

Kommunikationsutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (RP 52/2024 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Laura Rantanen, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Emmi Simonen, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Sari Rapinoja, miljöministeriet
- ledande sakkunnig Aki Tilli, Transport- och kommunikationsverket
- biträdande direktör Tapio Ojanen, Trafikledsverket
- specialsakkunnig Vesa Peltola, Finlands Kommunförbund
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Abp
- branschchef Hannes Tuohiniitty, Bioenergia ry
- jurist Kai Massa, Turism- och Restaurangförbundet rf
- verksamhetsledare Anna Virolainen-Hynnä, Biokretslopp och Biogas Finland rf
- logistikdirektör Pekka Aaltonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- chef för lag- och rådgivningstjänster Jenni Salonen, Suomen Taksiliitto ry
- verkställande direktör Heikki Karsimus, Sähköinen liikenne ry
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- inrikesministeriet
- försvarsministeriet
- miljöministeriet
- Transport- och kommunikationsverket
- Konkurrens- och konsumentverket
- Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)
- Ålands landskapsregering
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry

Betänkande KoUB 8/2024 rd

- Invalidförbundet rf
- Finsk Handel rf
- Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry
- Konsumentförbundet rf
- Logistiikkayritysten Liitto ry.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås en lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn. Genom lagen kompletteras och preciseras Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Samtidigt ska lagen om distribution av alternativa trafikbränslen upphävas.

Dessutom föreslås det att hänvisningarna till den lagstiftning som upphävs ändras i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning samt i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Genom propositionen kompletteras och preciseras Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan infrastrukturförordningen). Utskottet anser följaktligen att propositionen behövs och fyller sitt syfte.

(2) Utskottet konstaterar att den föreslagna nya lagen ingår i ett större paket med anknytning till förordningen. Förordningen förutsätter dessutom nationell planering, bland annat att det utarbetas ett nationellt handlingsprogram. Enligt regeringsprogrammet ska det tillsammans med näringslivet utarbetas ett åtgärdsprogram för att utvidga distributionsnätet för alternativa drivmedel på huvudlederna. Enligt utredning är infrastrukturen för energidistribution en av de viktigaste frågorna när det gäller investeringar i fordon med olika drivkrafter.

(3) Ett viktigt syfte med infrastrukturförordningen är att göra utsläppsfria fordon mer attraktiva genom att det ställs krav på användarvänlighet, interoperabilitet och betalningssystem i fråga om infrastrukturen för alternativa drivmedel. Enligt utredning kommer omställningen till utsläppsfria fordon att gå framåt när det blir lättare och mer användarvänligt att tanka och ladda fordonen. Genom bestämmelser om tillsyn och påföljder säkerställs det att skyldigheterna enligt förordningen fullgörs i Finland och därigenom främjas också förordningens konsekvenser för klimatet och miljön. Utskottet anser att metodurvalet bör vara användarvänligt och teknikneutralt och garantera lika konkurrensvillkor.

Betänkande KoUB 8/2024 rd

(4) Utskottet välkomnar förslaget att det ska finnas en enda myndighet som utövar tillsyn och utfärdar föreskrifter, det vill säga Transport- och kommunikationsverket.

Läget i fråga om den tunga trafiken

Infrastruktur för gasdistribution. (5) Enligt utredning används både komprimerad och flytande biogas och naturgas som drivmedel i Finland. För komprimerad gas finns det ett mer omfattande tankningsnät, men gas av det slaget används endast i lättare lastbilar. Den tunga trafiken använder i större utsträckning flytande gas. För gas av den typen finns det färre tankningsstationer i Finland.

(6) Det begränsade nätet av tankningsstationer begränsar möjligheterna att investera i gasdrivna fordon, särskilt i fråga om flytande gas som lämpar sig för användning vid de tyngsta transportuppgifterna.

Laddningsinfrastruktur för el. (7) Enligt utredning är laddningsinfrastrukturen en nyckelfråga för att eldrift ska bli vanligare inom tung trafik. En allmänt tillgänglig laddningsinfrastruktur för tung trafik är nu bara i startgroparna.

(8) Det har påpekats för utskottet att det behövs en heltäckande, tillförlitlig och snabb laddningsinfrastruktur för tunga fordon. Laddningsplatsen och laddningstidpunkten är väsentliga för hela leveranskedjan.

(9) För TEN-T-nätet behöver det finnas rastplatser för tung trafik med jämna mellanrum. När man börjar genomföra laddningsinfrastrukturen bör kraven på rastplatser enligt utredning kombineras med krav på laddningsinfrastruktur. På så sätt kan man också uppnå synergieffekter av många olika slag. Det är viktigt att samordna placeringen av rastplatser för förare och laddningsområden för fordon, inte bara med tanke på ekonomin inom transportsektorn utan också med tanke på en effektiv markanvändning.

Infrastruktur för vätgasdistribution. (10) Enligt uppgift finns det för närvarande inga allmänna tankningsstationer för vätgas i Finland, vilket naturligtvis hindrar investeringar i fordon som drivs med bränslecellsteknik och vätgas i Finland. Utskottet anser att distributionsinfrastrukturen måste genomföras med framförhållning för att företagen ska kunna skaffa vätgasdrivna fordon.

DETALJMOTIVERING

Lagförslag 1. Lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn

4§. Rätt att få information. Enligt justitieministeriet verkar motiveringen till 4 § gälla situationer där det är nödvändigt att få information trots skyldigheten att iaktta sekretess särskilt i fråga om företagshemligheter. Justitieministeriet anser att det för att precisera rätten att få information är möjligt att ytterligare pröva en precisering av bestämmelsen så att den gör det möjligt att bryta

Betänkande KoUB 8/2024 rd

sekretessen bara i fråga om skyddet för företagshemligheter men inte i fråga om andra sekretessgrunder.

Kommunikationsministeriet bedömer att en avgränsning uteslutande till information om företagshemligheter tillgodoser Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information för att kunna fullgöra den föreslagna tillsynsuppgiften i tillräcklig utsträckning. Utskottet har därför preciserat paragrafen så att den gäller sekretessbestämmelser om företagshemligheter.

Lagförslag 2. Lagen om ändring av 4 och 9 § i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning

7§. Utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon. Genom den gällande lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020, nedan lagen om laddningspunkter) 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. Vid utfrågningen av sakkunniga fästes utskottets uppmärksamhet vid det nationella genomförandet av lagen om laddningspunkter. Enligt utredning är skyldigheten att installera laddningspunkter för elbilar i den gällande lagen om laddningspunkter strängare i Finland än vad det gällande direktivet om byggnaders energiprestanda förutsätter. Enligt utredningen finns det också betydande skillnader i genomförandet av direktivet mellan medlemsstaterna.

Genomförande av direktivet. Enligt 7 § i lagen om laddningspunkter ska byggnadens ägare se till att 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.

Genom paragrafen har artikel 8.3 i direktivet genomförts nationellt. Enligt artikeln ska medlemsstaterna senast den 1 januari 2025 föreskriva om krav på installation av ett lägsta antal laddningspunkter i alla byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser.

Medlemsstaternas handlingsutrymme och möjliga undantag. Enligt artikel 8.4 får medlemsstaterna besluta att inte fastställa eller tillämpa de krav som avses i punkterna 2 och 3 på byggnader som ägs och används av små och medelstora företag enligt definitionen i avdelning I i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG (*4).

Denna möjlighet till undantag har i Finland genomförts genom 10 § i lagen om laddningspunkter, där det står att vad som föreskrivs i 5 § 3 och 4 mom., 6 § 3 och 4 mom. och 7 § inte gäller 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.

I sitt svar under utfrågningen lät miljöministeriet utskottet förstå att Finland hade nyttjat alla möjligheter till undantag. En senare utredning från kommunikationsministeriet visar att möjligheten

Betänkande KoUB 8/2024 rd

till undantag enligt 10 § i lagen om laddningspunkter uteslutande gäller mikroföretag som avses i kommissionens rekommendation. Artikel 8.4 tillåter att undantaget även tillämpas på små och medelstora företag.

Definitionen av företag. Enligt artikel 1 i bilagan till kommissionens rekommendation, som det hänvisas till i 10 § i lagen om laddningspunkter, ska varje enhet, oberoende av juridisk form, som bedriver en ekonomisk verksamhet anses som ett företag. Som företag anses således sådana enheter som utövar ett hantverk eller annan verksamhet enskilt eller inom familjen, personsammanslutningar eller föreningar som bedriver en regelbunden ekonomisk verksamhet.

Kommissionens tillkännagivande 2016/C 262/01 (nedan tillkännagivandet) om artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tar ställning till definitionen av företag med avseende på reglerna om statligt stöd. Enligt tillkännagivandet har Europeiska unionens domstol definierat företag som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras. En enhet som enligt nationell lagstiftning klassificeras som en förening eller en idrottsförening måste dock eventuellt betraktas som ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

Klassificeringen av en viss enhet som ett företag beror därför helt och hållet på vilken typ av verksamhet den bedriver. För att klargöra distinktionen mellan ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet har domstolen konsekvent slagit fast att all verksamhet som går ut på att erbjuda varor och tjänster på en marknad utgör ekonomisk verksamhet.

Enligt tillkännagivandet är det inte möjligt att upprätta en uttömmande förteckning över verksamheter som alltid skulle ses som ekonomiska eller icke-ekonomiska verksamheter.

Rationalisering av lagstiftningen. Utskottet anser att Finland måste dra nytta av möjligheterna till undantag både i lagstiftningen och vid tolkningen av den. Tolkningen av begreppet företag ska följa kommissionens riktlinjer om företag, enligt vilka det avgörande kriteriet inte är aktörernas juridiska form utan deras verksamhet. Utskottet föreslår ett uttalande enligt vilket riksdagen förutsätter

att statsrådet skyndsamt vidtar åtgärder för att före den 30 november 2024 sätta i kraft de undantag för små och medelstora företag som infrastrukturdirektivet tillåter.

Alternativ genomförandemodell. I Tyskland har bestämmelsen nationellt genomförts ägarspecifikt, det vill säga så att om samma ägare har flera fastigheter som omfattas av den skyldighet som avses i bestämmelsen, tillåter den tyska lagstiftningen att fastigheterna ses som en helhet. Ägaren kan då installera antingen en laddningspunkt för varje fastighet eller installera laddningspunkter centraliserat endast för en del av de fastigheter som omfattas av skyldigheten, förutsatt att det totala antalet laddningspunkter som installeras inte sjunker.

I punkt 3.3.4 i kommissionens rekommendation (EU) 2019/1019 om modernisering av byggnader behandlas kraven för installation av ett lägsta antal laddningspunkter i enlighet med artikel 8.3 i energiprestandadirektivet. Enligt rekommendationen ska medlemsstaterna fastställa krav för installation av ett lägsta antal laddningspunkter för alla byggnader som inte är avsedda för bostäder

Betänkande KoUB 8/2024 rd

med mer än 20 parkeringsplatser. Kraven som medlemsstaterna fastställer inom ramen för artikel 8.3 i energiprestandadirektivet kommer att tillämpas individuellt för varje byggnad som inte är avsedd för bostäder, som finns den 1 januari 2025 och som har en bilparkering med mer än 20 parkeringsplatser.

Det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda (EU) 2024/1275. Det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda (EU) 2024/1275 trädde i kraft den 28 maj 2024. Enligt utredning från miljöministeriet kan medlemsstaterna besluta att inte tillämpa de skyldigheter som nämns i direktivet på vissa byggnadskategorier, när kostnaderna för installation av laddningspunkter och kabelrör överstiger minst 10 procent av de totala kostnaderna för en större renovering av byggnaden. Det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda innehåller inte längre några undantag för mikroföretag eller små och medelstora företag.

Det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda ska genomföras i den nationella lagstiftningen senast den 29 maj 2026. Beredningen av det nationella genomförandet av direktivet har inletts och kommer att göras i nära samarbete med bland annat intressentgrupper som företräder näringslivet och kommunerna. Målet är att tillsammans med intressentgrupperna identifiera kostnadseffektiva och flexibla sätt att genomföra direktivet. Utskottet anser det nödvändigt att också föreningar och andra liknande aktörer som företräder det civila samhället deltar i beredningen av genomförandet av direktivet.

Dessutom måste man vid genomförandet och tolkningen av det nya direktivet beakta Finlands särskilda förhållanden, kostnadseffektiviteten och ett rationellt genomförande av lagstiftningen. Det behövs också alternativa genomförandemodeller som kan undersökas och bedömas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2 och 3 i proposition RP 52/2024 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 52/2024 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalande)

Betänkande KoUB 8/2024 rd

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn

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.

Betänkande KoUB 8/2024 rd

4 §

Rätt att få information

Transport- och kommunikationsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna om **företags-hemligheter** 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 (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

8 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

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

2.

Lag

om ändring av 4 och 9 § i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020) 4 § 2 mom. och 9 § 1 och 3 mom. som följer:

4 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om krav på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (*infrastrukturförordningen*).

9 §

Krav som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter

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.

De laddningspunkter som avses i 5–7 § kan också vara laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten på det sätt som avses i artikel 2.45 i infrastrukturförordningen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 7 och 8 § i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (740/2021) 7 § 1 mom. och 8 § 1 mom. som följer:

7 §

Krav som gäller lastbilar

Miljövänliga och energieffektiva lastbilar är fordon som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa drivmedel som definieras i artikel 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

8 §

Krav som gäller bussar

Miljövänliga och energieffektiva bussar (M3) är bussar i kategori M3 som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa drivmedel som definieras i artikel 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utskottets förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att statsrådet skyndsamt vidtar åtgärder för att före den 30 november 2024 sätta i kraft de undantag för små och medelstora företag som infrastrukturdirektivet tillåter.

Betänkande KoUB 8/2024 rd

Helsingfors 7.6.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Marko Asell sd
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Terhi Koulumies saml
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Pinja Perholehto sd
medlem Anne Rintamäki saf
ersättare Tere Sammallahhti saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.