

U 53/2021 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen kommissionens förslag av den 14 juli 2021 till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 30 september 2021

Kommunikationsminister Timo Harakka

Specialsakkunnig Niina Honkasalo

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2021/0799

30.9.2021

KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM UTBYGGNAD AV INFRASTRUKTUREN FÖR ALTERNATIVA BRÄNSLEN OCH OM UPPHÄVANDE AV DIREKTIV 2014/94/EU

1 Bakgrund

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (nedan AFI-direktivet) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen föreskrivs om laddnings- och tankningsinfrastrukturen för alternativa bränslen. Europeiska kommissionen har den 14 juli 2021 gett ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU¹. Reformen av lagstiftningen om främjandet av infrastrukturen för alternativa bränslen är en del av kommissionens så kallade 55-beredningspaketet (nedan även beredningspaketet) som genomför Den europeiska gröna given (Green Deal).

Enligt kommissionens gröna giv ska tydliga åtgärder tas i bruk för att kunna minska växthusgasutsläpp från trafiken med 90 % till år 2050. Förnyandet av fordonsparken till utsläppssnål och utsläppsfri samt ersättandet av fossila bränslen med alternativa drivkrafter är centrala förutsättningar för att uppnå målet. För att en övergång till en mer klimatvänlig trafik ska vara möjlig måste infrastrukturen för distribution av alternativa bränslen utvecklas i proportion till fordonsparken. Avsikten med förslaget är att säkerställa att infrastrukturen för alternativa drivkrafter inom hela Europeiska unionen (EU) är tillräckligt omfattande och tät och att tillgängligheten och användbarheten är möjligt för alla.

Det för närvarande gällande AFI-direktivet har förpliktat medlemsstaterna att utarbeta en nationell plan för utbyggnaden av infrastrukturen och att rapportera till kommissionen om framskridandet av de nationella målsättningarna i planen. I Finland verkställdes direktivet genom lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017), nedan även infrastrukturlagen). Enligt kraven i direktivet har Finland våren 2017 överlämnat en nationell plan till kommissionen för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Våren 2020 överlämnade Finland den första uppföljningsrapporten om verkställandet av planen.

Kommissionen har på grundval av uppföljningsrapporterna som överlämnats av medlemsstaterna ansett att utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen enligt det nuvarande AFI-direktivet delvis har utvecklats i riktningen för direktivets målsättningar men att betydande brister dock har iakttagits på EU-nivå i framskridandet av utbyggnaden av infrastrukturen. Europeiska revisionsrätten har även i sin särskilda rapport som publicerades våren 2021 fäst uppmärksamhet vid elladdningsläget inom EU. I den särskilda rapporten konstateras att trots att laddningsnätet växer inom hela EU är utbyggnaden splittrad eftersom det inte finns tydliga och

¹ Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final).

konsekventa minimikrav för infrastrukturen för att säkerställa elektromobiliteten inom EU. Enligt den särskilda rapporten försvårar den ojämna utbyggnaden av laddningsstationer resor inom olika delar av EU och EU är fortfarande långt ifrån sitt ambitiösa mål på en miljon laddningsstationer fram till år 2025 enligt den gröna given.²

Kommissionen har utvärderat AFI-direktivets effekt³ och konstaterat att direktivet inte längre som sådant lämpar sig som reglering för att stöda uppnåendet av de ambitiösa klimatmålen. De största utmaningarna i det nuvarande direktivet är bristen på tillräcklig ambition, enhetlighet och konsekvens i medlemsstaternas nationella planer, utmaningarna med infrastrukturens kompatibilitet samt en transparent och aktuell tillgång till information om infrastrukturen och tjänsterna, problem relaterade till prisinformation samt bristen på enhetliga betalningssystem.

På grundval av utvärderingen anser kommissionen att en uppdatering av lagstiftningen är motiverad. Kommissionen föreslår en ny förordning och i förslaget föreslås bindande skyldigheter för medlemsländerna om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen för alla transportsätt. De bindande minimikraven gäller huvudsakligen infrastrukturen som ska byggas längs det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Transport Network, TEN-T). TEN-T-nätets omfattning definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU. Kommissionen förväntas ge ett förslag till uppdatering av TEN-T-förordningen hösten 2021.

TEN-T-nätet består av ett stomnät och ett övergripande nät. Finlands stomnät omfattas av cirka 1100 kilometer landsvägar, Helsingfors och Åbos urbana knutpunkter, Helsingfors och Åbo flygplatser, HaminaKotka, Helsingfors, Åbo och Nådendal hamnar samt Kouvolas järnvägs- och landsvägsterminal (rail road terminal, RRT). Det övergripande nätet i Finland innefattar förutom landsvägsnätet på cirka 5200 kilometer även 18 flygplatser, 12 hamnar och 1 järnvägs- och landsvägsterminal (RRT). TEN-T-stomnätet sträcker sig inte till Åland men det övergripande nätet innefattar Mariehamn och Eckerö hamnar på Åland samt Mariehamn flygplats.

Förslaget om infrastrukturen för alternativa bränslen har ett betydande gränssnitt även till andra förslag i 55-beredningspaketet. Dessa åtgärdsförslag omfattas bland annat av förordningsförslaget om ökad efterfrågan på marina alternativa bränslen, förordningsförslaget om ökad efterfrågan på alternativa bränslen för flygtrafiken, förordningsförslaget om utsläppsnormer för nya person- och paketbilar samt förslaget om översyn av direktivet om förnybar energi.

2 Förslagets syfte

Förslagets syfte är att främja övergången till alternativa drivkrafter inom alla transportsätt, inklusive fartyg och luftfarkoster, genom att möjliggöra en tillräckligt omfattande infrastruktur för alternativa bränslen med transportnät, dvs. landsvägar, hamnar och flygplatser. Målet är först och främst att säkerställa utbyggnaden av en distributionsinfrastruktur som uppfyller minimikraven i alla medlemsstater, och på sätt främja uppnåendet av EU:s klimatmål. För det andra är målet att säkerställa infrastrukturens kompatibilitet och för det tredje är målet att säkerställa

² Europeiska revisionsrättens särskilda rapport 5/2021. <https://www.eca.europa.eu/sv/Pages/DocItem.aspx?did=58260> (9.8.2021).

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

tillgången till information om infrastrukturen och tjänsterna för laddning och tankning och tillhörande betalningsalternativ.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

I förslaget föreslås bindande nationella minimikrav för laddnings- och tankningsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter för såväl vägtransportfordon, fartyg och luftfarkoster. Förslaget gäller den offentliga infrastrukturen, dvs. laddnings- och tankningsstationer som alla har fri tillgång till. I förslaget ställs dessutom allmänna tekniska krav på laddnings- och tankningsstationerna samt krav på tillgången till information om infrastrukturen och tjänsterna, informationsflödet och betalningssystemen. Förordningsförslaget innefattar även bestämmelser om kravet på innehåll i de nationella planerna för infrastrukturen för alternativa bränslen som krävs av medlemsstaterna samt på rapporteringen om planernas framskridande och infrastrukturens utveckling.

Infrastrukturkraven för vägtransporten omfattar laddningsinfrastruktur för el för lätta fordon, laddningsinfrastruktur för el för tunga fordon, distribution av väte samt distribution av flytande naturgas (LNG, liquified natural gas). Med avseende på lätta fordon ska medlemsstaten säkerställa att laddningsinfrastrukturen utvecklas i samma takt som elbilarnas fordonspark så att det i slutet av varje år finns tillgång till 1 kilowatt (kW) offentlig elladdning per varje registrerad renodlad elbil samt 0,66 kW för varje registrerad laddbar hybridbil efter att förordningen har trätt i kraft. Dessutom ska medlemsstaten säkerställa att det längs TEN-T-stomnätet fram till den 31 december 2025 finns en laddningsstation, (recharging station), som uppfyller minimikraven med minst 60 kilometers mellanrum. I slutet av år 2030 kommer distanskravet på 60 kilometer att utvidgas till även omfatta det övergripande vägnätet i TEN-T.

Med avseende på den tunga trafiken är motsvarande krav att det i TEN-T-stomnätet ska finnas en laddningsstation som uppfyller minimikraven med 60 kilometers avstånd fram till den 31 december 2025 och på motsvarande sätt med 100 kilometers avstånd på det övergripande vägnätet i TEN-T i slutet av år 2030. Dessutom ska man säkerställa att varje tryggt parkeringsområde har minst en laddningsstation som lämpar sig för den tunga trafikens behov före den 31 december 2030 och på motsvarande sätt före den 31 december 2025 en laddningsstation som lämpar sig för den tunga trafikens behov i varje urbana knutpunkt (urban node).

Med avseende på väte som används i vägtransporter ska en medlemsstat enligt förslaget till förordning säkerställa att det längs TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet finns tankstationer för väte med minst 150 kilometers mellanrum fram till den 31 december 2030. Dessutom ska det säkerställas att det fram till slutet av år 2030 finns minst en tankstation för väte i varje urbana knutpunkt. I kommissionens förslag till förordning är minimikraven för vätestationer bindande och förslaget ger inga möjligheter till flexibilitet med avseende på till exempel medlemsstatens fordonspark, trafiksystem eller geografiska egenskaper.

Med avseende på flytande gas ska medlemsstaterna säkerställa att TEN-T-stomnätet fram till den 1 januari 2025 har ett tillräckligt antal gastankstationer för behovet för den tunga trafikens fordon som använder gas. Med avseende på gas används definitionen för flytande naturgas i förslaget. Tankningsinfrastrukturen för gas är dock samma för både naturgas och biogas. I förslaget har infrastrukturen för trycksatt gas lämnats utanför regleringen. I det här avseendet är det bra att beakta att personbilar som använder gas huvudsakligen använder trycksatt gas.

I förslaget till förordning föreslås krav för naturgas och flytande gas som används av fartyg. Kraven för landströmsförsörjning har specificerats för havshamnar och inlandshamnar. Med avseende på havshamnarna ska medlemsstaten säkerställa att TEN-T-stomnätet och det över-

gripande nätet i havshamnarna fram till den 1 januari 2030 har tillgång till landström som motsvarar 90 procent av efterfrågan som grundar sig på de olika hamnarnas transportmängd och fartygstyper. Kraven har fördelats på tre mål på grundval av havshamnens trafikaktivitet och fartygstyper. På motsvarande sätt ska man i inlandshamnarna säkerställa att TEN-T-stomnätet i inlandshamnarna fram till den 1 januari 2025 ska ha minst en anläggning avsedd för landströmsförsörjning och för TEN-T-övergripande nätet minst en anläggning avsedd för landströmsförsörjning fram till den 1 januari 2030. Med avseende på flytande gas föreslås att medlemsstaten ska säkerställa att TEN-T-stomnätet i havshamnar fram till den 1 januari 2025 ska ha ett tillräckligt antal gastankstationer för gasdrivna fartygs behov.

Med avseende på lufttrafiken ska medlemsstaterna säkerställa att TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet vid flygplatserna före den 1 januari 2025 har landström vid varje port för den kommersiella lufttrafiken. Före slutet av år 2030 skärps kravet och förutsättningen är att flygplatser vid TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet har landström tillgänglig för den kommersiella lufttrafiken även på varje luftfarkosts stopplats, dvs. vid den så kallade uppställningsplatsen. Medlemsstaterna ska dessutom säkerställa att flygplatsernas landström produceras antingen från elnätet eller med förnybar energi på plats före januari 2030.

För att säkerställa utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i enlighet med förslaget till förordning ställer förslaget dessutom ett krav på medlemsstaterna att utarbeta en nationell plan (national policy framework) om distributionsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter. Planen ska bland annat innefatta en bedömning av nuläget samt nationella mål för minimikraven för laddnings- och tankstationerna som är bindande mål i förordningen. Dessutom ska planen informera om nationella åtgärder med vilka medlemsstaten ämnar utveckla distributionsinfrastrukturen på områden som inte omfattas av de bindande målen. Utkastet till planen ska utarbetas och överlämnas till kommissionen före den 1 januari 2024 och den slutliga versionen ska notifieras till kommissionen senast den 1 januari 2025. Förordningen innefattar dessutom noggranna bestämmelser om medlemsstaternas olika rapporteringsskyldigheter till kommissionen.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91 i avdelning VI i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) om transport. Förslaget behandlas i enlighet med ordinarie lagstiftningsförfarande där Europaparlamentet och rådet tillsammans godkänner förordningen. Förslaget godkänns i rådet med kvalificerad majoritet. Statsrådet anser att den rättsliga grunden är korrekt.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (FEU) ska åtgärder som omfattas av delad befogenhet endast genomföras på EU-nivå om medlemsstaterna inte själva kan uppnå de planerade åtgärderna i tillräcklig utsträckning, utan om de bättre kan uppnås på EU-nivå på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar. Förslaget ställer enhetliga minimikrav för medlemsstaterna om minimikrav för infrastrukturen för alternativa bränslen samt om infrastrukturens kompatibilitet och tillgången och tillgängligheten av relaterade tjänster. Kommissionen anser att målen i förslaget inte uppnås med EU-medlemsstaternas nationella lagstiftning.

Enligt artikel 5.4 i FEU får unionens åtgärder till innehåll och form dock inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Enligt kommissionen är förslaget förenligt med proportionalitetsprincipen. Minimikraven för medlemsstaterna som föreslås i förslaget med avseende på infrastrukturen för alternativa bränslen är nödvändiga för att EU ska kunna uppnå de ambitiösa klimatmålen för år 2030 och främja genomförandet av målen för koldioxidneutralitet

före år 2050. Det gällande AFI-direktivet har å sin sida främjat utbyggnaden av infrastrukturen men samtidigt lett till att utbyggnaden av infrastrukturen har utvecklats väldigt olika i de olika medlemsstaterna. Kommissionens syfte med förslaget till förordning är att säkerställa infrastrukturförbindelser för alternativa bränslen genom hela EU och på så sätt förbättra transportens och marknadens öppenhet och konkurrenskraft samt främja investeringar i laddnings- och tankningsinfrastrukturen för alla transportformer. Statsrådet anser att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

Förslaget till förordning innefattar befogenheter för kommissionen att anta delegerade förordningar om bestämmelserna om informationsöverföring i artikel 18 samt om bestämmelserna om allmänna tekniska krav i artikel 19 i förslaget. Delegeringen av befogenheten gäller till sin natur tekniska bestämmelser så den anses vara motiverad.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för den nationella lagstiftningen

Infrastrukturen för alternativa bränslen föreskrivs för närvarande i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen med vilken bestämmelserna i AFI-direktivet har verkställts. Förordningen är direkt tillämplig i unionens medlemsstater, den nationella lagstiftningen ska därför ändras eller upphävas i och med förordningen. I det här avseendet ska det beaktas att det även finns hänvisningar till infrastrukturlagen i den gällande lagstiftningen, till exempel i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020) samt i bestämmelser på lägre nivå i till exempel vissa av Kommunikationsverkets bestämmelser.

Det finns dessutom direkta hänvisningar till det gällande AFI-direktivet i bland annat den ovan nämnda lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter samt i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster som trädde i kraft den 2 augusti 2021.

I övrigt är det inte möjligt att ännu i det här skedet omfattande bedöma förslagets konsekvenser för den nationella lagstiftningen.

5.2 Ekonomiska konsekvenser

Kommissionen har uppskattat att helhetskostnaderna för uppbyggnaden av infrastrukturen enligt förslaget under åren 2021-2050 uppgår till totalt 67,1–70,5 miljarder euro, inklusive kapital- och driftskostnaderna. Andelen infrastruktur för vägtransport av detta är 60,3–63,7 miljarder euro, hamnarnas infrastruktur 5,9 miljarder euro och flygplatsernas infrastruktur 0,9 miljarder euro.

Statsrådet har uppskattat att kraven i förslaget redan uppfylls marknadsmässigt i Finland eftersom till exempel offentliga elladdningsstationer byggs som bäst för att svara på efterfrågan och då aktörerna förutspår en brytningstid i fordonsparken till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Det finns dock fortfarande betydande brister i särskilt stationsnätets högeffektiva laddning avsedd för den tunga transporten och detta kommer att förutsätta ytterligare investeringar. Dessutom kräver de ambitiösa målsättningarna för vätestationer i förslaget betydande investeringar i Finland och en marknadsmässig uppbyggnad av vätestationer är inte aktuell inom de närmsta åren till följd av bristande efterfrågan.

Erbjudandet av landströmsberedskapen omfattas också av betydande kostnader. I samband med den fortsatta beredningen ska hamnarnas och flygplatsernas investeringsbehov som landströmskraven förutsätter utredas och möjligheterna att täcka kostnaderna för uppbyggnaden av infrastrukturen. Med avseende på flygplatserna kräver landströmskraven, särskilt för luftfarkosternas uppställningsplatser, nya investeringar. Generellt förutsätter kraven i förslaget om uppbyggnaden av infrastrukturen för elladdningen även en bedömning om elnätskapacitetens tillräcklighet samt eventuellt relaterade investeringsbehov.

Kommissionen har även bedömt medlemsländernas administrativa kostnader till följd av förslaget. Enligt uppskattning uppgår medlemsländernas administrativa kostnader för utarbetandet av de nationella planerna och rapporteringen till totalt 3,4 miljoner euro för varje treåriga rapporteringsrunda. Den medlemslandspecifika kostnadsbördan är 126 000 euro. Enligt kommissionen ska förslagets krav på att utveckla infrastrukturen långt finansieras med privat finansiering. Kommissionen har dock konstaterat att utvecklingen av infrastrukturen i första skedet även kan förutsätta offentligt stöd. Före år 2030 bedömer kommissionen att behovet av offentligt stöd i medlemsstaterna är sammanlagt i genomsnitt 0,64 miljarder euro varje år, storleken på stödet är 41 procent av den totala investeringen. I den fortsatta beredningen av förslaget finns det skäl att bedöma om man med kommissionens föreslagna stödandel kan uppnå ett laddnings- och tanknätverk som uppfyller minimikraven i förslaget även på områden där infrastrukturen på grund av brist på efterfrågan inte byggs marknadsmässigt.

Med avseende på uppbyggnaden av den offentliga laddnings- och tankningsinfrastrukturen för vägtransporten har det i Finland varit möjligt att ansöka om stöd under åren 2018-2021. Det föreskrivs om stödet i statsrådets förordning om infrastrukturstöd för främjande av eltrafik och för användning av biogas i trafiken 2018–2021 (498/2018). Stödet för distributionsinfrastrukturen var sammanlagt 3 miljoner euro per år under åren 2018-2019. Stödsumman ökades därför till 5,5 miljoner euro år 2020. I statsrådets principbeslut som antogs i maj 2021 om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland (LVM/2021/62, nedan principbeslutet) har statsrådet gett riktlinjer om att stödet för infrastrukturen för offentlig distribution av transportel- och gas ska fortsätta och ökas.

Enligt principbeslutet reserveras 8,5 miljoner euro per år, dvs. sammanlagt 34 miljoner euro för åren 2022–2025, för att stöda laddningsinfrastrukturen för elbilar. Av stödsumman reserveras 22 miljoner euro för uppbyggnaden av högeffektiva laddningsstationer och 12 miljoner euro för uppbyggnad av laddningsinfrastrukturen för elbussar och övriga tunga fordon. Det uppskattas att man med stödet har uppnått en ökning på totalt 1400 högeffektiva laddningsstationer. För att stöda tankstationer för gasbilar reserveras 5 miljoner euro per år, dvs. totalt 20 miljoner euro för åren 2022–2025. För tankstationprojekten för trycksatt gas reserveras 2,3 miljoner euro per år, dvs. totalt 9,2 miljoner euro för åren 2022–2025, och för tankstationprojekten för flytande gas reserveras 2,7 miljoner euro per år, dvs. totalt 10,8 miljoner euro för åren 2022–2025. Enligt principbeslutet beaktas i beviljandet av stödet även den regionala täckningen så att projekt som är belägna på ett område som ännu inte har en offentlig laddnings- eller tankstation får ytterligare poäng i konkurrensutsättningen. Det finns ännu inga ramar eller budgetbeslut för finansieringen av åtgärderna i principbeslutet. Däremot har man i Finlands nationella återhämtnings- och resiliensplan preliminärt reserverat en finansiering på totalt 20 miljoner euro för den offentliga laddningsinfrastrukturen och gastankningsnätverket.

Sanna Marins regeringsprogram innefattar en skrivning enligt vilken servicestationskedjorna föreskrivs skyldighet att erbjuda ett visst antal laddningspunkter för elbilar i anslutning till servicestationerna. Kommunikationsministeriet bereder som bäst en bedömningspromemoria om regeringsprogrammets skrivning samt lagstiftningsbehoven som den eventuellt förutsätter.

Under den fortsatta beredningen av förslaget ska man bedöma hur Finland kostnadseffektivt kan uppnå de bindande målen avseende laddnings- och tankstationerna som föreslås i förslaget på ett så kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt som möjligt. I bedömningen ska man särskilt granska hur eventuella stödåtgärder lämpar sig för styrmedel som fastställts genom lagstiftningen.

5.3 Miljökonsekvenser

Kommissionen har bedömt förslagets miljökonsekvenser genom att dela in dem i konsekvenser avseende växthusgasutsläpp och lokala utsläpp. Enligt kommissionen främjar inte laddnings- och tankstationernas antal och kvalitet direkt andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i trafiken, men en samordnad offentlig infrastruktur är en viktig förutsättning för att fordon som använder alternativa bränslen ska bli vanligare. Med avseende på hamnarnas landström har kommissionen konstaterat att kraven endast kan minska utsläpp från fartyg som ligger i hamn. Ursprunget på den använda elen är väsentlig för minskningen av växthusgasutsläppen som kan uppnås för både landström och el som används inom vägtransport. Utsläppsminskningspotentialen för kraven på landström för luftfarkoster är enligt kommissionen svår att bedöma eftersom tillverkarna vanligtvis inte anger utsläppsuppgifter om hjälpkraftaggregatet som laddas med landström. I varje fall är miljökonsekvenserna som uppnås med landström marginella i jämförelse med lufttransportens totala utsläpp. Enligt bedömningen är det fråga om en andel på cirka en procent jämfört med de totala utsläppen.

Med avseende på de lokala utsläppen har kommissionen bedömt att särskilt hamnarnas landström och LNG-infrastrukturen har positiva effekter på minskningen av de lokala utsläppen. Förslaget bedöms därmed ha betydande konsekvenser för hamnarnas luftkvalitet. Även landströmskraven för flygplatserna bedöms ha positiva konsekvenser för flygplatsernas luftkvalitet eftersom de lokala utsläppen också minskar då hjälpkraftaggregatet tar sin energi från landström i stället för flygbränsle. Förslaget och elektrifieringen av trafiken som förslaget främjar har även bullerminskande effekt med avseende på fordon samt fartyg i hamnarna och luftfarkoster vid flygplatserna.

6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Förslaget är av betydelse ur jämställdhetssynvinkel. Med avseende på jämställdhet är det viktigt att man genom förslaget omfattande främjar infrastrukturen för alternativa bränslen överallt inom EU, vilket möjliggör allt bättre förutsättningar för medlemsstaternas medborgare att resa klimatvänligt oberoende av boendeort eller färdväg. Enligt förslaget ska företag som producerar infrastruktur tjänster dessutom erbjuda en icke-diskriminerande prissättningspraxis och tillgång till laddnings- och tankstationer.

Förslaget främjar dessutom den grundläggande miljörätten som avses i 20 § i grundlagen och var och ens rätt till en sund miljö eftersom syftet med förslaget är att säkerställa en övergång från användningen av fossila bränslen inom transport och på så sätt bidra till att minska växthusgasutsläppen.

7 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. Förslaget anses höra till landskapets lagstiftningsbehörighet.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens organ och den nationella behandlingen

Behandlingen av förslaget i rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät inleddes den 16 juli 2021 med kommissionens förslag. Arbetsgruppens behandling fortsatte den 3 september 2021. Förordningsförslaget har även funnits på föredragningslistan till det informella transportministerrådet den 21–23.9.2021. Europaparlamentet har ännu inte inlett behandlingen av förslaget.

I det här skedet finns ingen information om de övriga medlemsstaternas ståndpunkter.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts i kommunikationsministeriet i samarbete med arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Energimyndigheten.

Ett skriftligt förfarande om kommissionens 55-beredskapspakets alla förslag ordnades den 15.7–12.8 för de centrala sektionerna (miljö, energi, jordbruk och livsmedel, skog, trafik, budget och beskattning). Förslagen behandlades i sektionernas gemensamma möte den 11 augusti 2021. Ett skriftligt förfarande för U-skrivelsen om förslaget till förordning om uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen ordnades för trafiksektionen den 25–26.8.2021. U-skrivelsen behandlades vid EU-ministerutskottet den 24 september 2021.

10 Statsrådets ståndpunkt

Kommissionens meddelande om 55-beredningspaketet i samband med behandlingen av e-brevet markerade EU-ministerutskottet (3.9.2021) att Finland är en del av Paris klimatavtal som förbinder Europeiska unionen. Målet förutsätter uppbyggnad av långsiktiga klimatåtgärder så att EU:s koldioxidneutralitet uppnås socialt, ekonomiskt och ekologiskt på ett hållbart sätt före år 2050. Som en del av det här målet anser statsrådet att det är viktigt att klimatmålet på minst 55 % som fastställts för år 2030, och som även kan överskridas, uppnås som resultat av förhandlingarna om 55-beredskapspaketet som helhet.

Förslagen i beredskapspaketet har flera korsvisa effekter och statsrådet betonar att upprätthållandet av beredskapspaketets ambitionsnivå ska säkerställas som helhet.

Statsrådet anser det viktigt att förhandlingarna framskrider raskt så att det finns tillräckligt med tid för åtgärderna. Samtidigt betonar statsrådet att 55-beredskapspaketet även styr EU:s övergång mot en klimatneutral ekonomi. Övergången ska genomföras socialt, ekonomiskt och ekologiskt på ett hållbart, effektivt och kostnadseffektivt sätt med beaktande av aspekter relaterade till förhindrande av förlusten av biologisk mångfald, digitalisering samt en rättvis övergång.

Statsrådet bedömer förslagen ur en övergripande nationell och europeisk synvinkel. Vid sidan av klimateffekterna ska förslagen mångsidigt beakta effekterna för bland annat konkurrensen, statens totalinkomst och Finlands betalningar till EU. Dessutom är det viktigt att systematiskt bedöma beslutens effekter för medborgarnas välbefinnande.

Statsrådet anser att förslaget till förordning om uppbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen är en nödvändig åtgärd för att främja infrastrukturen inom hela EU. För Finlands del är det bra att gemensamma, ambitiösa mål för distributionsinfrastrukturen för alternativa bränslen i EU så att klimatvänligt resande och övergången från fossila bränslen är möjlig för alla.

Med avseende på elladdningsinfrastrukturen förhåller sig statsrådet huvudsakligen positivt till förslaget. Med avseende på kraven för den tunga trafiken i Finland är laddningsnätverket med avseende på den förutsatta effektkapaciteten ännu väldigt begränsad. Ett bristfällande laddningsnätverk får inte utgöra ett hinder för förnyandet av fordonsparken och därför bör man understöda att uppnåendet av minimimålsättningarna styrs genom lagstiftningen. För Finlands del är det viktigt att den offentliga laddningsinfrastrukturen är tillräckligt effektiv så att längden på elladdningen under resorna är ändamålsenlig med avseende på restiden.

Statsrådet konstaterar dock att det med avseende på kraven för vägtrafikens elladdning även är bra att beakta att det i Finland finns många glest bebodda områden och att avstånden är långa. Med avseende på kraven på den tunga trafiken bör man ännu konstatera att det i Finland finns mycket väldigt tung fordonspark och elektrifieringen av denna kan vara svår ännu i framtiden. Därför är det viktigt att även granska möjligheter till flexibilitet för varje medlemsland då förordningsförslagets målsättningar ska fastställas. Statsrådet anser att det med avseende på särskilt laddningsinfrastrukturen för den tunga trafiken är viktigt att säkerställa att laddningsnätet utvecklas till nödvändiga platser med avseende på logistik- och transportkedjorna och att elnätets kapacitet är tillräcklig.

Statsrådet förhåller sig reserverat till de bindande kraven om vätestationer i förslaget. Väte och nya teknologier är intressanta och potentiella drivkrafter för den framtida trafiken i Finland. För närvarande finns det dock inte ännu någon efterfrågan på väte i trafiken och därför finns det inte en enda offentlig vätestation i Finland. Statsrådet anser att de bindande kraven i förslaget för Finlands del är svåra att uppnå i nuvarande läge utan möjlighet till flexibilitet för varje land. Statsrådet anser att det är viktigt att de bindande kraven på uppbyggnad av vätestationer ska anpassas till efterfrågan. Statsrådet anser att medlemsstaten själv ska kunna besluta om placeringen av vätestationerna med beaktande av fordonsparken, efterfrågan på väte som drivkraft i trafiken, vätets produktions- och transportmöjligheter samt medlemsstatens geografiska egenskaper och avstånd.

Statsrådet anser att målsättningen för distributionen av landström i förslaget är bra. Det är nödvändigt att det finns tillräckligt med landström tillgänglig i TEN-T-stomnätets och det övergripande nätets havs- och inlandshamnar samt vid flygplatserna. Med avseende på landströmskravet för havshamnarna anser statsrådet att det är nödvändigt att TEN-T-nätets hamnar som omfattas av tillämpningsområdet definieras i förslaget till förordning enligt den genomsnittliga trafiken som grundar sig på hamnanlöp och fartygstyper.

Statsrådet anser att en liknande definition av trafiken kunde komma i fråga även för landströmskraven på flygplatserna så att man för de allra minsta flygplatser kunde möjligen undvika alltför tunga krav i förhållande till efterfrågan. Statsrådet fäster uppmärksamhet vid skyldigheterna för uppställningsplatserna för luftfarkoster samt kravet på förnybar energi och anser att det är bra att landström vid uppställningsplatserna även i fortsättningen, vid sidan av fasta enheter, kan produceras med bland annat elgeneratorer som kan använda förnybar energi, inklusive förnybara bränslen, för elproduktionen.

Statsrådet anser att det är viktigt att förslaget till förordning beaktar infrastrukturen för gasdistribution med avseende på vägtrafiken och sjötrafiken. I förslaget nämns med avseende på gasinfrastrukturen endast stationer avsedda för distribution av flytande gas och gasen har definierats som fossil naturgas. Statsrådet fäster uppmärksamhet vid att biogas avsedd för trafik ses som ett potentiellt alternativ till drivkraft särskilt inom den tunga trafiken och i sjötrafiken. Distributionsinfrastrukturen för gas lämpar sig för distribuering av både naturgas och biogas. Därför anser statsrådet att det med avseende på användningen av biogas i trafiken är viktigt att ett tillräckligt omfattande distributionsnät för gas byggs under det nuvarande årtiondet.

I förslaget betonas även marknadsorientering i distributionen av gas för vägtrafiken och kravet omfattas av möjligheten att beakta efterfrågan samt kostnaderna i förhållande till nyttan som kan uppnås. Statsrådet anser att motsvarande utgångspunkt som grundar sig på verkliga behov är bra att även integrera i LNG-målet för havshamnar.

Statsrådet anser att för att uppfylla kraven i förslaget till förordning om uppbyggnaden av laddningsinfrastrukturen i sin helhet kommer att medföra nationella kostnader. I det fortsatta arbetet ska man fästa uppmärksamhet vid investeringsbehov samt en tillräcklig kapacitet för elnätet.

Statsrådet anser att kraven som förbättrar tillgången till information om infrastruktur och tjänster i förslaget är bra. Det är viktigt att användarna har tillgång till tydlig och enhetlig information om de alternativa bränslens tillgänglighet samt fordonens och infrastrukturens kompatibilitet. Statsrådet anser också att det är viktigt att användarna har tillgång till aktuell information om laddnings- och tankningsinfrastrukturens tillgänglighet. Med avseende på prisuppgifterna är det viktigt att användarna har tillgång till aktuell, transparent, jämförbar och lättförståelig information.

Generellt sett med avseende på minimikraven för information om infrastruktur och tjänster önskar dock statsrådet att det föreskrivs om kraven på platser och i sammanhang som faktiskt är centrala för användarna för att undvika tung lagstiftning och administrativ börda för insamling och upprätthållande av information. Statsrådet anser att det i den fortsatta beredningen av förslaget kan vara bättre att tillåta flexibilitet för medlemsstaterna avseende kraven på tillgång och presentation av information och att tillgången till information även kan främjas med hjälp av digitala plattformar.

Med avseende på kraven på betalningssätt understöder statsrådet förslaget enligt vilket användaren i fortsättningen kan betala med vanliga betalkort vid laddnings- och tankstationerna. Det är bra att nya digitala metoder används i betalningssätten, till exempel applikationer som laddas ner i smarttelefonen, men med avseende på konsumenterna är det ändå viktigt att vanliga betalningsinstrument, såsom betalkort, även lämpar sig som betalningsalternativ.

Statsrådet anser att det är bra att de nationella målen och framskridandet av målen rapporteras till kommissionen för att skapa en helhetsbild av utvecklingen av infrastrukturen för alternativa bränslen inom hela EU. Statsrådet förhåller sig dock reserverat till flera olika rapporteringskrav utspridda på olika år i förslaget till förordning. Det är viktigt att rapporteringen står i proportion till målet och inte skapar en oavsiktligt tung administrativ börda för medlemsstaterna.

Slutligen påpekar statsrådet att förslaget till förordning har betydande sammankopplingar med flera andra gällande EU-rättsakter samt nya förslag från kommissionen. Statsrådet betonar att enhetligheten mellan olika rättsakter i bland annat definitionerna och hänvisningarna som används är av yttersta vikt och att eventuell överlappande lagstiftning ska undvikas.