|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | | |
|  | LAGFÖRSLAG nr 25/2024-2025 | |
|  | Datum |  |
|  | 2025-05-28 |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  | |
|  | Till Ålands lagting |  | |
|  |
|  |
|  |
|  |

Distribution av alternativa drivmedel och byggande av energieffektiv laddningsinfrastruktur

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 2017 års landskapslag 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 laddningsinfrastrukturen i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (omarbetning).

Regelverket har utformats i enlighet med EU-rätten med de genomförandefrister för uppfyllande av minimikraven på installationer av laddningsstationer och därtill anslutande förberedande markarbeten. Härigenom innebär förslaget att proportionalitetshänsyn tas till åländska förhållanden. Detta innebär i sin tur att kostnaderna fördelas över tid på ett sådant sätt att de ligger på en rimlig nivå för dem som är skyldiga att iaktta de nya kraven enligt förslaget.

Avsikten är att landskapslagarna ska träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

[Huvudsakligt innehåll 1](#_Toc199320013)

[Allmän motivering 3](#_Toc199320014)

[1. Ny EU-förordning om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel – en kort orientering 3](#_Toc199320015)

[2. Infrastrukturförordningen kontra infrastrukturdirektivet 3](#_Toc199320016)

[3. Nationella implementeringen av infrastrukturdirektivet 3](#_Toc199320017)

[4. Ändringar i EU-lagstiftningen 4](#_Toc199320018)

[5. Ändringar i rikets lagstiftning 4](#_Toc199320019)

[6. Behovet av ny blankettlagstiftning om laddningsinfrastruktur 5](#_Toc199320020)

[7. Behovet av vissa lagändringar rörande energieffektivitet 5](#_Toc199320021)

[7.1 Gällande central landskapslagstiftning 5](#_Toc199320022)

[7.2 EU-rättsliga krav 6](#_Toc199320023)

[7.3 Situationen i Sverige och i riket 7](#_Toc199320024)

[7.4 Landskapsregeringens överväganden och slutsatser 12](#_Toc199320025)

[8. Landskapsregeringens förslag 13](#_Toc199320026)

[8.1 Ny blankettlag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn 13](#_Toc199320027)

[8.2 Ändringar i landskapslagen om energieffektivitet 13](#_Toc199320028)

[9. Förslagets konsekvenser 13](#_Toc199320029)

[9.1 Ekonomiska konsekvenser 13](#_Toc199320030)

[9.2 Administrativa konsekvenser 15](#_Toc199320031)

[9.3 Klimat- och miljökonsekvenser 15](#_Toc199320032)

[9.4 Jämställdhets- och barnkonsekvenser 16](#_Toc199320033)

[9.5 Övriga konsekvenser 16](#_Toc199320034)

[10. Distributionsinfrastrukturen på Åland för alternativa drivmedel inom transportsektorn 16](#_Toc199320035)

[10.1 Vägtrafiken 16](#_Toc199320036)

[10.2 Flygtrafiken 17](#_Toc199320037)

[10.3 Sjötrafiken 17](#_Toc199320038)

[11. Organisationen för registrering av identifieringsdata (IDRO) 19](#_Toc199320039)

[12. Lagstiftningsbehörighet 19](#_Toc199320040)

[12.1 Nya blankettlagen 19](#_Toc199320041)

[12.2 Ändrad lagstiftning om energieffektivitet 20](#_Toc199320042)

[13. Beredningen av förslaget 20](#_Toc199320043)

[Detaljmotivering 22](#_Toc199320044)

[1. Landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn 22](#_Toc199320045)

[2. Landskapslag om ändring av landskapslagen om energieffektivitet 26](#_Toc199320046)

[Lagtext 33](#_Toc199320047)

[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 33](#_Toc199320048)

[L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om energieffektivitet 35](#_Toc199320049)

[Bilaga 37](#_Toc199320050)

[Lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn 37](#_Toc199320051)

[Parallelltexter 39](#_Toc199320052)

Allmän motivering

1. Ny EU-förordning om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel – en kort orientering

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]](#footnote-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 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]](#footnote-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]](#footnote-3) Syftet med revideringen av lagstiftningen, det vill säga genom antagandet av infrastrukturförordningen, är att främja övergången till utsläppssnåla 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 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.

* + 1. 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 om laddningsinfrastruktur

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 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 medlemsstaterna senast den 1 januari 2025 ska fastställa krav för installation av ett lägsta antal laddningspunkter för alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än tjugo parkeringsplatser. Detta innebär, med den formulering som 2a § i landskapslagen i fråga har i dagsläget, att berörda parkeringsområden ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon för minst var tionde parkeringsplats senast den 1 januari 2025.

Den 24 april 2024 antogs 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 2027ska säkerställa

a) installation av minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser, eller tomrör, det vill säga 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 renoveringen 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 (det vill säga 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 är uppfyllda. 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).[[4]](#footnote-4) 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 28 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, det vill säga det bestånd av icke-bostadsbyggnader i nya energiprestandadirektivets mening, som ska underkastas de krav på laddningsinfrastruktur som de härvid aktualiserade direktivbestämmelserna ställer. Denna omständighet har beaktats i förslaget till undantagsbestämmelser vad gäller exempelvis parkeringsplatser som ansluter till exempelvis bygdegårdar, där nämnda byggnader inte tillhör kategorin lokalbyggnader som omfattas av kraven i fråga.

7.3 Situationen i Sverige och i riket

7.3.1 Sverige

Svenska Boverket fick i juni 2024 fyra uppdrag av regeringen kopplat till hur nya energiprestandadirektivet kan bli en del av svensk lagstiftning, däribland uppdraget att ta fram underlag för krav inom så kallad hållbar mobilitet det vill säga det som i denna lagframställning benämns energieffektiv laddningsinfrastruktur. Uppdraget innebar närmare att Boverket fick till uppgift att:

1) analysera och lämna förslag på genomförande av krav på laddningspunkter, förberedelse för installation av laddning samt tillhandahållande av cykelparkeringsplatser i artikel 14.1–14.5,

2) analysera och lämna förslag på genomförande av artikel 14.6, om bland annat användande av smart laddning och dubbelriktad laddning,

3) analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra artikel 14.7 om tillhandahållande av information med mera,

4) analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra de två sista meningarna i artikel 14.8 om tillgång till tekniskt stöd samt ekonomiska stödsystem, och

5) lämna nödvändiga författningsförslag.

Den 28 februari 2025 delredovisade Boverket uppdraget genom en rapport som innehåller förslag på ändringar på lag- och förordningsnivå inom detta område.[[5]](#footnote-5) Rapporten har den 20 mars 2025 sänts på remiss till ett stort antal remissinstanser, bland annat kommuner och landsting. Instanserna har fått tid på sig till den 16 juni 2025 att inkomma med synpunkter på rapporten. Planen i det fortsatta lagstiftningsarbetet är att de föreslagna ändringarna ska träda i kraft i Sverige den 29 maj 2026.

Förslagen i rapporten innebär i korthet att det i Sverige ska gås in för en lagteknisk lösning som för det första innebär att ändringar införs i 8 kap. 4 § första stycket 11 punkten i svenska plan- och bygglagen (SFS 2010:900), nedan kallad PBL. Enligt dessa ändringar ska ett byggnadsverk ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om hållbar mobilitet. Den nuvarande lydelsen i 11 punkten talar om laddning av elfordon vilket ersätts med uttrycket hållbar mobilitet. Enligt samma lagparagrafs andra stycke kommer fortsättningsvis att gälla att vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som meddelats med stöd av 16 kap. 2 § i samma lag. Det lagrummet i sin tur bemyndigar regeringen eller någon annan myndighet att meddela närmare föreskrifter om bland annat hållbar mobilitet. Avsikten är inte att kravet i fråga om hållbar mobilitet ska gälla alla byggnadsverk utan endast i den utsträckning som följer av de föreskrifter som kommer att meddelas av regeringen eller som Boverket meddelar med stöd av ett bemyndigande (vars ordalydelse inte behöver ändras) i svenska plan- och byggförordningen (SFS 2011:338), nedan kallad PBF.

I anslutning till föreslagna ändringarna i PBL föreslås i rapporten ändringar i bland annat 3 kap. 20 b och 22 §§ och 10 kap. 3 § 13 punkten i PBF. Vad gäller det förstnämnda lagrummet föreslås följande:

*3 kap.*

*Egenskapskrav avseende hållbar mobilitet*

*20 b §*

*För att uppfylla det krav på hållbar mobilitet som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska byggnader ha den utrustning för laddning av elfordon och det antal cykelparkeringsplatser som krävs utifrån*

*1. hur många bilparkeringsplatser byggnaden har,*

*2. byggnadens användning,*

*3. lokala förutsättningar för cykelparkering, och*

*4. möjligheten att nå byggnaden med cykel.*

*Första stycket gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.*

Paragrafen föreslås i rapporten ändrad för att genomföra de krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som följer av artikel 14.1, 14.2 och 14.4 i nya energiprestandadirektivet. Bestämmelsen innefattar således krav inte endast vid nybyggnad och ändring av byggnad, utan även retroaktiva krav för befintliga byggnader.

Rubriken närmast före paragrafen föreslås ändrad till att avse egenskapskrav avseende hållbar mobilitet för att även innefatta nya energiprestandadirektivets krav på cykelparkeringsplatser. Paragrafen innebär en allmänt hållen reglering av egenskapskravet i PBF utan de preciseringar som finns i nuvarande reglering av det antal bilparkeringsplatser som utlöser krav på laddningsinfrastruktur och den utrustning som krävs för bostadshus respektive lokalbyggnader.

Punkterna 1–4 i paragrafens första stycke ger enligt rapporten uttryck för de avgränsningar i kravens tillämpning som följer av nya energiprestandadirektivet. Kraven på utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser gäller för byggnader som har en bilparkering. Enligt rapporten anges i direktivet det minsta antal bilparkeringsplatser som utlöser kraven. Kraven i direktivet är enligt rapporten vidare beroende av byggnadens användning. Olika krav anges för bostadsbyggnader och lokalbyggnader med specifika krav för kontorsbyggnader och byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ. Enligt rapporten medger direktivet vidare anpassning av antalet cykelparkeringsplatser för särskilda kategorier lokalbyggnader som cyklar vanligtvis inte har tillträde till och för bostadsbyggnader utifrån lokala särdrag.

Den föreslagna paragrafens andra stycke anger ett undantag från kraven för byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet. Undantaget har sin grund i artikel 4.2 i fördraget om Europeiska unionen och motsvarande undantag finns i gällande reglering med krav på laddningsinfrastruktur.

När det gäller de andra lagrummen föreslås i rapporten, vad beträffar 10 kap. 3 § i PBF, att paragrafen i fråga (vilken innehåller bemyndiganden för Boverket att meddela föreskrifter) ändras på så sätt att dess 13:e punkt utökas till att omfatta hållbar mobilitet. Detta gör det möjligt för Boverket att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om egenskapskrav i 3 kap. 20 b § PBF. Boverket får således möjlighet att även meddela föreskrifter om cykelparkeringsplatser. Genom regleringen i 3 kap. 22 § fjärde stycket PBF innefattar bemyndigandet även retroaktiva krav på lokalbyggnader i enlighet med kraven i nya energiprestandadirektivet. Boverket får med stöd av 10 kap. 3 § 13 punkten PBF meddela föreskrifter om egenskapskrav avseende hållbar mobilitet i 3 kap. 20b § det vill säga om vilka byggnader som omfattas av kraven, både vid uppförande och ombyggnad och för befintliga byggnader, och vad som krävs för att byggnaderna ska uppfylla kraven i fråga.

Förordningsändringen med krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser föreslås träda i kraft i Sverige den 29 maj 2026. Ikraftträdandetidpunkten överensstämmer med den tid inom vilken kraven i artikel 14 i nya energiprestandadirektivet ska vara genomförda. Några särskilda övergångsbestämmelser införs enligt rapporten inte. För de retroaktiva krav för lokalbyggnader som följer av artikel 14.2 anges i nya energiprestandadirektivet att de ska gälla senast den 1 januari 2027. Det retroaktiva kravet på förinstallerad kabeldragning som gäller för byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ska gälla senast den 1 januari 2033. De retroaktiva ska kraven preciseras i Boverkets föreskrifter och ikraftträdandetidpunkten för dessa krav kommer att regleras i Boverkets föreskrifter.

7.3.2 Riket – Nuvarande lagstiftning

I riket finns bestämmelser om laddningsinfrastruktur främst i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (FFS 733/2020). Genom lagen har vissa bestämmelser i 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 genomförts.

I lagens 2 kap. 5–10 §§ finns bestämmelser om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader. Kapitlet reglerar kraven för såväl bostadsbyggnader som byggnader som inte är bostadshus. I detta lagförslag avgränsas redogörelsen till vad som i riket gäller för den sistnämnda byggnadskategorin.

I nämnda lags 5 §, som reglerar utrustande av nya byggnader med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter, föreskrivs, i dess 1 mom., att den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnaden i enlighet med lagen, om det är fråga om en sådan ny byggnad för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 42 § i bygglagen. (FFS 751/2023).

I lagens 5 § 3 mom. föreskrivs att det i anslutning till en sådan ny byggnad som inte är ett bostadshus och som har mer än 10 parkeringsplatser ska det installeras en laddningspunkt för snabbladdning eller alternativt

1) minst en laddningspunkt för normalladdning om det finns 11–50 parkeringsplatser,

2) minst två laddningspunkter för normalladdning om det finns 51–100 parkeringsplatser,

3) minst tre laddningspunkter för normalladdning om det finns mer än 100 parkeringsplatser.

I lagens 5 § 4 mom. anges att utöver vad som föreskrivs i 3 mom. ska det i anslutning till sådana nya byggnader som inte är bostadshus och som har 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. Om det installeras en laddningspunkt på en parkeringsplats, uppfylls kravet på beredskap för laddningspunkter för den parkeringsplatsen. Ur bestämmelsen i lagens 5 § 4 mom. följer att nämnda skyldigheter gäller parkeringsplatser som är belägna i byggnaden eller på den fastighet på vilken byggnaden är belägen.

I lagens 6 §, som reglerar utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter, föreskrivs, i dess 1 mom., att den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnaden i enlighet med lagen, om det är fråga om en större renovering för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 42 § i bygglagen.

I anslutning till en sådan byggnad som inte är ett bostadshus, där det görs en större renovering och där det finns mer än 10 parkeringsplatser ska det enligt 6 § 3 mom. installeras en laddningspunkt för snabbladdning eller alternativt

1) minst en laddningspunkt för normalladdning om det finns 11–50 parkeringsplatser,

2) minst två laddningspunkter för normalladdning om det finns 51–100 parkeringsplatser,

3) minst tre laddningspunkter för normalladdning om det finns mer än 100 parkeringsplatser.

I lagens 6 § 4 mom. anges att utöver vad som föreskrivs i 3 mom. ska det i anslutning till sådana byggnader som inte är bostadshus och som har 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. Om det har installerats en laddningspunkt på en parkeringsplats, uppfylls kravet på beredskap för laddningspunkter för den parkeringsplatsen.

I lagens 6 § 5 mom. anges att vad som föreskrivs om byggnader i paragrafens 2–4 mom. (2 mom. handlar om bostadshus), gäller sådana byggnader där:

1) parkeringsplatserna är belägna i byggnaden och renoveringen omfattar byggnadens parkeringsplatser eller byggnadens elsystem, eller

2) parkeringsplatserna är belägna på den fastighet på vilken byggnaden är belägen och renoveringen omfattar parkeringsplatserna eller parkeringsplatsernas elsystem.

I lagens 7 §, som reglerar utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon, föreskrivs att byggnadens ägare ska se till att sådana ibrukvarande byggnader som inte är bostadshus och som har mer än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på fastigheten har minst en laddningspunkt installerad senast den 31 december 2024.

I lagens 8 §, som reglerar utrustande av parkeringshus med beredskap för laddningspunkter för elfordon, föreskrivs i dess 1 mom. att den som påbörjar byggandet av ett nytt parkeringshus som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska se till att det planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i parkeringshuset så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt, om det är fråga om ett sådant projekt för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 42 § i bygglagen. I 8 § 2 mom. föreskrivs att den som påbörjar en större renovering av ett parkeringshus som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska se till att det planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i parkeringshuset så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt, om det är fråga om ett sådant projekt för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 42 § i bygglagen.

I lagens 9 §, som reglerar krav som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter, föreskrivs i dess 1 mom. att de laddningspunkter som avses i 5–8 §§ ska till sina tekniska egenskaper utgöra sådana normala eller snabba laddningspunkter som avses i de tekniska specifikationerna i bilaga II till infrastrukturförordningen. Ur 9 § 2 mom. följer att den beredskap för laddningspunkter som avses i 5, 6 och 8 §§ ska vara sådan att det på parkeringsplatsen senare kan installeras en laddningspunkt som överensstämmer med de tekniska specifikationer som avses i 9 § 1 mom. Enligt 9 § 3 mom. kan de laddningspunkter som avses i 5–7 §§ också vara laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten på det sätt som avses i artikel 2.45 i infrastrukturförordningen. Enligt 9 § 4 mom. ska det bland de laddningspunkter som avses i 5 § 3 mom. och 6 § 3 mom. det finnas minst en laddningspunkt som är tillgänglig för alla på en parkeringsplats som är minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång.

I lagens 10 § finns bestämmelser om undantag som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter. Däri anges att vad som föreskrivs i lagen 5 § 3 och 4 mom., 6 § 3 och 4 mom. och 7 § gäller inte installation av laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter i anslutning till byggnader som ägs och används av sådana mikroföretag som avses i kommissionens rekommendation 2003/361/EG om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

7.3.3 Riket – Kommande lagändringar

Ur det pressmeddelande som skickats ut av miljöministeriet den 22 april 2024 framgår att ministeriet redan under våren 2024 påbörjat arbetet med att införliva nya energiprestandadirektivet i den nationella lagstiftningen.

Ur meddelandet framgår vidare att det kommer att utfärdas nationella bestämmelser om bland annat nya och renoverade nollutsläppsbyggnader, beräkning och offentliggörande av den globala uppvärmningspotentialen under hela livscykeln för byggnader, ökning av solenergi i byggnader, ett frivilligt renoveringspass för byggnadsägare, ökning av laddningspunkterna för elfordon och cykelparkering. Finland ska också utarbeta en nationell byggnadsrenoveringsplan, som ersätter den långsiktiga renoveringsstrategin för 2020–2050.

Avsikten är att den helhet som gäller byggnaders energiprestanda ska göras tydligare genom en ny lag. Ändringar är också att vänta i lagen om automation och laddningspunkter, i lagarna om energicertifikat för byggnader och sannolikt också i bygglagen. Ändringar görs också i de byggbestämmelser som gäller nybyggande och renovering samt energiprestanda. De nya nationella författningarna ska iakttas först efter att de har trätt i kraft. I de nationella författningarna beaktas skillnaderna mellan nya och befintliga byggnader samt skillnaderna mellan de tekniska lösningar som används i byggnaderna och deras godtagbarhet. Författningarna syftar till att förbättra byggnaders energiprestanda på ett kostnadseffektivt sätt utan att ägarna ska tvingas underkasta sig oskäliga förpliktelser.

Den 15 januari 2025 har det vid miljöministeriet initierats ett lagstiftningsprojekt som alltjämt är under beredning och som syftar till att utmynna i en regeringsproposition med förslag till ändring av bestämmelserna om laddningspunkter och tekniska system i byggnader (EPBD 2024) där ovan nämnda lagändringar föreslås införda. Avsikten är att slutresultatet av lagstiftningsprojektet ska föredras för regeringen under vecka 47 (tredje veckan i november) 2025 varefter en proposition därefter ska överlämnas till riksdagen.

7.4 Landskapsregeringens överväganden och slutsatser

Enligt landskapsregeringens bedömning har invändningarna mot ett absolut krav på installation av laddningsinfrastruktur 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. Det är heller inte motiverat att ålägga en sådan skyldighet på den som äger eller förestår en byggnad avsedd för bedrivande av daghemsverksamhet, äldreomsorgsverksamhet, idrotts- och fritidsverksamhet, kulturverksamhet eller utbildningsverksamhet (se vidare detaljmotiveringen till den nedan föreslagna ändringen av 2a § i landskapslagen om energieffektivitet). Ett undantag är således berättigat och kan härvidlag inte anses som ett otillbörligt avsteg från grundkravet på installation som motverkar huvudsyftet med direktivbestämmelserna.

Med tanke på den landsbygdskaraktär och småskalighet som präglar Åland är det befogat att revidera landskapslagstiftningen så att utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen blir ändamålsenlig och proportionerlig och genomförbar ur ett ekonomiskt perspektiv med hänsyn till de åländska lokalförhållandena. Dessa faktorer, tillsammans med de ovan angivna omständigheterna som motiverar mer flexibla lagkrav, föranleder landskapsregeringen att föreslå att de nuvarande bestämmelserna 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 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 att landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet ändras på det sätt som framgår av förslaget till lagtext nedan. Härigenom presenteras enligt landskapsregeringen en lagstiftningsmodell som uppfyller de krav, såväl gällande som framtida, som EU-rätten ställer. Modellen tillmötesgår även 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 laddningsinfrastrukturen 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 (det vill säga byggnader som inte är avsedda att användas bostäder) kommer att medföra att renoverings- och anpassningskostnader för både offentlig sektor och privat sektor uppstår, i och med att lagkraven enligt förslaget till viss del blir striktare för företagssektorn jämfört med dagens lagkrav då även medelstora företag kommer att omfattas av de nya bestämmelsernas tillämpningsområde. Dock kommer upphandlande myndigheter enligt förslaget att kunna förhålla sig till mer flexibla lagkrav. Flexibiliteten består för det första i att det under vissa förutsättningar går att välja mellan att installera laddningsstationer eller att vidta förberedande åtgärder, i form av anläggning av tomrör för kablage (som i ett senare skede ska användas i samband med installationerna i fråga). För det andra består den i att den jämfört med dagens situation, innebär en förlängning av tidsfristerna för implementering av nämnda krav. Bedömningen är att kostnaderna för berörda aktörer, som har lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser, för att verkställa kraven kommer att fördelas under en tidsrymd som omfattar flera år, med rimliga proportioner. Vissa byggnadskategorier kommer 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.

För att få en uppfattning om hur många aktörer som kan beröras av de nya bestämmelserna presenteras nedan i tabell 1 uppgifter på för Åland centrala företagsverksamheter. Det anges hur många de är, angivet med hänsyn till deras respektive storlek vad beträffar antalet anställda. (Teckenförklaring avseende versalerna A–H finns nedan i omedelbar anslutning till tabellen.)

Tabell 1 Antal företag fördelat på personalens storleksklass och bransch under år 2024

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Bransch | | | | | | | |
| Anställda | **A** | **B** | **C** | **D** | **E** | **F** | **G** | **H** |
| 0 – 4 | 2419 | 166 | 211 | 446 | 452 | 216 | 604 | 324 |
| 5 – 9 | 130 | 6 | 16 | 20 | 42 | 16 | 20 | 10 |
| 10 – 19 | 68 | 6 | 6 | 10 | 23 | 11 | 9 | 3 |
| 20 – 49 | 42 | 1 | 7 | 9 | 6 | 10 | 4 | 5 |
| 50 – 99 | 18 | 1 | 5 | 1 | 5 | 3 | 3 | - |
| 100 – 249 | 7 | - | 1 | - | 1 | 4 | - | 1 |
| 250 – | 4 | - | 1 | - | - | 2 | 1 | - |
| Okänt | 36 | 2 | 2 | 3 | 5 | 10 | 8 | 6 |
| Totalt | **2724** | **182** | **249** | **489** | **534** | **272** | **649** | **349** |

A: Samtliga branscher sammantaget.

B: Jord- och skogsbruk, fiske.

C: Industri.

D: Byggnadsverksamhet.

E: Handel och hotellverksamhet.

F: Transport, post- och televerksamhet, IT.

G: Finans-, försäkrings-, och fastighetsverksamhet.

H: Övriga tjänster.

Ur tabellen ovan kan utläsas att antalet stora (250 eller fler anställda) och medelstora företag (50–249 anställda) kan uppskattas till 29.[[6]](#footnote-6) Storleken på de företag med okänt antal anställda går inte att uppskatta men de torde falla utanför storleksramen stora och medelstora företag.

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 infrastrukturförordningens bestämmelser, att ha administrativa konsekvenser för handläggningsrutinerna vid dessa företag. En påverkansfaktor avser exempelvis 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 2 nedan). Det totala antalet registrerade fordon i det åländska fordonsregistret är 32 899 fordon.

Tabell 2 (Fordon med alternativa drivmedel) **[[7]](#footnote-7)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Fordonskategori | | | |
| Drivmedel | **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 laddningsstationer: två med en effekt på mindre än 50 kW och två med en effekt på mer än 50 kW. Det fanns inga laddningsstationer med en effekt på mer än 150 kW eller laddningsstationer som lämpar sig för tung trafik. Man har diskuterat möjligheten att bygga en snabbladdningsstation 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 laddningsstation. 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, då stödmöjligheten upphörde, hade det fattats 289 understödsbeslut.

10.2 Flygtrafiken

Mariehamns flygplats ingår i TEN-T-nätets övergripande nät för flygplatser.[[8]](#footnote-8) 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.

10.3 Sjötrafiken

Inledningsvis behöver det konstateras att Åland inte har några anlöp av containerfartyg. Därför redovisas inte uppgifter rörande containerfartyg nedan för de olika hamnarna. Dock redovisas uppgifter för Långnäs hamn även om hamnen inte ingår i TEN-T-nätet för hamnar och därmed inte ingår i tillämpningsområdet för infrastrukturförordningen.

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 3 (Anlöpen senaste fyra åren för passagerarfartyg över 5 000 bruttoregisterton)

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

10.3.2 Berghamn

Det finns landström i Berghamn i Eckerö. Berghamn hör till det övergripande TEN-T-nätet för hamnar. 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 framtida lösning för att ersätta fossila bränslen.

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

|  |  |
| --- | --- |
| År | Antal |
| 2021 | **929** |
| 2022 | **917** |
| 2023 | **1 064** |

10.3.3 Mariehamns hamn

I nedanstående tabell 5 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 5 (Årsvisa anlöp Passagerarfartyg, över 5 000 bruttoregisterton) [[9]](#footnote-9)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| År 2021 | År 2022 | År 2023 | Årsgenomsnitt |
| 3 012 | **3 676** | **2 637** | **3 108** |

Mariehamns hamn är liksom Berghamn en del av det övergripande TEN-T-nätet, och därför omfattas hamnen av skyldigheter enligt bland annat EU-förordningen FuelEU Maritime, vilken syftar till att öka användningen av förnybara drivmedel, och infrastrukturförordningen.[[10]](#footnote-10) På Åland finns dock inga hamnar som ingår i TEN-T-stomnätet. Även utan reglering kan framtidens sjötrafik till Mariehamns hamn 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 i det fall linjen återinförs. Stora temporära behov av eleffekt går också att tillgodose genom att lagra el i ackumulatorer på land.

För att tillgodose elbehovet har man i hamnen planerat att bygga en anslutning med en högre spänning än för närvarande. Framtida laddning av batterier och/eller uppgraderad landström kommer att kräva ett stort effektbehov i hamnen. Förutom 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 de flesta 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.

10.3.4 Sammanfattning – hamnar

På det hela taget är bedömningen att elanslutningarna måste stärkas i alla tre hamnar. Också skärgårdstrafiken behöver landström och/eller laddningsmöjligheter eller batterilösningar i framtiden. På Åland över lag 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.

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 Åland och riket har behörighet om medlemsstaterna enligt gemenskapsrätten får utse endast en myndighet. Landskapsregeringen har den 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. Lagstiftningsbehörighet

12.1 Nya blankettlagen

Lagförslaget berör rättsområdena för landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar, allmän ordning och säkerhet, brand- och räddningsväsendet, natur- och miljövård samt vägtrafik. Dessa rättsområden faller enligt 18 § 1, 6, 10 och 21 punkterna i självstyrelselagen (1991:71) för Åland inom ramen för landskapets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § 5 punkten i självstyrelselagen har landskapet vidare lagstiftningsbehörighet i fråga om bland annat grunderna för avgifter till landskapet.

De i lagförslaget angivna bestämmelserna syftar till viss del även att hindra att produkter och tjänster som kan leda till personskador får utbredning och berör på så sätt produktsäkerhet. Produktsäkerhet i sin tur har samband med rättsområdet för hälsovård, ett rättsområde som med vissa undantag enligt 18 § 12 punkten i självstyrelselagen faller inom ramen för landskapets lagstiftningsbehörighet. De angivna undantaget aktualiseras inte i detta lagförslag.

Lagförslaget berör vidare rättsområdet för näringsverksamhet. Detta rättsområde i sin tur hänför sig, enligt 18 § 22 punkten i självstyrelselagen, till landskapets lagstiftningsbehörighet med vissa begränsningar.

Lagförslaget innebär vidare att det i landskapslagstiftningen intas bestämmelser om utsättande och utdömande av vite samt användning av andra tvångsmedel. Dessa rättsområden hänför sig till landskapets lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 26 punkten i självstyrelselagen.

Förslaget berör även rättsområdena konsumentskydd, utrikeshandel och standardisering vilka enligt 27 § 10, 12 och 19 punkterna i självstyrelselagen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Lagförslaget berör även handelssjöfart som enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen är att hänföra till rikets lagstiftningsbehörighet. Besvärsbestämmelserna i lagförslaget hänför till rättsområdet för rättskipning vilket faller inom ramen för rikets lagstiftningsbehörighet enligt 27 § 23 punkten i självstyrelselagen. 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.

12.2 Ändrad lagstiftning om energieffektivitet

Enligt 18 § 1 och 4 punkterna i självstyrelselagen (1991:71) för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar samt kommunernas förvaltning. Detta lagförslag berör även byggnads- och planväsendet, bostadsproduktion, natur- och miljövård och näringsverksamhet på vilka områden lagstiftningsbehörigheten tillkommer landskapet enligt 18 § 7, 10 och 22 punkterna i självstyrelselagen.

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.

Lagförslaget i fråga har även sänts på remiss till samtliga kommuner på Åland och Ålands kommunförbund. Förslaget har även sänts på remiss till Ålands näringsliv, Företagarna på Åland, Mariehamns Energi Ab, Ålands Elandelslag, Mariehamns hamn Ab, Långnäs hamn Ab, Rederierna i Finland rf, Finavia Abp, Församlingarna på Åland, Pingstkyrkan på Åland samt Missionskyrkan på Åland.

Av berörda remissinstanser har Eckerö kommun, Finströms kommun, Föglö kommun, Jomala kommun, Lemlands kommun, Lumparlands kommun, Saltviks kommun samt Vårdö kommun inkommit med utlåtande. Ålands kommunförbund, Företagarna på Åland, Mariehamns Hamn Ab, Rederierna i Finland, Eckerö-Hammarlands församling och Pingstkyrkan på Åland har även avgivit utlåtande över lagförslaget i fråga.

Vissa remissinstanser har haft synpunkter på delar av förslaget. Remissinstanserna har bland annat anfört att förslaget medför kostnader för de aktörer som berörs av det och att landskapsregeringen borde frigöra ekonomiska medel för att bestrida nämnda kostnader. Landskapsregeringen har så långt möjligt övervägt dessa synpunkter. Slutsatsen är att förslaget enligt landskapsregeringen medför att det skapas ett flexibelt regelverk som har utformats i enlighet med EU-rätten med de genomförandefrister för uppfyllande av minimikraven på installationer av laddningsstationer och därtill anslutande förberedande markarbeten. Härigenom innebär förslaget att proportionalitetshänsyn tas till åländska förhållanden vilket i sin tur innebär att kostnaderna fördelas över tid på ett sådant sätt att de ligger på en rimlig nivå för dem som är skyldiga att iaktta de nya kraven enligt förslaget. I belysningen av det fortsatta behovet av genomförande av åtstramningar i syfte att få landskapsekonomin i balans anser landskapsregeringen således att kostnaderna inte behöver bestridas på det sätt som önskats av vissa av instanserna, utan att den ekonomiska bärkraften ute i kommunerna bör vara tillräcklig för att installationskraven i fråga ska kunna verkställas på sikt.

I anslutning till remissen har Företagarna på Åland, vid sidan av den officiella statistiken ovan vad gäller laddhybrider, bland annat anfört att tidigare stickprov på fordonsregistret har gett vid handen att dessa ofta har registrerats felaktigt som enbart bensindrivna. En omfattande utredning som Företagarna på Åland gjort i samband med remissprocessen visar också att antalet laddhybridbilar på Åland är cirka sju gånger fler än vad som anges i den officiella statistiken i tabell 2 ovan. Detta medför enligt Företagarna på Åland att alla kalkyler över efterfrågan på offentliga laddningsstationer sannolikt väsentligt underskattar behovet till denna del. Enbart av den vanligaste bilmodellen av laddhybridtyp finns i nuläget nära 200 fordonsexemplar. Enligt beräkningar gjorda av Företagarna på Åland finns det vidare över 60 olika bilmodeller av laddhybridtyp. Den officiella siffran för antalet laddhybrider i tabell 2 bygger på uppgifter som Ålands statistik- och utredningsbyrå erhållit från Fordonsmyndigheten.

Diskrepansen mellan de officiella uppgifterna och de som Företagarna på Åland erhållit i samband med sin utredning har enligt Fordonsmyndigheten sin förklaring i att det i rikets fordonsregister inte anges att avsedda bilar är laddhybrider utan att det anges att de är bensindrivna. (Fordonsmyndigheten har dock erfarit att det i några enstaka fall rörande fordon som registrerats i riket har angivits att de utgör en så kallad plugginhybrid). Problemet med riksregistrerade fordon är enligt Fordonsmyndigheten att det på Åland inte finns ett krav på att fordonen ska visas upp i samband med att de ska registreras i det åländska fordonsregistret, något som följer av bestämmelsen i 7 § i landskapslagen (1993:19) om besiktning och registrering av fordon. Den bestämmelsen stipulerar bland annat att registreringsbesiktning inte krävs för fordon som har registreringsbesiktigats i riket. Detta medför att Fordonsmyndigheten i sådana fall inte har möjlighet att registrera avsedda bilar som laddhybrider eftersom det inte framgår av det fastländska registerbeviset att så är fallet.[[11]](#footnote-11)

Detaljmotivering

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

1 § *Lagens tillämpningsområde.* Enligt *1 mom.* tillämpliggörs nya infrastrukturlagen på Åland som en blankettlag, den ovan i avsnitt 8.1 nämnda nya blankettlagen. Nya infrastrukturlagen ska tillämpas på Åland i sin aktuella lydelse men med de i nya 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. 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 landskapsförordningar enligt förslagets 8 § nedan. Genom dessa landskapsförordningar kan Transport- och kommunikationsverkets detaljföreskrifter om bestämmande och visning av olika i infrastrukturförordningen 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 i infrastrukturförordningen och enligt Europeiska unionens rättsakter som meddelats med stöd av dem iakttas.

Artiklarna 5.1 och 7.1 i infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser om att det ska vara möjligt att engångsladda eller engångstanka (det vill säga 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 så kallad 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 infrastrukturförordningen 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 föreskrivs 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 i samma artikel. 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 bland annat att de tekniska specifikationer vilka gäller de tekniska krav som laddningsstationer och till dem anslutande utrustning ska uppfylla och som fastställs i bilaga II till infrastrukturförordningen 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 § *Språkkrav.* 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 språkkrav, 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 § endast till att en bestämmelse av informationskaraktär görs tillämplig på Åland och vars enda rättsverkan på Åland således blir att den enskilde och åländska myndigheter enbart 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, endast till att en bestämmelse av informationskaraktär görs tillämplig på Åland och vars enda rättsverkan på Åland blir att den enskilde och åländska myndigheter enbart 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 sådant som berör infrastrukturen för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn och vad som i anslutning därtill i övrigt ska iakttas 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.

I allmänhet gäller att 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 öppen 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 infrastrukturdirektivet. I följdändringarna i den andra i detta lagförslag angivna landskapslagen 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 den i följdändringen nämnda, med en hänvisning till infrastrukturdirektivet 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 anledningen 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 § markanvändnings- och bygglagen i 29 d § (i rikets energieffektivitetslag (FFS 1429/2014)) ska avse 65 § plan- och bygglagen (2008:102) för landskapet Åland.[[12]](#footnote-12) Den 1 januari 2025 har markanvändnings- och bygglagens rubrik ändrats till lag om områdesanvändning samtidigt som det materiella innehållet i lagen i fråga fokuseras på områdesanvändning. De bestämmelser om projektering, uppförande och användning av byggnader och byggnadsobjekt som tidigare ingått i markanvändnings- och bygglagens samlade regelverk ingår från och med nämnda datum i en helt ny bygglag (FFS 751/2023). Av den anledningen måste hänvisningen till 117 g § i markanvändnings- och bygglagen anpassas därtill. Det som hittills reglerats i nämnda 117 g § regleras i riket från och med 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 det vill säga 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 så-dana upphandlande myndigheter som avses i 3 § i [landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling](https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/201780) till att omfatta även medelstora företag. [[13]](#footnote-13)

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 detta innebära att de belastas ekonomiskt i en oskäligt hög grad om de tvingas 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”* det vill säga 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. 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. [[14]](#footnote-14)

Bestämmelsen i *3 mom.* föreskriver att de nya bestämmelserna i paragrafen endast ska tillämpas på byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Denna bestämmelse härrör 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 laddningsinfrastruktur, 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 laddningsinfrastrukturen 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. [[15]](#footnote-15) Med enskilt mikrosystem avses enligt artikel 2.36 i nya energiprestandadirektivet: *”varje system med en förbrukning på mindre än 500 GWh under 2022, där det inte finns någon koppling till andra system.”*

I den allmänna motiveringen i avsnitt 7.2 har redogjorts för möjligheten för medlemsstaterna att avgränsa vilka byggnader som ska hänföras till kategorin lokalbyggnader (det vill säga 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 enligt landskapsregeringen även 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 och 2 mom. inte tillämpas på byggnader som används för daghemsverksamhet, äldreomsorgsverksamhet, idrotts- och fritidsverksamhet samt kulturverksamhet och utbildningsverksamhet.

När det gäller daghem kan konstateras att de å ena sidan inte kan klassificeras som bostäder. De uppvisar förvisso stora likheter med bostäder i de att de är försedda med inomhusutrymmen avsedda för barn att ägna sig åt verksamhetsformer dels i pedagogiskt syfte (skolförberedande verksamhet), dels i syfte att ges möjlighet att genom lek och annan rekreation (dagvila) utvecklas som individer. Daghem är vidare utrustade med kök, toaletter och vissa fall duschar samt personalutrymmen som uppvisar inredningsmässiga likheter med utrymmen i konventionella bostäder, utan att för den skull utgöra egentliga bostäder. Detta eftersom de inte är avsedda för boende dygnet runt. Å andra sidan är de heller inte med hänsyn till sin funktion och konstruktion att beteckna som lokalbyggnader som ska underkastas de krav som följer av det nya energiprestandadirektivet. Dessa omständigheter medför att landskapsregeringen anser att det är befogat att exkludera daghemmen från kategorin lokalbyggnader som måste sättas i relation till nya energiprestandadirektivets krav på laddningsinfrastruktur.

När det gäller byggnader avsedda för äldreomsorgsverksamhet så är dessa i ännu högre grad än daghemmen att likställa med bostäder då vårdtagare vistas där dygnet runt, låt vara att det finns möjlighet till utomhusvistelse och permission från äldreboendena i fråga. Det som skiljer dem från bostäder att de är endast avsedda för vissa specifika grupper vilkas hjälpbehov är av den arten att de inte klarar sig helt själva. En bostad är till för att brukas av alla och envar. Denna distinktion medför att byggnader avsedda för äldreomsorgsverksamhet i likhet med daghem inte kan ses som renodlade bostäder utan måste relateras till nya energiprestandadirektivets krav på laddningsinfrastruktur. Av den anledningen finns de omnämnda i den föreslagna undantagsbestämmelsen i 5 mom.

Undantaget i 5 mom. vad beträffar idrotts- och fritidsverksamhet samt kulturverksamhet och utbildningsverksamhet motiveras av att fordonsackumulationen vid parkeringsplatser som ansluter till byggnader, vilka inrymmer sagda verksamhetsformer, i regel är ganska låg, förutom vid vissa särskilda besökstillfällen såsom större idrottsevenemang eller skolavslutningar och dylikt. Med andra ord frekventeras inte de parkeringsplatser som finns i eller i omedelbar anslutning till nämnda byggnader i samma utsträckning som exempelvis ett köpcenter. Av den anledningen är det, särskilt med tanke på kostnadsaspekten, inte ändamålsenligt att föreskriva installationskrav för de byggnader som inrymmer verksamhetsformerna i fråga. Landskaps-regeringen har av dessa skäl valt att utnyttja den ovan nämnda möjligheten att avgränsa det lokalbyggnadsbestånd som ska omfattas av de i nya energiprestandadirektivet stipulerade installationskraven. Samtidigt är det viktigt att Åland inte hamnar efter i den tekniska utvecklingen. Att föreskriva installationskrav på det sätt som framgår av förslaget till lagtext nedan lever enligt landskapsregeringens bedömning upp till nya energiprestandadirektivets målsättningar vad gäller den gröna omställningen samtidigt som laddningsinfrastrukturen får en ändamålsenlig uppbyggnad, sett ur ett åländskt helhetsperspektiv. Sett ur turistnäringens men även den enskilde konsumentens synvinkel är det viktigt att det planeras och inrättas laddningsinfrastruktur i eller i omedelbar anslutning till byggnader som inrymmer verksamhet som i allmänhet besöks av människor under stora delar av dygnet, exempelvis vid nämnda köpcenter. Vid en sådan plats skapas en fordonsdynamik som medför att det blir förhållandevis smidigt att, speciellt som turist, ladda en bil medan denne gör sina inköp.

Den ovan 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 även i de fall det handlar om den typ av byggnader som åsyftas i den föreslagna bestämmelsen i *6 mom.* Enligt förslaget ska bestämmelserna i 1 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 bygdegårdar nämnas. Kyrkobyggnader kan hänföras till kategorin kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Att dessa byggnader likväl inte omfattas av undantagsbestämmelsen i 6 mom. har sin grund i att kyrkobyggnader inte ingår i tillämpningsområdet för det föreslagna 1 mom. ovan. Det föreligger med andra ord inget installationskrav vad gäller kyrkobyggnader. Kyrkans verksamhet regleras av kyrkolagen (FFS 652/2023). Kyrkolagen reglerar sådant som hör till rikets lagstiftningsbehörighet enligt 27 § 25 punkten i självstyrelselagen. Lagen gäller således i sin helhet direkt på Åland. Vad gäller upphandling föreskrivs i kyrkolagens 10 kap. 2 § om upphandlingsärenden undantagslöst att *”På upphandlingsärenden tillämpas lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016).”* Kyrkan ingår således inte bland sådana upphandlande myndigheter som avses i 3 § i [landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling](https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/201780).

I övrigt kan konstateras att förutsättningarna för laddning har med tiden ändrats. Nya elbilar har generellt fått större batterier och utbudet av snabbladdare 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 förflyttningsbehovet i vardagen, men att i fråga om längre resor finns ett behov av att kunna använda snabbladdningsstationer. 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 6 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 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 på kulturhistoriskt värdefulla byggnader av berörda parter upplevas som oproportionerligt. Av dessa orsaker föreslås i 6 mom. att det införs undantag på i momentet angivet sätt. Undantaget kommer därtill att undanröja den administrativa och ekonomiska bördan för nämnda aktörer vilken i annat fall skulle uppkomma.

I det nuvarande regelverket finns ingen definition av vad som avses med bilparkeringsplats vilket enligt landskapsregeringen får ses som en brist i lagstiftningen. Genom den föreslagna bestämmelsen i *7 mom.* införs en tydlig definition vad som avses därmed, något som underlättar regeltillämpningen. Bestämmelsen harmonierar enligt landskapsregeringens uppfattning med bestämmelsen i artikel 2.64 i nya energiprestandadirektivet som fastställer att med bilparkering som angränsar fysiskt till en byggnad avses en bilparkering som är avsedd för boende, besökare eller arbetstagare i en byggnad och som är belägen inom byggnadens fastighetsområde eller i dess omedelbara närhet.

2c § *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 6 mom. i den föreslagna 2a § ovan.

I det nuvarande regelverket finns ingen definition av vad som avses med cykelparkeringsplats vilket enligt landskapsregeringen även får ses som en brist i lagstiftningen. Genom den föreslagna bestämmelsen i *5 mom.* införs en tydlig definition vad som avses därmed, något som underlättar regeltillämpningen. Bestämmelsen följer direkt ur bestämmelsen i artikel 2.65 i nya energiprestandadirektivet som fastställer att med cykelparkeringsplats avses ett särskilt utrymme för att parkera minst en cykel.

Avsikten är även här att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt. 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 bilparkeringsplatser 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 ska på Åland avse 34 § i förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland.

4 §

Språkkrav

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 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 5 § 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 på 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 infrastrukturförordningen.

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.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

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, av dessa lagrum 2a § sådan den lyder i landskapslagen 2021/66 samt

**fogas** till lagen en ny 2c § 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](https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/201780), 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 säkerställt att det installerats minst en laddningsstation för normal- eller snabbladdning 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 snabbladdning 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 byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet.

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 byggnader som används för daghemsverksamhet, äldreomsorgsverksamhet, idrotts- och fritidsverksamhet samt kulturverksamhet och utbildningsverksamhet.

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.

Med bilparkeringsplats i 1 mom. avses ett avgränsat område anvisat för parkering av personbil. Med parkering avses att stanna ett fordon av varje annan orsak än att lasta eller lossa gods, att ta upp eller lämna av passagerare, eller för att trafiksituationen kräver det.

2c §

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.

Med cykelparkeringsplats i 1 mom. avses ett särskilt utrymme för att parkera minst en cykel.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

Denna lag träder i kraft den

Ägare av byggnader som inte är avsedda för bostäder och som under de två år som föregått den 28 maj 2024 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 de krav som gäller enligt 2a § i landskapslagen (2016:20) om energieffektivitet, i den lydelse den paragrafen har efter att denna lag trätt i kraft.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

|  |  |
| --- | --- |
| Mariehamn den 28 maj 2025 | |
| L a n t r å d | Katrin Sjögren |
| Föredragande minister | Camilla Gunell |

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 iakttas 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 iakttas.

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

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) iakttas.

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 25/2024-2025

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. [↑](#footnote-ref-1)
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). [↑](#footnote-ref-2)
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. [↑](#footnote-ref-3)
4. Det ska observeras att datumet 1 januari 2029 gäller för alla lokalbyggnader 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 äldre energiprestandadirektivet. [↑](#footnote-ref-4)
5. Se Boverkets rapport 2025:8 om hållbar mobilitet. [↑](#footnote-ref-5)
6. Se vidare detaljmotiveringen till 2a § landskapslagen om energieffektivitet nedan. [↑](#footnote-ref-6)
7. 4 Se vidare redogörelsen gällande laddhybrider i avsnitt 13 nedan. [↑](#footnote-ref-7)
8. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett av tre [transeuropeiska nät](https://sv.wikipedia.org/wiki/Transeuropeiska_n%C3%A4t) (TEN) inom [Europeiska unionen](https://sv.wikipedia.org/wiki/Europeiska_unionen). Det igångsattes på [1980-talet](https://sv.wikipedia.org/wiki/1980-talet). Det är ett [megaprojekt](https://sv.wikipedia.org/wiki/Megaprojekt) för att maximera [logistiken](https://sv.wikipedia.org/wiki/Logistik) inom [infrastruktur](https://sv.wikipedia.org/wiki/Infrastruktur) och [transport](https://sv.wikipedia.org/wiki/Transport) i EU. Megaprojektet planerar behovet av [vägar](https://sv.wikipedia.org/wiki/V%C3%A4g), [järnvägsnät](https://sv.wikipedia.org/wiki/J%C3%A4rnv%C3%A4g), [vattenvägar](https://sv.wikipedia.org/wiki/Kanal) samt [satellitnavigationssystemet](https://sv.wikipedia.org/wiki/Satellitnavigation) [Galileo](https://sv.wikipedia.org/wiki/Galileo_(satellitnavigationssystem)). Man nämner en byggkostnad på 600 miljarder euro (= 6 000 miljarder kronor) för att bygga nätet. EU bidrar med skattemedel till infrastrukturprojekt via TEN. Minst en miljard euro om året betalas ut, normalt upp till tio procent av kostnaden om det rör sig om internationellt viktiga länkar. [↑](#footnote-ref-8)
9. Källa: ÅSUB. Källan är densamma även vad beträffar uppgifterna i övriga föregående tabeller. [↑](#footnote-ref-9)
10. 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. [↑](#footnote-ref-10)
11. Samma problem finns vad beträffar färgerna på fordonen där det heller inte finns uppgifter därom i riksregistrerade fordon. Sådana uppgifter införs i samband med att fordonen i fråga registreras i det åländska fordonsregistret. [↑](#footnote-ref-11)
12. 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. [↑](#footnote-ref-12)
13. Se avsnitt 9.1.2 på sida 13 ovan i den allmänna motiveringen. [↑](#footnote-ref-13)
14. Offentligt organ är, som framgår av löptexten ovan, en [offentligrättslig](https://sv.wikipedia.org/wiki/Offentlig_r%C3%A4tt) juridisk term som används i huvudsak inom [EU-rätten](https://sv.wikipedia.org/wiki/EU-r%C3%A4tt). Den svenska myndigheten [post och telestyrelsen](https://sv.wikipedia.org/wiki/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](https://sv.wikipedia.org/wiki/Regering), [riksdag](https://sv.wikipedia.org/wiki/Riksdag), [statens förvaltningsmyndigheter](https://sv.wikipedia.org/wiki/Myndighet), [kommuner](https://sv.wikipedia.org/wiki/Kommun) samt [landsting](https://sv.wikipedia.org/wiki/Sveriges_landsting), inklusive de regioner som ingår i [regionförsöket](https://sv.wikipedia.org/wiki/Region_(landsting)), exempelvis [Region Skåne](https://sv.wikipedia.org/wiki/Region_Sk%C3%A5ne). 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. [↑](#footnote-ref-14)
15. EUF-fördraget, eller fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, är ett av EU:s grundfördrag. Det utgör grunden för EU-lagstiftningen genom att ange EU:s principer och mål samt handlingsutrymmet inom olika politikområden. Fördraget reglerar också hur beslut fattas inom unionen och vilka områden EU har befogenhet att agera inom. [↑](#footnote-ref-15)