

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om distribution av alternativa trafikbränslen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om distribution av alternativa trafikbränslen. Med den föreslagna lagen genomförs direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Syftet med den föreslagna lagen är att främja användningen av alternativa bränslen i trafiken för att i möjligaste mån minska på trafikens beroende av oljan och för att lindra trafikens skadliga miljökonsekvenser. Strävan är att genom den föreslagna lagen uppnå de mål som ställts i Europeiska unionen och internationellt för minskade utsläpp inom transportsektorn.

Genom den föreslagna lagen fastställs gemensamma tekniska specifikationer för de för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationerna för alternativa bränslen. Dessutom uppställs krav på markeringarna på, priserna för och placeringen av de alternativa bränslen som erbjuds användare.

I enlighet med statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram eftersträvas flexiblare lagstiftning och främjas genomförandet av regeringsprogrammets projekt i fråga om bioekonomi och rena lösningar som grundar sig på en allmännare användning av förnybar energi och ren teknologi inom transportsektorn.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	6
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
DETALJMOTIVERING	8
1 MOTIVERINGAR TILL LAGFÖRSLAGET	8
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	12
3 IKRAFTTRÄDANDE	12
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	12
LAGFÖRSLAG	14
om distribution av alternativa trafikbränslen.....	14

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europeiska kommissionen har den 24 januari 2013 lagt fram ett förslag (COM(2013) 18 final) till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Bakom direktivförslaget ligger EU:s mål på en 60-procentig minskning av transporternas koldioxidutsläpp. För att nå detta borde man innan 2050 bryta trafiksystemets oljeberoende utan att äventyra systemets effektivitet och rörlighet. Riksdagens gavs den 14 mars 2013 statsrådets skrivelse (U 9/2013) om förslaget.

Statsrådet förhöll sig positivt till direktivförslaget och dess mål. Särskilt kommissionens strävan efter att organisera distributionen av de alternativa bränslena på ett enhetligt och heltäckande sätt i Europa understöddes. Direktivets två centrala utgångspunkter ansågs vara särskilt goda, dvs. minimilönsamheten och teknologineutraliteten. Det ansågs även vara viktigt att fästa uppmärksamhet vid Finlands glesa befolkningstäthet, långa avstånd och kalla förhållanden vid bedömningen av åtgärdernas genomförbarhet och kostnadseffektivitet.

Ekonomiutskottet gav sitt utlåtande (EkUU 9/2013) där utskottet ansåg statsrådets åsikt vara ändamålsenlig och instämde därmed i åsikten men betonade en del faktorer som gällde vikten av att söka en teknologineutral och marknadsvillkorlig metod och att öka den nationella prövningsrätten för att göra det möjligt för medlemsländerna att beakta landspecifika förhållanden och minimera riskerna för kostnadsbörda och riskerna kring investeringar.

Miljöutskottet gav sitt utlåtande (MiUU 10/2013) där utskottet, precis som statsrådet, ger sitt kraftfulla stöd åt direktivförslagets mål och därmed instämmer i den givna åsikten och betonade en del faktorer som gäller utmaningarna i att nå målen på minskade trafikutsläpp samt behovet av att utveckla trafikens hållbarhet inte enbart genom att öka användningen av alternativa bränslen utan även mångsidigt på olika sätt.

Kommunikationsutskottet gav sitt utlåtande (KoUU 13/2013) enligt vilket utskottet understödde den givna åsikten och betonade en del faktorer som gäller finansieringen av infrastrukturen, beaktandet av medlemsstaternas särbehov, vikten av ett offentligt elladdningsnät med tanke på spridningen av elfordon, anpassandet av övergångstiderna enligt förnyandet av fordonsbeståndet samt beaktandet av en Europaomfattande standardisering och informering om biobränslen.

Direktivet godkändes i oktober 2014 (Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, nedan infrastrukturdirektivet). Infrastrukturdirektivets mål är att skapa ett europaomfattande kompatibelt trafiknät för alternativa drivkrafter. Minimikraven för detta är tillgången till laddningsstationer, enhetliga standarder som gäller distribution och ökad konsumentmedvetenhet. Enligt infrastrukturdirektivet ska de nationella bestämmelserna ges senast den 18 november 2016.

I förslaget föreslås en ny lag om distributionen av alternativa trafikbränslen. Den nya lagen skulle innehålla de krav som verkställandet av infrastrukturdirektivet medför till lagstiftningens tillämpningsområde.

2 Nuläge

Trafiken spelar en central roll för att Finland ska nå de nationella klimatmålen, eftersom trafiken producerar cirka 40 procent av bördefördelningssektorns växthusgasutsläpp i Finland.

Trafikens roll i minskningen av utsläppen framhävs även på grund av att det i andra sektorer (till exempel lantbruket) är ännu svårare att minska på utsläppen jämfört med trafiksektorn. Därför förbereder sig trafiksektorn på att minska utsläppen med upp till cirka 50 procent innan 2030.

Cirka 90 procent av de inhemska trafikutsläppen uppstår i vägtrafiken. Av vägtrafikens utsläpp orsakas cirka 58 procent av personbilstrafiken, 37 procent av paket- och lastbilar och resten av bussar, motorcyklar och andra fordon. Järnvägstrafikens andel av utsläppen är cirka en procent, flygtrafikens andel cirka två procent och vattentrafikens andel cirka fyra procent.

Det snabbaste sättet att minska trafikens växthusgasutsläpp är att ersätta de nuvarande trafikbränslen med förnybara bränslen eller att ersätta dem med bränsle eller drivmedel som producerar mindre avgaser.

Arbetsgruppen ”Framtidens drivmedel i trafiken” som tillsatts av kommunikationsministeriet publicerade våren 2013 en utredning om framtidens bränslen och drivmedel i trafiken (KM:s publikationer 15/2013). I arbetsgruppens slutrapporter presenteras de viktigaste stegen och de första åtgärderna för en behärskad avveckling av oljeberoendet fram till 2050. Nationellt utredningen användes som utgångspunkt vid förhandlingarna om kommissionens förslag till infrastrukturendirektivet som trädde ikraft i oktober 2014. Direktivet ålägger medlemsstaterna att senast 2016 upprätta en nationell åtgärdsplan med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen, inklusive den nödvändiga infrastruktur som behöver inrättas.

Den nationella lagstiftningen innehåller inga heltäckande bestämmelser för de tekniska specifikationerna för de alternativa drivmedlens laddnings- och tankstationer eller om de uppgifter som användarna ska ges om de alternativa drivmedlen. Den giltiga nationella regleringen av de alternativa drivmedlen gäller främst säkerheten hos enskilda bränslen och deras laddnings- och tankstationer. Allmänna lagar och bestämmelser styr placeringen och tillståndspraxisen för laddnings- och tankstationerna. Markanvändnings- och bygglagen (132/2009) innehåller bestämmelser om planläggning och beviljandet av byggtillstånd och räddningslagen (468/2003) innehåller bestämmelser om räddningsmyndighetens uppgifter och verksamhetsutövarens skyldigheter att förebygga olyckor. Lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) innehåller bestämmelser om säkerhetskraven för lagring och hantering av väte, gasol och naturgas som används som bränsle. Lagen om tryckbärande anordningar (869/1999, 1144/2016) reglerar säkerheten hos ovan nämnda tryckgaser och de tekniska säkerhetskraven hos behållare och användningsanordningar. Statsrådets förordning om säkerhet vid hantering av naturgas (551/2009) innehåller bestämmelser om naturgas, bland annat om hur tankstationerna ska placeras (punkt 9.1 i bilaga II) och för tankstationens säkerhetsanordningar, markeringar och anvisningar (punkt 9.2 i bilaga II). Säkerheten för elfordorens laddningsstationer regleras genom elsäkerhetslagen (410/1996 1135/2016).

Verkställandet av infrastrukturendirektivet (2014/94/EU) förutsätter stiftandet av en ny lag eftersom det inte är möjligt att inkludera krav på laddnings- och tankstationernas tekniska specifikationer eller på den information som ska ges till användarna i den befintliga lagstiftningen utan att ändra den befintliga lagstiftningens tillämpningsområde. Därför är det med tanke på lagstiftningens tydlighet mest ändamålsenligt att stifta en ny lag. De krav på elleverantörerna som ställs upp i infrastrukturendirektivet har inkluderats i statsrådets förordning om utredning och mätning av elleveranser (66/2009).

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målet med regeringens proposition är att få den nationella lagstiftningen att motsvara kraven i infrastrukturendirektivet (2014/94/EU).

I förslaget föreslås att en ny lag om distributionen av alternativa trafikbränslen ska stiftas. Med bestämmelserna strävar man efter att säkerställa enhetliga tekniska specifikationer för de alternativa bränslenas laddnings- och tankstationer. Lagförslaget innehåller krav på den information som ska ges användare. Kraven på informationen till användarna gäller motorfordonens manualer, tank- och laddningsstationer, motorfordon och fordonsförsäljare. Dessutom regleras kraven på prisjämförelser samt tillgången till information om den geografiska placeringen av för allmänheten tillgängliga laddningsstationer.

I lagförslaget avses med alternativa bränslen sådana bränslen eller kraftkällor som åtminstone delvis fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till trafiken och som kan bidra till att förbättra miljöprestandan inom trafiken. Ovan nämnda alternativa bränslekällor inom trafiken är till exempel elektricitet, väte, biobränslen, biogas, syntetiska och paraffiniska bränslen, komprimerad naturgas (CNG), flytande naturgas (LNG) och gasol (LPG).

Enligt förslaget ska verksamhetsutövaren säkerställa att laddnings- och tankställena för de alternativa bränslena följer de tekniska specifikationerna i bilaga II till infrastrukturdirektivet. Med verksamhetsutövare avses en fysisk eller en rättsperson som erbjuder för allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer för alternativa bränslen åt användare. Enligt förslaget är en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation en laddnings- eller tankstation avsedd för bränsledistribuering som användarna har icke-diskriminerande tillgång till. Icke-diskriminerande åtkomst kan innefatta olika villkor för autentisering, användning och betalning.

Laddnings- eller tankstationer som privata användare kan få fysisk åtkomst till med tillstånd eller abonnemang bör betraktas som laddnings- eller tankstationer som är tillgängliga för allmänheten. För allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer kan omfatta exempelvis privatägda laddnings- eller tankstationer eller anordningar som är tillgängliga för allmänheten genom registrerade kort eller genom avgifter, laddnings- eller tankstationer för bilpooler som tredje parter kan använda genom abonnemang, eller laddnings- eller tankstationer vid offentliga parkeringar.

Lagförslaget innehåller krav på den information som ska riktas till användare. Användarna ska ha tillgång till information om fordon som regelbundet kan tankas genom enskilda alternativa bränslen som finns på marknaden eller laddas vid laddningsstationerna. Den information som riktas till användarna ska vara av betydelse, konsekvent och tydlig. Ovan nämnda information ska innehålla uppgifter om hur bränslet uppfyller de tekniska specifikationerna i bilaga II till infrastrukturdirektivet. Verksamhetsutövaren ska säkerställa att informationen görs tillgänglig för användarna vid laddnings- eller tankstationen för alternativa bränslen. En kommersiell aktör som släpper ut motorfordon på marknaden för användarna ska säkerställa att användarna har tillgång till dessa uppgifter i motorfordonens manualer och i motorfordonen. En kommersiell aktör som släpper ut fordon på marknaden kan vara den som säljer eller hyr ut fordonet eller en annan organisation som överlåter fordonet till användaren. Ovan nämnda uppgifter gäller endast motorfordon och manualer som har släppts ut på marknaden efter 18.11.2016. Dessutom innehåller förslaget krav på hur prisuppgifterna för de alternativa bränslena ska presenteras genom att jämföra prisenheter samt krav på hur den geografiska placeringen ska meddelas.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för tillsynen av kraven som gäller tekniska specifikationer och information som ges till användare.

4 Propositionens konsekvenser

Enligt förslaget gynnas utvecklingen av en till sin enhetlighet och sin tekniska genomföring tillräckligt ambitiös infrastruktur för de alternativa bränslena i Finland som en del av det EU-omfattande infrastrukturnätet. I och med den enhetliga infrastrukturen ökar konsumentens kännedom om de alternativa bränslena vilket gynnar ett mer omfattande ibruktagande av dessa. Verkställandet av direktivet medför positiva konsekvenser för EU:s fria rörlighet, eftersom alla medlemsstater i framtiden har enhetliga markeringar vid laddnings- och tankstationerna för alternativa bränslen, i fordonen och i fordonsmanualerna. Dessutom garanterar enhetliga tekniska specifikationer en EU-omfattande enhetlig infrastruktur.

Kostnaderna som orsakas branschaktörerna i och med åtgärderna för ibruktagandet av de tekniska specifikationerna vid laddnings- och tankstationerna för bränslen är enligt branschaktörerna ringa och den största ändringen jämfört med dagsläget är att föra ut markeringarna till laddnings- och tankstationerna. På grund av lagförslaget uppfyller en del av de laddningspunkter som finns hos de företag som erbjuder laddningstjänster idag inte de tekniska specifikationer som lagen kräver. Det bör dock observeras att endast för allmänheten tillgängliga laddningsstationer omfattas av lagens tillämpningsområde. Det antas att elfordonen i huvudsak laddas hemma eller på arbetsplatsen, och dessa omfattas utgångsvis inte av lagens tillämpningsområde.

Det uppskattas uppstå ekonomiska konsekvenser för staten i och med att arbetsmängden hos tillsynsmyndigheten ökar. Trafiksäkerhetsverket övervakar självant eller enligt inkomna anmälningar efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av den. Staten tar hand om uppdraget genom att rikta in de befintliga resurserna på nytt eller genom ett extra-resursbehov på högst ett personarbetsår.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. I samband med beredningen har olika myndigheter och intressentgrupper hörts.

Den föreslagna nya lagen är en del av en större helhet vars syfte är att verkställa infrastruktur-direktivet. Propositionen föregås av direktivets krav för medlemsstaterna att skapa en nationell verksamhetsram för att utveckla trafiksektorns marknad för alternativa bränslen och för att ta i bruk infrastrukturen. Den arbetsgrupp som tillsatts av kommunikationsministeriet har gjort upp ett förslag till en plan för det nationella distributionsnätet (Kommunikationsministeriets publikationer 4/2015). Arbetsgruppen har även behandlat behovet att ändra lagstiftningen, och därför har beredningen av en lag om distributionen av alternativa trafikbränslen påbörjats.

Arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, justitieministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finlands Energiindustri rf, Teknologiateollisuus ry, Öljy- ja biopolttoaineita ry, Fingrid Abp, Helen elnät Ab, Vanda Energi Ab, Ekenäs Energi Ab, Åbo Energi Ab, Jyväskylän Energia Oy, Liikennevirta Oy, Fortum Charge & Drive Oy, Plugit Finland Oy, ITS Finland ry, Ensto Chago Oy, ABB Ab, Bilimportörerna rf, Oy Woikoski Ab, Suomen Kaasuyhdistys, Satamaliitto, Finavia Ab, Neste Abp, Kommunförbundet, Nissan Nordic Europe Oy, Eltel Networks Oy, Eera Oy, Siemens Oy, UPM-Kymmene Abp, St1, North European Oil Trade Oy, SOK, Kesko Abp, Hesburger Oy, arbets- och näringsministeriets arbetsgrupp för smarta elnät, Gasum Oy och Parkkisähkö Oy bads om utlåtanden om utkastet till proposition.

Sammanlagt 21 svar inkom på begäran om utlåtande. Av de svarande meddelade finansministeriet, Finlands Näringsliv EK och Trafikverket att de inte har något särskilt att utlåta om

lagförslaget detaljerade innehåll. Justitieministeriet anmälde att de inte kommer att ge ett utlåtande i ärendet.

Miljöministeriet, arbets- och näringsministeriet samt Öljy- ja biopolttoaineala ry framställde i sina utlåtanden att lagen även ska tillämpas på biobränslen eftersom det med tanke på lagstiftningens enhetlighet och informationskraft inte är meningsfullt att inkludera kraven på biobränslena i den befintliga lagstiftningen. Med tanke på aktörernas jämlikhet är det även viktigt att bestämmelserna som gäller alla alternativa bränslen är samma i enlighet med infrastrukturdirektivet och att brott mot bestämmelserna leder till samma följder för alla aktörer i identiska fall. För biobränslenas del ställer infrastrukturdirektivet upp krav på de uppgifter som ges konsumenterna.

Kommunförbundet anger i sitt utlåtandet att lagförslaget endast ska innehålla krav som det inte är möjligt att inkludera i befintlig lagstiftning.

I utlåtandet från Parkkisähkö Oy konstateras att det minimikrav som ställs upp i infrastrukturdirektivets bilaga II att utrusta växelströmsbaserade normala laddningsstationer för elfordon med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2 är för snävt, eftersom det även finns andra sätt att ladda elfordon och att dessa sätt är förmånligare att genomföra. Dessutom konstaterar Parkkisähkö Oy att det med tanke på teknologineutraliteten är omotiverat att ta med de intelligenta mätsystem för laddning i lagen.

Suomen kaasuyhdistys, Teknologiateollisuus, Finsk Energiindustri och ENSTO Oy konstaterar i sina utlåtanden att de understöder de i lagförslaget presenterade enhetliga tekniska lösningarna i Finland och Europa.

Teknologiateollisuus och ITS Finland ry understöder kraftigt att de intelligenta mätsystemen inkluderas i lagen eftersom detta är av väsentlig nytta för konsumenten. Finsk Energiindustri understöder de intelligenta mätsystemen i sitt utlåtande eftersom detta möjliggör intelligenta energisystem i framtiden som ger möjligheter till flexibilitet enligt efterfrågan. ENSTO Oy understöder smart laddning men föreslår en ny utformning av definitionen. Fingrid Ab anser det vara särskilt viktigt att elfordonen laddas smart eftersom detta bidrar till att upprätthålla elsystemets nationella effektbalans på ett kostnadseffektivt sätt vilket förbättrar hela systemets stabilitet och elens funktionssäkerhet.

Teknologiateollisuus och ITF Finland ry anser det vara bra att konsumenten kan utföra engångsladdningar utan att förbinda sig vid ett avtal eller ett medlemskap, eftersom detta möjliggör konsumentens fria rörlighet.

Finsk Energiindustri, Kommunförbundet och Trafiksäkerhetsverket ber om kompletteringar i definitionen av för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer eftersom detta i nuläget ger för stort rum för tolkningar. Dessutom föreslår Trafiksäkerhetsverket och jord- och skogsbruksministeriet andra preciseringar i lagförslaget. Woikoski Ab ber att lagen ska beakta vätetankstationer

Bilimportörerna, miljöministeriet, arbets- och näringsministeriet samt Öljy- ja biopolttoaine ry anger i sina utlåtanden att övergångstiden inom vilken uppgifterna om bränslenas lämplighet ska gälla bör specificeras.

När förslaget finlipades har man försökt beakta de saker som framställs i utlåtandena.

DETALJMOTIVERING

1 Motiveringar till lagförslaget

1 §. Lagens syfte. Paragrafen innehåller bestämmelser om lagens syfte. Enligt 1 mom. i paragrafen är syftet med lagförslaget 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.

Enligt paragrafens 2 mom. verkställer lagen Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

2 §. Lagens tillämpningsområde. Paragrafen definierar lagens tillämpningsområde. Enligt förslaget tillämpas lagen på för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen som definieras i 3 § 3 mom., landströmsförsörjning och tankstationer för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg samt på motorfordon och deras manualer och på de uppgifter som ges om alternativa bränslen. Vidare föreslås att lagen på vilken information som ska ges användarna, hur priset presenteras och hur tankstationernas geografiska placering meddelas när det gäller biodrivmedel som definieras i artikel 2 led i 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.

3 §. Definitioner. Paragrafen innehåller de definitioner som är centrala för tillämpningen av lagen. Definitionerna är i huvudsak samma som i infrastrukturdirektivets artikel 2. Enligt infrastrukturdirektivet definieras som nya begrepp för allmänheten tillgänglig laddnings- och tankstation, laddningsstation, tankstation, alternativt bränsle och intelligenta mätsystem. Utöver ovan nämnda skulle paragrafen även definiera verksamhetsutövare.

I 1 punkten definieras laddningsstation. En laddningsstation är ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut.

I 2 punkten definieras verksamhetsutövare. Enligt definitionen är en verksamhetsutövare en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller service som består i laddning eller tankning av alternativa bränslen för användare.

I paragrafens punkt 3 definieras alternativa bränslen, som följande bränslen eller kraftkällor som åtminstone delvis fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till trafiken och som kan bidra till att förbättra miljöprestandan inom trafiken: elektricitet, väte, biodrivmedel som avses i 2 § 4 mom., syntetiska och paraffiniska bränslen, naturgas, inbegripet biometan i gasform och flytande form och gasol.

I 4 punkten definieras tankstation, som en fast eller rörlig distributionsanordning för påfyllning av alternativt bränsle.

I 5 punkten definieras för allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer. För allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation en laddnings- eller tankstation för distribution av alternativt bränsle till vilken alla användare har åtkomst om tillgång till laddnings- eller tankstationen erbjuds kommersiellt eller i samband med kommersiell verksamhet eller om verksamhetsutövaren har definierat den som en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation.

Enligt förslaget anses en laddnings- eller tankstation vara för allmänheten tillgänglig om den erbjuds alla användare och konsumenterna kommersiellt, i samband med kommersiell användning eller om verksamhetsutövaren har meddelat att laddnings- och tankstationen är en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation.

En laddnings- eller tankstation som kommersiellt erbjuds konsumenterna och användarna anses dock alltid vara en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation. Laddnings- och tankstationer som erbjuds i samband med kommersiell verksamhet är till exempel en laddningsstation som erbjuds i samband med en parkeringstjänst eller parkeringen i ett köpcentrum. Dessutom kan verksamhetsutövaren själv definiera laddnings- och tankstationen som tillgänglig för allmänheten även om den inte erbjuds kommersiellt eller i samband med kommersiell verksamhet.

Utgångsvis är laddnings- eller tankstationer vid privata bostadsfastigheter, på företagens parkeringsplatser för gäster eller på arbetsplatsens parkering inte för allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer eftersom dessa utgångsvis har begränsats för specifika användare. Laddnings- eller tankstationer som endast kan användas av vissa motorfordon anses heller inte vara för allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer, exempel på sådana är laddningsstationer med mycket hög effekt.

I paragrafens punkt 6 definieras intelligenta mätsystem. Med intelligenta mätsystem avses laddningssystem som innehåller en dataförbindelse mellan fordonet och laddningsanordningen samt en dataförbindelse mellan laddningsanordningen och laddningsserviceproducenten vilket möjliggör mätning och styrning av laddningen i realtid och en graderad justering uppåt och neråt under laddningen utan att den avbryts.

4 §. För allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer. Paragrafen innehåller bestämmelser för de för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationerna.

I 1 mom. i paragrafen finns bestämmelser om verksamhetsutövarens rätt att ställa villkor på användaren och konsumenten. Verksamhetsutövaren får ställa tidsbegränsningar samt krav på identifikation, användning och betalning för användningen av för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer.

Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om de tekniska specifikationerna för de för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer. Enligt förslaget ska verksamhetsutövaren säkerställa att laddnings- eller tankstationen för de alternativa bränslekällorna uppfyller de tekniska specifikationer som bestäms i bilaga II till distributionsdirektivet.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om användarnas rätt till engångsladdningar. Verksamhetsutövaren får inte förutsätta att användaren ska förbinda sig till ett kontrakt eller medlemskap för att få göra enstaka laddningar eller tankningar.

Syftet är med paragrafens 3 mom. är att säkerställa att användarna har möjlighet till en engångsladdning utan förbindelse eller medlemskap som förutsätter att tjänsten används i fortsättningen.

Paragrafens 4 mom. innehåller bestämmelser om användning av intelligenta mätsystem vid laddningsstationer. Enligt förslaget ska vid laddning av elfordon i mån av möjlighet laddningsstationer utrustade med intelligenta mätsystem användas.

5 mom. i paragrafen innehåller bemyndiganden för att ge närmare tekniska bestämmelser om de tekniska specifikationerna för laddnings- och tankstationer. Trafiksäkerhetsverket kan

meddela närmare föreskrifter om de tekniska specifikationer som avses i infrastrukturdirektivets bilaga II.

5 §. *Användarinformation.* Paragrafen innehåller krav på den information som ska ges till användare.

I paragrafens 1 mom. finns bestämmelser om vilka uppgifter som ska ges samt om uppgifternas omfattning och innehåll. Enligt lagförslaget ska fordonsanvändaren ha tillgång till relevant, konsekvent och tydlig information om vilka alternativa bränslen som kan användas i fordonet. Denna information ska ges i motorfordonets manual, vid för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer, i motorfordonet och hos fordonsförsäljare. Av ovan nämnda information ska framgå hur bränslet, eller laddningssättet när det är fråga om ett elfordon, uppfyller de tekniska specifikationerna i bilaga II till distributionsdirektivet.

Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om vem som ansvarar för att tillhandahålla användarna informationen vid de för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationerna. Enligt förslaget ska verksamhetsutövaren säkerställa att informationen avsedd i 1 mom. görs tillgänglig för användarna vid laddnings- eller tankstationen för alternativa bränslen.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om vem som ansvarar för att tillhandahålla användarna informationen i motorfordonen och i motorfordonens manualer. Enligt förslaget ska kommersiella försäljare och uthyrare av fordon samt andra kommersiella aktörer som överlåter fordon åt användare säkerställa att den information som avses i 1 mom. finns tillgänglig för användarna i motorfordonens manualer och i motorfordonen. Ovan nämnda uppgifter gäller endast motorfordon och manualer som har släppts ut på marknaden efter att lagen har trätt i kraft.

4 mom. i paragrafen innehåller bestämmelser om bemyndigande för att ge närmare bestämmelser om den information som ska ges användare och konsument. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om den information som riktas till de användare och konsument som avses i 1 mom. och om ikraftträdandet av informationen.

Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser syftar till att ge närmare krav på den information som ges användare och konsument och om markeringar samt om hur dessa träder i kraft. Dessa krav baserar sig på de EU-omfattande markeringsstandarderna som ges med stöd av infrastrukturdirektivet. I oktober 2016 godkändes standarden för markeringar på distributionsmätare (EN 16942 Fuels. Identification of vehicle compatibility. Geographical expression for consumer information). Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser innehåller närmare krav på markeringsstandarder och deras ikraftträdande.

6 §. *Visning av priser för alternativa bränslen.* Paragrafen innehåller bestämmelser om hur bränslepriset presenteras genom att jämföra prisuppgifterna för olika bränslen. Om verksamhetsutövaren meddelar priserna för de alternativa bränslena genom att jämföra dem, får visandet av denna information inte vara vilseledande eller förvirrande för bränsleanvändaren.

2 mom. i paragrafen innehåller bestämmelser om bemyndigande för att ge närmare bestämmelser om de prisuppgifter som ska ges användare. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om den information för användarna som avses i 1 mom.

Det är inte obligatoriskt att presentera prisuppgifterna för alternativa bränslen genom att jämföra prisuppgifterna för olika bränslen vid laddnings- och tankstationerna. Om verksamhetsutövaren väljer att meddela prisuppgifterna för de alternativa bränslena genom att jämföra dem, får visandet av denna information inte vara vilseledande eller förvirrande för användaren.

Europeiska kommissionen förbereder en enhetlig praxis för hela EU om presentationen av prisuppgifter. Närmare bestämmelser om jämförelsen av prisuppgifter får enligt förslaget meddelas av Trafiksäkerhetsverket.

7 §. *Den geografiska placeringen av och användbarheten hos de för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationerna.* Paragrafen innehåller bestämmelser om uppgifter om den geografiska placeringen av och användbarheten hos de för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationerna.

Enligt paragrafens 1 mom. ska verksamhetsutövaren säkerställa att uppgifterna om laddnings- eller tankstationernas geografiska placering är tillgänglig för användarna på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Uppgifterna om den geografiska placeringen kan presenteras till exempel på verksamhetsutövarens webbplats.

Paragrafens 2 mom. innehåller uppgifter om hur begränsningar i användningen av laddningsstationerna ska meddelas åt användare och konsumenter. Enligt momentet ska verksamhetsutövaren säkerställa att uppgifterna om de begränsningar som gäller användningen av de för allmänheten tillgängliga laddningsstationerna hålls uppdaterade och tillgängliga för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Användningsbegränsningar kan vara till exempel begränsade öppettider, felsituationer eller en situation där stationen är reserverad eller upptagen.

8 §. *Landströmsförsörjning och tankstationer för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg.* Paragrafen innehåller bestämmelser för landströmsförsörjning och tankstationer avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg. Enligt 1 mom. i paragrafen ska verksamhetsutövaren säkerställa att landströmsförsörjningen och tankstationerna för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg uppfyller de tekniska specifikationerna i distributionsdirektivets bilaga II.

2 mom. i paragrafen innehåller bemyndiganden för att ge närmare tekniska bestämmelser om de tekniska specifikationerna för landströmsförsörjningen och tankstationerna för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de tekniska specifikationer som avses i 1 mom.

Landströmsförsörjningen och tankstationerna för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg anses inte tillhöra definitionen av för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer eftersom dessa inte är laddnings- eller tankstationer som kan användas av alla användare. För landströmsförsörjningen och tankstationerna för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg bestäms endast tekniska specifikationer och de skulle inte omfattas av krav på användaruppgifter.

9 §. *Tillsyn.* Enligt paragrafen övervakar Trafiksäkerhetsverket att denna lag och ålägganden som meddelats med stöd av den efterföljs, självant eller enligt inkomna anmälningar från användare eller andra myndigheter.

10 §. *Rätt till upplysningar.* Enligt paragrafen har Trafiksäkerhetsverket rätt att få tillgång till de nödvändiga uppgifter av verksamhetsutövarna, de kommersiella aktörerna och andra som omfattas av lagens förpliktelser för att utföra tillsyn.

11 §. Rätt att utföra inspektioner. Paragrafen ger Trafiksäkerhetsverket rätt att få tillträde till centrala ställen med tanke på tillsynen och rätt att där utföra inspektioner. Inspektionsrätten omfattar dock inte lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) tillämpas.

12 §. Vite samt hot om tvångsutförande eller avbrytande. I 1 mom. i paragrafen bestäms om möjligheten att ålägga vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande till den som bryter mot lagen, EU-bestämmelserna som gäller verksamheten som avses i lagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av lagen Behörighet till detta ges Trafiksäkerhetsverket.

13 §. Tillsynsavgifter. Enligt paragrafen har Trafiksäkerhetsverket rätt att förordna att aktören ska betala en avgift för kostnaderna för de inspektioner som avses i 11 § i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

14 §. Överklagande. Enligt paragrafen får ändring i ett beslut av Trafiksäkerhetsverket sökas i enlighet med förvaltningslagen (434/2003). Det beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

I beslut om avgifter som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av 12 § får ändring sökas på det sätt som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

15 §. Ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

16 §. Övergångsstadgande Paragrafen innehåller en övergångsstadga som baserar sig på infrastrukturdirektivet och som gäller motorfordon och deras manualer samt markeringar på laddnings- och tankstationer.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Eftersom EU:s infrastrukturdirektiv innehåller flertalet bestämmelser av teknisk karaktär har Trafiksäkerhetsverket i lagens 4 § bemyndigats att ge bestämmelser om de tekniska specifikationerna för för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer. Enligt 8 § i lagförslaget kan Trafiksäkerhetsverket ge närmare bestämmelser om de tekniska specifikationerna för tankstationerna för tankstationerna avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg.

I 5 § i lagförslaget ges Trafiksäkerhetsverket bemyndigande att ge närmare bestämmelser om innehållet i den information som ges användare. Enligt 6 § i lagförslaget kan Trafiksäkerhetsverket ge närmare bestämmelser om hur prisuppgifterna för alternativa bränslen ska presenteras. Bestämmelsen skulle innehålla närmare krav på uppgifterna som ska ges konsumenterna allt eftersom de EU-omfattande markeringsstandarderna och den enhetliga praxisen ska sättas i kraft.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i denna grundlag eller i någon annan lag. Genom lag skall dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § i grundlagen kan även andra myndigheter ge

nom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för bemyndigandet ska vara exakt avgränsat. Grundlagen bestämmer även att de saker bemyndigandet täcker ska definieras exakt i lagen. När ett bemyndigande bestäms i lag har grundlagsutskottets utlåtanden riktat krav på att bestämmelserna ska vara precisa och exakta (GrUU 16/2002 rd, s. 2, GrUU 19/2002 rd s. 5, GrUU 1/2004 rd, s. 2 och GrUU 17/2010 rd, s. 2). Av lagen ska tydligt framgå vad förordningen ämnar bestämma. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden gällande tillämpandet av 80 § 2 mom. i grundlagen konstaterat att jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd, s. 3/I och GrUU 16/2002 rd, s. 2/I). I samband med grundlagsreformen angavs som exempel på myndigheternas normgivningsbefogenhet en teknisk reglering som innehåller få detaljer och inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, s. 133/II; se även GrUU 16/2002 rd, s. 2/I och GrUU 19/2002 rd, s. 5/I).

I den föreslagna lagen om ibruktagandet och distributionen av alternativa bränslen ingår paragrafer där man föreslår att Trafiksäkerhetsverket kan ge närmare tekniska bestämmelser om de saker som avses i lagrummet. I beredningen av bemyndigandet har man beaktat de krav grundlagen ställer. Syftet med Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser är att göra infrastrukturdirektivets bilagor till en del av den nationella lagstiftningen. Bilagorna till infrastrukturdirektivet gäller tekniska detaljer samt markeringsstandarder som vid behov kan ändras eller kompletteras. Därmed vore det ändamålsenligt att sätta direktivets bilagor i kraft med bestämmelser av Trafiksäkerhetsverket. Bemyndigandet att utfärda bestämmelser skulle enligt förslaget kopplas till infrastrukturdirektivets bilagor, så Trafiksäkerhetsverket skulle inte ha prövningsrätt gällande bestämmelsernas innehåll, utan dessa bestäms i direktivet. De bemyndiganden lagen innehåller har placerats och till sitt innehåll kopplats till paragrafen som gäller ärendet, och de har gjorts så avgränsade och specifika som möjligt. Fullmakterna att ge bemyndiganden har tillräckligt specificerade grunder för rättsställning på lagnivå. Dessutom innehåller lagen bestämmelser om individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Bestämmelserna om bemyndigande står därmed inte i strid med grundlagen.

I utformningen av lagförslagets bestämmelser om tillsyn och myndigheternas rätt till information har frågan om grundläggande rättigheter beaktats. Därför kan inspektionerna i 12 § inte omfattas till lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen tillämpas. Bestämmelserna har getts de gränser som är nödvändiga för ett effektivt utförande av inspektionerna. Dessutom innehåller lagförslaget effektiva medel för ändringssökande med tanke på inspektionsobjektet. Inspektionerna strävar efter att skydda egendom och miljö och de föreslagna tillsynsbestämmelserna anses vara motiverade för att skydda sådana här viktiga intressen.

Enligt det ovan presenterade innehåller lagen inga problematiska begränsningar av de grundläggande rättigheterna i grundlagen. Därmed är det motiverat att anse att lagförslaget i propositionen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag för godkännande:

Lagförslag

Lag

om distribution av alternativa trafikbränslen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Syfte

Syftet med denna lag är 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.

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, nedan infrastrukturdirektivet.

2 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på

- 1) för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen som definieras i 3 § 3 mom.,
- 2) landströmsförsörjning och tankstationer för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg,
- 3) motorfordon och deras manualer och på de uppgifter som ges om alternativa bränslen,
- 4) vilken information som ska ges användarna, hur priset presenteras och hur tankstationernas geografiska placering meddelas när det gäller biodrivmedel som definieras i artikel 2 led i 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.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) laddningsstation ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut,
- 2) verksamhetsutövare en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller service som består i laddning eller tankning av alternativa bränslen för användare,
- 3) alternativa bränslen följande bränslen eller kraftkällor som åtminstone delvis fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till trafiken och som kan bidra till att förbättra miljöprestandan inom trafiken:
 - a) elektricitet,
 - b) väte,
 - c) biodrivmedel som avses i 2 § 4 mom.,
 - d) syntetiska och paraffiniska bränslen,
 - e) naturgas, inbegripet biometan i gasform och flytande form,

- f) gasol,
- 4) tankstation en fast eller rörlig distributionsanordning för påfyllning av alternativt bränsle,
- 5) för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation en laddnings- eller tankstation för distribution av alternativt bränsle till vilken alla användare har åtkomst om tillgång till laddnings- eller tankstationen erbjuds kommersiellt eller i samband med kommersiell verksamhet eller om verksamhetsutövaren har definierat den som en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation,
- 6) intelligenta mätsystem laddningssystem som innehåller en dataförbindelse mellan fordonet och laddningsanordningen samt en dataförbindelse mellan laddningsanordningen och laddningsserviceproducenten vilket möjliggör mätning och styrning av laddningen i realtid och en graderad justering uppåt och neråt under laddningen utan att den avbryts.

4 §

För allmänheten tillgängliga laddnings- eller tankstationer

Verksamhetsutövaren kan ställa tidsbegränsningar eller olika villkor för autentisering, användning och betalning för användningen av en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation.

Verksamhetsutövaren ska säkerställa att laddnings- eller tankstationen uppfyller de tekniska specifikationer som anges i bilaga II till distributionsdirektivet.

Verksamhetsutövaren får inte förutsätta att användaren ska förbinda sig till ett kontrakt eller medlemskap för att få göra enstaka laddningar eller tankningar.

Vid laddning av elfordon ska i mån av möjlighet laddningsstationer utrustade med intelligenta mätsystem användas.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de tekniska specifikationer som avses i 2 mom.

5 §

Användarinformation

Fordonsanvändaren ska ha tillgång till relevant, konsekvent och tydlig information om vilka alternativa bränslen som kan användas i fordonet. Denna information ska ges i motorfordonets manual, vid för allmänheten tillgängliga- och tankstationer, i motorfordonet och hos fordonsförsäljare. Av ovan nämnda information ska framgå hur bränslet, eller laddningssättet när det är fråga om ett elfordon, uppfyller de tekniska specifikationerna i bilaga II till distributionsdirektivet.

Verksamhetsutövaren ska säkerställa att den i 1 mom. avsedda informationen görs tillgänglig för användarna vid laddnings- eller tankstationen.

Kommersiella försäljare och uthyrare av fordon samt andra kommersiella aktörer som överlåter fordon åt användare ska säkerställa att den information som avses i 1 mom. finns tillgänglig för användarna i motorfordonens manualer och i motorfordonen.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om den information för användarna som avses i 1 mom. och hur den ska anges samt om ikraftträdandet av informationen.

6 §

Visning av priser för alternativa bränslen

Om verksamhetsutövaren meddelar priserna för de alternativa bränslena genom att jämföra dem, får visandet av denna information inte vara vilseledande eller förvirrande för bränsleanvändaren.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om den information för användarna som avses i 1 mom.

7 §

Den geografiska placeringen av och tillgången till för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer

Verksamhetsutövaren ska säkerställa att uppgifterna om var en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstationär belägen är tillgänglig för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Verksamhetsutövaren ska säkerställa att uppgifterna om de begränsningar som gäller användningen av en för allmänheten tillgänglig laddningsstation hålls uppdaterade och tillgängliga för alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

8 §

Landströmsförsörjning och tankstationer för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg

Verksamhetsutövarna ska säkerställa att landströmsförsörjningen och tankstationerna för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg uppfyller de tekniska specifikationerna i bilaga II till distributionsdirektivet.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de tekniska specifikationer som avses i 1 mom.

9 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket övervakar självant eller enligt inkomna anmälningar efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av den.

10 §

Rätt till upplysningar

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter av aktörerna och andra som omfattas av de förpliktelser som föreskrivs i denna lag för att utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av den.

11 §

Rätt att utföra inspektioner

Trafiksäkerhetsverket 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 övervakningen kräver. Inspektionsrätten omfattar dock inte lokaler eller utrymmen som används för permanent boende. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

12 §

Vite samt hot om tvångsutförande eller avbrytande

Om någon bryter mot denna lag, mot Europeiska unionens bestämmelser om den verksamhet som avses i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag kan Trafiksäkerhetsverket ålägga aktören att korrigera sitt fel eller sin försummelse. Beslutet kan förenas med vite eller med hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite, hot om avbrott och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

13 §

Tillsynsavgifter

Bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets rätt att ålägga aktören att betala en avgift för kostnaderna för de inspektioner som avses i 11 § finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

14 §

Sökande av ändring

Ändring i ett beslut av Trafiksäkerhetsverket får sökas på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). Ändring i ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar tillstånd.

15 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20xx.

16 §

Övergångsbestämmelse

Vad som föreskrivs ovan i 5 § 3 mom. gäller endast sådana motorfordon och manualer till dem som har släppts ut på marknaden efter det att denna lag har trätt i kraft.

RP 25/2017 rd

Helsingfors den 23 mars 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner