anmälningar, övervakat efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av den. I de fall någon har brutit mot lagen i fråga, mot Europeiska unionens bestämmelser om den verksamhet som avses i lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen har Transport- och kommunikationsverket enligt lagens 12 § kunnat ålägga lagöverträdaren att korrigera sitt fel eller sin försummelse. Beslutet har kunnat förenas med vite eller med hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.

Eftersom infrastrukturdirektivet upphävs genom infrastrukturförordningen, har rikets äldre infrastrukturlag upphävts och ersatts av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (FFS 475/2024, *nya infrastrukturlagen*). Enligt 1 § i nya infrastrukturlagen preciseras och kompletteras infrastrukturförordningen och dess nationella tillämpning.

6. Behovet av ny blankettlagstiftning

EU-lagstiftningens utveckling och förändrade verksamhetsförutsättningar inom energisektorn inverkar även på den berörda åländska lagstiftningens ändamålsenlighet. Detta har med andra ord medfört att det uppstått ett förändringsbehov vad gäller lagstiftningen i fråga vilket bäst tillgodoses genom att på Åland anamma det regelverk som ryms inom den nya infrastrukturlagens ramar.

Mot bakgrund av att rättsområdet har undergått förändringar både på EU-nivå och riksnivå samt att Åland redan gått in för att använda sig av blankettlagstiftningstekniken härvidlag och på premissen att den åländska lagstiftningen i görligaste mån bör hålla jämna steg med lagändringarna på ovan nämnda nivåer, föreslår landskapsregeringen att lagtinget antar en ny landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (*nya blankettlagen*). Härigenom uppdateras lagstiftningen på ett kort, koncist, klart och ändamålsenligt sätt. Då rikslagstiftningen i fråga dessutom är av utpräglad teknisk karaktär, där det inte finns någon anledning att på Åland införa göra några större lagstiftningsmässiga avvikelser, motiveras en fortsatt användning av blankettlagstiftningstekniken i förevarande fall. I övrigt kan konstateras att energiområdet på Åland i många fall är reglerat genom blankettlagstiftning vilket ytterligare talar för att blankettlagstiftningstekniken utgör den mest ändamålsenliga lösningen.

Genom nya blankettlagen införs i landskapslagstiftningen materiella bestämmelser om visning av drivmedelspriser, tillsyn, rätten för myndigheter att få information från av lagstiftningen berörda aktörer, inspektionsrätt för myndigheter under vissa förutsättningar samt vite, hot om tvångsutförande, hot om avbrytande och sökande av ändring under vissa förutsättningar.

7. Behovet av vissa lagändringar rörande energieffektivitet

7.1 Gällande central landskapslagstiftning

I 2a § i landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet uppställs det vissa krav på att installera laddningsstationer för laddning av elfordon. Enligt lagkraven ska stora företag och sådana upphandlande myndigheter som avses i

3 § landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling, vilka äger byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än 20 parkeringsplatser i anslutning till byggnaden senast den 1 januari 2025 ha installerat minst en laddningsstation för normal- eller snabbladdning av elfordon för minst tio procent av parkeringsplatserna. Från kommunalt håll har det i olika sammanhang ansetts att kraven är för rigorösa och inte realistiska. Det har härvid framförts att det med tanke på dessa omständigheter är påkallat att revidera nämnda bestämmelser i landskapslagen i fråga.

7.2 EU-rättsliga krav

Kraven i ovan nämnda lagrum härrör ursprungligen från Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet. I artikel 8.3 i det direktivet föreskrivs det att parkeringsplatsen ska utrustas med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon för minst var tionde parkeringsplats senast den 1 januari 2025.

Den 24 april 2024 publicerades Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (omarbetning) nedan kallat nya energiprestandadirektivet. Detta direktiv ersätter direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda (*äldre energiprestandadirektivet*.) Enligt artikel 14.2 i nya energiprestandadirektivet föreskrivs vad beträffar lokalbyggnader till vilka det ansluter fler än 20 bilparkeringsplatser, att medlemsstaterna senast den 1 januari 2027 ska säkerställa

a) installation av minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser, eller tomrör, dvs. kanaler för elektriska kablar, för minst 50 procent av bilparkeringsplatserna, för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, och

b) tillhandahållande av cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden och med det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

I artikel 14.2 andra stycket i nya energiprestandadirektivet föreskrivs vidare, vad gäller byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ, att medlemsstaterna ska säkerställa förinstallerad kabeldragning för minst 50 procent av bilparkeringsplatserna senast den 1 januari 2033. Enligt artikel 14.3 i nya energiprestandadirektivet får man anpassa kraven för antalet nämnda cykelparkeringsplatser för särskilda kategorier av lokalbyggnader och som cyklar vanligtvis inte har tillträde till. Enligt artikel 14.5 i nya energiprestandadirektivet får man dessutom besluta att inte tillämpa bestämmelserna i artikel 14.2 i nya energiprestandadirektivet på specifika kategorier av byggnader, bland annat om den nödvändiga laddningsinfrastrukturen är beroende av enskilda mikrosystem eller kostnaderna för laddnings- och ledningsinstallationer överstiger minst 10 procent av den totala kostnaden för den större renoweringen av byggnaden. Vidare ska det enligt artikel 14.6 säkerställas att de laddningspunkter som avses kan använda smart laddning och, om så är lämpligt, dubbelriktad laddning, och att de drivs på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt och i överensstämmelse med eventuella europeiska standarder och delegerade akter som antas enligt artikel 21.2 och 21.3 i infrastrukturförordningen.

Kraven för lokalbyggnader (dvs. andra byggnader än bostadsbyggnader) i det nya energiprestandadirektivet är därmed påtagligt strängare än vad kraven är enligt nuvarande avsedd landskapslagstiftning på området. (2a §

landskapslagen om energieffektivitet), även om tidsfristen för implementering av bestämmelserna i fråga har skjutits upp till 1 januari 2027.

De ovan nämnda kraven enligt nya energiprestandadirektivet ska å ena sidan, på de premisser som anges i det direktivet, vara uppfyllda vid respektive tidpunkter. Dessa krav utgör ett ofrånkomligt led i utvecklingsprocessen i riktning mot ett fossilfritt samhälle. Regelverket som helhet är å andra sidan dock flexibelt dels med tanke de nyligen antagna tidsfristerna, dels med tanke på de berörda parter som den 1 januari 2025 har säkerställt att kraven jämlikt gällande bestämmelser i 2a § i landskapslagen om energieffektivitet. Dessa parter har ända fram till den 1 januari 2029 tid på sig att anpassa parkeringsplatserna i fråga till de nya kraven (se vidare detaljmotiveringen till förslaget till ändring av 2a § i landskapslagen om energieffektivitet nedan). Detta eftersom det skulle vara oskäligt om det omedelbart efter utfört arbete i syfte att uppfylla kraven enligt nu gällande rätt skulle krävas att parterna i fråga ska färdigställa parkeringsplatserna i enlighet med kraven i det nya regelverket. I dessa fall är det påkallat att de ges en skälig respit.

Anpassningsmöjligheterna i det nya energiprestandadirektivet kommer ävenledes till uttryck i skäl 27 och 27 till det direktivet. I skäl 27 till nya energiprestandadirektivet anförs bland annat att när det gäller bostadsbyggnader bör medlemsstaterna kunna vara flexibla när det gäller att välja verktygen för att uppnå den nödvändiga förbättringen av bostadsbyggnadsbeståndet, såsom minimistandarder för energiprestanda, tekniskt stöd och finansiella stödåtgärder. I skäl 28 anförs bland annat när det gäller resten av det nationella byggnadsbeståndet att det står medlemsstaterna fritt att besluta om de vill införa minimistandarder för energiprestanda, utformade på nationell nivå och anpassade till nationella förhållanden. Dessa skäl ger enligt landskapsregeringens uppfattning en möjlighet för medlemsstaterna att avgränsa vilka byggnader som ska ingå i det lokalbyggnadsbestånd, dvs det bestånd av icke-bostadsbyggnader i nya energiprestandadirektivets mening, som ska underkastas de krav på laddinfrastruktur som de härvid aktualiserade direktivbestämmelserna ställer. Denna omständighet har beaktats i förslaget till undantagsbestämmelser vad gäller exempelvis parkeringsplatser som ansluter till kyrkobyggnader, där nämnda byggnader inte tillhör kategorin lokalbyggnader som omfattas av kraven i fråga.

7.3 Landskapsregeringens överväganden och slutsatser

Enligt landskapsregeringens bedömning har invändningarna mot ett absolut krav på installation av laddinfrastruktur vad gäller alla byggnader som inte är avsedda för bostadsändamål fog för sig. Det är inte rationellt att påföra exempelvis små företag eller ägare av kulturhistoriskt värdefulla byggnader sådana förpliktelser. Detta särskilt mot bakgrund av småskaligheten i det åländska samhället och den utspridda bebyggelsen. Ett undantag är således berättigat och kan härvidlag inte anses som ett otillbörligt avsteg från grundkravet på installation som motverkar huvudsyftet med direktivbestämmelserna. Dessa faktorer, tillsammans med de ovan angivna omständigheterna som motiverar mer flexibla lagkrav, föranleder landskapsregeringen, genom denna lagframställning, att föreslå att de nuvarande bestämmelserna, vad gäller krav på installation av laddinfrastruktur, ändras.

8. Landskapsregeringens förslag

8.1 Ny blankettlag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn

Mot bakgrund av vad som anförts ovan i avsnitt 1–6 föreslår landskapsregeringen att det antas en ny landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn

(*nya blankettlagen*) varigenom rikets lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (FFS 475/2024, *nya infrastrukturlagen*), med vissa avvikelser, görs tillämplig på Åland, i enlighet med vad som framgår av förslaget till lagtext nedan.

8.2 Ändringar i landskapslagen om energieffektivitet

Mot bakgrund av vad som anförts ovan i avsnitt 7 föreslår landskapsregeringen landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet ändras på det sätt som framgår av förslaget till lagtext nedan. Härigenom presenteras enligt landskapsregeringen en lagstiftningsmodell som dels uppfyller de krav, såväl gällande som framtida, som EU-rätten ställer, dels tillmötesgår de legitima intressen av att införa en lagstiftning som är praktisk genomförbar utan att vara onödigt kostnadskrävande och oskäligt belastande sett ur administrativ synpunkt.

9. Förslagets konsekvenser

9.1 Ekonomiska konsekvenser

9.1.1 Nya blankettlagen

De till infrastrukturförordningen kompletterande bestämmelserna i nya blankettlagen har inga konsekvenser för hushållens eller företagens ekonomiska ställning. Däremot orsakar till exempel de i artiklarna 5, 7, 19 och 21 i infrastrukturförordningen fastställda kraven som gäller tillgång till engångsladdning och engångstankning, betalningsmetoder, prissättning, visning av priser, infrastrukturens tekniska egenskaper och lämnande av viss information vissa kostnader för berörda företag. Driften av de laddningsstationer som erbjuds allmänheten kommer, till följd av bestämmelserna i infrastrukturförordningen, att vara förbunden med vissa rapporteringskrav som den driftsansvarige är skyldig att uppfylla. Detta i sig kommer att generera vissa kostnader som hänför sig till den administrativa hanteringen av rapporterna i fråga. Bestämmelserna i de ovan nämnda artiklarna i infrastrukturförordningen kommer dock att medverka till en utveckling av användarvänliga tekniska system som underlättar vardagen och därigenom på sikt den ekonomiska situationen för de hushåll och de turister som regelmässigt begagnar elfordon som transportmedel. Även de företag som utvecklar och erbjuder digitala tjänster som kan kopplas till den utbyggda laddinfrastrukturen kommer att kunna dra ekonomisk nytta av den infrastrukturella utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle.

9.1.2 Ändringen av landskapslagen om energieffektivitet

Kraven på installation av ett minsta antal laddningspunkter på befintliga bilparkeringar med fler än 20 parkeringsplatser som ansluter till lokalbyggnader (dvs byggnader som inte är avsedda att användas bostäder) kommer att medföra att renoverings- och anpassningskostnader för både offentlig sektor och privat sektor kommer att uppstå, i och med att lagkraven enligt förslaget innebär en strängering jämfört med dagens lagkrav. Vissa byggnadskategorier kommer dock att undantas från nämnda krav i enlighet med vad som avses i artiklarna 14.3 och 14.5 i nya energiprestandadirektivet vilket påverkar kostnadsbilden positivt i det fallet. Förslaget väntas särskilt påverka de upphandlande myndigheter som har flest lokalbyggnader med mer än 20 parkeringsplatser, vilket i praktiken innebär Mariehamns stad och landskapsförvaltningen med underlydande myndigheter. Även exempelvis Jomala

kommun och Finströms kommun förväntas påverkas av förslaget då bägge kommuner har större lokalbyggnader med mer än 20 parkeringsplatser.

9.2 Administrativa konsekvenser

9.2.1 Nya blankettlagen

I administrativt hänseende bedöms förslaget gällande införande av en ny blankettlag inte utöka omfattningen av obligatoriska uppgifter som ska utföras i anslutning till verkställigheten av det nya regelverket. Därmed medför förslaget till denna del ingen ökad arbetsbelastning på den allmänna förvaltningen jämfört med vad som är fallet för närvarande. Landskapsregeringen har redan ett ansvar som tillsynsutövande myndighet när det gäller efterlevnaden av bestämmelserna i den gällande blankettlagen. Däremot förväntas de utökade krav som kommer att ställas på företag som erbjuder laddningsstationer och tjänster kopplade till laddningsstationerna i fråga, med anledning av infrastrukturförordningen bestämmelser, att ha administrativa konsekvenser för handläggningsrutinerna vid dessa företag. En påverkansfaktor avser exempelvis bland annat rapporteringsskyldigheten till organisationen för registrering av identifieringsdata (*IDRO, Identification Registration Organisation*).

9.2.2 Ändringen av landskapslagen om energieffektivitet

Ålands energimyndighet (*Energimyndigheten*) utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i landskapslagen om energieffektivitet. Bedömningen är att Energimyndighetens uppgifter inte kommer att utökas genom de föreslagna ändringarna i landskapslagen om energieffektivitet, även om antalet potentiella tillsynsobjekt kommer att utökas och regelefterlevnaden kräver mer av såväl Energimyndigheten och de aktörer som påverkas av de nya lagkraven.

9.3 Klimat- och miljökonsekvenser

Förslaget till den del det gäller den formella regelkompletteringen på nationell nivå av infrastrukturförordningen medför inga direkta konsekvenser för klimatet eller miljön. Genom förslaget effektiviseras dock genomförandet av infrastrukturförordningen och därmed främjas också de positiva klimat- och miljökonsekvenser som förordningen i sig uppskattas ha.

En av målsättningarna med infrastrukturförordningen är att göra elbilismen mer attraktiv genom att ställa krav på laddningspunkternas användarvänlighet och betalningssystem. Övergången till utsläppsfria fordon framskrider när laddningen av dem kan göras på ett ur enskild konsumentsynpunkt lätt och funktionellt sätt. Genom bestämmelser om tillsyn och påföljder säkerställs det att skyldigheterna enligt förordningen fullgörs på Åland och därigenom främjas också förordningens konsekvenser för klimatet och miljön.

När det gäller förslaget till ändring av 2a § landskapslagen om energieffektivitet kommer det att utöka möjligheterna och förutsättningarna för elektrifieringen av vägtransportsektorn, framför allt när det gäller privatbilismen. Förslaget kommer därmed indirekt att medverka till minskade växthusgasutsläpp och skapa förutsättningar för den gröna omställningen av motorfordon.

9.4 Jämställdhets- och barnkonsekvenser

Såvitt bekant har förslaget inga konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för barn.

9.5 Övriga konsekvenser

I riket kan elbilister i allmänhet inte betala för laddning av en bil med ett traditionellt betalkort, utan till exempel laddningsoperatörernas RFID-betalkort, webbapplikationer, QR-koder och sms-betalningar används. Av en i riket gjord uppföljningsundersökning om inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar framgår det att bilister har upplevt det stora antal applikationer som behövs för laddning vid offentliga laddningspunkter och användningen av applikationerna som besvärliga. Dessa resultat torde ha viss relevans för Ålands del.

10. Distributionsinfrastrukturen på Åland för alternativa drivmedel inom transportsektorn

10.1 Vägtrafiken

Vid utgången av 2023 fanns det på Åland flera hundra personbilar och ett hundratal paketbilar som använder alternativa drivmedel, framför allt el. Inga tunga fordon som drivs med el, metan eller vätgas hade registrerats på Åland (se tabell 1 nedan). Det totala antalet registrerade fordon i det åländska fordonregistret är 32 899 fordon.

Tabell 1 (Fordon med alternativa drivmedel)

Drivmedel	Fordonskategori			
	Personbil	Paketbil	Buss	Lastbil
Metan	17	4		
Laddhybrid	123	2		
El	536	87		
Biodiesel			1	
Etanol	99			

Vid utgången av 2023 hade Åland fyra publika laddstationer: två med en effekt på mindre än 50 kW och två med en effekt på mer än 50 kW. Det fanns inga laddstationer med en effekt på mer än 150 kW eller laddstationer som lämpar sig för tung trafik. Man har diskuterat möjligheten att bygga en snabbladdstation för bussar i Mariehamn. På basis av resultaten av konkurrensutsättningar förväntas det att några elbussar tas i bruk i busstrafiken i tätorter under de kommande åren. Det är ännu inte avgjort om laddningen ska ordnas på företagets egen depå eller på en publik laddstation. Dessutom har åtminstone ett transportföretag meddelat intresse för att elektrifiera distributionstrafiken.

Det förväntas att laddningsnätet utvecklas under de kommande åren. Också vätgas medför nya möjligheter, med hänsyn till utvecklingspotentialen för havsbaserad vindkraft. Enligt bilförsäljare har hemmaladdning blivit vanligare, och i hemmen finns också laddare som kan styra belastningen. Dessutom har Ålands landskapsregering beviljat understöd för hemmaladdning. Före 2022 hade det fattats 289 understödsbeslut.

10.2 Flygtrafiken

På Mariehamns flygplats har planen tillgång till landström både invid terminalen och längre bort på flygfältet. Mariehamns flygplats har inga brygganslutna uppställningsplatser. Flygplatsen har däremot tre uppställningsplatser vid terminalen på Mariehamn flygplats. Uppställningsplats 1 har en brunn avsedd för elektrisk laddning i marken. Uppställningsplats 2 går att försörja med el. Flygplatsen har även ytterligare sex platser för allmänflyg, som drivs med hjälp av elförsörjning. Finavia och Mariehamns flygplats arbetar aktivt för att möjliggöra utvecklingen av alternativa flygbränslen och svara på efterfrågan på dem. Den elcentral som betjänar flygplatsen håller på att förnyas.

10.3 Sjötrafiken

Inledningsvis behöver det konstateras att Åland inte har några anlöp av containerfartyg överhuvudtaget. Därför redovisas inte uppgifter rörande containerfartyg nedan för de olika hamnarna.

10.3.1 Långnäs hamn

Inom inrikestrafiken har fartyget Fjärdvägen haft tillgång till landström redan i 20 års tid. Fartyg i utrikestrafik använder inte landström eftersom de ligger i hamn en så kort tid. I Långnäs hamn finns ingen högspänningsledning och det finns heller inga planer på att bygga en sådan.

Tabell 2 (Anlöpen senaste fyra åren för passagerarfartyg över 5 000 bruttoregister-ton)

År	2020	2021	2022	2023
Antal anlöp	3 149	2 815	2 824	2 544

10.3.2 Mariehamns hamn

I nedanstående tabell 3 förklaras värdena av den stora avvikelsen 2022-2023 som i sin tur beror bland annat på att färjan Rosella slutade att trafikera på linjen Mariehamn-Kapellskär.

Tabell 3 (Årsvisa anlöp Passagerarfartyg, över 5 000 bruttoregister-ton)

År 2021	År 2022	År 2023	Årsgenomsnitt
3 012	3 676	2 637	3 108

Mariehamns hamn är en del av det övergripande TEN-T-nätet⁴, och därför omfattas hamnen av skyldigheter enligt bland annat EU-förordningen

⁴ Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett av tre transeuropeiska nät (TEN) inom Europeiska unionen. Det igångsattes på 1980-talet. Det är ett megaprojekt för att maximera logistiken inom infrastruktur och transport i EU. Megaprojektet planerar behovet av vägar, järnvägsnät, vattenvägar samt satellitnavigationssystemet Galileo. Man nämner en byggkostnad på 600 miljarder euro = 6 000 miljarder kronor) för att bygga nätet. EU bidrar med skattemedel till infrastrukturprojekt via TEN.

FuelEU Maritime⁵, som syftar till att öka användningen av förnybara drivmedel, och infrastrukturförordningen. På Åland finns inga hamnar som ingår i TEN-T-stomnätet.

Även utan reglering kan framtidens sjötrafik behöva en större elanslutning för landström eller laddning. Till exempel linjen för pendeltrafik mellan Mariehamn och Kapellskär i Sverige kan tänkas som en möjlig hybridlösning i framtiden. Stora temporära behov av eleffekt går också att tillgodose genom att lagra el i ackumulatörer på land.

För att tillgodose elbehovet har man i hamnen planerat att bygga en anslutning med en högre spänning än för närvarande. Planen är att den ska säkerställa en effekt på 9–10 MW, vilket dock kan jämföras med hela övriga Mariehamns behov. Förutom det stora effektbehovet medför också tarifferna vissa utmaningar; effektavgiften innebär att landström med nuvarande priser blir ett dyrare alternativ än el som produceras med bränsle. Dessutom ligger fartygen i hamn en så kort tid att det finns praktiska hinder för anslutning till landström. Hamnen anlöps också av internationella kryssningsfartyg, i varierande grad beroende på säsong. Dessa fartyg har egna tekniska krav på användningen av landström, vilket försvårar tillhandahållandet av landström. Det är en kostsam investering att möjliggöra anslutning till landström för fartyg som i nuläget inte kan göra det.

10.3.3 Eckerö hamn

Det finns ingen landström i Berghamn i Eckerö. Liksom Mariehamns hamn hör också Berghamn till det övergripande TEN-T-nätet. Utvecklingen av landström anses vara viktig också av andra orsaker. Elektrifieringen av trafiken mellan Berghamn och Grisslehamn i Sverige är den intressantaste lösningen på lång sikt. På kortrutterna mellan Åland och Sverige finns det möjligheter till energieffektiva lösningar. Även med lägre fart tar resan inte längre än två timmar, och elektrifiering är en möjlig lösning för att ersätta fossila bränslen. Flaskhalsen ligger i att uppgradera elnätet och anslutningarna i både Eckerö hamn och Grisslehamn.

Minst en miljard euro om året betalas ut, normalt upp till tio procent av kostnaden om det rör sig om internationellt viktiga länkar.

⁵ FuelEU Maritime står för utfasning av fossila bränslen inom sjöfarten. Som en del av Europeiska kommissionens 55 procentslagstiftningspaket främjar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten och om ändring av direktiv 2009/16/EG (FuelEU Maritime-förordningen) användningen av förnybara, koldioxidsnåla bränslen och ren energiteknik för fartyg, vilket är avgörande för att stödja utfasningen av fossila bränslen inom sektorn. Förordningen ska tillämpas fullt ut från och med den 1 januari 2025, med undantag för artiklarna 8 och 9 om övervakningsplaner som ska tillämpas från och med augusti 2024.

Tabell 4 (Årsvisa hamnanlöp med M/s Eckerö till Berghamn (passagerarfärja, över 5 000 bruttoregister-ton)

År	Antal
2021	929
2022	917
2023	1 064

10.3.4 Sammanfattning – hamnar

På det hela taget måste elanslutningarna stärkas i alla tre hamnar. Också skärgårdstrafiken behöver landström och/eller laddningsmöjligheter eller batterilösningar i framtiden. På Åland överlag medför det stora utmaningar att svara på behoven i det elektrifierade samhället genom att utveckla elinfrastrukturen. Utmaningarna går att lösa genom samarbete, tidig planering av infrastruktursatsningar och nya modeller bland annat för hantering av energikostnaderna. Huruvida andra alternativa bränslen blir vanligare beror på marknaden och utvecklingen av bränsleproduktionen.

De av Viking Lines fartyg som för närvarande använder naturgas bunkrar i andra hamnar än i Mariehamn eller Långnäs. En eventuell utveckling av en vätgasekonomi som bygger på havsbaserad vindkraft kan väcka intresse för bunkring av vätgas på Åland.

11. Organisationen för registrering av identifieringsdata (IDRO)

Enligt infrastrukturförordningens artikel 20.1 ska medlemsstaterna utse en organisation för registrering av identifieringsdata (*IDRO, Identification Registration Organisation*). Landskapsregeringen bedömer att formuleringen i EU-förordningen artikel 20.1 aktiverar bestämmelsen i 59b § 3 mom. i självstyrelselagen. Enligt bestämmelsen utser riket en förvaltningsmyndighet i det fall där både landskapet och riket har behörighet om medlemsstaterna enligt gemenskapsrätten får utse endast en myndighet.

Landskapsregeringen har 31 januari 2024 meddelat detta till ansvarigt ministerium i riket (kommunikationsministeriet). Landskapsregeringen har dock meddelat ministeriet att Åland gärna vill vara informerade om det fortsatta arbetet med att bilda IDRO-organisationen i riket. Landskapsregeringen har gärna samarbete med Transport- och kommunikationsverket kring den data som samlas in från laddningsstationer på Åland så att också landskapsregeringen kan ta del av dessa data.

12. Lagstiftningsbehörigheten

Förslaget hänför sig till ett flertal lagstiftningsområden av vilka det centralaste området bör vara näringsverksamhet. Detta rättsområde hänför sig enligt 18 § 22 punkten i självstyrelselagen (1991:71) för Åland till landskapets lagstiftningsbehörighet med vissa begränsningar. Bland annat utgör rättsområdena konsumentskydd, standardisering och utrikeshandel enligt 27 § 10, 19 och 22 punkterna i självstyrelselagen till rikets lagstiftningsbehörighet. Lagförslaget berör även handelssjöfart som enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen är att hänföra till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 27 § 35 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om explosiva ämnen till den del rikets säkerhet berörs. Till den del bestämmelserna i lagförslaget är att hänföra till rikets lagstiftningsbehörighet har bestämmelserna

med stöd av 19 § 3 mom. i självstyrelselagen kunnat intas i landskapslagen för vinnande av enhetlighet och överskådlighet.

Landskapslagen kan till viss del även anses hindra att produkter och tjänster som kan få personskador får utbredning och kan på så sätt anses beröra produktsäkerhet som har samband med rättsområdet hälsovård, ett rättsområde som med vissa undantag enligt 18 § 12 punkten i självstyrelselagen är att hänföra till landskapets lagstiftningsbehörighet. De undantag som gäller rättsområdet hälso- och sjukvård aktualiseras inte i detta lagförslag. Lagförslaget berör även landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar, rättsområdena allmän ordning och säkerhet, med vissa undantag som inte är aktuella här, samt brand- och räddningsväsendet, natur- och miljövård samt vägtrafik. Sistnämnda rättsområden är enligt 18 § 1, 6, 10 och 21 punkterna i självstyrelselagen att hänföra till landskapets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § 5 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om bland annat grunderna för avgifter till landskapet.

Utsättande och utdömande av vite samt användning av andra tvångsmedel inom rättsområden som hänförs sig till landskapets lagstiftningsbehörighet faller enligt 18 § 26 punkten under landskapets lagstiftningsbehörighet.

De förvaltningsuppgifter som enligt rikslagen ankommer på statliga myndigheter ska enligt lagförslaget ankomma på landskapsregeringen, till den del förvaltningen hänför sig till uppgifter inom landskapets lagstiftningsbehörighet. Bestämmelsen är utformad på sedvanligt sätt vad gäller blankettlagstiftning och utgör i sig ingen behörighetsöverskridning.

Förordningsfullmakterna håller sig inom ramen för de krav som ställs i 21 § 1 mom. i självstyrelselagen och 80 § i Finlands grundlag (FFS 731/1999) och följer den praxis som iakttas vad gäller blankettlagstiftning och bör således inte utgöra en behörighetsöverskridning.

13. Beredningen av förslaget

Lagförslaget har beretts i samarbete med tjänstemän hos allmänna byrån vid infrastrukturavdelningen. Förslaget har också diskuterats med miljöbyrån vid social- och miljöavdelningen. Den slutliga beredningen har gjorts vid lagberedningen.

Detaljmotivering

1. Landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn

1 § *Lagens tillämpningsområde*. Enligt 1 mom. antas rikets lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (FFS 475/2024, *nya infrastrukturlagen*) som en blankettlag. Nya infrastrukturlagen ska tillämpas på Åland i sin aktuella lydelse men med de i blankettlagen angivna avvikelserna.

Nya infrastrukturlagen kan i framtiden komma att ändras av olika skäl. För att det åländska regelverket, inom det rättsområde som rikslagen berör, ska överensstämma med rikslagstiftningen är det viktigt att det finns bestämmelser som automatiskt gör ändringar i nya infrastrukturlagen tillämpliga på Åland. Med anledning av detta har bestämmelsen i 2 mom. om författningsändringar intagits i förslaget. Detta innebär att ändringar som görs i nya infrastrukturlagen börjar gälla på Åland samtidigt som de börjar gälla i riket,

om inte ändringarna gäller bestämmelser som inte ska tillämpas på Åland eller som det på annat sätt finns undantag från i blankettlagen.

2 § *Förvaltning*. Förvaltningen i angelägenheter som hänförs till landskapets lagstiftningsbehörighet ska i enlighet med 23 § i självstyrelselagen skötas av självstyrelsemyndigheterna. I paragrafen tydliggörs hur förvaltningsuppgifter fördelas på Åland.

Enligt nya infrastrukturlagen sköts alla förvaltningsuppgifter av statlig myndighet, det vill säga Transport- och kommunikationsverket (*Traficom*). I blankettlagen föreslås att motsvarande förvaltningsuppgifter på Åland sköts av landskapsregeringen, till den del de faller inom landskapets lagstiftningsbehörighet. Detta innebär att landskapsregeringen föreslås kunna utfärda landskapsförfordningar enligt förslagets 7 § nedan. Genom dessa landskapsförfordningar kan Traficoms detaljföreskrifter om bestämmande och visning av olika i infrastrukturförfordningen avsedda drivmedelspriser, utfärdade med stöd av nya infrastrukturlagens 2 §, göras tillämpliga på Åland. Landskapsregeringen föreslås också kunna bevilja undantag från språkkrav enligt förslagets 4 § nedan. Landskapsregeringen ska även inom sin behörighet sköta de tillsynsuppgifter som lagstiftningen fordrar. Materiella tillsynsbestämmelser finns i nya infrastrukturlagens 3 § och de innebär att tillsyn ska utövas över att skyldigheterna enligt artiklarna 5.1–5.5, 5.7, 5.8, 5.10 och 5.11, 6.3, 7, 19 och 21.

Artiklarna 5.1 och 7.1 i infrastrukturförfordningen innehåller bestämmelser om att det ska vara möjligt att engångsladda eller engångstanka (dvs. utan att exempelvis vara tvungen att ha ett abonnemang eller annat fast avtal med operatören för laddningsstationen). Artiklarna anger också vilka betalningsmetoder som ska vara möjliga att använda. Artikel 7 handlar för övrigt om vad som gäller i samband med tankning av vätgas. Artikel 5.2 innebär att det ska finnas en möjlighet att avstå från s.k. automatisk autentisering vid laddning om detta är en metod som annars används vid laddningsstationen. Artikel 5.3 och 5.4 innehåller bestämmelser om priser, hur de ska debiteras deras tillgänglighet samt hur de ska fastställas. I artikel 5.7, 5.8 och 5.10 i infrastrukturförfordningen finns krav på att alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska vara digitalt uppkopplade, klara smart laddning och ha en fast kabel installerad. Enligt artikel 5.11 föreskriver att om den ansvarige för en laddningspunkt inte äger laddningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till en laddningspunkt med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla de skyldigheter som fastställs i punkterna 2, 7, 8 och 10. Enligt artikel 6.3 ska den ansvarige för en tankningsstation som är tillgänglig för allmänheten säkerställa att stationen är utformad för att betjäna lätta motorfordon och tunga motorfordon; om den ansvarige inte äger tankningsstationen ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, säkerställa detta. Artikel 19 innehåller bestämmelser om den användarinformation som ska göras tillgänglig i fråga om motorfordon som släppts ut på marknaden och som regelbundet kan laddas eller tankas. Artikel 21 innehåller bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer. Det anges bl.a. att de tekniska specifikationer som gäller de tekniska krav som laddningsstationer och till dem anslutande utrustning ska uppfylla och som fastställs i bilaga II till infrastrukturförfordningen ska tillämpas.

Vidare innebär stadgandet i blankettlagens 2 § en möjlighet för landskapsregeringen att vid skötseln av lagstadgade förvaltningsuppgifter och i enlighet med de materiella bestämmelserna i nya infrastrukturlagens 4–6 §§, få rätt till information, rätt att utföra olika inspektioner, rätt att ålägga vite och meddela hot om tvångsutförande eller att avbryta verksamhet eller vidta åtgärder på en försumlig parts bekostnad.

3 § *Hänvisningar*. I nya infrastrukturlagens 5 § finns en hänvisning till 39 § i rikets förvaltningslag (FFS 434/2003). Det lagrummet föreskriver om vad som gäller för inspektioner en motsvarande bestämmelse finns i 34 § i förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland (se vidare detaljmotiveringen till 6 § nedan).

4 § *Språkrav*. I 43 § i självstyrelselagen föreskrivs att statsrådet ska verka för att behövlig information om varor och tjänster till åländska konsumenter i mån av möjlighet ges på svenska. Statsrådet ska även se till att bestämmelser och föreskrifter som ska gälla på Åland finns tillgängliga på svenska. För att understryka vikten av självstyrelselagens språkrav, inte minst i detta sammanhang, har därför bestämmelserna i denna paragraf om det svenska språkets användning intagits i förslaget.

5 § *Myndigheters rätt att få information*. I nya infrastrukturlagens 4 § föreskrivs en rätt för Transport- och kommunikationsverket att trots sekretessbestämmelser om företagshemligheter på begäran avgiftsfritt få sådan information som är nödvändig för att verket ska kunna utföra sina tillsynsuppgifter enligt nya infrastrukturlagen av de aktörer vars skyldigheter fastställs i den lagen eller i Europeiska unionens rättsakter som gäller verksamhet som omfattas av lagen i fråga, eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den.

För att landskapsregeringen ska ha motsvarande rätt på Åland måste det i landskapslag på motsvarande sätt som i riket föreskrivas ett villkor som uttryckligen tillerkänner landskapsregeringen en rätt att få tillgång till relevant information för att kunna utöva tillsyn på ett effektivt sätt. I annat fall leder tillämpliggörandet enligt blankettlagens 1 § att en bestämmelse av informationskaraktär görs tillämplig på Åland och vars enda rättsverkan på Åland blir att den enskilde och åländska myndigheter endast upplyses om Transport- och kommunikationsverkets ifrågavarande rätt i riket. Av det skälet har denna paragraf intagits i blankettlagsförslaget.

6 § *Myndigheters rätt att utföra inspektioner* I nya infrastrukturlagens 5 § 1 mom. föreskrivs en rätt för Transport- och kommunikationsverket att få tillträde till ett område eller till en lokal eller ett annat utrymme, om det behövs för tillsynen enligt nya infrastrukturlagen, och att där utföra inspektioner och vidta andra åtgärder som tillsynen kräver. Inspektioner får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur.

I likhet med fallet i föregående paragraf krävs även här ett uttryckligen i lag föreskrivet villkor som uttryckligen tillerkänner landskapsregeringen en rätt att vidta inspektionsmässiga åtgärder som ett led i tillsynen över den berörda lagstiftningens efterlevnad. I landskapslag måste det således på motsvarande sätt som i riket föreskrivas att landskapsregeringen har rätt att utföra de inspektioner varom här är fråga. I annat fall leder tillämpliggörandet enligt blankettlagens 1 §, precis om i föregående paragraf, att en bestämmelse av informationskaraktär görs tillämplig på Åland och vars enda rättsverkan på Åland blir att den enskilde och åländska myndigheter endast upplyses om Transport- och kommunikationsverkets ifrågavarande rätt i riket.

I nya infrastrukturlagens 5 § 2 mom. hänvisas till rikets förvaltningslags 39 § i enlighet med vilken inspektionerna i fråga ska utföras. Detta lagrum äger sin motsvarighet i den åländska förvaltningslagens 34 § och till vilken landskapsregeringens inspektioner ska knytas. I nämnda 34 § i dess 1 mom. föreskrivs följande: ”Om en myndighet enligt lag har rätt att utföra en inspektion skall myndigheten underrätta den part som direkt berörs av ärendet om tidpunkten då en inspektion som faller under myndighetens behörighet inleds, såvida syftet med inspektionen inte äventyras av en sådan

underrättelse. Parten har rätt att närvara vid inspektionen och att framföra sin åsikt och ställa frågor om omständigheter som har samband med inspektionen. Under inspektionens gång skall parten om möjligt underrättas om inspektionens ändamål, hur den genomförs samt om fortsatta åtgärder. Inspektionen skall förrättas utan att inspektionsobjektet eller dess innehavare orsakas oskälig olägenhet.” I 34 § 2 mom. föreskrivs att: ”Den som förrättar inspektion skall utan dröjsmål avfatta en skriftlig inspektionsberättelse över inspektionen. Av inspektionsberättelsen skall inspektionens förlopp och inspektionsförrättarens viktigaste iakttagelser framgå. Inspektionsberättelsen skall delges en part som har rätt att närvara vid inspektionen.”

7 § *Avgifter*. Enligt förslaget förutsätts landskapsregeringen kunna utföra vissa inspektioner som övervakningen av lagen förutsätter. Dessa inspektioner bör kunna förenas med vissa tillsynsavgifter. Av informativa skäl föreslås att en bestämmelse intas i lagen enligt vilken avgifterna bestäms av landskapsregeringen enligt bestämmelserna i landskapslagen (1993:27) om grunderna för avgifter till landskapet.

8 § *Landskapsförordning*. Paragrafen har formulerats i överensstämmelse med den modell som tillämpas inom annan landskapslagstiftning, exempelvis hälsovård och livsmedelskontroll. Ordalydelsen i paragrafen gör det möjligt att på ett smidigt sätt tillämpliggöra de riksförfattningar på förordnings- och beslutsnivå som detaljreglerar hanteringen av farliga ämnen vid och under transporter av dessa ämnen och vad som i anslutning därtill i övrigt ska iaktas på Åland. Ordalydelsen i paragrafen ger dessutom utrymme för landskapsregeringen att välja om landskapsförordningar inom det aktuella området i framtiden ska utformas som blankettförordningar eller som fulltextförordningar. Generellt sett är dock blankettförordningar alltid att föredra eftersom det på Åland inte finns någon anledning att i vidare bemärkelse avvika från rikets regelverk på förordnings- och beslutsnivå härvidlag.

9 § *Rättelseyrkande*. Ett rättelseyrkande kan enligt den allmänna regeln i paragrafen endast lämnas av sakägare och ska framställas skriftligen. Beslutsmyndigheten, i detta fall landskapsregeringen prövar endast de krav som har framställts i rättelseyrkandet. Om ett beslut inte har tillkommit på rätt sätt eller om det innehåller uppenbara felaktigheter kan myndigheten ta upp ärendet på nytt, i enlighet med de allmänna principerna i den åländska förvaltningslagen. Möjligheten att begära rättelse av ett beslut är ett förvaltningsförfarande som föregår ett besvär till högsta förvaltningsdomstolen.

10 § *Besvär*. Besvärsbestämmelser syftar i allmänhet till att förmå förvaltningsmyndigheter att vinnlägga sig om att en god förvaltning upprätthålls till gagn för samhällsmedborgarna. Genom att införa besvärsbestämmelser i lag får den enskilde tillgång till ett rättsäkerhetsinstrument som kan användas exempelvis då materiellt oriktiga förvaltningsbeslut fattats till nackdel för honom eller henne.

Enligt 27 § 23 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet inom rättsområdet för rättsskipning med beaktande av bland annat vad som föreskrivs i 25 § om förvaltningsrättskipningen i självstyrelselagen. Besvärsbestämmelserna i självstyrelselagen gäller oavsett man tar in besvärsbestämmelser i en blankettlag eller inte. Likväl har bestämmelserna i denna paragraf i informativt syfte intagits i förslaget för att klargöra besvärsvägarna och därigenom underlätta situationen för lagtillämparen.

Endast de beslut som fattats med anledning av ett rättelseyrkande kan överklagas till Ålands förvaltningsdomstol eller högsta förvaltningsdomstolen. I förevarande fall innebär detta att besvär över lagligheten i

landskapsregeringens beslut enligt paragrafen överklagas hos högsta förvaltningsdomstolen.

11 § *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.* Avsikten är att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt. I enlighet med 20 § 2 mom. i självstyrelselagen föreslås därför i 1 mom. att datumet för ikraftträdande lämnas öppet för landskapsregeringen att fatta beslut om.

Bestämmelserna i 2 mom. är ytterst nödvändig för att undvika att det uppstår ett ohållbart och oacceptabelt rättsläge med parallella och varandra motstridiga regelsystem. Genom den formuleringsteknik som används i förslaget till lagtext nedan säkerställs enligt landskapsregeringens uppfattning den härvid avsedda målsättningen.

Bestämmelsen i 3 mom. har införts för att på ett koncist sätt skapa samstämmighet med övriga landskapslagar i vilka det ingår hänvisningar till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. I följdändringarna i de andra i detta lagförslag angivna landskapslagarna införs en explicit hänvisning till infrastrukturförordningen. Likväl har den generella bestämmelsen i 3 mom. införts som en säkerhetsåtgärd för att säkerställa att alla förefintliga landskapslagar utöver de i följdändringarna nämnda, med en hänvisning till infrastrukturförordningen, får ett korrekt innehåll till denna del.

Då en ny lag sätts i kraft är den allmänna principen den att förordningar som utfärdats med stöd av den tidigare lagen, upphävs vid samma tidpunkt, såvida inte det i den nya lagen föreskrivs att författningar på förordningsnivå ska fortsätta att gälla tills annat föreskrivs. Bestämmelsen i 4 mom. har införts för att säkerställa det temporära ikraftvarandet av äldre detaljbestämmelser på förordningsnivå för det fallet att nya motsvarande detaljbestämmelser träder i kraft vid en senare tidpunkt än den nya blankettlagen. Landskapsregeringen avser dock att i görligaste mån synkronisera respektive ikraftträdelsetidpunkter.

I och med att det materiella innehållet i grunden är detsamma finns det ingen anledning att införa olika kompetenskrav för de tjänstemän som är behöriga att verkställa den nuvarande lagstiftningen och den lagstiftning som blir gällande när blankettlagen trätt i kraft. Av den anledning har bestämmelsen i 5 mom. intagits i förslaget för att understryka denna princip. Stadgandet i fråga säkerställer härigenom kontinuiteten i förvaltningsverksamheten.

Denna lags ikraftträdande förutsätter att information sprids om lagen. Genom bestämmelsen i 6 mom. möjliggörs en arbetsprocess som utmynnar i att denna lag kan fungera i praktiken från den tidpunkt den träder i kraft.

2. Landskapslag om ändring av landskapslagen om energieffektivitet

2 § *Avvikelser från rikslagen.* I 1 mom. 4 punkten föreskrivs för närvarande att hänvisningen till 117 g § i markanvändnings- och bygglagen i 29 d § avse landskapslagen (2014:31) om energideklaration för byggnader.⁶ Den 1 januari 2025 ändras markanvändnings- och bygglagens rubrik till lag om områdesanvändning samtidigt som det materiella innehållet i lagen i fråga fokuseras på områdesanvändning. De bestämmelser om projektering, uppförande

⁶ Författningsnumret på markanvändnings- och bygglagen, FFS 132/1999, vilket borde finnas angivet i vederbörlig ordning, saknas i den nuvarande lagtexten till följd av ett förbiseende.

och användning av byggnader och byggnadsobjekt som tidigare ingått i markanvändnings- och bygglagens samlade regelverk kommer fr.o.m. nämnda datum att ingå i en helt ny bygglag (FFS 751/2023). Av den anledningen måste hänvisningen 117 g § i markanvändnings- och bygglagen till anpassas därtill. Det som hittills reglerats i nämnda 117 g § regleras i riket fr. o. m. den 1 januari 2025 genom bestämmelserna i 37 § i rikets bygglag.

2a § *Krav att installera laddningsstationer för laddning av elfordon.* Paragrafen ställer krav på stora företag, vilket betyder en fysisk eller juridisk person som bedriver ekonomisk verksamhet och som i sin tjänst har minst 250 anställda eller som har en årsomsättning som överstiger 50 miljoner euro och en balansomslutning som överstiger 43 miljoner euro, att installera laddningsstationer på parkeringsplatserna.

Även medelstora företag omfattas av de krav som ställs i paragrafen. Detta innebär att även företag med färre än 250 anställda och en årsomsättning som inte överstiger 50 miljoner euro eller en balansomslutning som inte överstiger 43 miljoner euro omfattas av de krav som paragrafen ställer. Små företag dvs. företag med färre än 50 anställda och en årsomsättning eller balansomslutning som inte överstiger 10 miljoner euro omfattas inte av kraven. Definitionerna härrör ur kommissionens rekommendation vad gäller nämnda företag. (se kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (delgivet med nr K(2003) 1422) (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36–41).

Jämfört med nuvarande förhållanden har den krets som berörs av kraven enligt det föreslagna *1 mom.* utökats från att omfatta stora företag samt sådana upphandlande myndigheter som avses i 3 § i landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling till att även omfatta även medelstora företag.

Bestämmelsen i *1 mom.* behövs för att genomföra artikel 14.2 första stycket a punkten i nya energiprestandadirektivet (se redogörelsen ovan i avsnitt 7 i den allmänna motiveringen). I det nya energiprestandadirektivet har miljökraven stramats upp med hänsyn till den gröna omställningen som ska genomföras inom EU. Denna i sin tur utgår från den målsättning som presenterats i kommissionens paket om ”Ren energi för alla i Europa”. Detta består av åtta olika rättsakter och innehåller gemensamma mål för EU i fråga om förnybar energi och energieffektivitet fram till år 2030. Regelverket i det nya energiprestandadirektivet är utformat på ett sådant sätt att medelstora företag, vilka i en icke-oansenlig utsträckning finns etablerade på Åland och till vilka de anslutits minst 20 bilparkeringsplatser, inte längre kan undantas från den miljömässiga anläggningskraven. Den nuvarande avgränsningen till stora företag, som i realiteten endast är ett fåtal på Åland, är således alltför snäv. Omställning är viktig för Ålands del och eftersom artikel 14.2 i nya energiprestandadirektivet kräver en utökad tillämplighet jämfört med det äldre energiprestandadirektivets bestämmelser bör även företag av medelstorlek ingå i tillämpningsområdet. Det är viktigt att i görligaste mån genom lagstiftning främja utvecklingen mot ett fossilfritt åländskt samhälle.

De avsedda tekniska ombyggnadsåtgärderna är kostnadskrävande. För småföretag, i anslutning till vilka det vanligtvis, med hänsyn till trafikflödet till och från respektive småföretags verksamhetsställe, inte anlagts bilparkeringsplatser av den storlek som motiverar att de ska innefattas av kraven i paragrafen, skulle de belastas ekonomiskt i en oskäligt hög grad om de tvingades till ifrågavarande ombyggnadsåtgärder. Därför har de undantagits från paragrafens tillämpningsområde. Undantaget möjliggörs av bestämmelsen i artikel 14.5 b punkten som tillåter avvikelser från huvudregeln i artikel 14.2 första stycket a punkten vad gäller lokalbyggnader som inte är avsedda att brukas som bostäder. I nämnda artikel 14.5 b punkten föreskrivs att åtgärderna i fråga inte behöver genomföras då kostnaderna för laddnings- och

ledningsinstallationer överstiger minst 10 procent av den totala kostnaden som en större renovering av i sammanhanget aktuell byggnad skulle generera, vilket är fallet vad beträffar småföretagen.

I det nuvarande *1 mom.* hänvisas det till infrastrukturdirektivet. Eftersom detta direktiv ersatts med infrastrukturförordningen ska enligt förslaget den nuvarande hänvisningen till direktivet i fråga ersättas med en motsvarande hänvisning till infrastrukturförordningen. Specificeringen av laddningspunkternas tekniska konstruktion i vad avser laddningsegenskaper följer den föreslagna regleringen av det som föreskrivs i artikel 14.6 enligt vilken i sammanhanget avsedda laddningspunkter ska vara utrustade så att de möjliggör ”smart laddning och, om så är lämpligt, dubbelriktad laddning, och att de drivs på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt och i överensstämmelse med eventuella Europeiska standarder och delegerade akter som antas enligt artikel 21.2 och 21.3 i förordning (EU) 2023/1804” dvs. infrastrukturförordningen. I övrigt innehåller *1 mom.* mindre språkliga ändringar som är avsedda att förtydliga innebörden av tillämpningsområdet för paragrafen.

Bestämmelsen i *2 mom.* följer direkt av regleringen i artikel 14.2 andra stycket i nya energiprestandadirektivet. Där föreskrivs att när det gäller byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ska medlemsstaterna säkerställa förinstallerad kabeldragning för minst 50 procent av bilparkeringsplatserna senast den 1 januari 2033. I artikeln talas om offentliga organ.⁷ Enligt artikel 2 i nya energiprestandadirektivet avses med offentligt organ sådant det är definierat i artikel 2.12 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955 (omarbetning). Enligt den artikeln definieras offentliga organ som nationella, regionala eller lokala myndigheter och enheter som direkt finansieras och administreras av dessa myndigheter men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär. Terminologin i såväl den gällande som i denna föreslagna paragraf är anpassad efter landskapslagstiftningens uppbyggnad och terminologi i övrigt. Den fortsatta avgränsningen till vissa i landskapslag angivna myndigheter kan inte anses vara oförenligt med det i nya energiprestandadirektivet angivna begreppet offentligt organ vilket är kopplat till definitionen i direktiv (EU) 2023/1791.

Bestämmelsen i *3 mom.* föreskriver att de nya bestämmelserna i paragrafen endast ska tillämpas på byggnader under förutsättning att energi används för att påverka inomhusmiljön i byggnaderna i fråga. Denna bestämmelse

⁷ Offentligt organ är en offentligrättslig juridisk term som används i huvudsak inom EU-rätten. Den svenska myndigheten post och telestyrelsen (PTS) menar att det saknas en klar definition i Sverige av vad ett offentligt organ är. Enligt samma myndighet kan dock den tidigare svenska termen "offentligrättsligt organ" användas som en synonym när man söker en definition. Offentliga organ kan då sägas omfatta regering, riksdag, statens förvaltningsmyndigheter, kommuner samt landsting, inklusive de regioner som ingår i regionförbundet, exempelvis Region Skåne. En rimlig slutsats, sett till en jämförelse med åländska förhållanden och med beaktande av den ovan angivna definitionen i direktiv (EU) 2023/1791, blir då enligt landskapsregeringens bedömning att den härvid avsedda avgränsningen till specifika åländska myndigheter på i paragrafen föreskrivet sätt är motiverad och korrekt. I den engelska versionen av det nya energiprestandadirektivet används begreppet "public bodies" vilket i Storbritannien har en likartad innebörd som motsvarande begrepp har i Sverige.

härör direkt ur tillämpningsområdets omfattning för det nya energiprestandadirektivet. I direktivets artikel 1.1 föreskrivs att direktivet främjar en förbättring av energiprestandan i byggnader och en minskning av växthusgasutsläppen från byggnader i unionen, i syfte att nå ett byggnadsbestånd med nollutsläpp senast 2050, samtidigt som hänsyn tas till utomhusklimat, lokala förhållanden, kraven avseende kvalitet på inomhusmiljön och kostnadseffektivitet. I artikel 2.1 i samma direktiv föreskrivs att med byggnad avses en takförsedd konstruktion med väggar, för vilken energi används för att påverka inomhusmiljön.

Bestämmelsen i 4 mom. implementerar dels de bestämmelser i nya energiprestandadirektivet som möjliggör att vissa typer av byggnader som inte är avsedda för bostäder undantas från kraven på laddningspunkter och övrig laddinfrastruktur, dels de bestämmelser i artikel 14.5 i nya energiprestandadirektivet som möjliggör avvikelser från grundkraven i artikel 14.2 första stycket a punkten i samma direktiv. Enligt artikel 14.5 a punkten i nya energiprestandadirektivet gäller att medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa huvudregeln i 14.2 första stycket a punkten i direktivet på specifika kategorier av byggnader om den nödvändiga laddinfrastrukturen är beroende av enskilda mikrosystem eller byggnaderna är belägna i de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 EUF-fördraget, om detta skulle leda till väsentliga problem för driften av det lokala energisystemet och äventyra det lokala nätets stabilitet. Med enskilt mikrosystem avses enligt artikel 2.36 i nya energiprestandadirektivets enskilt mikrosystem: varje system med en förbrukning på mindre än 500 GWh under 2022, där det inte finns någon koppling till andra system.⁸

I den allmänna motiveringen i 7 har redogjorts för möjligheten för medlemsstaterna att avgränsa vilka byggnader som ska hänföras till kategorin lokalbyggnader (dvs. byggnader som inte är avsedda för bostäder) och som således ska omfattas kraven enligt huvudregeln i artikel 14.2 första stycket a punkten. Detta ger, enligt landskapsregeringens uppfattning, fog för bedömningen att även byggnader, i anslutning till vilka parkeringsplatser anlagts och som helt saknar elektriska styrsystem för belysning eller reglering av inomhusmiljön, ska kunna undantas från kraven enligt huvudregeln i ovan nämnda artikel. Det vore orimligt att i sådana fall kräva att huvudregeln ska gälla. Bestämmelsen i 4 mom. är således även motiverad mot bakgrund av sådana omständigheter och äger tillämpning på nämnda fall.

Det i föregående stycke angivna valmöjligheten för medlemsstaterna att avgränsa vilka byggnader som ska kategoriseras som sådana lokalbyggnader som ska underställas huvudkraven enligt artikel 14.2 första stycket a punkten föreligger i de fall det handlar om den typ av byggnader som åsyftas i den föreslagna bestämmelsen i 5 mom. Enligt förslaget ska bestämmelserna i 1

⁸ I artikel 349 stycke 1 i EUF-fördraget föreskrivs att rådet ska med beaktande av den strukturella, sociala och ekonomiska situationen i Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy och Saint-Martin, och på Azorerna, Madeira och Kanarieöarna, vilken förvärras av dessas avlägsna belägenhet, ökaraktär, ringa storlek, besvärliga terräng- och klimatförhållanden samt ekonomiska beroende av ett fåtal produkter, vilka faktorer på grund av sin bestående natur och sammanlagda verkan allvarligt hämmar områdenas utveckling, på förslag av kommissionen och efter att ha hört Europaparlamentet besluta om specifika åtgärder för att särskilt fastställa villkoren för hur fördragen ska tillämpas beträffande dessa områden, inklusive den gemensamma politiken. Om de specifika åtgärderna i fråga beslutas av rådet i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande, ska det också besluta på förslag av kommissionen och efter att ha hört Europaparlamentet.

och 2 mom. inte tillämpas på kulturhistoriskt värdefulla byggnader enligt plan- och bygglagen (2008:102) för landskapet Åland och landskapslagen (1988:56) om skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Som ett exempel härpå kan kyrkobyggnader nämnas. Som ett annat exempel kan bygdegårdar nämnas.

Förutsättningarna för laddning har med tiden ändrats. Nya elbilar har generellt fått större batterier och utbudet av snabbbladdare kommer att öka på sikt. Vad gäller Sverige har det visat sig att elbilsägare föredrar att ladda hemma, vilket ofta tillgodoser en stor del av förflytningsbehovet i vardagen, men att i fråga om längre resor finns ett behov av att kunna använda snabb-laddningsstationer. Med fog kan det antas att förhållandena kommer att utvecklas på likartat sätt på Åland. Med detta i åtanke och med beaktande av att uppfyllandet av installationskravet som ställs på de aktörer som avses i 1 mom. bör vara tillräckligt samt att reseavstånden är förhållandevis korta på Åland, finns det ingen anledning att påföra samma installationskrav på de rättssubjekt som avses i 5 mom. Det finns även andra skäl för att inte låta kulturhistoriskt värdefulla byggnader varom här är fråga träffas av krav gällande installation av laddningspunkter. Det förekommer stora parkeringsplatser vid exempelvis kyrkor och kommunalt ägda bygdegårdar och andra offentligt ägda lokalbyggnader som bedöms vara kulturhistoriskt värdefulla, vilket gör att verksamhetsansvariga skulle behöva se till att det installeras minst en laddningspunkt enligt huvudreglerna i det föreslagna 1 mom. ovan. Utifrån de ovan angivna antagandena skulle, enligt landskapsregeringens uppfattning, ett installationskrav religiösa samfunds byggnader och kulturhistoriskt värdefulla byggnader i övrigt av berörda parter upplevas som oproportionerligt. Av dessa orsaker föreslås i 5 mom. att det införs undantag på i momentet angivet sätt. Undantaget kommer därtill att undanröja den administrativa och ekonomiska bördan för berörda aktörer vilken i annat fall skulle uppkomma.

2b § *Krav på tillgång till cykelparkeringsplatser.* Genom bestämmelserna i 1 mom. genomförs artikel 14.2 första stycket b punkten i nya energiprestandadirektivet. (se redogörelsen i avsnitt 7 i den allmänna motiveringen ovan).

Då medlemsstaterna har rätt att fastställa vilka lokalbyggnader som ska omfattas av implementeringsåtgärderna (se detaljmotiveringen till den föreslagna 2a § ovan) föreslås i 2 mom. att bestämmelserna i 1 mom. endast ska tillämpas på lokalbyggnader belägna inom tätort. Den föreslagna bestämmelsen är ett resultat av en rimlighetsavvägning. Landskapsregeringen anser att det skulle vara oskäligt av kostnadsmässiga skäl om alla lokalbyggnader, oavsett geografiskt läge, skulle omfattas av de nya energiprestandamässiga kraven. Detta eftersom lokalbyggnader utanför tätorter inte frekventeras av cyklister i en sådan mängd som skulle motivera anläggandet av cykelparkeringar i en omfattning som är påkallad i tätorter. Det skulle enbart föranleda en administrativ och ekonomisk belastning för den enskilda kommunen där den miljömässiga nyttan med sådana konstruktionsåtgärder, som i så fall måste vidtas, inte uppväger de olägenheter som därvid skulle uppkomma till men för en ändamålsenligt och ekonomiskt rationellt planeringsarbete inom kommunen.

Bestämmelserna i 3 mom. ingår i förslaget av samma skäl som motiverat införandet av motsvarande bestämmelser i 1 mom. i den föreslagna 2a § ovan.

Bestämmelserna i 4 mom. ingår i förslaget av samma skäl som motiverat införandet av motsvarande bestämmelser i 5 mom. i den föreslagna 2a § ovan.

I övrigt har genom ikraftträdelsebestämmelsens 1 mom. datumet för ikraftträdandet i enlighet med 20 § 2 mom. i självstyrelselagen i lämnats öppet för landskapsregeringen att fatta beslut om.

Genom ikraftträdelsebestämmelsens 2 mom. möjliggörs ett konstruktionsalternativ för de ägare och innehavare av bilparkeringsplatser som redan anpassat sina till lokalbyggnader anslutande bilparkeringsplatserna i enlighet med de krav som enligt gällande bestämmelser ska uppfyllas den 1 januari 2025. Det ger en skälig tidsrespit för dem att över tid anpassa sig till de nya kraven som följer av det nya energiprestandadirektivet. Det vore inte skäligt att i dessa fall kräva av berörda fastighetsägare och -innehavare som nyss färdigställt sina bilparkeringsplatser i enlighet med de nuvarande bestämmelserna, att de redan till den 1 januari 2027 ska göra de eventuella omdragningar av kabelnätet innefattande konstruktion av nya tomrör som behövs för att uppfylla de villkor som följer av huvudreglerna i artikel 14.2 i nya energiprestandadirektivet. Den föreslagna undantagsbestämmelsen som är av kompensationskaraktär följer av vad som föreskrivs i artikel 14.2 tredje stycket enligt vilket *"Medlemsstaterna får skjuta upp genomförandet av detta krav till den 1 januari 2029 för alla lokalbyggnader och som har renoverats under de två år som föregår den 28 maj 2024 i syfte att efterleva de nationella krav som fastställts i enlighet med artikel 8.3 i direktiv 2010/31/EU."*

Lagtext

Landskapsregeringen föreslår att följande lagar antas.

1.

L A N D S K A P S L A G **om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för** **distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn**

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Inom landskapets behörighet och med de avvikelser som följer av denna lag ska lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (FFS 475/2024) tillämpas på Åland.

Ändringar i lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn ska tillämpas på Åland från tidpunkten för deras ikraftträdande i riket, om inte annat följer av denna lag.

2 §

Förvaltning

Om inte annat särskilt föreskrivs i annan landskapslag ska de förvaltningsuppgifter som enligt lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn ankommer på statens myndigheter på Åland skötas av landskapsregeringen, till den del förvaltningen hänför sig till uppgifter inom landskapets lagstiftningsbehörighet.

3 §

Hänvisningar

Hänvisningen till 39 § i förvaltningslagen (FFS 434/2003) i 5 § i lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn avse 34 § i förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland.

4 §

Språkrav

Användarinformation som avses i artikel 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (*infrastrukturförordningen*) och data som avses i artikel 20 i infrastrukturförordningen samt uppgifter om drivmedelspriser som ska visas i enlighet med 2 § i lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (FFS 475/2024) ska på Åland vara skrivna åtminstone på svenska, om inte landskapsregeringen av särskilda skäl beviljar undantag från kravet.

5 §

Myndigheters rätt att få information

Den rätt för statens myndigheter att få information av utomstående aktörer, vilken är nödvändig för skötseln av tillsynsuppgifter, i enlighet med 4 § i lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn, ska på Åland avse en motsvarande rätt för landskapsregeringen att få information som är nödvändig för skötseln av tillsynsuppgifter i enlighet med denna lag.

6 §

Myndigheters rätt att utföra inspektioner

Den rätt för statens myndigheter att få utföra inspektioner, vilken är nödvändig för skötseln av tillsynsuppgifter, i enlighet med 4 § i lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn, ska på Åland avse en motsvarande rätt för landskapsregeringen att få information som är nödvändig för skötseln av tillsynsuppgifter i enlighet med denna lag.

7 §

Avgifter

Landskapsregeringen beslutar i enlighet med landskapslagen (1993:27) om grunderna för avgifter till landskapet om de avgifter som kan uppbäras för utförda prestationer enligt denna lag.

8 §

Landskapsförordning

Landskapsregeringen kan inom landskapets behörighet och till den del ärendet inte hör till området för lag genom landskapsförordning besluta att författningar som utfärdats med stöd av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn ska tillämpas på Åland oförändrade eller med de ändringar landskapsregeringen föreskriver.

9 §

Rättelseyrkande

En sakägare som är missnöjd med ett beslut som fattats med stöd av denna lag kan inom 30 dagar, räknat från beslutsdagen, skriftligen begära rättelse hos landskapsregeringen. En begäran om rättelse ska behandlas utan dröjsmål. Rättelse begärs i enlighet med bestämmelserna i förvaltningslagen för landskapet Åland.

10 §

Besvär

Besvär över lagligheten av ett beslut som landskapsregeringen fattat enligt denna lag med anledning av ett rättelseyrkande får anföras hos högsta förvaltningsdomstolen.

11 §

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den

Genom denna lag upphävs landskapslagen (2017:73) om tillämpning av Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (*den upphävda lagen*).

Hänvisas i annan landskapslagstiftning till bestämmelser i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ska dessa hänvisningar avse motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (eu) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

De förordningar som landskapsregeringen har utfärdat med stöd av den upphävda lagen fortsätter att gälla tills något annat föreskrivs.

Den som vid ikraftträdandet av denna lag är behörig att sköta tillsynsuppgifter som hänför sig till den upphävda lagen ska anses uppfylla kompetenskraven enligt denna lag för motsvarande uppgifter.

Åtgärder för verkställighet av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

L A N D S K A P S L A G

om ändring av landskapslagen om energieffektivitet

I enlighet med lagtingets beslut
ändras 2 § 1 mom. 4 punkten och 2a § landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet samt
fogas till lagen en ny 2b § som följer:

2 §

Avvikelser från rikslagen

Vid tillämpningen av energieffektivitetslagen på Åland ska hänvisningen till

 4) 37 § bygglagen (FFS 751/2023) i 29 d § avse 65 § plan- och bygglagen (2008:102) för landskapet Åland

2a §

Krav att installera laddningsstationer för laddning av elfordon

Stora och medelstora företag samt sådana upphandlande myndigheter som avses i 3 § i landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling, vilka äger byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än 20 bilparkeringsplatser i anslutning till byggnaden ska senast den 1 januari 2027 ha installerat minst en laddningsstation för normal- eller snabb-laddning av elfordon för minst tio procent av bilparkeringsplatserna eller försett minst femtio procent av bilparkeringsplatserna med ledningsinfrastruktur för sådan laddning för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningsstationer för normal- eller snabb-laddning av elfordon. Laddningsstationerna ska uppfylla de tekniska specifikationer som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (eu) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Laddningspunkterna ska även möjliggöra smart laddning och, om det är ekonomiskt och tekniskt genomförbart, dubbelriktad laddning i enlighet med artikel 14.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda.

Sådana i 1 mom. myndigheter som äger sådana i det momentet avsedda byggnader ska innan den 1 januari 2033 säkerställa att kablar för möjliggörande av installation av laddningsstationer dragits fram till minst femtio procent av de bilparkeringsplatser som ansluter till byggnaderna i fråga.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas endast på däri avsedda byggnader under förutsättning att energi används för att påverka inomhusmiljön i byggnaderna i fråga.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas inte på byggnader som inte är anslutna till elnätet.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas inte på kulturhistoriskt värdefulla byggnader enligt plan- och bygglagen (2008:102) för landskapet Åland och landskapslagen (1988:56) om skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

2b §

Krav på tillgång till cykelparkeringsplatser

Ägare av en byggnad som inte är avsedd för bostäder och som har mer än 20 bilparkeringsplatser i anslutning till byggnaden ska se till att det senast

den 1 januari 2027 finns tillgång till cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden och med det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas endast på sådana i momentet angivna byggnader belägna inom tätort där tätort avser områden med tät bebyggelse vilka angetts med vägmärket för tätort.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas inte på små företag med färre än 50 anställda.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas inte på kulturhistoriskt värdefulla byggnader enligt plan- och bygglagen (2008:102) för landskapet Åland och landskapslagen (1988:56) om skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Denna lag träder i kraft den

Ägare av byggnader som inte är avsedda för bostäder och som anpassat bilparkeringsplatserna i anslutning till byggnaderna i fråga i enlighet med bestämmelserna i 2a § i landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet i den lydelse den paragrafen har innan denna lag träder i kraft, ska, innan den 1 januari 2029, säkerställa att bilparkeringsplatserna uppfyller det krav som gäller enligt 2a § i landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet, i den lydelse den paragrafen har efter att denna lag trätt i kraft.

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

Bilaga

Lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (FFS 475/2024)

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens syfte

Genom denna lag preciseras och kompletteras Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (infrastrukturförordningen) och dess nationella tillämpning.

2 §

Visning av drivmedelspriser

Om en i artikel 2.40 i infrastrukturförordningen avsedd ansvarig för en tankningspunkt visar drivmedelspriserna genom att jämföra dem, ska vid jämförelsen iaktas den gemensamma metod som avses i punkt 10.3 i bilaga II till infrastrukturförordningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om bestämmande och visning av de jämförpriser som avses i 1 mom.

3 §

Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över att skyldigheterna enligt artiklarna 5.1–5.5, 5.7, 5.8, 5.10 och 5.11, 6.3, 7, 19 och 21 i infrastrukturförordningen och enligt Europeiska unionens rättsakter som meddelats med stöd av dem iaktas.

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över att denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av den iaktas.

4 §

Rätt att få information

Transport- och kommunikationsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna om företagshemligheter på begäran avgiftsfritt få sådan information som är nödvändig för att verket ska kunna utföra sina tillsynsuppgifter enligt denna lag av de aktörer vars skyldigheter fastställs i denna lag eller i Europeiska unionens rättsakter som gäller verksamhet som omfattas av denna lag, eller i föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.

5 §

Rätt att utföra inspektioner

Transport- och kommunikationsverket har rätt att få tillträde till ett område eller till en lokal eller ett annat utrymme, om det behövs för tillsynen enligt denna lag, och att där utföra inspektioner och vidta andra åtgärder som tillsynen kräver. Inspektioner får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur.

Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iaktas.

6 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket får ålägga den som handlar i strid med bestämmelserna i denna lag, Europeiska unionens bestämmelser som gäller verksamhet som avses i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag att rätta till sitt fel eller sin försummelse. Beslutet kan förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts, eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.

7 §

Sökande av ändring

Omprövning av ett beslut som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av denna lag får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

8 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 15 juli 2024.

Genom denna lag upphävs lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017).

RP 52/2024, KoUB 8/2024, RSv 55/2024

Helsingfors den 5 juli 2024

**Republikens President
Alexander Stubb**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Parallelltexter

- Parallelltexter till landskapsregeringens lagförslag nr xx/2024-2025