

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Allmänna byrån, I1

Beslutande
Minister
Camilla Gunell

Föredragande
Byråchef
Gustav Blomberg

Justerat
Omedelbart

NR 41

Anhållan från Föglö kommun om utökning av
trafiktillstånd för taxi

ÅLR 2024/3726

153 I1

Beslut

Beslut:

Landskapsregeringen beslutar att utlysa ett taxitillstånd för yrkesmässig trafik i stationsplatsen Föglö kommun. Behov finns för ytterligare ett tillstånd bedöms efter att det första tillståndet har utannonserats och eventuell tilldelning av tillståndet.

När det gäller skolskjutstillstånd ges de på ansökan från en kommande eller nuvarande skolskjutsverksamhetsutövare som genom avtal eller genomförd upphandling med kommunen har hand om skolskjuts.

Motivering

Trafiktillstånd för taxi

Taximarknaden på Åland är en reglerad marknad, vilket innebär att konkurrensen är begränsad. Åland är indelat i stationsplatser och verksamhetsområden och inom varje stationsplats finns ett visst antal tillstånd. En stationsplats är en kommun medan stationen är den plats som verksamheten bedrivs ifrån. Stationen ska vara belägen inom stationsplatsen. Verksamhetsområdet är ett område som sträcker sig 2,5 km i radie runt stationen.

Som innehavare av ett trafiktillstånd har innehavaren både rätt att yrkesmässigt utföra trafik och en skyldighet att på begäran utföra sådan trafik, om inte oöverstigligen hinder eller andra giltiga skäl föreligger. Trafiktillstånden är också förenade med villkor om hur trafiken ska bedrivas och de kan inte överlåtas utan är strikt personliga.

Lediga tillstånd och ansökan

Landskapsregeringen tar beslut om antalet tillstånd per stationsplats, och kan därmed både minska och öka antalet tillstånd beroende på marknadssituation för respektive stationsplats.

Landskapsregeringen lediganslår lediga tillstånd genom kungörelse i de lokala tidningarna och på landskapsregeringens hemsida. Landskapsregeringens praxis är att trafik tillstånd för personbil beviljas enskilda näringsidkare och fysiska personer samt att det ska finnas en spridning mellan tillståndshavarna.

Enligt 7 § landskapslag (1977:33) om yrkesmässig trafik kan landskapsregeringen där så erfordras bevilja trafik tillstånd enbart för elevskjutning, gällande endast viss skjutsträcka under visst eller vissa läsår. Dessa skolskjutstillstånd beviljas för en viss period (vanligtvis under den period som skolskjutsen är upphandlad) för en viss rutt eller sträcka och kan fås på ansökan om sökande i övrigt uppfyller de krav som anges i landskapslagen om yrkesmässig trafik. Dessa tillstånd utannonseras inte av landskapsregeringen.

Bakgrund

Föglö kommun (genom kommunstyrelsen) har anhållit 30.5.2024 till landskapsregeringen om att lediganslå två taxitillstånd och två skolskjutstillstånd i Föglö kommun.

Till kännedom landskapsregeringens föreskrifter för tilldelning av trafik tillstånd för beställningstrafik med personbil (taxitillstånd) i enlighet med landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik, antagna 13.10.2023 (ÅLR 2023/8088).

Bilaga

- Föreskrifter för tilldelning av trafik tillstånd för beställningstrafik med personbil (taxitillstånd) i enlighet med landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik, antagna 13.10.2023 (ÅLR 2023/8088).

Nr 42

Lagstiftningspromemoria om ny blankettlagstiftning gällande utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel samt ändringar i 2a § i landskapslagen om energieffektivitet

ÅLR 2024/4025

Beslut

Landskapsregeringen beslutar att till lagberedningen översända lagstiftningspromemoria om ny blankettlagstiftning gällande utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel samt ändringar i 2a § i landskapslagen om energieffektivitet till enligt **bilaga 1, I124E34**.

Nr 43

Utlåtande om godkännande av ändringar som ingår i
bilagorna till överenskommelsen om internationell
transport av farligt gods på väg (ADR)

ÅLR 2024/3829

154 I1

Landskapsregeringen beslutar att avge utlåtande till Kommunikationsministeriet enligt
bilaga 2, I124E34.

Avdelning
Infrastrukturavdelningen Allmänna byrån

Föreskrifter för tilldelning av trafik tillstånd för beställningstrafik med personbil (taxitillstånd) i enlighet med landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik

Landskapsregeringen tilldelar av trafik tillstånd för beställningstrafik med personbil (taxitillstånd) i enlighet med landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik (yrkestrafiklagen).

Stationsplatser

Taximarknaden på Åland är en reglerad marknad, vilket innebär att konkurrensen är begränsad. Landskapet Åland är indelat i stationsplatser och verksamhetsområden och inom varje stationsplats finns ett visst antal tillstånd. En stationsplats är en kommun medan stationen är den plats som verksamheten bedrivs ifrån. Stationen ska vara belägen inom stationsplatsen. Verksamhetsområdet är ett område som sträcker sig 2,5 km i radie runt stationen.

Ålands landskapsregering beslutar om antalet taxitillstånd per stationsplats. Nya omständigheter kan förändra läget i taxinäringen, varvid landskapsregeringen vid behov antingen kan utöka antalet tillstånd på en eller flera stationsplatser eller dra in tillstånd i samband med att de blir vakanta.

Trafiken får bedrivas inom stationsplatsen. Vid transporter till annan plats än stationsplatsen ska bilen efter avslutad körning utan oskäligt dröjsmål återföras till stationsplatsen. Enligt 17 § i yrkestrafiklagen kan bilen under återfärden (även utan föregående beställning) användas för personbefordran.

För att bestämma verksamhetsområde ska verksamhetsutövaren i trafik tillståndsansökan ange stationen i kommunen. Stationen definieras med en postadress i kommunen (stationsplatsen) där verksamhetsutövaren bedriver sin verksamhet ifrån. Adressen kan exempelvis vara en gemensam station för flera verksamhetsutövare eller en adress för enskild verksamhetsutövare.

Intyg för yrkestrafik tillstånd

Vid tilldelning av taxitillstånd tar landskapsregeringen offentligt beslut om att utfärda trafik tillstånd för yrkesmässig trafik.

Trafik tillståndet (maskinskrivet på vattenstämplat papper med myndighetsstämpel) ska medföras i fordonet i original och ska på begäran uppvisas för polisen. Om taxichauffören inte kan visa upp trafik tillståndet

ska polisen avbryta transporten, om inte kunden eller transporten tar skada av en sådan åtgärd eller andra särskilda skäl föreligger.

Efter att landskapsregeringen tagit beslut om att utfärda trafiktillstånd till en yrkesutövare utfärdar landskapsregeringen även ett trafiktillståndskort till utövaren. Kortet innehåller grundläggande uppgifter om yrkesutövaren och tillståndet. Taxichauffören ska medföra kortet i taxibilen och det ska vara väl synligt i förarsätet i taxibilen för passagerare.

Trafiktillståndskortets syfte är att på ett tydligt, transparent och enkelt sätt upplysa passagerare om trafiktillståndets grunduppgifter.

Det ska dock observeras att det är trafiktillståndet med vattenstämplat papper och myndighetsstämpel som är den myndighetshandling och det bevis som ska uppvisas för polisen vid kontroll.

Tillståndsinnehavarens skyldigheter

Innehavaren av ett tillstånd kan ha anställd/anställda som kör på dennes taxitillstånd. Endast en bil kan dock vara i trafik på ett taxitillstånd vid en och samma tidpunkt och tillståndsinnehavaren ansvarar för att kraven i tillståndet följs. Enligt 8 § i yrkestrafiklagen är idkare av beställningstrafik skyldig att på begäran ombesörja befordran i enlighet med trafiktillståndet (om det inte föreligger oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl).

Riktlinjer för prövning av kvalifikationer

Trafiktillstånd för beställningstrafik med personbil (taxitillstånd) är personliga och kan inte tilldelas en juridisk person.

Endast en behörig sökande kan tilldelas ett taxitillstånd. För att bedöma behörigheten prövas den sökande med avseende på yrkeskunnande, solvens och tillförlitlighet. Grunderna för att ge taxitillstånd återfinns i 6 § och specifikt i 6a, 6b och 6c §§ yrkestrafiklagen.

Vid flera behöriga sökande till ett ledigt tillstånd prövas vem som är mest kvalificerad för att inneha taxitillståndet. Vid flera sökande på ett ledigt tillstånd prioriteras sökande med erfarenhet av att ha kört taxi. Erfarenheten beräknas som månader av heltidskörning, där till exempel två månaders halvtid räknas som en månads heltid. För att landskapsregeringen ska kunna bedöma sökandens erfarenhet krävs att den sökande lämnar godtagbara intyg på arbetserfarenhet, exempelvis intyg över inbetalda pensionspremier eller annat arbetserfarenhetsintyg som av landskapsregeringen anses likvärdigt. Erfarenhet som inte går att belägga genom pensionsinbetalningar eller godkänt arbetserfarenhetsintyg beaktas inte. Arbetserfarenheten beräknas i antal år och månader. Vid likvärdig erfarenhet prioriteras sökande som tidigare sökt taxitillstånd på Åland enligt 4 § i yrkestrafiklagen. Om det inte är möjligt att avgöra en prioritering mellan sökande enligt detta kriterium, kan också annan

yrkeserfarenhet från yrkestrafik avgöra prioriteringsordning mellan sökande som har likvärdig erfarenhet. Sjukledighet eller föräldraledighet (dagar för vilka FPA betalar ut föräldrapenning) inom perioder av erfarenhetsgrundande arbete räknas vid erfarenhetsberäkning som om de vore arbete.

Landskapsregeringen prioriterar spridning av taxitillstånden. Därför kan i normalfallet inte samma person inneha mer än ett tillstånd. Vid tilldelning av taxitillstånd vid stationsplatser där det råder konkurrens gäller följande principer. Sökande som redan har ett taxitillstånd erbjuds möjligheten att lämna ifrån sig befintligt taxitillstånd om sökande kvalificerat sig för ett tillstånd med en annan stationsplats. Om sökanden har mer än ett taxitillstånd sedan tidigare krävs att samtliga tillstånd återlämnas innan ett nytt taxitillstånd med ny stationsort kan tilldelas.

Med undantag från ovannämnda principer, om taxitillståndet utlysts en gång utan att någon ny behörig person tilldelats det, kan taxitillståndet vid det andra utlysningstillfället tilldelas en person som redan har ett taxitillstånd sedan tidigare.

Tillsyn

Ålands landskapsregering har ett ansvar att utöva tillsyn över tillståndsvillkoren i ett taxitillstånd. Tillsynen i fält utförs dock av polisen.

Enligt 21 § i yrkestrafiklagen kan landskapsregeringen återkalla, eller för viss tid indraga, taxitillstånd om dess innehavare inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillstånd, underlåter att iakttaga villkoren i tillståndet, underlåter att utöva trafiken på behörigt sätt eller eljest underlåter att ansvara för sina förpliktelser. Sådana förutsättningar som kan innebära beslut om indragande av trafikstillstånd kan exempelvis vara lagförda domar och trafikförseelser.

Bakgrund och tillämpade lagrum

Landskapsregeringen har fastställt riktlinjer för tilldelning av trafikstillstånd för beställningstrafik med personbil (taxitillstånd). Praxis för tilldelning av taxitillstånd har byggts upp under lång tid. Denna praxis ligger till grund för de riktlinjer som nu tagits fram.

Tilldelning sker i enlighet med primärt 6 §, 7 § och 17 § i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik (yrkestrafiklagen). Ålands landskapsregering är enligt 4 § yrkestrafiklagen tillståndsmyndighet för taxitillstånd.

Föreskrifterna är fastslagna av Ålands landskapsregering 13.10.2023

Lagstiftningspromemoria om ny blankettlagstiftning gällande utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel samt ändringar i 2a § i landskapslagen om energieffektivitet

Gustav Blomberg, byråchef

Allmänna byrån, Infrastrukturavdelningen

Ärendenummer ÅLR 2024/4025. Datum: 5.6.2024

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Bakgrund och nuläge och motivering

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan infrastrukturförordningen) förutsätter kompletterande bestämmelser på lagnivå. Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (nedan infrastrukturdirektivet) som upphävs genom infrastrukturförordningen har för Ålands del genomförts genom bland annat¹ landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen genom vilken rikets lag om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017) (nedan infrastrukturlagen) har gjorts tillämplig på Åland och trädde i kraft 2017. Infrastrukturförordningen trädde i kraft den 12 oktober 2023 och har börjat tillämpas från den 13 april 2024. Infrastrukturförordningen är som sådan direkt tillämplig i medlemsstaterna och på Åland.

Revideringen av lagstiftningen som gäller utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel utgör en del av det så kallade 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.

Infrastrukturdirektivet förpliktade 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 finns i ärende ÅLR 2024/4025).

Enligt kommissionens bedömning var direktivet inte längre ändamålsenligt med tanke på de ännu högre klimatmål som uppställts för 2030². Syftet med revideringen av infrastrukturförordningen är att främja övergången till utsläppsnåla och utsläppsfria drivmedel inom alla transportsätt. Målet 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 är målet att säkerställa fullständig driftskompatibilitet för infrastrukturen och för det tredje att se till att användarna erbjuds omfattande information och lämpliga betalningsalternativ.

Finlands riksdag behandlar för närvarande (när denna lagstiftningspromemoria skrivs) en ny lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn³. Ålands landskapsregering konstaterade i sitt utlåtande (ÅLR 2024/1870) till utkastet till regeringens proposition att

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

² 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

³ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

(https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Sidor/RP_52+2024.aspx)

infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser som hör till Ålands behörighet, vilket innebär att bestämmelserna i förordningen blir direkt tillämpliga på Åland. Landskapsregeringen konstaterade även att också på Åland behöver förordningen kompletteras bland annat i fråga om tillsynen på motsvarande sätt som i riket. Den gällande infrastrukturlagen i riket, som föreslås bli upphävd, gäller på Åland genom landskapslagen (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen. Lagstiftningsåtgärder behövs därmed anledning av att riket upphäver den rikslag som för närvarande gäller på Åland genom ovannämnda landskapslag.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (FFS 1144/1991) har Åland lagstiftningsbehörighet gällande vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken. Enligt 18 § 22 punkten har landskapet behörighet avseende näringsverksamhet, i vilket ingår bränsle- och elfrågor. Enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen har riket gällande luftfart och enligt 27 § 13 punkten har riket lagstiftningsbehörighet gällande handelssjöfarten.

Landskapsregeringen bedömer att utbyggnad av infrastruktur för förnybara drivmedel, även när det gäller flygtrafik och handelssjöfart är åländsk behörighet. När det gäller handelssjöfart har landskapsregeringen tidigare bedömt liknande behörighetsfördelningar när det gäller miljö och näringsverksamhet för sjöfarten. Exempelvis har utsläppshandelssystemet för handelssjöfart sin grund i att skydda miljön och att den handel som idkas med utsläppsrättigheterna är att betrakta som näringsverksamhet. Båda dessa rättsområden ligger inom Ålands lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 10 och 22 punkten i självstyrelselagen (se bl.a. lagförslag 12/2023-2024 <https://www.lagtinget.ax/dokument/lagforslag-12-2023-2024-56243>).

Behörighetsbedömning gällande särskilt utbyggnad av infrastruktur för flygplatser

I artikel 12 i AFIR-förordningen (EU) 2023/1804 fastslås krav på säkerställandet av elförsörjning till stillastående luftfartyg.

AFIR-förordningen behandlar alternativa drivmedel för en mängd olika transportformer, inte bara luftfartyg. En bedömning av behörighetsfördelningen mellan Åland och riket ska göras enligt självstyrelselagen. Alternativa bränslen, ordnandet av infrastruktur för att göra sådana bränslen tillgängliga och elförsörjning pekas inte direkt ut i självstyrelselagen som ett eget rättsområde. Det behöver därför avgöras vilka rättsområden som de nyssnämnda verksamheterna har närmast anknytning till.

Enligt självstyrelselagens 27 § 14 punkten är luftfart rikets behörighet. Enligt 18 § 22 punkten har landskapet behörighet avseende näringsverksamhet, i vilket ingår bränsle- och elfrågor. Dessa två rättsområden är de som torde ha närmast anknytning till ett krav på elförsörjning för luftfartyg.

AFIR-förordningens syfte är att infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut inom EU.

AFIR-förordningen ersätter direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Det finns därför skäl att studera vad som sades i notifieringen till sagda direktiv. I den notifieringen sades att direktivet har genomförts i landskapet med stöd av följande lagstiftning:

- Landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen

- Landskapslag (2015:102) om tillämpning i landskapet Åland av rikslagstiftning om elmarknaden
- Landskapsförordning (2015:108) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om elmarknaden

Av dessa tre torde landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen vara den lag som ligger närmast AFIR-förordningen till sitt innehåll.

ÅD:s gav sitt utlåtande om landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen 20.7.2017, diarienummer D 10 17 01 27. I det utlåtandet konstaterades att:

"Den antagna rikslagen berör näringsverksamhet i fråga om vilken landskapet enligt 18 § 22 punkten i självstyrelselagen har lagstiftningsbehörighet med beaktande av vad som stadgas i bland annat 27 § 12 punkten... Landskapslagen gäller även landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar, natur- och miljövård samt vägtrafik och farleder för den lokala sjötrafiken på vilka områden lagstiftningsbehörigheten tillkommer landskapet enligt 18 § 1, 10 och 21 punkterna i självstyrelselagen. Den aktuella landskapslagstiftningen gäller även standardisering, otillbörligt förfarande i näringsverksamhet, främjande av konkurrens och konsumentskydd, handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten som utgör riksbehörighet enligt 27 § 10, 13 och 19 punkterna i självstyrelselagen. Till den del landskapslagen innehåller bestämmelser som utgör riksbehörighet, kan de för vinnande av enhetlighet och överskådlighet jämligt 19 § 3 mom. i självstyrelselagen intas i landskapslagstiftningen."

Således fastslog ÅD att lagen berörde både landskapsregeringens och rikets behörighet, men gav inga närmare besked om vilka lagrum som hörde till landskapets respektive rikets lagstiftningsbehörighet.

Någon vägledning gällande vad som avses med "luftfart" i detaljmotiveringen till självstyrelselagens 27 § 14 punkt finns inte.

Artikel 12 i AFIR-förordningen berör elförsörjning till "stillastående luftfartyg". Själva kraven handlar dock om att flygplatser ska ha viss infrastruktur på plats. Att kraven riktar sig mot flygplatser gör att en jämförelse med hur ÅD hanterat behörighetsgränserna mellan handelssjöfart respektive hamnverksamhet blir naturlig.

Gällande hantering av farligt gods i hamn konstaterade ÅD i sitt yttrande nr 26a/95 av den 12.4.2005 följande i behörighetsfrågan:

"Landskapslagen gäller allmän ordning och säkerhet, näringsverksamhet samt vägtrafik på vilka områden landskapet tillkommer lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 6, 21 och 22 punkterna med vissa undantag som inte berörs av föreliggande landskapslag."

Ett liknande resonemang fördes kring den numera upphävda landskapslag (2003:58) om mottagning i hamn av fartygsgenererat avfall och lastrester. I sitt utlåtande (dnr D10 03 01 7) kring den lagen konstaterade ÅD

att hinder ej förelåg för landskapslagen att träda i kraft, dvs lagen föll helt inom landskapets lagstiftningsbehörighet.

I 4 § i landskapslag (2003:58) om mottagning i hamn av fartygsgenererat avfall och lastrester fanns bestämmelser om mottagningsanordningar:

”Den hamnansvarige skall se till att fartygen som normalt använder hamnen får tillgång till mottagningsanordningar som tillgodoser deras behov utan att de orsakas onödigt dröjsmål. Mottagningsanordningarna skall kunna ta emot de typer och mängder av fartygsgenererat avfall och lastrester som kommer från de fartyg som normalt använder hamnen. Den hamnansvarige skall även erbjuda sådana fartyg som inte omfattas av denna lag möjlighet att utnyttja hamnens mottagningsanordningar såvida detta inte är orimligt med hänsyn till avfallets art eller mängd. Mottagningsanordningarna skall vara anpassade till hamnanvändarnas operativa krav, hamnens storlek och geografiska belägenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen. Formaliteterna i samband med användning av mottagningsanordningar skall vara enkla och snabba så att onödigt dröjsmål för fartygen undviks.

Det bör tillhandahållas mottagningsanordningar för sorterat avfall. Från och med den 1 januari 2005 måste det tillhandahållas separata mottagningsanordningar för biologiskt nedbrytbart avfall.

Hamnar där fartyg repareras skall tillhandahålla anordningar för mottagande och behandling av förorenad barlast och tankspolvatten från oljetankfartyg.

Hamnar som brukar besökas av fartyg med oljeslamstankar skall tillhandahålla mottagningsanordningar för oljeslam.”

Bestämmelsen innebär krav på att hamnar ska utrustas med viss typ av infrastruktur och har därmed en påtaglig likhet med artikel 12 i AFIR-förordningen som också innebär krav på att flygplatser ska utrustas med viss typ av infrastruktur.

ÅD bekräftade sitt resonemang gällande behörighetsfrågorna i sitt utlåtande (D 10 21 01 92) över den nu gällande landskapslag (2022:30) om mottagning i hamn av avfall från fartyg.

ÅD har således tre gånger bekräftat att verksamhet inom hamn omfattas av landskapets lagstiftningsbehörighet. Rimligtvis innebär detta att ett motsvarande synsätt ska anläggas på verksamhet inom flygplatser. Elförsörjning till stillastående luftfartyg ska hänföras till näringsverksamhet på det sätt som avses i 18 § 22 punkten i självstyrelselagen och faller således inom landskapets behörighet.

Mot bakgrund av det ovan anförda är bedömningen att artikel 12 gällande mål för elförsörjning för stillastående luftfartyg faller inom landskapets lagstiftningsbehörighet.

Infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser som faller under åländsk behörighet och bestämmelserna i förordningen blir därmed direkt tillämpliga på Åland genom att det är direktgällande lagstiftning på

förordningsnivå. På samma sätt som riket nu beslutar att komplettera infrastrukturförordningen med nationella bestämmelser så har även Åland behov av att komplettera förordningen med bestämmelser om bl.a. tillsyn som ska gälla på Åland till de delar av förordningen som hamnar under åländsk behörighet.

Organisation 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 31.1.2024 meddelat detta till ansvarigt ministerium i riket (Kommunikationsministeriet). Landskapsregeringen har dock meddelat ministeriet att Åland gärna 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 denna data.

Förslag från kommunfältet att lindra på kravet gällande utbyggnad av laddningsinfrastruktur

I 2a § landskapslag (2016:20) om energieffektivitet anges det krav 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. Kommunrepresentanter (framförallt från Mariehamns stad) har vid flera sammanhang ansett att kraven är för hårda och inte realistiska och anser att landskapsregeringen bör arbeta med att ändra kraven i lagen.

Kraven i ovannämnda lagrum härrör 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 direktivet föreskrivs det att parkeringsplatsen utrustas med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon för minst var tionde parkeringsplats senast den 1 januari 2025 (artikel 8.3 i energiprestandadirektivet). Kravet i direktivet sträckte sig endast till stora företag (enligt definition i direktivet), vilket även var landskapsregeringens förslag i aktuell lagframställning till lagtinget⁴. Dock intogs även upphandlande myndigheter i lagrummet under behandlingen av lagförslaget i lagtinget varför bestämmelserna i slutändan efter att lagstiftningen sattes i kraft även blev att gälla för upphandlande myndigheter.

Den 24 april 2024 publicerades Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (omarbetning)⁵. Direktivet ersätter det äldre energiprestandadirektivet (direktiv 2010/31/EU). Enligt artikel 14.2 i det nya omarbetade direktivet, där det förs in nya bestämmelser om krav på laddningspunkter, finns följande bestämmelser:

⁴ Se ärendet i lagtinget <https://www.lagtinget.ax/arenden/nya-eu-krav-pa-laddinfrastruktur-och-energieffektivt-byggande-mm-47259>

⁵ Direktivet hittas här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32024L1275>

När det gäller alla lokalbyggnader och som har fler än 20 bilparkeringsplatser ska medlemsstaterna senast den 1 januari 2027 säkerställa

- *a) installation av minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser, eller tomrör, dvs. kanaler för elektriska kablar, för minst 50 % av bilparkeringsplatserna, för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, och*
- *b) tillhandahållande av cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 % av den genomsnittliga eller 10 % av den totala användarkapaciteten i byggnaden och med det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.*

När det gäller byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ska medlemsstaterna säkerställa förinstallerad kabeldragning för minst 50 % av bilparkeringsplatserna senast den 1 januari 2033.

Enligt artikel 14.3 får man anpassa kraven för antalet cykelparkeringsplatser för särskilda kategorier av lokalbyggnader och som cyklar vanligtvis inte har tillträde till.

Enligt artikel 14.5 får man besluta att inte tillämpa bestämmelserna i artikel 14.2 på specifika kategorier av byggnader om den nödvändiga laddningsinfrastrukturen är beroende av enskilda mikrosystem⁶ eller kostnaderna för laddnings- och ledningsinstallationer överstiger minst 10 % av den totala kostnaden för den större renoveringen av byggnaden.

Enligt artikel 14.6 ska det 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 förordning (EU) 2023/1804.

Kraven för lokalbyggnader (dvs andra byggnader än bostadshus) i det nya direktivet är därmed påtagligt strängare än vad kraven är enligt nuvarande lagstiftning på området (2a § landskapslagen om energieffektivitet), även om tidshorisonten har skjutits upp till 1 januari 2027.

Infrastrukturavdelningen bedömning och förslag till lagstiftningsåtgärder

Infrastrukturavdelningens förslag är att rikets föreslagna nya infrastrukturlag även ska sättas i kraft på Åland till den del den hör till Ålands lagstiftningsbehörighet. Detta kan förslagsvis göras genom att landskapslagen om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen ändras så att rikets nya lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn skulle sättas i kraft på Åland.

⁶ Definition av enskilt mikrosystem enligt direktivet: varje system med en förbrukning på mindre än 500 GWh under 2022, där det inte finns någon koppling till andra system.

Ålands landskapsregering eller alternativt Ålands energimyndighet föreslås bli tillsynsmyndighet. Enligt nuvarande blankettlag åläggs det ansvaret Ålands landskapsregering.

Därutöver kan ytterligare lagtekniska åtgärder behöva vidtas i annan lagstiftning som direkt hänvisar till det upphävda direktivet 2014/94/EU och i stället införa hänvisningar till den nya infrastrukturförordningen som ersätter det upphävda direktivet. Detta gäller framförallt landskapslagen om energieffektivitet. Det kan även behövas lagtekniska åtgärder eller referenser till den nya förordningen i lagstiftning som reglerar utbyggnad eller krav på uppförande av laddningsstationer och -punkter (exempelvis plan- och bygglagstiftningen). Infrastrukturförordningen innehåller tvingande och direktgällande bestämmelser om exempelvis krav på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och även standardiserade krav gällande "normalladdare".

Laddningspunkter på parkeringar för upphandlande myndigheter

Infrastrukturavdelningen föreslår att nuvarande lagrum 2a § landskapslag (2016:20) om energieffektivitet ses över för att anpassas till de nya bestämmelserna i det omarbetade energiprestandadirektivet (direktiv (EU) 2024/1275).

De möjligheter till vissa undantag som kommer av artiklarna 14.3 och 14.5 i direktivet ska beaktas i lagberedningen.

Samtidigt ska också bestämmelserna i infrastrukturförordningen gällande laddningsstationer och -punkter tas i beaktande i lagrummet.

Konsekvenser

EU:s infrastrukturförordning kommer att innebära konsekvenser för stora delar av det åländska samhället. Förordningen är dock direkt tillämplig på Åland, och en analys av förordningens konsekvenser tas inte upp denna lagstiftningspromemoria. Information om nationella konsekvenser kan bland annat fås från regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU⁷ samt landskapsregeringens uppgjorda bedömningspromemoria (från år 2021) över förordningen (se ärende ÅLR 2024/4025).

Administrativt för landskapsregeringens del bedöms förslaget gällande införande av en ny eller uppdaterad blankettlagstiftning inte påverka den allmänna förvaltningen eller dess uppgifter jämfört med nuvarande rättsläge. Landskapsregeringen har redan i dag ett ansvar som tillsynsmyndighet gällande efterlevandet av bestämmelserna som kommer av landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen.

⁷ Se riksdagsbehandlingen här:

https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/U_53+2021.aspx

Laddningspunkter på parkeringar för upphandlande myndigheter

Kraven gällande minsta antal laddningspunkter på befintliga parkeringar med fler än 20 parkeringsplatser för lokalbyggnader (dvs inte bostadsbyggnader) kommer att innebära renoverings- och anpassningskostnader för både offentlig sektor och privat sektor. Kraven är strängare än dagens lagkrav. Vissa byggnadskategorier kommer antagligen att få lättnader för kraven i enlighet med vad som avses i artiklarna 14.3 och 14.5.

Tillsynsmyndighet för efterlevandet av ovannämnda bestämmelser i landskapslag (2016:20) om energieffektivitet är i dag Ålands energimyndighet (se 1 § landskapslag (2015:103) om Ålands energimyndighet). Bedömningen är att tillsynsmyndighetens uppgifter inte kommer att utökas genom ändringar i 2a § i ovannämnda lag, även om potentiella tillsynsobjekt och regelefterlevnaden blir tyngre både för tillsynsmyndigheten och de aktörer som påverkas av lagkraven.

Hänvisning
Utlåtandebegäran, 29.5.2024

Kommunikationsministeriet
Registratorskontoret
kirjaamo.lvm@gov.fi

Kontaktperson
Gustav Blomberg, byråchef

Ärende

Utlåtande om godkännande av ändringar som ingår i bilagorna till överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR)

Bakgrund

Kommunikationsministeriet har 29.5.2024 inkommit med en begäran om utlåtande om godkännande av ändringar som ingår i bilagorna till överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Utlåtandet ska inlämnas senast 8.7.2024.

ADR (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) är en europeisk överenskommelse från 1957 om transport av farligt gods i vägtrafik. Den trädde i kraft i Fin-land år 1979 genom att en förordning om ikraftträdande utfärdades (FFS 289/1979 och FördrS 23/1979). Den 20 april 2020 beslutade Ålands lagting att på eget initiativ ge sitt bifall till att ikraftträdandeförordningen träder i kraft också på Åland till de delar ADR faller inom landskapets behörighet. Landskapsregeringen konstaterar därmed att lagtinget har lämnat bifall till att ADR-överenskommelsen ska gälla på Åland.

Bilagorna till ADR innehåller detaljerade bestämmelser om transport av farligt gods på väg, så kallade ADR-bestämmelser, som parterna i överenskommelsen ska följa vid internationella ADR-transporter. Bestämmelserna i ADR omfattar bland annat klassificering, avsändning, förpackning, fyllning, etikettering och märkning av farliga ämnen och föremål, upprättande av handlingar, lastning och lossning samt själva transporten. Dessutom omfattar de också krav avseende konstruktion, provning, användning och godkännande av utrustning, förpackningar, tankar och fordon i samband med transport av farliga ämnen och föremål. Överenskommelsen innehåller också bestämmelser om utbildningar, certifikat och intyg.

Expertgruppen för transport av farligt gods (Working Party on the Transport of Dangerous Goods) antog vid sitt 115:e möte (den 2–5 april 2024) ändringar i bilagorna till ADR.

Ändringarna hänför sig bland annat till klassificering av ämnen och föremål, transportbenämningar och definitioner. Kraven avseende konstruktion och provning av förpackningar, tankar och fordon ses över. Den tekniska utvecklingen och transportbehoven återspeglas bland annat i de olika typerna av krav avseende batterier och celler. Dessa har kompletterats med krav avseende bland annat natriumbatterier och natriumceller. Kraven avseende litiumbatterier har uppdaterats. Ändringarna gäller också förpackningsmetoder och handlingar samt referensstandarder. Dessutom preciseras undantaget för privatpersoner som transporterar farligt gods. Preciseringen gäller villkoren för transport av avfall. Utöver dessa ovannämnda ändringar föreslås även ett stort antal andra ändringar av teknisk natur i ADR.

Behörighetsbedömning och eventuella åtgärder

Enligt 18 § 6, 21 och 22 punkterna i självstyrelselagen för Åland har landskapet behörighet i fråga om bland annat allmän ordning och säkerhet, vägar och vägtrafik samt näringsverksamhet.

Enligt artikel 4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) omfattas transporter i regel av delad befogenhet. EU har dock antagit relevant lagstiftning på det område som omfattas av de föreslagna ändringarna (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar, nedan TFÄ-direktivet). Ändringarna hör således till Europeiska unionens exklusiva behörighet. Genom TFÄ-direktivet har de internationella överenskommelserna om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar införlivats i Europeiska unionens lagstiftning. I artikel 8 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att anpassa bilaga I till direktivet i syfte att ta hänsyn till ändringar av ADR. Avsikten är att Europeiska unionens bestämmelser om transport av farligt gods på väg ska motsvara de ADR-bestämmelser som avses träda i kraft den 1 januari 2025. Europeiska unionens medlemsstater ska sätta ändringarna i bilagorna till TFÄ-direktivet i kraft senast den 30 juni 2025. Även Åland kommer behöva implementera ändringarna i TFÄ-direktivet. Åland har blankettlagstiftning på området, och för närvarande pågår en process att förnya blankettlagstiftningen på Åland så att Åland kan ta i bruk rikets nya TFÄ-lag och även i ett senare skede under innevarande år rikets TFÄ-förordning och de föreskrifter som gäller transport av farliga ämnen på väg.

Ändringarna i ADR-bestämmelserna är av teknisk natur och kommer inte behövas implementeras i lag. I ett senare skede (i samband med implementering av ändringarna i TFÄ-direktivet) kommer dock Transport- och kommunikationsverkets föreskrift "Transport av farliga ämnen på väg" att behöva ändras. När Åland tagit bruk en blankettförordning om tillämpning av rikets TFÄ-förordning kommer även ovannämnda föreskrift att tas i bruk genom blankettförordningen.

Landskapsregeringens synpunkter

Landskapsregeringen har inga synpunkter på de materiella ändringarna i bilagorna till ADR-överenskommelsen.

Enligt kommunikationsministeriets promemoria om godkännande av ändringarna i föreskrifterna i bilagorna till ADR fattar statsrådet beslut vid statsrådets allmänna sammanträde i ärenden som rör godkännande av avtal som hör till Europeiska unionens behörighet men som unionen inte kan vara part i på grund av att endast stater kan vara parter i avtalet. Enligt landskapsregeringen uppfattning av texten bör detta beslut som statsrådet fattar inte avse själva ikraftträdande av ändringarna. Enligt promemorian sätts inte heller de ändringar som hör till unionens exklusiva befogenhet i kraft nationellt. Av detta följer att ändringarna då inte offentliggörs. Dock är ändå ikraftträdandet av ändringarna avsett att tillkännages genom meddelande av kommunikationsministeriet i författningssamlingens fördragsserie. I enlighet med 9 § i lagen om Finlands författningssamling (188/2000) ska Transport- och kommunikationsverket ge upplysningar om ändringarna på finska och svenska. När det anges att "[D]e ändringar som hör till unionens exklusiva befogenhet sätts inte i kraft nationellt", är det viss del oklart om promemorian bara syftar på en del av ändringarna eller samtliga ändringar i ADR-bestämmelserna. Dvs frågan är om finns det ändringar som inte hör till EU:s exklusiva behörighet och som behöver sättas ikraft nationellt. Landskapsregeringen uppfattar dock att "ikraftträdandet av ändringarna" som beskrivs skulle syfta till det internationella ikraftträdandet (enligt rubriken på stycket) vilket sker genom ett tyst förfarande.

Minister

Camilla Gunell

Byråchef

Gustav Blomberg

BILAGOR -
FÖR KÄNNEDOM -
SÄNDLISTA Kommunika^tionsministeriet