

## **RP 52/2024 rd**

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

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas 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 och i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll.....	5
3 Nuläge och bedömning av nuläget .....	11
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	13
4.1 De viktigaste förslagen .....	13
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	13
5 Alternativa handlingsvägar.....	14
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	15
5.2 Metoder som planeras eller redan tillämpas i andra medlemsstater .....	16
6 Remissvar .....	16
6.1 Lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn .....	16
6.2 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.....	21
6.3 Lagen om ändring av 7 och 8 § i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.....	22
7 Specialmotivering.....	22
7.1 Lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn .....	22
7.2 Lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning.....	29
7.3 Lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.....	30
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	31
9 Ikraftträdande .....	31
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	32
LAGFÖRSLAG.....	35
Lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn....	35
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 .....	37
Lag om ändring av 7 och 8 § i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.....	38
BILAGA.....	40
PARALLELLEXTER.....	40
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 .....	40
Lag om ändring av 7 och 8 § i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.....	42

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Bakgrunden till denna proposition är Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, nedan *infrastrukturförordningen*, som förutsätter kompletterande bestämmelser. Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, nedan *infrastrukturdirektivet*, som upphävs genom infrastrukturförordningen har i Finland genomförts genom lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017), nedan *infrastrukturlagen*, som trädde i kraft 2017. Infrastrukturförordningen trädde i kraft den 12 oktober 2023 och börjar tillämpas den 13 april 2024. Infrastrukturförordningen är som sådan tillämplig rätt i medlemsstaterna.

Revideringen av lagstiftningen som gäller utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel utgör en del av det så kallade 55 %-paketet som Europeiska kommissionen lade fram den 14 juli 2021 och som genomförs inom ramen för den europeiska gröna given<sup>1</sup>. Genom förslagen i paketet genomförs den i EU:s klimatlag fastställda skyldigheten att fram till 2030 minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent från 1990 års nivå och att uppnå klimatneutralitet inom EU före 2050.

Infrastrukturdirektivet förpliktade medlemsstaterna att utarbeta ett nationellt handlingsprogram, det vill säga en plan för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, och att rapportera till kommissionen om hur de nationella mål som fastställs i planen framskrider. Enligt kommissionens bedömning var direktivet inte längre ändamålsenligt med tanke på de ännu högre klimatmål som uppställts för 2030.<sup>2</sup> Syftet med revideringen av lagstiftningen, det vill säga infrastrukturförordningen, är att främja övergången till utsläppsnåla och utsläppsfria drivkrafter inom alla transportsätt. Målet är för det första att säkerställa en tillräckligt tät och omfattande infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel och dess tillgänglighet inom hela EU för att unionens klimatmål ska kunna nås. För det andra är målet att säkerställa fullständig driftskompatibilitet för infrastrukturen och för det tredje att se till att användarna erbjuds omfattande information och lämpliga betalningsalternativ.

#### 1.2 Beredning

##### *Beredningen av EU-rättsakten*

Kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av infrastrukturdirektivet lades fram den 14 juli 2021.<sup>3</sup> Samtidigt offentliggjorde kommissionen en konsekvensbedömning som gällde förslaget. Innan förslaget till förordning lades fram bedömde kommissionen infrastrukturdirektivets genomslag och ansåg

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> SWD(2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

<sup>3</sup> COM(2021) 559 final.

att direktivet som sådant inte längre är ändamålsenligt som reglering som stöder att de ambitiösa klimatmålen nås och att det var motiverat att uppdatera lagstiftningen.<sup>4</sup>

En skrivelse, U 53/2021 rd, om förslaget till förordning och om Finlands ståndpunkt lämnades till riksdagen den 30 september 2021.<sup>5</sup> Behandlingen av ärendet i riksdagen hade slagits samman med ärendet E 97/2021 rd ”Meddelande om 55 %-paketet (”Fit for 55”): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet”. U-skrivelsen behandlades i de relevanta sektionerna i systemet för samordning av EU-ärenden innan den överlämnades till riksdagen. Riksdagens stora utskott lämnade sitt utlåtande StoUU 5/2021 rd om skrivelsen den 1 december 2021.<sup>6</sup> Finland ansåg att förslaget till förordning är en behövlig åtgärd för att främja distributionsinfrastrukturen i hela EU, men ansåg det också viktigt att nationella särdrag, såsom trafikmängder och långa avstånd, beaktas på ett ändamålsenligt sätt.

Enighet i förhandlingarna nåddes i juli 2023. Slutresultatet av förhandlingarna var förenligt med Finlands centrala förhandlingsmål.

Infrastrukturförordningen publicerades i Europeiska unionens officiella tidning den 13 september 2023 och trädde i kraft den 12 oktober 2023. Förordningen ska enligt dess artikel 26 tillämpas från och med den 13 april 2024.

#### *Beredningen av propositionen*

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Till den del det är fråga om lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning, som hör till miljöministeriets förvaltningsområde, har propositionen beretts i samarbete med miljöministeriet.

Utkastet till proposition var på remiss den 13 mars–10 april 2024.

Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM034:00/2023>.

Den föreslagna nya lagen utgör en del av en mer omfattande helhet, vars syfte är att nationellt precisera och komplettera infrastrukturförordningen. Möjligheterna att säkerställa att de i infrastrukturförordningen angivna skyldigheterna som gäller sjöfarten fullgörs i Finland bedöms inom ramen för ett lagstiftningsprojekt i vilket det föreslås att miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) ska ändras.<sup>7</sup>

Det föreslås att bestämmelser om de krav som gäller landströmsförsörjning för flygplatser och som finns i infrastrukturförordningen ska tas in genom ändringar av luftfartslagen (864/2014) som en del av ett projekt som kompletterar och preciserar Europaparlamentets och rådets

---

<sup>4</sup> SWD(2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

<sup>5</sup> [U 53/2021 rd](#)

<sup>6</sup> [StoUU 5/2021 rd](#)

<sup>7</sup> Inom ramen för projektet LVM056:00/2023 bereds regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar samt om Hongkongkonventionen och om ändringar av MARPOL-konventionen och Londonprotokollet.

förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).<sup>8</sup>

Bestämmelser som kompletterar informationsskyldigheterna enligt infrastrukturförordningen bereds inom ramen för ett projekt i vilket det föreslås att bestämmelser om nya uppgifter som gäller säkerställande av tillgång på information och som beror på flera EU-förordningar, inklusive infrastrukturförordningen, ska tas in genom ändringar av lagen om transportservice (320/2017).<sup>9</sup>

Infrastrukturförordningen förutsätter dessutom nationell planering, bland annat att det utarbetas ett nationellt handlingsprogram enligt artikel 14. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering utarbetas tillsammans med näringslivet ett åtgärdsprogram för att utvidga distributionsnätet för alternativa drivmedel på huvudlederna. I november 2023 inleddes det vid kommunikationsministeriet ett projekt för att utarbeta ett nationellt program för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel inom transportsektorn, som också fungerar som det handlingsprogram som avses i förordningen.<sup>10</sup> Programmet innehåller en uppdaterad bedömning av utvecklingen av distributionsinfrastrukturen samt mål och behövliga åtgärder som gäller infrastrukturen och fordonsparken. Inom ramen för programmet fattas det beslut om huruvida Finland utnyttjar det nationella handlingsutrymmet i fråga om infrastrukturmålen för vägtrafiken i lågtrafikerade områden. Målet är en marknadsorienterad utveckling av infrastrukturen, men inom ramen för projektet granskas också ekonomiskt genomförbara incitament samt möjligheterna att ålägga skyldigheter.

## 2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

Syftet med EU:s infrastrukturförordning är att skapa en omfattande och kompatibel distributionsinfrastruktur för alternativa drivmedel i unionen för i synnerhet vägfordon, tåg, fartyg och stillastående luftfartyg. När det gäller vägtransporter främjas genom förordningen i synnerhet utvecklingen av sådan laddningsinfrastruktur och infrastruktur för tankning av vätgas som är tillgänglig för allmänheten vid de viktigaste transportkorridorerna och vid knutpunkter för trafik inom EU. Ett visst minimum antal laddnings- och tankningspunkter ökar konsumenternas förtroende för att en resa inte avbryts på grund av otillräcklig infrastruktur. När det gäller luft- och sjöfarten främjas genom förordningen särskilt landströmsförsörjningen på flygplatser och i hamnar som hör till TEN-T-nätet. Samtidigt främjas EU:s mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030 och möjliggörs övergången till utsläppsfri transport.

I infrastrukturdirektivet, som föregick infrastrukturförordningen, fastställdes en gemensam åtgärdsram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i unionen i syfte att minimera transporternas oljeberoende och minska deras inverkan på miljön. I direktivet

---

<sup>8</sup> Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och till lagar som har samband med den. Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet, med projektkoden LVM037:00/2023.

<sup>9</sup> Uppdatering av informationsregleringen om trafik och logistik, datarymden del 1. Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller projektet finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet, med projektkoden LVM054:00/2023.

<sup>10</sup> Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel. Beslutet om projektet och andra handlingar finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet, med projektkoden LVM061:00/2023.

fastställdes minimikrav för utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen, inklusive laddningsstationer för elfordon och tankstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte, som ska verkställas genom medlemsstaternas nationella handlingsprogram. Finlands nationella distributionsinfrastrukturprogram<sup>11</sup>, det vill säga handlingsprogrammet enligt infrastrukturdirektivet, för utveckling av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och ibruktagande av den därmed anslutna infrastrukturen lades fram för Europeiska kommissionen i februari 2017.

I infrastrukturförordningen fastställs däremot obligatoriska mål som är bindande för medlemsstaterna för utbyggnaden av infrastruktur för laddning och vätgastankning inom vägsektorn samt för ibruktagandet av landströmsförsörjning för i förordningen angivna kust- och inlandshamnar i TEN-T-nätet och stillastående luftfartyg på flygplatser. Kraven förutsätter dessutom att medlemsstaterna säkerställer att infrastrukturen för laddning av person- och paketbilar utvecklas i enlighet med fordonsparken. De nationella projekt som har inletts för att nå dessa mål beskrivs ovan i avsnitt 1.2.

#### *Bestämmelser om engångsladdning, engångstankning och betalningsmetoder*

Eftersom infrastrukturförordningen som EU-förordning är direkt tillämplig, behöver det inte föreskrivas nationellt om de i artiklarna 5 och 7, som gäller betalning, fastställda skyldigheterna för aktörer. Då det i propositionen föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska vara den myndighet som utövar tillsyn över att bestämmelserna i artiklarna 5 och 7 i infrastrukturförordningen iakttas, är det dock med tanke på de föreslagna bestämmelsernas begriplighet ändamålsenligt att beskriva innehållet i de ovannämnda artiklarna.

Infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser om de krav som gäller betalningsmetoder för infrastruktur för alternativa drivmedel. Enligt artikel 5.1 i infrastrukturförordningen ska ansvariga för laddningspunkter vid de laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten ge slutanvändare möjlighet att engångsladda sina elfordon och enligt artikel 7.1 i den förordningen ska ansvariga för tankningsstationer för vätgas vid de tankningsstationer som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten ge slutanvändare möjlighet att engångstanka. På motsvarande sätt ska det enligt artikel 4.9 i infrastrukturdirektivet vid alla för allmänheten tillgängliga laddningsstationer också vara möjligt för användare av elfordon att ladda elfordon vid enskilda tillfällen utan att ingå något avtal med den berörda elleverantören eller den driftansvariga.

Enligt artikel 5.1 i infrastrukturförordningen ska vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som anläggs från och med den 13 april 2024 engångsladdning vara möjlig med hjälp av ett betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen och enligt artikel 7.1 i den förordningen ska vid tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten och som anläggs från och med den 13 april 2024 engångstankning vara möjlig med hjälp av ett betalningsinstrument som används i stor utsträckning i unionen. Ansvariga för dessa punkter och stationer ska därför godta elektroniska betalningar via terminaler och enheter som används för betaltjänster. När det gäller laddningspunkter som har en effekt på minst 50 kilowatt ska enligt artikel 5.1 a godtas minst läsare för betalkort eller enligt artikel 5.1 b enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort. Samma krav gäller enligt artikel 7.1 i infrastrukturförordningen för tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten

---

<sup>11</sup> Distributionsnätet för alternativa bränslen inom transport. Finlands nationella plan, kommunikationsministeriet, rapporter och utredningar 4/2017  
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/79530>.

och som anläggs efter den 13 april 2024 från och med deras införande och för tankningsstationer som är tillgängliga för allmänheten och som anlagts före den 13 april 2024 från och med 14 oktober 2024. I artikel 7.1 sägs det också att om den ansvarige för en tankningspunkt för vätgas inte äger tankningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till tankningspunkter för vätgas med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att fullgöra de skyldigheter som fastställs i denna punkt.

Enligt artikel 5.1 c i infrastrukturförordningen godtas när det gäller laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som har en uteffekt som är mindre än 50 kilowatt utöver de läsare och enheter som avses i artikel 5.1 a och 5.1 b enheter som använder en internetanslutning och som möjliggör säkra betalningstransaktioner, såsom enheter som genererar en specifik qr-kod.

Ansvariga för laddningspunkter ska enligt artikel 5.1 i infrastrukturförordningen från och med den 1 januari 2027 säkerställa att alla laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten och har en uteffekt på minst 50 kilowatt och som anläggs längs TEN-T-vägnätet eller anläggs på ett tryggt och säkert parkeringsområde uppfyller kraven i led a eller b i den artikeln.

Enligt artikel 5.2 i infrastrukturförordningen ska ansvariga för laddningspunkter, när de erbjuder automatisk autentisering vid en laddningspunkt som de ansvarar för och som är tillgänglig för allmänheten, säkerställa att slutanvändarna alltid har rätt att avstå från att använda automatisk autentisering och att i stället antingen engångsladda sitt fordon, i enlighet med punkt 1, eller använda en annan avtalsbaserad laddningslösning som erbjuds vid den laddningspunkten. Ansvariga för laddningspunkter ska tydligt visa detta alternativ och erbjuda det på ett smidigt sätt för slutanvändaren, vid varje laddningspunkt som de ansvarar för och som är tillgänglig för allmänheten och vid vilken de erbjuder automatisk autentisering.

Enligt artikel 5.1 fjärde stycket i infrastrukturförordningen får en enda betalningsterminal eller enhet som avses i andra stycket betjäna flera laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten vid en laddningspool. Enligt artikel 5.1 femte stycket ska kraven i denna punkt inte tillämpas på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som inte kräver betalning för laddningstjänsten.

Infrastrukturdirektivet som upphävs eller den nationella infrastrukturlagen som det föreslås att ska upphävas genom denna proposition innehåller inga bestämmelser som gäller aktörer och som ålägger dem att erbjuda dem som laddar elfordon eller tankar vätgasfordon en viss slags betalningsterminaler.

#### *Bestämmelser om prissättning av laddning eller tankning och om visning av priser*

Eftersom infrastrukturförordningen som EU-förordning är direkt tillämplig, behöver det inte föreskrivas nationellt om de skyldigheter för aktörer som fastställs i den. Då det i propositionen föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska vara den myndighet som utövar tillsyn över att bestämmelserna i artiklarna 5 och 7 i infrastrukturförordningen iakttas, är det dock med tanke på de föreslagna bestämmelsernas begriplighet ändamålsenligt att beskriva innehållet i de ovannämnda artiklarna.

Enligt infrastrukturförordningens artikel 5.3, som gäller laddningsinfrastruktur för elbilar, och artikel 7.2, som gäller infrastruktur för tankning av vätgas, ska de priser som debiteras av ansvariga för laddningspunkter eller tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för

allmänheten vara rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande. Ansvariga för laddningspunkter eller tankningspunkter för vätgas som är tillgängliga för allmänheten får inte, genom de priser som debiteras, göra skillnad mellan slutanvändare och leverantörer av mobilitetstjänster, eller mellan olika leverantörer av mobilitetstjänster. Prisnivån får dock differentieras, men endast om differentieringen är objektivt motiverad.

Enligt artikel 7.3 som gäller tankningsstationer för vätgas ska ansvariga för tankningspunkter för vätgas tydligt ange engångspriset per kilogram vid de tankningsstationer för vätgas som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten, så att slutanvändarna har denna information innan de inleder ett tankningstillfälle och prisjämförelser underlättas.

Enligt infrastrukturförordningens artikel 5.4 som gäller laddningsinfrastruktur ska vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som har en uteffekt på minst 50 kilowatt det engångspris som tas ut av den ansvariga baseras på priset per kilowattimme för den levererade elen. Dessutom kan de ansvariga för dessa laddningspunkter ta ut en användningsavgift i form av ett pris per minut för att undvika att laddningspunkten är upptagen under långa perioder. Ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som har en uteffekt på minst 50 kilowatt ska enligt samma artikel dessutom vid laddningsstationerna visa engångspriset per kilowattimme och en eventuell användningsavgift uttryckt i pris per minut, så att slutanvändarna har den informationen innan de inleder ett laddningstillfälle och prisjämförelser underlättas.

Enligt artikel 5.4 i infrastrukturförordningen ska ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och som har en uteffekt på mindre än 50 kilowatt vid de laddningsstationer som de ansvarar för göra informationen om engångspriset tydlig och lättillgänglig, med alla dess priskomponenter, så att slutanvändarna har den informationen innan de inleder ett laddningstillfälle och prisjämförelser underlättas. De tillämpliga priskomponenterna ska presenteras i följande ordning: pris per kilowattimme, pris per minut, pris per laddningstillfälle och andra tillämpliga priskomponenter.

Enligt artikel 5.5 i infrastrukturförordningen ska de priser som leverantörer av mobilitetstjänster debiterar slutanvändare vara rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster ska inför varje planerat laddningstillfälle göra all prisinformation som är specifik för det laddningstillfället tillgänglig för slutanvändare genom fritt tillgängliga och väl utbyggda elektroniska plattformar, med tydlig åtskillnad mellan alla priskomponenter, inbegripet tillämpliga kostnader för e-roaming och andra avgifter som tillämpas av leverantören av mobilitetstjänster. Avgifterna ska enligt samma artikel vara rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster får inte tillämpa extra avgifter för gränsöverskridande e-roaming.

Enligt artikel 7.4 som gäller infrastruktur för tankning av vätgas får ansvariga för tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten tillhandahålla sina kunder avtalsbaserade tankningstjänster för vätgas, även på uppdrag av leverantörer av mobilitetstjänster och i deras namn. Leverantörer av mobilitetstjänster ska enligt samma artikel debitera slutanvändare priser som är rimliga, transparenta och icke-diskriminerande. Leverantörer av mobilitetstjänster ska inför varje planerat tankningstillfälle göra all prisinformation som är specifik för det tankningstillfället tillgänglig för slutanvändarna genom fritt tillgängliga och väl utbyggda elektroniska plattformar, med tydlig åtskillnad mellan de priskomponenter som debiteras av den ansvarige för tankningspunkten för vätgas, inbegripet tillämpliga kostnader för e-roaming och andra avgifter som tillämpas av dem.



Enligt artikel 5.6 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att deras myndigheter regelbundet övervakar marknaden för laddningsinfrastruktur och i synnerhet att de övervakar att ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster efterlever reglerna i punkterna 3 och 5. Medlemsstaterna ska också sträva efter att säkerställa att deras myndigheter regelbundet övervakar eventuellt otillbörliga affärsmetoder som påverkar konsumenterna.

#### *Bestämmelser om infrastrukturens tekniska egenskaper*

Eftersom infrastrukturförordningen som EU-förordning är direkt tillämplig, behöver det inte föreskrivas nationellt om de skyldigheter för aktörer som fastställs i den. Då det i denna proposition föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska vara den myndighet som utövar tillsyn över att artiklarna 5, 6.3 och 21 i infrastrukturförordningen iakttas, är det dock med tanke på de föreslagna bestämmelsernas begriplighet ändamålsenligt att beskriva innehållet i de ovannämnda artiklarna.

Enligt artikel 5.7 i infrastrukturförordningen ska ansvariga för laddningspunkter senast den 14 oktober 2024 säkerställa att alla laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten är digitalt uppkopplade laddningspunkter. Ansvariga för laddningspunkter ska enligt artikel 5.8 säkerställa att alla laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten och som anlagts efter den 13 april 2024 eller som renoverats efter den 14 oktober 2024 klarar smart laddning. I artikel 5.10 i infrastrukturförordningen sägs det att senast den 14 april 2025 ska ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten säkerställa att alla laddningspunkter för likström som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten har en fast laddningskabel installerad. Om den ansvarige för en laddningspunkt inte äger laddningspunkten ska ägaren enligt artikel 5.11, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till en laddningspunkt med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla de skyldigheter som fastställs i punkterna 2, 7, 8 och 10.

Enligt infrastrukturförordningens artikel 6.3 som gäller mål för infrastruktur för tankning av vätgas i vägfordon ska den ansvarige för en tankningsstation som är tillgänglig för allmänheten säkerställa att stationen är utformad för att betjäna lätta motorfordon och tunga motorfordon; om den ansvarige inte äger tankningsstationen ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, säkerställa detta.

Enligt artikel 21.1 i infrastrukturförordningen ska de tekniska specifikationer som fastställs i bilaga II tillämpas. I bilaga II förtecknas de aktuella tekniska specifikationerna för elförsörjning för vägtransporter, kommunikation för datautbyte i sektorn för laddning av elfordon, vätgasförsörjning för vägtransportfordon, metan för vägtransporter, elförsörjning till sjötransport och inlandssjöfart, vätgasbunkring till sjötransport och inlandssjöfart, metanolbunkring till sjötransport och inlandssjöfart, ammoniakbunkring till sjötransport och inlandssjöfart, tankningspunkter för flytande metan till sjötransport och inlandssjöfart samt drivmedelsmärkning. Syftet med de tekniska kraven är bland annat att säkerställa att elbilar som finns på marknaden kan laddas vid alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Enligt skäl 81 i ingressen till infrastrukturförordningen fastställs i kommissionens delegerade förordningar (EU) 2019/1745 och (EU) 2021/1444 odaterade tekniska specifikationer för vissa typer av infrastruktur för alternativa drivmedel. Dessa specifikationer är nu daterade och förtecknas i bilaga II till infrastrukturförordningen. Enligt det nämnda skälet i ingressen ska också dessa delegerade förordningar upphävas genom infrastrukturförordningen.

I 4 § 2 mom. i den gällande infrastrukturlagen, som föreslås bli upphävd, sägs det att verksamhetsutövaren ska säkerställa att laddnings- eller tankstationen för alternativa bränslen uppfyller de tekniska specifikationer som anges i bilaga II till distributionsdirektivet (det vill säga infrastrukturdirektivet) och enligt 8 § 1 mom. i den lagen ska verksamhetsutövarna säkerställa att landströmsförsörjningen och tankstationerna för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg uppfyller de tekniska specifikationerna i bilaga II till distributionsdirektivet.

#### *Bestämmelser om den information som ska ges användarna och om visning av jämförpriser*

Eftersom infrastrukturförordningen som EU-förordning är direkt tillämplig, behöver det inte föreskrivas nationellt om de skyldigheter för aktörer som fastställs i den. Då det i denna proposition föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska vara den myndighet som utövar tillsyn över att artikel 19 i infrastrukturförordningen iakttas, är det dock med tanke på de föreslagna bestämmelsernas begriplighet ändamålsenligt att beskriva innehållet i de ovannämnda artiklarna.

Enligt artikel 19.1 i infrastrukturförordningen ska relevant, enhetlig och tydlig information göras tillgänglig i fråga om motorfordon som släppts ut på marknaden och som regelbundet kan laddas eller tankas. Denna information ska enligt leden a, b och c i samma artikel göras tillgänglig i fordonsmanualer och på motorfordon, av tillverkarna, när dessa fordon släpps ut på marknaden, vid laddnings- och tankningspunkter, av de ansvariga för laddnings- och tankningspunkten, och hos motorfordonsförsäljare, av distributörerna. Huruvida fordon och infrastrukturer eller drivmedel och fordon som omfattas av punkt 1 i denna artikel är kompatibla ska enligt artikel 19.2 i infrastrukturförordningen fastställas i enlighet med de tekniska specifikationer som avses i leden 10.1 och 10.2 i bilaga II. Om det i dessa tekniska specifikationer hänvisas till en grafisk symbol, inbegripet ett system med färgkoder, ska den grafiska symbolen enligt artikel 19.2 andra stycket vara enkel och lätt att förstå. Artikel 19 i fråga innehåller också bestämmelser om var och av vem den grafiska symbolen ska placeras.

I artikel 7 i infrastrukturdirektivet finns det bestämmelser om användarinformation. Artikel 7 i fråga har genomförts nationellt genom 5 § i infrastrukturlagen. Enligt den artikeln ska fordonsanvändaren ha tillgång till relevant, konsekvent och tydlig information om vilka alternativa bränslen som kan användas i ett fordon. Liksom det förutsätts i artikel 19.1 i infrastrukturförordningen ska denna information även enligt den nationella lagen ges i motorfordonets manual, vid laddnings- eller tankstationer, i motorfordonet och hos fordonsförsäljare. Enligt 5 § 2 mom. i infrastrukturlagen ska verksamhetsutövaren säkerställa att den i 1 mom. avsedda informationen görs tillgänglig för användarna vid laddnings- eller tankstationer för alternativa bränslen. Med verksamhetsutövare avses enligt 3 § 2 punkten i infrastrukturlagen en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller service som består i laddning eller tankning av alternativa bränslen för användare. Kommersiella försäljare och uthyrare av fordon samt andra kommersiella aktörer som överlåter fordon till användare ska enligt 5 § 3 mom. i infrastrukturlagen säkerställa att den information som avses i 1 mom. finns tillgänglig för användarna i motorfordonens manualer och i motorfordonen.

Transport- och kommunikationsverket får enligt 5 § 4 mom. i infrastrukturlagen meddela närmare föreskrifter om den information för användarna som avses i 1 mom. och hur den ska anges samt om ikraftträdandet. Transport- och kommunikationsverket meddelade den 19 mars 2021 en föreskrift om märkningar för alternativa trafikbränslen, laddningssystem och fordonens kompatibilitet (TRAFICOM/547397/03.04.03.00/2020).

När drivmedelspriser visas på en tankningsstation ska medlemsstaterna enligt artikel 19.3 i infrastrukturförordningen säkerställa att en jämförelse av de relevanta enhetspriserna visas, när så är lämpligt, och särskilt för vätgas, i informationssyfte enligt den gemensamma metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa drivmedel som avses i led 10.3 i bilaga II. Enligt skäl 66 i ingressen till infrastrukturförordningen kan lättfattlig och lätt jämförbar prisinformation för olika drivmedel spela en viktig roll i att göra det möjligt för konsumenterna att bättre värdera den relativa kostnaden för enskilda drivmedel på marknaden. Bestämmelsen lämnar nationellt handlingsutrymme i fråga om vilken aktör kravet riktas till och vad som avses med jämförelse av relevanta enhetspriser. I artikel 7.3 i infrastrukturdirektivet föreskrivs det om hur information om jämförelse av priser ska visas. I 6 § i den gällande infrastrukturlagen föreskrivs det om hur priser för alternativa bränslen ska meddelas om de jämförs. Enligt 6 § 1 mom. i infrastrukturlagen är det frivilligt att visa jämförelseuppgifter och kravet på att priser ska meddelas på ett visst sätt vid jämförelse gäller de verksamhetsutövare som avses i 3 § 2 punkten i den lagen. Transport- och kommunikationsverket får enligt 6 § 2 mom. i infrastrukturlagen meddela närmare föreskrifter om den information för användarna som avses i 1 mom.

#### *Behörig myndighet och påföljder*

Infrastrukturförordningen förutsätter inte direkt bestämmelser om den nationella behöriga myndigheten eller om påföljder. Således lämnar förordningen nationellt handlingsutrymme i fråga om vilken aktör som utövar tillsyn över att EU-rätten iakttas och huruvida överträdelser av skyldigheterna medför en straffrättslig, administrativ eller privaträttslig påföljd.

Enligt 9 § i den gällande infrastrukturlagen övervakar Transport- och kommunikationsverket självmant eller utifrån inkomna anmälningar efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av den. 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 Transport- och kommunikationsverket enligt 12 § i lagen ålägga denne 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.

#### *Delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter*

Enligt artikel 19.4 i infrastrukturförordningen ska kommissionen anta genomförandeakter som fastställer den grafiska symbolen för kompatibilitet avseende drivmedel som introduceras på unionsmarknaden och som enligt kommissionens bedömning uppgår till minst en procent av den totala försäljningsvolymen i mer än en medlemsstat.

I förordningen ges kommissionen även befogenhet att anta delegerade akter med avseende på de gemensamma tekniska specifikationer som avses i artikel 21.

### **3 Nuläge och bedömning av nuläget**

Genom den gällande infrastrukturlagen har infrastrukturdirektivet genomförts. Syftet med lagen 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. Lagen tillämpas på för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alternativa bränslen som definieras i lagens 3 § 3 punkt, landströmsförsörjning och tankstationer för naturgas avsedda för fartyg i inlandssjöfart och havsgående fartyg, motorfordon och deras manualer och på de uppgifter som

ges om alternativa bränslen samt 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.

Enligt 9 § i infrastrukturlagen övervakar Transport- och kommunikationsverket självmant eller utifrån inkomna anmälningar efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av den. 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 Transport- och kommunikationsverket enligt lagens 12 § ålägga denne 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.

Eftersom infrastrukturdirektivet upphävs genom infrastrukturförordningen, behöver infrastrukturlagen som stiftats för att genomföra direktivet upphävas.

Konsumentskyddslagen (38/1978) är en nationell allmän lag som enligt 1 kap. 1 § 1 mom. i den lagen gäller utbud, försäljning och annan marknadsföring av konsumtionsnyttigheter från näringsidkare till konsumenter. Lagen tillämpas enligt samma moment även då näringsidkare förmedlar nyttigheter till konsumenter. Den gällande infrastrukturlagen och den nya infrastrukturförordningen gäller dock delvis också andra kundrelationer än dem mellan näringsidkare och konsumenter. Utöver konsumentskyddslagen finns det också andra nationella lagar som skyddar konsumenter, såsom den gällande infrastrukturlagen, i fråga om vilka tillsynsmyndigheterna är myndigheter som har särskild sakkunskap på området. Enligt 2 kap. 20 § 1 mom. i konsumentskyddslagen övervakas marknadsföringen och de förfaranden som tillämpas i kundrelationerna av konsumentombudsmannen när det gäller konsumentskyddet. Trots bestämmelserna i speciallagarna övervakar konsumentombudsmannen konsumentrelationerna med stöd av EU:s bestämmelser om konsumentskydd och konsumentskyddslagen.

Genom lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster (740/2021) har Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon genomförts. Enligt den lagen ska Finland säkerställa att den för varje medlemsstat fastställda minimiandelen miljövänliga och energieffektiva fordon uppfylls för Finlands del vid upphandling av fordon och trafik tjänster.

I 7 § 1 mom. och 8 § 1 mom. i den lagen hänvisas det till artikel 2.1 och 2.2 i infrastrukturdirektivet som ska upphävas. Dessa moment ska ändras så att de hänvisar till infrastrukturförordningens artikel 2.4 som innehåller en definition av alternativa drivmedel. I direktiv (EU) 2019/1161 finns det likaså hänvisningar till infrastrukturdirektivet som ska upphävas, men enligt artikel 25.2 i infrastrukturförordningen ska hänvisningar till infrastrukturdirektivet anses som hänvisningar till infrastrukturförordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga IV. I tabellen motsvarar artikel 2 i direktivet artikel 2 i förordningen.

Genom lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020) har vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet genomförts. I den lagen finns det bestämmelser om utrustande av byggnader med

laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning.

I lagens 9 § 1 mom. hänvisas det till bilaga II till infrastrukturdirektivet som ska upphävas och i 3 mom. i samma paragraf till infrastrukturlagen som föreslås bli upphävd. Även i lagens 4 § finns det en hänvisning till infrastrukturlagen. Det föreslås lagtekniska ändringar i de moment och den paragraf som nämns ovan så att hänvisningarna till infrastrukturdirektivet och infrastrukturlagen ersätts med hänvisningar till den nya infrastrukturförordningen.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

I denna proposition föreslås att det stiftas en helt ny lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn. Genom lagen kompletteras och preciseras EU:s infrastrukturförordning som upphäver infrastrukturdirektivet. Infrastrukturdirektivet har genomförts nationellt genom infrastrukturlagen. För att förenhetliga lagstiftningen föreslås det i propositionen att den nationella infrastrukturlagen ska upphävas.

Enligt propositionen ska infrastrukturförordningen kompletteras genom att ansvariga för tankningspunkter ska vara skyldiga att när de visar drivmedels jämförpriser iaktta den gemensamma metod som avses i punkt 10.3 i bilaga II till infrastrukturförordningen. Dessutom ska enligt propositionen Transport- och kommunikationsverket utöva 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 också tillsyn över att den föreslagna lagen och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den iakttas.

Som lagtekniska ändringar föreslås det i propositionen att hänvisningarna till EU:s infrastrukturdirektiv och till infrastrukturlagen som föreslås bli upphävd ska ändras i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning och i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster.

### **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

#### **4.2.1 Ekonomiska konsekvenser**

De nationella bestämmelser som kompletterar infrastrukturförordningen har inga konsekvenser för hushålls eller företags ekonomiska ställning. Däremot orsakar till exempel de i artiklarna 5, 7, 19 och 21 i infrastrukturförordningen fastställda krav som gäller tillgång till engångsladdning och engångstankning, betalningsmetoder, prissättning, visning av priser, infrastrukturens tekniska egenskaper och lämnande av viss information kostnader för företag. Genom nationella bestämmelser om tillsynsansvar och påföljder säkerställs ett effektivt genomförande av förordningen, det vill säga att de skyldigheter som följer av rättsakterna i fråga fullgörs i Finland.

De föreslagna ändringarna i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster är till sin karaktär tekniska och de har således inga kostnadseffekter.

De föreslagna tekniska ändringarna i lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning har likaså inga kostnadseffekter.

#### 4.2.2 Konsekvenser för klimatet och miljön

Propositionen har inga direkta konsekvenser för klimatet eller miljön. Genom förslaget effektiviseras dock det nationella genomförandet av infrastrukturförordningen och därmed främjas också de positiva klimat- och miljökonsekvenser som förordningen uppskattas ha.

I Finland kan elbilister i allmänhet inte betala för laddning av en bil med ett traditionellt betalkort, utan till exempel laddningsoperatörernas RFID-betalkort, webbapplikationer, QR-koder och sms-betalningar används. Av en uppföljningsundersökning om inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar framgår det att bilister har upplevt det stora antal applikationer som behövs för laddning vid offentliga laddningspunkter och användningen av applikationerna som besvärliga.<sup>12</sup>

En av målsättningarna med infrastrukturförordningen är att göra elbilismen mer attraktiv genom att ställa krav på laddningspunkternas användarvänlighet och betalningssystem. Övergången till utsläppsfria fordon framskrider när laddningen av dem görs lättare och användarvänligare. 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.

#### 4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna

Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning bör det reserveras cirka två årsverken för de föreslagna tillsynsuppgifterna. Bedömningen inbegriper också de planerings- och rapporteringsuppgifter som direkt med stöd av infrastrukturförordningen hör till kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Transport- och kommunikationsverkets resursbehov ska täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av arbetsuppgifter.

#### 4.2.4 Konsekvenser för statsfinanserna

Transport- och kommunikationsverkets resursbehov ska täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av arbetsuppgifter. Propositionen har således inga konsekvenser för statsfinanserna.

### 5 Alternativa handlingsvägar

---

<sup>12</sup> Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022, Traficom's forskningsrapporter och utredningar 10/2023. [Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018–2022.pdf \(traficom.fi\)](#) (Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022) (på finska, presentationsblad på svenska)

## 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Upphävandet av infrastrukturdirektivet förutsätter inte nödvändigtvis att den nationella infrastrukturlag som stiftats för att genomföra direktivet upphävs. Ett alternativ är att paragrafen om syftet med den gällande infrastrukturlagen ändras och att de ändringar som infrastrukturförordningen förutsätter samtidigt görs i paragrafen i fråga. Vid beredningen av beslutet om lagstiftningsprojektet ansågs det dock att det är tydligare och enklare att stifta en ny lag än att helt och hållet ändra syftet med den lag som stiftats för att genomföra direktivet.

Infrastrukturförordningen är i sin helhet direkt tillämplig rätt i EU-medlemsländerna, och det finns inte mycket handlingsutrymme för nationella bestämmelser. Det är möjligt att låta bli att föreskriva om den behöriga myndigheten eller administrativa påföljder i situationer där aktörerna försummar sina skyldigheter. Detta ansågs vid beredningen dock inte vara en ändamålsenlig lösning, eftersom EU:s princip om lojalt samarbete förutsätter att medlemsstaterna vidtar alla sådana åtgärder genom vilka unionsrättens räckvidd och effektivitet kan tryggas.

Också en tillsynsmodell med flera myndigheter bedömdes vid beredningen, men modellen ansågs inte ändamålsenlig med tanke på en effektiv tillsyn över skyldigheterna enligt förordningen.

Vid beredningen granskades proportionaliteten hos de påföljder som föreslås för underlåtenhet att iaktta kraven enligt infrastrukturförordningen och denna lag. Fastställandet av en påföljd och dess karaktär har samband med gärningens eller försummelsens klandervärdhet och det skyddsintresse som bestämmelserna syftar till att skydda. Ett alternativ till det som föreslås är att det för underlåtenhet att iaktta infrastrukturförordningen eller denna lag också ska påföras en administrativ påföljdsavgift. Administrativa påföljdsavgifter kan jämföras med straffrättsliga påföljder som hänför sig till tillgångar, det vill säga egendom som skyddas i grundlagen. Eftersom en administrativ påföljdsavgift ingriper i en grundläggande fri- och rättighet som tryggas i grundlagen, ska påföljdsavgift vara ett alternativ som används i sista hand.

Genom administrativa påföljdsavgifter eftersträvas ofta en förebyggande effekt. Bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter bör inte utfärdas om det inte finns någon övertygande bedömning av deras förebyggande effekt. Påföljdsavgifterna ska alltså utifrån en trovärdig bedömning antas vara ett effektivt sätt att förebygga ett oönskat beteende för att det ska vara motiverat att föreskriva om dem. Vad gäller bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter förutsätter godtagbarhetskravet att det ska finnas ett med tanke på tillsynens effektivitet och funktionalitet motiverat behov av påföljdsbestämmelserna som uttryckligen talar för att en påföljdsavgift ska införas för att det samhällsrelaterade mål som ligger bakom tillsynssystemet ska nås. Huruvida bestämmelserna om påföljdsavgift är godtagbara ska således bedömas i förhållande till regleringsmålet för branschen i fråga och till vilka intressen och mål som eftersträvas med tillsynssystemet. Om samma mål kan nås genom andra administrativa påföljder bör dessa användas i första hand.

På dessa grunder ansågs förfarandet enligt viteslagen (1113/1990) vara ett proportionerligt påföljdsslag. Påföljdsslaget kan ses över på nytt, om vitesförfarandet visar sig vara ett otillräckligt sätt att säkerställa ett effektivt genomförande av bestämmelserna.

## 5.2 Metoder som planeras eller redan tillämpas i andra medlemsstater

Sverige håller på att bereda nationella bestämmelser av samma typ som Finland som kompletterar infrastrukturförordningen. Det kommer att föreskrivas om i synnerhet de behöriga myndigheterna och om deras uppgifter i anslutning till tillsynen enligt infrastrukturförordningen. Dessutom föreslås det i Sverige att bestämmelserna i den lag som stiftats och den förordning som utfärdats för genomförandet av infrastrukturendirektivet ska ändras så att de kompletterar infrastrukturförordningen eller hänvisar till den.

Det föreslås att myndighetsuppgifterna i Sverige ska fördelas mellan kommunerna, Sveriges Energimyndighet, Transportstyrelsen och Energimarknadsmyndigheten. Som en påföljd för försummelse av skyldigheterna föreslås vite.

## 6 Remissvar

På grund av propositionens brådskande natur har man varit tvungen att avvika från de sedvanliga anvisningarna om remiss och hörande i samband med lagberedning. Infrastrukturförordningen ska från och med den 13 april 2024 tillämpas i alla medlemsstater. Det ordnades en kortare remissbehandling av propositionen än vanligt för att det nationella rättsläget ska strida mot EU-lagstiftningen under en så kort tid som möjligt. Det var möjligt att lämna utlåtande under tiden den 13 mars–10 april 2024.

Utlåtande om utkastet till proposition begärdes av sammanlagt 396 aktörer. Dessa inbegrep alla ministerier, statliga myndigheter, intresseorganisationer, företrädare för näringslivet, Ålands landskapsregering samt alla kommuner och välfärdsområden på fastlandet.

Utlåtande lämnades av 38 aktörer, det vill säga justitieministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Södra Karelens välfärdsområde, Egentliga Tavastlands välfärdsområde, Västra Nylands välfärdsområde, Östra Nylands välfärdsområde, Sähköinen liikenne ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Invalidförbundet rf, Logistiikkayritysten liitto ry, Rahtarit ry, Finlands naturskyddsförbund rf, Finsk Handel rf, Tekniska Handelsförbundet rf, Konsumentförbundet rf, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry, Suomen Taksiliitto r.y., Bioenergi rf, Kuopio stad, Orivesi stad, Neste Abp, Kesko Abp samt P2X Solutions Ab.

Av de ovannämnda aktörerna meddelade sex, det vill säga jord- och skogsbruksministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, Säkerhets- och kemikalieverket samt Östra Nylands välfärdsområde att de inte har något att anföra om propositionsutkastet.

Alla utlåtanden som lämnats kan läsas på webbplatsen Utlåtande.fi eller på webbplatsen Lagberedning och utveckling i statsrådet vad gäller lagstiftningsprojektet i fråga: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM034:00/2023>.

## 6.1 Lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn

Remissinstanserna ansåg att den nationella lagstiftning enligt regeringens utkast till proposition som kompletterar infrastrukturförordningen allmänt taget är värd att understöda och behövlig.



Målen med infrastrukturförordningen understöddes i stor utsträckning. Allmänt taget ansågs den föreslagna modellen med en enda tillsynsmyndighet vara bra och förslaget att Transport- och kommunikationsverket ska vara den myndigheten understöddes. Verkets normgivningsbemyndigande ansågs i stor utsträckning vara motiverat. En marknadsorienterad utveckling av infrastrukturen för distribution ansågs vara den rätta utgångspunkten, men i många utlåtanden önskades eller ansågs det dock nödvändigt med stöd och incitament för utbyggnad av infrastrukturen.

De ändringar av lagförslaget som föreslogs i utlåtandena gällde i huvudsak precisering av bestämmelserna om myndighetstillsyn och motiveringen till dem. Största delen av utlåtandena fokuserade på att behandla infrastrukturförordning som ligger till grund för propositionen och kraven i den, och många kommentarer och ändringsförslag gällde den redan gällande förordningen.

I flera utlåtanden nämndes de långa avstånden och glest bebyggda områdena i Finland och att dessa särdrag behöver beaktas vid planeringen av nätverket av distributionsinfrastruktur och det nationella genomförandet av infrastrukturförordningen.

I vissa utlåtanden uttrycktes oro över huruvida Transport- och kommunikationsverkets resurser räcker till för tillsynen över skyldigheterna enligt förordningen och den föreslagna nya lagen. I vissa utlåtanden betonades det dock också att tillsynen ska genomföras utan att den offentliga sektorns utgifter ökar som helhet. Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt eget utlåtande att det strävar efter att anpassa sin verksamhet och slå samman uppgifter för att behovet av tilläggsresurser ska bli så litet som möjligt.

I några utlåtanden ville man att myndighetsinformationen och anvisningarna om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel samt det nationella genomförandet av kraven i infrastrukturförordningen ska vara mer omfattande och exakta. Några remissinstanser önskade att tillsyns- och påföljdsbestämmelserna i infrastrukturförordningen ska harmoniseras i hela EU.

Utifrån utlåtandena har ordalydelsen i vissa bestämmelser som föreslås i propositionen preciserats och definitionsparagrafen har helt utelämnats som onödig. Specialmotiveringen i motiveringsdelen, de huvudsakliga konsekvenserna och de alternativa handlingsvägarna har kompletterats. Flera av de anmärkningar, synpunkter och önskemål som framförts i utlåtandena beaktas i det i avsnitt 1.2 nämnda nationella projektet för ett infrastrukturprogram.

Justitieministeriet lyfte i sitt utlåtande fram sådana inexactheter och brister i utkastet till proposition som hänför sig till den föreslagna paragrafen om tillsynsmyndighetens rätt att få information. Rätten att få sekretessbelagd information är enligt justitieministeriet i och för sig i förslaget på behörigt sätt bunden till att den är nödvändig för skötseln av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, men rätten att få information är inte uttryckligen bunden till verkets tillsynsuppgifter, utan till alla uppgifter som föreskrivs i denna lag. Enligt justitieministeriet finns det skäl att precisera sambandet mellan bestämmelserna om tillsyn och bestämmelserna om rätten att få information. Justitieministeriet påpekade också att det av förslaget inte tillräckligt tydligt framgår vem paragrafen om rätten att få information gäller och vad som i praktiken avses med verksamhet som avses i denna lag. Motiveringen till paragrafen bör kompletteras till denna del. Likaså bör det preciseras vilken slags information som på det sätt som avses i bestämmelsen kan vara nödvändig för skötseln av verkets tillsynsuppgift.

I anslutning till de föreslagna administrativa påföljderna konstaterade justitieministeriet att det vore bra att precisera bestämmelsernas tillämpningsområde i fråga om det som

tillämpningsområdet omfattar. Dessutom gjorde justitieministeriet några mer allmänna och tekniska anmärkningar om lagförslaget.

Utifrån justitieministeriets utlåtande har paragrafen om rätten att få information ändrats så att Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna *på begäran* har rätt att få den information som är nödvändig för utförandet av *tillsynsuppgifter* enligt denna lag. Till specialmotiveringen har fogats en beskrivning av i fråga om hurdana situationer, hurdan information och hurdana aktörer den paragraf som gäller trots sekretess ska gälla och vara förpliktande. Den motivering som gäller administrativa påföljder har preciserats i fråga om vad som eventuellt kan föranleda påföljder. I specialmotiveringen har man strävat efter att bättre beskriva hur de föreslagna bestämmelserna förändrar det rådande rättsläget. Till avsnittet Alternativa handlingsvägar i propositionen har som ett alternativ lagts till att de ändringar som förordningen förutsätter görs i den gällande lagen i stället för att en ny lag stiftas. Definitionsparagrafen har strukits som onödig och till paragrafen om tillsynsmyndighetens inspektionsrätt har det fogats en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen i enlighet med vad som ansetts i grundlagsutskottets praxis. I paragrafen om lagens syfte har uttrycket ”för sin del” strukits som onödigt. Terminologin i paragrafen om visande av bränslepriser har förenhetligats.

Finansministeriet lyfte i sitt utlåtande fram brister i propositionsutkastet när det gällde konsekvenserna för statsfinanserna. Finansministeriet konstaterade att man vid den fortsatta beredningen bör beakta finanspolitiska ministerutskottets riktlinje om att man i regel slopar eller effektiviserar befintliga uppgifter i samband med nya tilläggsuppgifter. Finansministeriet påminde i sitt utlåtande om att beslut om nationella resurser fattas i budgeten och planen för de offentliga finanserna. Utifrån finansministeriets utlåtande har propositionens motiveringar kompletterats när det gäller konsekvenserna för statsfinanserna och preciserats när det gäller konsekvenserna för myndighetsverksamheten.

Inrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att Gränsbevakningsväsendet för sin del har förbundit sig till de mål som ställts upp för minskning av växthusgasutsläppen, men påminde om att man för att möjliggöra brådskande myndighetsuppgifter i samband med utvecklandet av infrastrukturen för alternativa drivmedel också måste säkerställa tillgången till fossila bränslen i glesbygden.

Ålands landskapsregering konstaterade i sitt utlåtande att infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser som hör till Ålands behörighet, vilket innebär att bestämmelserna i förordningen blir direkt tillämpliga på Åland. På Åland behöver förordningen kompletteras bland annat i fråga om tillsynen på motsvarande sätt som i riket. Den gällande infrastrukturlagen, som föreslås bli upphävd, gäller på Åland genom landskapslagen (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen. Den föreslagna nya infrastrukturlagen ska likaså sättas i kraft på Åland till den del den hör till Ålands lagstiftningsbehörighet. Detta kan enligt Ålands landskapsregering göras genom att landskapslagen om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen ändras i tillämpliga delar.

Transport- och kommunikationsverket lyfte i sitt utlåtande fram behovet av personalresurser i anslutning till de föreslagna tillsynsuppgifterna och rapporteringen. Trots att verkets uppgifter delvis förblir likadana som under den gällande infrastrukturlagens giltighetstid, utvidgas uppgiftsfältet jämfört med nuläget så att det omfattar till exempel tillsynen över prissättning, betalningsmetoder och möjligheterna till smart laddning. Transport- och kommunikationsverket bedömer att propositionens konsekvenser för resurserna är cirka två årsverken, vilket inbegriper både tillsyn och stöd till kommunikationsministeriet i den rapportering som infrastrukturförordningen förutsätter. Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt

utlåtande att det strävar efter att anpassa sin verksamhet och slå samman uppgifter för att behovet av tilläggsresurser ska bli så litet som möjligt.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) ansåg i sitt utlåtande att det är motiverat att det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska vara tillsynsmyndighet. Dessutom föreslog HRT att Transport- och kommunikationsverket för att möjliggöra riksomfattande tillsyn också ska utnyttja användarnas möjlighet att lämna respons och rapportera.

Södra Karelen velfärdsområde påpekade i sitt utlåtande att tanknings- och laddningsnätets täckning har direkta konsekvenser också för uppfyllandet av kraven i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster (740/2021). Dessutom påminde Södra Karelen velfärdsområde i sitt utlåtande om att alla tomter där det planlagts distributionsstationer inte nödvändigtvis lämpar sig för distribution av välgas i till exempel en tätbebyggd stadsmiljö.

Egentliga Tavastlands velfärdsområde önskade i sitt utlåtande att informationen om infrastruktur förordningen och dess innehåll ska vara tillräckligt omfattande och effektiv, vilket främjar genomförandet av förordningen nationellt. Dessutom ansåg Egentliga Tavastlands velfärdsområde att den föreslagna lagens rubrik är vilseledande, eftersom det där talas om alternativa ”drivmedel” i stället för om alternativa ”drivkrafter”. Vid beredningen av propositionen har det konstaterats att termen drivmedel i allmänhet inte inbegriper el. Eftersom ordet drivmedel används i namnet på EU-förordningen har man dock för konsekvensens skull valt att använda ordet också i den föreslagna lagens rubrik, och detta motiveras i propositionen.

Västra Nylands velfärdsområde lyfte i sitt utlåtande fram räddningsväsendets synpunkter på elektrifieringen av trafiken. Enligt utlåtandet från Västra Nylands velfärdsområde är bra att främja nya energiformer, men de medför många nya utmaningar för byggandet och verksamheten vid olyckor. De som bygger den nya infrastrukturen bör ha tillgång till anvisningar om hur den nya och annorlunda laddningsinfrastrukturen ska byggas på ett säkert sätt i den allt tätare stadsstrukturen.

Sähköinen liikenne ry och Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry ansåg i sina utlåtanden att förslaget stöder en objektiv konkurrens genom samarbete på EU-nivå, men fäste uppmärksamhet vid att det med tanke på de finländska exportföretagens konkurrenskraft är viktigt att sträva efter att harmonisera tillsynen och påföljderna i hela EU för att den gemensamma marknaden inte ska splittras på denna punkt. Sähköinen liikenne ry ansåg det dessutom vara förtydligande att skyldigheten att visa jämförpriser har ålagts ansvariga för tankningspunkter i lag. Enligt Sähköinen liikenne ry är det viktigt att de nationella kompletterande bestämmelserna inte medför merkostnader.

Suomen biokierto ja biokaasu ry förde i sitt utlåtande fram att det vid främjandet av alternativa drivmedel är viktigt med en effektiv samordning av åtgärderna, där särskilt det pågående arbetet med infrastrukturprogram för distribution av alternativa drivkrafter inom transportsektorn spelar en viktig roll enligt Suomen biokierto ja biokaasu ry:s bedömning. Suomen biokierto ja biokaasu ry fäste också uppmärksamhet vid den föreslagna lagens tillämpningsområde särskilt i fråga om distributionen av metan. I motiveringen till propositionen har man strävat efter att mer exakt beskriva de aktörer och den verksamhet som skyldigheterna enligt lagen gäller.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Logistiikkayritysten liitto ry ansåg i sina utlåtanden att propositionen är motiverad och behövlig. Båda ansåg det vara bra att det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska vara tillsynsmyndighet och att verket i lagen ges ett normgivningsbemyndigande. En heltäckande distributionsinfrastruktur är enligt SKAL rf

viktig när man investerar i materiel som utnyttjar alternativa drivkrafter. SKAL rf önskade tillräckliga incitament och stöd för att den distributionsinfrastruktur som infrastrukturförordningen förutsätter ska kunna byggas i Finland. Rahtarit ry ställde sig i sitt eget utlåtande bakom synpunkterna i SKAL rf:s utlåtande. Även Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry ansåg att propositionen är värd att understödja och önskade att laddningsinfrastrukturen planeras med beaktande av yrkestrafikens behov.

Suomen Taksiliitto r.y. betonade i sitt utlåtande att en effektiv elektrifiering av taxitrafiken är avgörande för att målen för minskning av utsläppen från trafiken ska nås. Enligt Suomen Taksiliitto r.y. är ett hinder för elektrifieringen fortfarande att laddningsnätet med hög effekt är bristfälligt och att det är svårt att betala för laddning. Genom den lagstiftning som nu föreslås underlättas dessa problem. Suomen Taksiliitto r.y. understödde i enlighet med förslaget att Transport- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet, men påpekade också att verket bör garanteras tillräckliga personalresurser för att kunna sköta uppgiften på behörigt sätt.

Invalidförbundet rf betonade i sitt utlåtande att det är mycket viktigt att säkerställa att laddningspunkterna är tillgängliga, eftersom många personer med funktionsnedsättning som använder laddningspunkter till exempel sitter i rullstol eller kan vara kortväxta.

Finlands naturskyddsförbund rf understödde i sitt utlåtande regeringens proposition med förslag till lagstiftning som kompletterar infrastrukturförordningen och påminde om att trafiken är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. Alla åtgärder som främjar minskningen av utsläppen från trafiken är således enligt naturskyddsförbundet ytterst viktiga för att klimatmålen inom ansvarsfördelningssektorn ska kunna nås. Förbundet påminde i sitt utlåtande om att Finland har förbundit sig att halvera utsläppen från trafiken och transportererna före 2030. Finlands naturskyddsförbund hoppas att det nationella genomförandet är ambitiöst och i linje med klimatförpliktelserna. Distributionsinfrastrukturen bör enligt förbundet vara riksomfattande, och tillräckliga resurser bör säkerställas för detta, och man bör inte stödja sig på medlemsstatsspecifik flexibilitet.

Finsk Handel rf och Tekniska Handelsförbundet rf ansåg i sina utlåtanden att det för handeln är viktigt att det i Finland finns ett omfattande och fungerande distributionsnät för alternativa drivmedel som betjänar transportererna inom handeln och medborgarnas rörlighet. Ett visst minimiantal laddnings- och tankningspunkter ökar konsumenternas och den tunga trafikens förtroende för att en resa inte avbryts på grund av otillräcklig infrastruktur. Distributionsnätet bör i princip byggas ut på marknadsvillkor.

Konsumentförbundet rf understödde i sitt utlåtande propositionen och i synnerhet de mål för bestämmelserna som innebär att ibruktagandet av fordon som drivs med alternativa drivmedel stöds på så sätt att en minimiinfrastruktur och en helt och hållet kompatibel infrastruktur säkerställs. Konsumentförbundet konstaterade att bilism som är klimat- och miljövänligare bör stödjas genom att det skapas ett lämpligt laddningsnät så att bristen på laddningspunkter, oberäkneliga priser eller varierande betalningsmetoder inte får konsumenterna att undvika att använda utsläppsfria alternativ. Konsumentförbundet önskade utöver detta också bestämmelser om de skyldigheter som åläggs ansvariga för laddningspunkter att avhjälpa fel i laddningspunkterna inom en så kort tid som möjligt. I fråga om bedömningen av propositionens ekonomiska konsekvenser påpekade Konsumentförbundet i sitt utlåtande att även om de föreslagna nationella bestämmelserna inte har några direkta konsekvenser för hushållens ekonomiska ställning, kan förslaget ha positiva konsekvenser för många konsumenters ekonomi. I synnerhet genom att det skapas minimistandarder för betalningsmetoder och genom att priserna är transparenta ökar konsumenternas valmöjligheter i fråga om bilism, vilket enligt Konsumentförbundet också kan ha positiva effekter på ett enskilt hushålls penninganvändning.

Konsumentförbundet ansåg det vara viktigt att det föreskrivs om effektiva och proportionella påföljder och om den ansvariga myndigheten för att säkerställa att infrastrukturförordningen och den nationella lagstiftningen följs, men påpekade att man vid den fortsatta beredningen av bestämmelserna ännu kunde överväga att inkludera påförande av en administrativ påföljdsavgift i urvalet av metoder. Under beredningen har det ansetts att de administrativa påföljder som hittills föreslagits är proportionella och tillräckliga, men det finns beredskap att se över påföljderna på nytt, om det i tillsynspraxisen uppstår ett behov av detta.

Kuopio stad konstaterade i sitt utlåtande att lagförslaget förtydligar tillsynsansvaret sett som en helhet och de ansvariga aktörerna i fråga om infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Neste Abp konstaterade i sitt utlåtande att bolaget delar infrastrukturförordningens mål att främja en grön omställning. Enligt bolaget har rätt slags regelverk en nyckelroll för att potentialen för minskning av växthusgaser ska kunna utnyttjas fullt ut inom olika sektorer. Neste påpekade att definitionerna av till exempel alternativt bränsle i infrastrukturförordningen är viktiga också med tanke på annan lagstiftning, och att definitionerna bör tillämpas konsekvent i hela EU-lagstiftningen. I sitt utlåtande anser Neste allmänt att åtgärderna vad gäller infrastrukturen för olika alternativa drivmedel bör styras utifrån den kommersiella efterfrågan så att man beaktar de kostnader i anslutning till särskilt infrastrukturen som olika metoder för att minska utsläpp har för samhället och företagen. Bioenergi rf lämnade ett utlåtande med samma innehåll.

Kesko Abp ansåg i sitt utlåtande att det är välkommet att det också ges närmare nationella anvisningar om hur drivmedels jämförpriser ska visas. Enligt Kesko bör man i bestämmelserna om betalningsmetoder följa utvecklingen av användningsgraden för olika betalningsmetoder, eftersom det kan antas att betalningsmetoderna för laddning av elbilar kommer att bli mångsidigare under de närmaste åren.

P2X Solutions Ab konstaterade i sitt utlåtande att man vid det nationella genomförandet och den senare tillämpningen av infrastrukturförordningen i så stor utsträckning som möjligt bör sträva efter teknikneutralitet samt bestämmelser som är tydliga och förutsägbara med tanke på aktörerna inom branschen. Enligt bolaget bör onödigt detaljerade bestämmelser och tolkningar undvikas. Dessutom bör aktörerna enligt P2X Solutions Ab aktivt handledas om innehållet i bestämmelserna.

## **6.2 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**

Endast en liten del av alla de remissinstanser som lämnade utlåtande om utkastet till proposition yttrade sig om de tekniska ändringar som föreslås i lagen i fråga.

Försvarsministeriet konstaterade allmänt i sitt utlåtande att utvecklingen av och bestämmelserna om infrastrukturen för alternativa drivmedel ses som en positiv utveckling som också stöder försörjningsberedskapen. Försvarsministeriet konstaterade dessutom i anslutning till propositionen att i enlighet med lagens 2 § 4 mom. tillämpas lagen inte på byggnader som används av försvarsförvaltningen.

Miljöministeriet konstaterade i sitt eget utlåtande att ministeriet har deltagit i beredningen av regeringens proposition till de delar som det har varit fråga om lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning, som hör till miljöministeriets förvaltningsområde.

Miljöministeriet anser det vara viktigt att de föreslagna ändringarna görs i den ovannämnda lagen.

Kiinteistönömistajat ja rakennuttajat Rakli ry konstaterade i sitt utlåtande att den inte har något behov av att yttra sig om de bestämmelser som det i propositionen föreslås att ska ändras, men föreslog att 7 § i lagen ska ändras. I den gällande lagen om laddningspunkter är skyldigheten att installera laddningspunkter för elbilar enligt Rakli ry strängare i Finland än vad direktivet om byggnaders energiprestanda förutsätter, och därför bör lagen ändras. Rahtarit ry instämde i Rakli ry:s utlåtande till denna del.

Finsk Handel rf och Tekniska Handelsförbundet rf konstaterade i sitt utlåtande att den föreslagna ändringen behövs, eftersom en laddningspunkt i en byggnad således kan omfattas av skyldigheterna vad gäller en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten. Enligt 9 § 3 mom. i den gällande lagen om laddningspunkter kan de laddningspunkter som avses i 5–7 § också vara sådana för allmänheten tillgängliga laddningsstationer som avses i infrastrukturlagen.

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

Endast en liten del av alla de remissinstanser som lämnade utlåtande om utkastet till proposition yttrade sig om de tekniska ändringar som föreslås i lagen i fråga.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik lyfte i sitt utlåtande fram frågan om hur utsläppen från utsläppsfria bussars extra värmare som drivs med bränsle ska beaktas i lagstiftningen.

Suomen Biokierto ja biokaasu ry och Bioenergi rf understödde de föreslagna ändringarna i 7 och 8 §. Ändringarna överensstämmer enligt föreningarnas åsikt med andan i direktiv 2019/1161, och de föreslagna ändringarna ändrar således inte rättsaktens tillämpningsområde och medför inte en onödig administrativ börda för de upphandlande enheterna.

P2X Solutions Ab konstaterade i sitt utlåtande att det är viktigt att användningen av alternativa drivmedel stöds med hjälp av offentlig upphandling. Bestämmelserna om upphandling och genomförandet av upphandlingarna bör enligt företaget vara teknikneutrala och effektivt beakta de utsläpps- och miljökonsekvenser som olika lösningar medför.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn**

**Rubrik.** Lagens rubrik föreslås vara lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (nedan även *den reviderade infrastrukturlagen*). På finska avses allmänt och av hävd med polttoaine, det vill säga på svenska drivmedel eller bränsle, ämnen som vid förbränning avger värme, ljus eller annan energi.<sup>13</sup> Som drivmedel betraktas således av hävd inte till exempel elektricitet, och bestämmelser om utbyggnad av infrastruktur för elektricitet finns i infrastrukturförordningen. Lagens rubrik behöver dock överensstämja med innehållet i infrastrukturförordningen som preciseras och kompletteras genom lagen.

---

<sup>13</sup> Se till exempel Kielitoimiston sanakirja (Språkinstitutets ordbok, på finska, kan sägas vara en systerordbok till Svensk ordbok utgiven av Svenska Akademien). Användes den 20 november 2023. [https://www.kotus.fi/sanakirjat/kielitoimiston\\_sanakirja](https://www.kotus.fi/sanakirjat/kielitoimiston_sanakirja).

Således föreslås det att också i lagens rubrik ska ordkombinationen ”infrastruktur för alternativa drivmedel” användas. Det föreslås att i lagens svenskspråkiga rubrik används ordkombinationen ”alternativa drivmedel”, som motsvarar den ordkombination som används i den svenskspråkiga förordningstexten.

**1 §. Lagens syfte.** I paragrafen anges lagens syfte. Enligt paragrafen preciseras och kompletteras infrastrukturförordningen genom lagen. Eftersom infrastrukturförordningen är direkt tillämplig lagstiftning i medlemsstaterna kan man genom den reviderade infrastrukturlagen endast precisera den nationella tillämpningen av infrastrukturförordningen när det är behövt eller nödvändigt för ett effektivt genomförande av förordningen. Genom nationell lagstiftning kan förordningen preciseras endast inom ramen för det nationella handlingsutrymme som ges i infrastrukturförordningen.

När den nationella tillämpningen av infrastrukturförordningen preciseras har förordningens innehåll en direkt inverkan också på syftet med den reviderade infrastrukturlagen. Artikel 1 i infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser om förordningens innehåll. Enligt artikel 1.1 fastställs det i förordningen gemensamma tekniska specifikationer och krav avseende bland annat användarinformation och betalningsmetoder för infrastruktur för alternativa drivmedel. I förordningen fastställs enligt artikel 1.2 i infrastrukturförordningen också regler för de nationella handlingsprogram som avses i artikel 14 och som ska antas av medlemsstaterna. Genom förordningen inrättas enligt artikel 1.3 i infrastrukturförordningen en rapporteringsmekanism för att främja samarbete och säkerställs en robust uppföljning av framstegen. Syftet med den föreslagna nya lagen är därför att säkerställa interoperabiliteten hos infrastrukturen för distribution av alternativa drivmedel och en användarvänligare infrastruktur genom att till behövliga delar föreskriva om nationella tillsynsmyndigheter och påföljder vad gäller de bestämmelser om tekniska specifikationer, användarinformation och betalningsmetoder som finns i infrastrukturförordningen.

Enligt artikel 1.1 i infrastrukturförordningen fastställs det i förordningen bindande nationella mål som leder till utbyggnaden av tillräcklig infrastruktur för alternativa drivmedel i unionen för vägfordon, tåg, fartyg och stillastående luftfartyg. I förordningen föreskrivs det enligt artikel 1.1 också om bland annat tillhandahållande av data för infrastruktur för alternativa drivmedel. Eftersom den föreslagna nya lagen på det sätt som beskrivs ovan i avsnitt 1.2 utgör en del av en större helhet, är syftet med denna lag inte att fastställa nämnda bindande nationella mål för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel eller att komplettera de bestämmelser om tillhandahållande av data som finns i infrastrukturförordningen. Åtgärderna i fråga vidtas i samband med andra nationella projekt på det sätt som beskrivs i avsnitt 1.2.

**2 §. Visning av drivmedelspriser.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om visning av information om drivmedelspriser. När drivmedelspriser visas på en tankningsstation ska medlemsstaterna enligt artikel 19.3 i infrastrukturförordningen säkerställa att en jämförelse av de relevanta enhetspriserna visas, när så är lämpligt, och särskilt för vätgas, i informationssyfte enligt den gemensamma metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa drivmedel som avses i led 10.3 i bilaga II. Enligt skäl 66 i ingressen till infrastrukturförordningen kan lättfattlig och lätt jämförbar prisinformation för olika drivmedel spela en viktig roll i att göra det möjligt för konsumenterna att bättre värdera den relativa kostnaden för enskilda drivmedel på marknaden.

Med ansvarig för tankningspunkt avses enligt artikel 2.40 i infrastrukturförordningen den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en tankningspunkt och som tillhandahåller en tankningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn.

I paragrafens 1 mom. fastställs det att om en i artikel 2.40 i infrastrukturförordningen avsedd ansvarig för en tankningspunkt visar drivmedelspriserna genom att jämföra dem ska vid jämförelsen iaktas den gemensamma metod som avses i punkt 10.3 i bilaga II till infrastrukturförordningen. Detta motsvarar nuläget till den del det enligt 6 § 1 mom. i infrastrukturlagen inte är obligatoriskt att meddela priserna för alternativa bränslen genom att jämföra priserna för olika bränslen. Enligt 6 § 1 mom. i infrastrukturlagen gäller kravet att priserna ska meddelas på ett visst sätt i en jämförelsesituation verksamhetsutövaren. Med verksamhetsutövare avses enligt 3 § 2 punkten i infrastrukturlagen en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller service som består i laddning eller tankning av alternativa bränslen för användare. Enligt det föreslagna 1 mom. ska den som ansvarar för en tankningspunkt vara skyldig att iaktta en gemensam metod vid jämförelse. I skäl 66 i ingressen till infrastrukturförordningen sägs det att en jämförelse av enhetspriset för vissa alternativa drivmedel och konventionella drivmedel, uttryckt som drivmedelspris per 100 kilometer, bör visas i informationssyfte på alla relevanta tankningsstationer. Med ansvarig för tankningspunkt avses enligt artikel 2.40 i infrastrukturförordningen den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en tankningspunkt och som tillhandahåller en tankningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn. Således ändras nuläget genom propositionen så att bestämmelsen inte gäller sådana verksamhetsutövare som tillhandahåller service som består i laddning för användare eller konsumenter. I definitionen av ansvarig för tankningspunkt tas det inte ställning till om enheten är en fysisk eller juridisk person, vilket innebär att skyldigheten kan gälla båda. Till denna del ändras nuläget inte, eftersom det i 3 § 2 punkten i infrastrukturlagen sägs att med verksamhetsutövare avses en fysisk eller juridisk person.

I 6 § 1 mom. i infrastrukturlagen fastställs det att om verksamhetsutövaren meddelar priserna för alternativa bränslen genom att jämföra dem, får detta inte vara vilseledande eller förvirrande för bränsleanvändarna. Efter det att infrastrukturlagen trädde i kraft har EU:s gemensamma praxis för visning av jämförbar prisinformation blivit klar. Med avvikelse från nuläget hänvisas det således i det föreslagna 2 § 1 mom. i enlighet med artikel 19.3 i infrastrukturförordningen till den gemensamma metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa drivmedel som avses i punkt 10.3 i bilaga II till infrastrukturförordningen.

Enligt artikel 1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/732 om en gemensam metod för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (*genomförandeförordningen*) återfinns den gemensamma metoden för jämförelse av enhetspriser för alternativa bränslen, baserad på priser som uttrycks som belopp i tillämplig valuta per 100 kilometer, i bilagan till genomförandeförordningen i fråga.

I paragrafens 2 mom. föreslås det ett bemyndigande som gäller visning av drivmedelspriser. Enligt förslaget får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om det bestämmande och den visning av jämförpriser som avses i 1 mom. I nuläget finns det ett motsvarande bemyndigande i 6 § 2 mom. i infrastrukturlagen. Transport- och kommunikationsverket meddelade den 20 november 2020 en föreskrift om uppgifter som ska lämnas om jämförelsepriser för alternativa bränslen (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020). Föreskriften trädde i kraft den 7 december 2020. Enligt punkt 3 b i bilaga till genomförandeförordningen används i den gemensamma metoden för att jämföra enhetspriser för alternativa bränslen bland annat värden för bränsleförbrukning per 100 kilometer som fastställts av medlemsstaterna för biobränsleblandningar med bensen eller diesel. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är motiverat eftersom det i genomförandeförordningen har överlåtits till den nationella beslutanderätten att fastslå de ovan nämnda värdena för bränsleförbrukning samt de urval av personbilsmodeller som fastställts av medlemsstaterna och



som är sinsemellan jämförbara åtminstone i fråga om vikt och effekt, men olika i fråga om drivmedel. Dessa är mycket tekniska helheter som baserar sig på detaljerade registeruppgifter om fordon och som Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap om. Dessutom behöver genomförandeförordningen preciseras nationellt i fråga om sätten att visa jämförpriser. De ärenden som gäller området för föreskrifterna inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning, eftersom ärendenas innehåll med beaktande av annan gällande lagstiftning endast kan gälla innehållet i och visningen av prisjämförelser.

**3 §. Tillsyn.** Enligt paragrafens 1 mom. utövar Transport- och kommunikationsverket 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. Bestämmelser om tillsynsansvaret behövs för att säkerställa att de skyldigheter som följer av rättsakterna i fråga fullgörs i Finland.

Artiklarna 5.1–5.5, 5.7, 5.8, 5.10 och 5.11 i infrastrukturförordningen innehåller sådana bestämmelser om användarvänlighet och teknik i fråga om för allmänheten tillgänglig laddningsinfrastruktur som gäller ansvariga för tankningspunkter, såsom engångsladdning, betalningsterminaler, automatisk autentisering, prissättning, visning av priser, digital uppkoppling och smart laddning. Med ansvarig för laddningspunkt avses enligt artikel 2.39 i infrastrukturförordningen den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn. Om den ansvarige för en laddningspunkt inte äger laddningspunkten ska ägaren enligt artikel 5.11 i infrastrukturförordningen, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till en laddningspunkt med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla de skyldigheter som fastställs i punkterna 2, 7, 8 och 10. Artikel 5.5 i infrastrukturförordningen innehåller sådana bestämmelser om prissättning och visning av priser som gäller leverantörer av mobilitetstjänster. Enligt artikel 2.36 i infrastrukturförordningen avses med leverantör av mobilitetstjänster en juridisk person som mot ersättning tillhandahåller tjänster till en slutanvändare, inklusive försäljning av laddnings- eller tankningstjänster.

Artikel 7 i infrastrukturförordningen innehåller liknande bestämmelser om infrastrukturens användarvänlighet och teknik i fråga om tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten.

Enligt infrastrukturförordningens artikel 6.3 som gäller mål för infrastruktur för tankning av vätgas i vägfordon ska den ansvarige för en tankningsstation som är tillgänglig för allmänheten säkerställa att stationen är utformad för att betjäna lätta motorfordon och tunga motorfordon; om den ansvarige inte äger tankningsstationen ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, säkerställa detta.

Artikel 19 i infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser om användarinformation. Enligt artikel 19.1 ska relevant, enhetlig och tydlig information göras tillgänglig i fråga om motorfordon som släppts ut på marknaden och som regelbundet kan laddas eller tankas. I samma artikel anges det av vem och var informationen ska göras tillgänglig. Enligt artikel 19.1 a i infrastrukturförordningen ska tillverkarna av motorfordon göra informationen tillgänglig i fordonsmanualer och på motorfordon, när dessa fordon släpps ut på marknaden, enligt artikel 19.1 b i den förordningen ska de ansvariga för laddnings- och tankningspunkten göra informationen tillgänglig vid laddnings- och tankningspunkter, och enligt artikel 19.1 c i den förordningen ska distributörerna göra informationen tillgänglig hos motorfordonsförsäljare. I artiklarna 19.2 och 19.3 föreskrivs det om informationens kvalitet och innehåll. Artikel 19 i infrastrukturförordningen ersätter artikel 7 i infrastrukturdirektivet, som har genomförts

nationellt genom 5 och 6 § i infrastrukturlagen. Enligt 9 § i infrastrukturlagen övervakar Transport- och kommunikationsverket självmant eller utifrån inkomna anmälningar efterlevnaden av den lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av den.

Artikel 21 i infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer. Syftet med de tekniska kraven är bland annat att säkerställa att fordon som drivs med alternativa drivmedel och som finns på marknaden kan laddas eller tankas vid alla laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Enligt artikel 21.1 i infrastrukturförordningen ska de tekniska specifikationer som fastställs i bilaga II tillämpas. Bilaga II innehåller tekniska specifikationer för laddningspunkter för elförsörjning för vägtransporter, kommunikation mellan laddningspunkter för elfordon, vätgasförsörjning för vägtransportfordon, metan för vägtransporter, elförsörjning till sjötransport och inlandssjöfart, vätgasbunkring och metanolbunkring till sjötransport och inlandssjöfart, tankningspunkter för flytande metan till sjötransport och inlandssjöfart samt drivmedelsmärkning. Bilaga II till förordningen ersätter bilaga II till infrastrukturdirektivet, vars efterlevnad Transport- och kommunikationsverket har övervakat med stöd av 9 § i den gällande infrastrukturlagen.

Enligt artikel 19.4 i infrastrukturförordningen ska kommissionen anta genomförandeakter som fastställer den grafiska symbolen för kompatibilitet avseende drivmedel som introduceras på unionsmarknaden och som enligt kommissionens bedömning uppgår till minst en procent av den totala försäljningsvolymen i mer än en medlemsstat. I förordningen ges kommissionen även befogenhet att anta delegerade akter med avseende på de gemensamma tekniska specifikationer som avses i artikel 21.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas. Bestämmelsen behövs, eftersom Transport- och kommunikationsverket enligt det föreslagna 2 § 2 mom. om visning av drivmedelspriser får meddela närmare föreskrifter om det bestämmande och den visning av jämförpriser som avses i 1 mom.

**4 §. Rätt att få information.** I paragrafen föreskrivs det om att Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna har rätt att 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, i Europeiska unionens rättsakter som gäller verksamhet som omfattas av denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag. Bestämmelsen behövs för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna utföra den tillsynsuppgift som avses i 3 § till exempel i situationer där Transport- och kommunikationsverket utreder om ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, genom de priser som debiteras, gör skillnad mellan slutanvändare och leverantörer av mobilitetstjänster, eller mellan olika leverantörer av mobilitetstjänster på det sätt som avses i artikel 5.3 i infrastrukturförordningen. Villkoren för tillhandahållande av tjänster som ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, bland annat prissättningen, erbjuder till ett annat företag kan i många fall antas omfattas av företagshemligheten och således i princip vara skyddade av sekretessbestämmelserna. Rätten att få information behövs dessutom i förhållande till ansvariga för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten, leverantörer av mobilitetstjänster och ansvariga för tankningsstationer för vätgas, för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna utreda om de priser som leverantörer av mobilitetstjänster debiterar slutanvändarna är rimliga, transparenta och icke-diskriminerande i enlighet med artikel 5.3 och 5.5 samt artikel 7.2 och 7.4 i den förordningen. Information som är nödvändig för tillsynen enligt de nämnda punkterna kan vara information om aktörernas kundgrupper samt om priskomponenter i fråga om tjänster som tillhandahålls av ansvariga för laddningspunkter, leverantörer av mobilitetstjänster eller ansvariga för tankningsstationer för

vätgas. Det kan anses finnas ett accentuerat behov som följer av EU-lagstiftningen att på det föreslagna sättet föreskriva om rätten att få information trots sekretessbestämmelserna, eftersom medlemsstaterna enligt artikel 5.6 i infrastrukturförordningen ska säkerställa att deras myndigheter regelbundet övervakar marknaden för laddningsinfrastruktur och att ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster efterlever reglerna i artikel 5.3 och 5.5 i den förordningen. Enligt artikel 5.6 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna också sträva efter att säkerställa att deras myndigheter regelbundet övervakar eventuellt otillbörliga affärsmetoder som påverkar konsumenterna.

Med stöd av 10 § i infrastrukturlagen har Transport- och kommunikationsverket haft motsvarande rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter av verksamhetsutövarna och andra som omfattas av de förpliktelser som föreskrivs i den lagen för att utöva tillsyn över efterlevnaden av den lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av den.

**5 §. Rätt att utföra inspektioner.** Enligt den föreslagna paragrafens 1 mom. har Transport- och kommunikationsverket 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. Transport- och kommunikationsverket har haft motsvarande rätt att utföra inspektioner med stöd av 11 § i infrastrukturlagen. Inspektioner får dock inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur. Avsikten är alltså inte att inspektioner ska kunna utföras i utrymmen som omfattas av hemfriden. Förutsättningarna för att föreskriva om åtgärder av denna omfattning uppfylls inte. Grundlagsutskottet har haft som princip att ingrepp i hemfriden för utredning av föga klandervärda förseelser inte är motiverade av ett tungt vägande behov och därför inte uppfyller proportionalitetskravet beträffande en begränsning av en grundläggande fri- eller rättighet (till exempel GrUU 14/2013 rd och de utlåtanden som det hänvisas till där).

I 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till förvaltningslagen (434/2003). I grundlagsutskottets praxis har det av hävd ansetts att det i lagstiftningen om inspektioner som har karaktären av tillsyn bör hänvisas till 39 § i förvaltningslagen, som har bestämmelser om procedurer för inspektioner vid behandlingen av förvaltningsärenden (till exempel GrUB 9/2018 rd).

**6 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** I paragrafen föreskrivs det om administrativa påföljder i situationer där någon handlar i strid med bestämmelserna i denna lag, Europeiska unionens bestämmelser som gäller verksamhet som omfattas av denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag. Transport- och kommunikationsverket kan ålägga denne 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.

De föreslagna administrativa påföljderna kan till exempel enligt artikel 5.1–5.5, 5.7, 5.8, 5.10 och 5.11 i infrastrukturförordningen gälla ansvariga för laddningspunkter, om de inte iakttar de bestämmelser om laddningsinfrastrukturens användarvänlighet och teknik som anges i de nämnda punkterna, såsom engångsladdning, betalningsterminaler, automatisk autentisering, prissättning, visning av priser, digital uppkoppling och smart laddning. Med ansvarig för laddningspunkt avses enligt artikel 2.39 i infrastrukturförordningen den enhet som har ansvar för förvaltning och drift av en laddningspunkt och som tillhandahåller en laddningstjänst till slutanvändare, även när detta utförs på uppdrag av en leverantör av mobilitetstjänster och i dess namn. De föreslagna administrativa påföljderna kan i vissa situationer gälla också ägare av laddningspunkter, eftersom det i artikel 5.11 i infrastrukturförordningen sägs att om den

ansvarige för en laddningspunkt inte äger laddningspunkten ska ägaren, i enlighet med vad som avtalats med den ansvarige, ge den ansvarige tillgång till en laddningspunkt med de tekniska egenskaper som gör det möjligt för den ansvarige att uppfylla de skyldigheter som fastställs i punkterna 2, 7, 8 och 10 i den artikeln.

De föreslagna administrativa påföljderna kan också gälla leverantörer av mobilitetstjänster enligt artikel 2.36 i infrastrukturförordningen, om de inte iakttar de bestämmelser om att priserna på tjänster ska vara rimliga, tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande som finns i artikel 5.5 eller 7.4 i den förordningen. De föreslagna administrativa påföljderna kan även gälla ansvariga för tankningsstationer för vätgas som är tillgängliga för allmänheten, om de inte iakttar de bestämmelser om användarvänlighet och teknik vid tankningsstationer för vätgas som finns i artikel 6.3 eller artikel 7 i infrastrukturförordningen. I enlighet med artikel 6.3 i infrastrukturförordningen kan påföljden också gälla ägaren av en tankningsstation för vätgas i en situation där tankningsstationen för vätgas inte är utformad för att betjäna lätta motorfordon och tunga motorfordon.

De administrativa påföljderna kan likaså med stöd av artikel 19 i infrastrukturförordningen gälla tillverkare av motorfordon, ansvariga för tanknings- och laddningspunkter eller distributörer hos motorfordonsförsäljare eller med stöd av artikel 21 i den förordningen de aktörer som ansvarar för att de tekniska specifikationerna enligt den artikeln och bilaga II till förordningen följs.

Infrastrukturförordningen förutsätter inga nationella bestämmelser om påföljder. EU-domstolen har dock i sin rättspraxis fastställt att medlemsstaterna med stöd av den princip om lojalt samarbete som avses i artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionen (FEU) inte bara är skyldiga att utfärda bestämmelser om andra åtgärder utan också att påföra effektiva påföljder som är motiverade för att säkerställa att de skyldigheter som följer av EU:s rättsakter fullgörs (C-68/88, punkt 23). Skyldighet att påföra påföljder föreligger, om syftet med en EU-rättsakt kan äventyras i brist på påföljder. EU-domstolen har ansett att principen om lojalt samarbete medför att medlemsstaten får välja vilka påföljder som ska påföras.

Principen om lojalt samarbete förutsätter också att de påföljder som medlemsstaterna påför är effektiva, proportionella och avskräckande och att likvärdighetsprincipen enligt EU-domstolens rättspraxis iaktas i fråga om dem.

Syftet med bestämmelserna om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande är att säkerställa att skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen och denna lag fullgörs och att på så sätt förverkliga ett lagenligt rättsläge. Det föreslagna påföljdsslaget motsvarar de administrativa påföljderna enligt 12 § i den gällande infrastrukturlagen. Påföljdsslaget kan ses över på nytt, om vitesförfarandet visar sig vara ett otillräckligt sätt att säkerställa ett effektivt genomförande av bestämmelserna.

**7 §. Sökande av ändring.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om sökande av ändring. I beslut som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av denna lag får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). Ändring i ett beslut med anledning av begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

**8 §. Ikraftträdande.** Det föreslås att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt, eftersom infrastrukturförordningen enligt dess artikel 26 ska tillämpas från och med den 13 april 2024.

I paragrafens 2 mom. upphävs lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017).

## **7.2 Lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning**

**4 §. Förhållande till annan lagstiftning.** Enligt 2 mom. i den gällande paragrafen finns bestämmelser om krav på för allmänheten tillgängliga laddningsstationer i infrastrukturlagen. Hänvisningen till den lag som föreslås bli upphävd ska ändras till en hänvisning till infrastrukturförordningen. Artikel 21 i infrastrukturförordningen, som är direkt tillämplig, innehåller bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer för laddningsinfrastruktur.

I momentet föreslås det att ordkombinationen ”laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten” ska användas i stället för ”för allmänheten tillgängliga laddningsstationer”. Ändringen behövs för att den terminologi som används i den nationella lagstiftningen ska överensstämma med den direkt tillämpliga infrastrukturförordningen.

**9 §. Krav som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter.** Enligt 1 mom. i den gällande paragrafen ska de laddningspunkter som avses i 5–8 § till sina tekniska egenskaper utgöra sådana normala eller snabba laddningsstationer som avses i de tekniska specifikationerna i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. De 5–8 § som nämns i momentet finns i den gällande lagens 2 kap., där det föreskrivs om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader. I 5 § föreskrivs det om utrustande av nya byggnader med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter och i 6 § om utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter. Enligt 5 § 1 mom. och 6 § 1 mom. ska den som påbörjar ett byggprojekt se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnaden i enlighet med denna lag, om det enligt 5 § är fråga om en sådan ny byggnad eller enligt 6 § är fråga om en större renovering för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen. I 7 § föreskrivs det om utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon. I 8 § föreskrivs det om utrustande av parkeringshus med beredskap för laddningspunkter för elfordon.

Den hänvisning till infrastrukturdirektivet, som upphävs, som finns i paragrafens 1 mom. ändras till en hänvisning till artikel 21.1 i infrastrukturförordningen. Enligt artikel 21.1 i infrastrukturförordningen ska de tekniska specifikationer som fastställs i bilaga II tillämpas. Liksom i den gällande lagen är syftet också med de tekniska krav som finns i den föreslagna hänvisningen bland annat att säkerställa att elbilar som finns på marknaden kan laddas vid alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Enligt skäl 81 i ingressen till infrastrukturförordningen fastställs i kommissionens delegerade förordningar (EU) 2019/1745<sup>14</sup> och (EU) 2021/1444<sup>15</sup> odaterade tekniska specifikationer för vissa typer av infrastruktur för alternativa drivmedel, och dessa specifikationer är nu daterade och förtecknade i bilaga II till

---

<sup>14</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1745 om komplettering och ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU vad gäller laddningsstationer för motorfordon i kategori L, landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart, väteförsörjning till vägtransporter och naturgasförsörjning till väg- och vattenvägstransporter, och om upphävande av kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/674.

<sup>15</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1444 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU vad gäller standarder för laddningsstationer för elbussar.

infrastrukturförordningen. Enligt det nämnda skälet i ingressen ska också dessa delegerade förordningar upphävas genom infrastrukturförordningen.

Med normal laddningspunkt avses enligt artikel 2.37 i infrastrukturförordningen en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en uteffekt på högst 22 kilowatt. Enligt artikel 2.48 i infrastrukturförordningen avses med laddningspunkt ett fast eller mobilt gränssnitt, via eller utan anslutning till elnät, som möjliggör överföring av el till ett elfordon och som, även om den kan ha ett eller flera anslutningsdon för att passa olika typer av anslutningsdon, kan ladda endast ett elfordon åt gången, och som utesluter anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kilowatt vars primära syfte inte är laddning av elfordon. Definitionen av normal laddningspunkt är således i praktiken densamma som i motiveringen till den gällande lagen. Med snabb laddningspunkt avses enligt artikel 2.31 i infrastrukturförordningen en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en uteffekt på mer än 22 kilowatt. Definitionen är densamma som i den gällande nationella lagen, där det hänvisas till infrastrukturendirektivet.

De föreslagna ändringarna av hänvisningar till tekniska specifikationer är lagtekniska, eftersom de inte anses ha någon praktisk inverkan på de tekniska egenskaperna hos den nationellt allmänt använda laddningsinfrastrukturen eller elbilarna. I punkt 1.1 och 1.2 i bilaga II till infrastrukturförordningen förutsätts det att laddningspunkter för motorfordon ska utrustas med minst de uttag eller anslutningsdon som beskrivs i de standarder som nämns i punkterna. Som ett resultat av arbetet med standarder har det efter det att infrastrukturendirektivet antogs publicerats nya versioner av de nämnda standarderna. Jämfört med infrastrukturendirektivet har det i punkt 1.2 i bilaga II till förordningen tagits in ett omnämmande av standard EN 62196-3:2014 för likströmsbaserade normala laddningspunkter. Standarden benämns i allmänspråket också enligt laddningssystemens uttagskonstruktion FF eller CCS.

Enligt 3 mom. i den gällande paragrafen kan de laddningspunkter som avses i 5–7 § också vara sådana för allmänheten tillgängliga laddningsstationer som avses i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen. Den hänvisning till infrastrukturlagen, som ska upphävas, som finns i momentet ersätts med en hänvisning till infrastrukturförordningen. I överensstämmelse med infrastrukturförordningen föreslås det att i momentet ska ordkombinationen ”laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten” användas i stället för ”för allmänheten tillgängliga laddningsstationer”. Ändringen behövs för att den terminologi som används i den nationella lagstiftningen ska överensstämma med den direkt tillämpliga infrastrukturförordningen.

### **7.3 Lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster**

**7 §. Krav som gäller lastbilar.** I paragrafen föreskrivs det om miljö- och energieffektivitetskrav som gäller lastbilar. Enligt 1 mom. i den gällande paragrafen är miljövänliga och energieffektiva lastbilar fordon som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa bränslen som definieras i artiklarna 2.1 och 2.2 i infrastrukturendirektivet. Alternativa bränslen enligt infrastrukturendirektivet är el, väte, biodrivmedel, enligt definitionen i artikel 2 i i direktiv 2009/28/EG, syntetiska och paraffiniska bränslen, naturgas, inbegripet biometan i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), och gasol (LPG).

Den hänvisning till infrastrukturendirektivet, som upphävs, som finns i paragrafens 1 mom. ändras till en hänvisning till artikel 2.4 i infrastrukturförordningen. Med alternativa drivmedel avses enligt den artikeln drivmedel eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energi som används till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn, inklusive följande: a) alternativa drivmedel för utsläppsfria fordon, tåg, fartyg eller luftfartyg: elektricitet, vätgas,

ammoniak, b) förnybara drivmedel: biomassabränslen, inklusive biogas, och biodrivmedel enligt definitionerna i artikel 2.27, 2.28 respektive 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001, syntetiska och paraffiniska bränslen, inklusive ammoniak, som framställs av förnybar energi, c) icke-förnybara alternativa bränslen och fossila övergångsbränslen: naturgas, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), gasol (LPG), syntetiska och paraffiniska bränslen som framställs av icke-förnybar energi.

Den föreslagna ändringen av hänvisningen inverkar inte på innehållet i sak i den gällande paragrafen.

**8 §. Krav som gäller bussar.** I paragrafen finns det bestämmelser om miljö- och energieffektivitetskrav som gäller bussar i kategori M3 och om utsläppsfria bussar. Enligt 1 mom. i den gällande paragrafen är miljövänliga och energieffektiva bussar (M3) bussar i kategori M3 som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa bränslen som definieras i artiklarna 2.1 och 2.2 i infrastrukturdirektivet.

Den hänvisning till infrastrukturdirektivet, som upphävs, som finns i paragrafens 1 mom. ändras till en hänvisning till artikel 2.4 i infrastrukturförordningen på samma grunder som ovan i fråga om 7 §.

Den föreslagna ändringen av hänvisningen inverkar inte på innehållet i sak i den gällande paragrafen.

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

### *Visning av drivmedels jämförpriser*

Med stöd av 2 § 2 mom. i den föreslagna nya lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om drivmedels jämförpriser som avses i 1 mom. I nuläget finns det ett motsvarande bemyndigande i 6 § 2 mom. i infrastrukturlagen. Transport- och kommunikationsverket meddelade den 20 november 2020 en föreskrift om uppgifter som ska lämnas om jämförelsepriser för alternativa bränslen (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020). Föreskriften trädde i kraft den 7 december 2020. Bemyndigandet behövs för att Transport- och kommunikationsverket vid behov ska kunna meddela nya föreskrifter om visning av drivmedels jämförpriser. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är motiverat eftersom det är fråga om ett ärende av mycket teknisk natur som Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap om. De ärenden som omfattas av föreskriften inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning.

Vid Transport- och kommunikationsverket inleddes den 15 mars 2024 ett föreskriftsprojekt (TRAFICOM/119879/03.04.03.00/2024) för att uppdatera den gällande föreskriften till följd av EU-lagstiftningen och de föreslagna ändringarna i den nationella lagstiftningen.

## **9 Ikraftträdande**

För att förenhetliga lagstiftningen föreslås det att lagarna ska träda i kraft så snart som möjligt. Infrastrukturförordningen ska enligt dess artikel 26 tillämpas från och med den 13 april 2024.

## 10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I propositionen föreslås att det stiftas en ny lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn. Genom lagen kompletteras och preciseras infrastrukturförordningen.

Grundlagsutskottet har konstaterat att det är viktigt att det i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan tas hänsyn till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas (GrUU 1/2018 rd). Utskottet har ansett att det därför finns anledning att i regeringens propositioner särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (se till exempel GrUU 26/2017 rd och GrUU 2/2017 rd).

En del av de bestämmelser i lagförslagen som omfattas av det nationella handlingsutrymmet är sådana att de måste granskas med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna. I regeringens proposition föreslås det bestämmelser som har samband med de grundläggande fri- och rättigheter som anges i grundlagen, i synnerhet skyddet för privatlivet enligt 10 §, näringsfriheten enligt 18 §, de grundläggande miljörättigheterna enligt 20 § och rättsskyddet enligt 21 §.

### *Skydd för privatlivet*

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Den i grundlagen skyddade hemfriden täcker i princip alla lokaler som används för stadigvarande boende (GrUU 16/2004 rd).

Enligt den föreslagna lagen ska Transport- och kommunikationsverkets inspektionsrätt gälla områden, lokaler eller andra sådana utrymmen till vilka tillträde behövs för tillsynen enligt den föreslagna lagen, och verket ska ha rätt att där utföra inspektioner. Infrastrukturförordningen förutsätter inga nationella bestämmelser om inspektionsrätt. EU-domstolen har dock i sin rättspraxis fastställt att medlemsstaterna med stöd av den princip om lojalt samarbete som avses i artikel 4.3 i FEU är skyldiga att vidta alla åtgärder som säkerställer att de skyldigheter som följer av EU-fördragen och EU-rättsakterna fullgörs. Det har ansetts att den föreslagna inspektionsrätten behövs för att säkerställa att skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen fullgörs.

Det har inte ansetts att den egentliga kärnan i skyddet för hemfriden äventyras när det föreskrivs om att inspektionsbefogenheten utsträcks till sådana lokaler som också används för boende och där det utövas yrkesverksamhet (GrUU 21/2010 rd). Det har dock föreslagits att utrymmen som omfattas av hemfriden ska lämnas utanför inspektionsbefogenheterna genom ett uttryckligt omnämnande i lagen. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar grundlagsutskottets ståndpunkt att detta bör göras i synnerhet i situationer där det i de utrymmen som inspektionen gäller också finns utrymmen som används för boende.

Enligt 4 § i den föreslagna nya lagen har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådan information som är nödvändig för att verket ska kunna utföra sina tillsynsuppgifter enligt denna lag av dem som omfattas av skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen, denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av den. Infrastrukturförordningen förutsätter inga nationella bestämmelser om rätten att få information.



Den föreslagna rätten att få information har ansetts vara nödvändig för att den ovan nämnda principen om lojalt samarbete ska kunna genomföras nationellt.

Grundlagsutskottet har bedömt bestämmelserna om myndigheternas rätt att få information, trots sekretess, med avseende på skyddet för privatliv enligt 10 § 1 mom. i grundlagen. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis ansett att om det inte ges en uttömmande förteckning över innehållet i informationen, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att informationen är nödvändig för ett visst syfte (GrUU 46/2016 rd). Enligt den föreslagna lagen är Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information bunden till information som är nödvändig för att säkerställa genomförandet av infrastrukturförordningen. Således motsvarar de föreslagna bestämmelserna grundlagsutskottets ståndpunkt. De föreslagna bestämmelserna om rätt att få information strider således inte mot det i grundlagen tryggade skyddet för privatlivet.

### *Näringsfrihet och rättsskydd*

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Begränsningarna i näringsfriheten bör vara exakta och noggrant avgränsade och deras omfattning och villkor ska framgå av lagen (GrUU 16/2003 rd). Grundlagens 21 § innehåller bestämmelser om rättsskydd. Enligt 1 mom. i den paragrafen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan.

I infrastrukturförordningen finns det bestämmelser om de krav som ställs på verksamhetsutövarna. Bestämmelserna är direkt tillämpliga nationellt. Infrastrukturförordningen förutsätter inte nationella bestämmelser om påföljder för underlåtenhet att iakttä förordningen, det vill säga till denna del är det nationella handlingsutrymmet omfattande.

Enligt 3 § i den föreslagna nya infrastrukturlagen ska Transport- och kommunikationsverket utöva 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. I 6 § i den föreslagna lagen föreskrivs det om administrativa påföljder och i 7 § om sökande av ändring.

Enligt 6 § i den föreslagna lagen får Transport- och kommunikationsverket ålägga aktörerna att rätta sitt fel eller sin försummelse. För att ge beslutet tyngd och uppnå eller återställa ett lagenligt rättsläge kan beslutet förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Som en administrativ påföljd av straffkaraktär ska inte betraktas metoder för förvaltningstvång, såsom säkringsåtgärder och vite (se HFD 2016:96). Som ett alternativ till det som föreslås kan läggas fram att det för underlåtenhet att iakttä infrastrukturförordningen eller denna lag också ska påföras en administrativ påföljdsavgift, men i propositionen har det ansetts att metoderna för indirekt förvaltningstvång står i rätt proportion till det eftersträvade målet. De föreslagna begränsningsmetoderna är exakta och noggrant avgränsade och begränsar inte kärnan i näringsfriheten. Grunden för de föreslagna åtgärderna anses vara en godtagbar strävan efter att främja iakttagandet av EU-lagstiftningen och indirekt att de grundläggande miljö rättigheterna enligt 20 § i grundlagen tillgodoses. Förslagen har utarbetats med beaktande av den rätt till rättsskydd som tryggas i 21 § i grundlagen, och genom de föreslagna bestämmelserna

tillsammans med de rättsskyddsgarantier som ingår i viteslagen säkerställs det att rättsskyddet tillgodoses på det sätt som förutsätts i grundlagen.

#### *Grundläggande miljörättigheter*

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Det allmänna ska enligt 20 § 2 mom. i grundlagen verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Propositionen har inga direkta konsekvenser för klimatet eller miljön. Genom de föreslagna lagarna effektiviseras dock uppfyllandet av målen enligt infrastrukturförordningen, det vill säga övergången till utsläppsfri vägtrafik genom att förordningen kompletteras och preciseras nationellt. Således främjar förslaget indirekt att de grundläggande miljörättigheterna tillgodoses.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

#### *Kläm*

Eftersom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU innehåller bestämmelser som det föreslås att ska kompletteras genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

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 iaktas 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 iaktas.

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

#### 4 §

##### *Rätt att få information*

Transport- och kommunikationsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna 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 trafik tjänster

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster (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 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 16 maj 2024

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

## 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:

#### *Gällande lydelse*

4 §

#### *Förhållande till annan lagstiftning*

Bestämmelser om tillsyn över bygglov och åtgärdstillstånd utfärdade av kommunens byggnadstillsynsmyndighet finns i markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

Bestämmelser om krav på för allmänheten tillgängliga laddningsstationer finns i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017).

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 laddningsstationer som avses i de tekniska specifikationerna i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Den beredskap för laddningspunkter som avses i 5, 6 och 8 § ska vara sådan att det på parkeringsplatsen senare kan installeras en

#### *Föreslagen lydelse*

4 §

#### *Förhållande till annan lagstiftning*

Bestämmelser om tillsyn över bygglov och åtgärdstillstånd utfärdade av kommunens byggnadstillsynsmyndighet finns i markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

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*.

Den beredskap för laddningspunkter som avses i 5, 6 och 8 § ska vara sådan att det på parkeringsplatsen senare kan installeras en



*Gällande lydelse*

laddningspunkt som överensstämmer med de tekniska specifikationer som avses i 1 mom.

De laddningspunkter som avses i 5–7 § kan också vara sådana för allmänheten tillgängliga laddningsstationer som avses i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen.

Bland de laddningspunkter som avses i 5 § 3 mom. och 6 § 3 mom. ska det finnas minst en laddningspunkt som är tillgänglig för alla på en parkeringsplats som är minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång.

*Föreslagen lydelse*

laddningspunkt som överensstämmer med de tekniska specifikationer som avses i 1 mom.

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.*

Bland de laddningspunkter som avses i 5 § 3 mom. och 6 § 3 mom. ska det finnas minst en laddningspunkt som är tillgänglig för alla på en parkeringsplats som är minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## Lag

### om ändring av 7 och 8 § i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster

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

*Gällande lydelse*

7 §

*Krav som gäller lastbilar*

Miljövänliga och energieffektiva lastbilar är fordon som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa bränslen som definieras i artiklarna 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Till de bränslen som nämns i 1 mom. hör inte sådana bränslen som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är förenade med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och som framställs ur råvaror vars produktionsområde i betydande utsträckning utvidgats till mark med stora kollager.

När det är fråga om ett fordon som använder sådana flytande bibränslen eller syntetiska eller paraffiniska bränslen som avses i 1 mom. får det i bränslet inte blandas vanliga fossila bränslen.

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 bränslen som definieras i artiklarna 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv

*Föreslagen lydelse*

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*.

Till de bränslen som nämns i 1 mom. hör inte sådana bränslen som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är förenade med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och som framställs ur råvaror vars produktionsområde i betydande utsträckning utvidgats till mark med stora kollager.

När det är fråga om ett fordon som använder sådana flytande bibränslen eller syntetiska eller paraffiniska bränslen som avses i 1 mom. får det i bränslet inte blandas vanliga fossila bränslen.

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

### *Gällande lydelse*

2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Till de bränslen som nämns i 1 mom. hör inte sådana bränslen som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är förenade med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och som framställs ur råvaror vars produktionsområde i betydande utsträckning utvidgats till mark med stora kollager.

När det är fråga om ett fordon som använder sådana flytande bibränslen eller syntetiska eller paraffiniska bränslen som avses i 1 mom. får det i bränslet inte blandas vanliga fossila bränslen.

En utsläppsfri buss i kategori M3 är ett fordon som inte har en bränslemotor eller som har en bränslemotor med koldioxidutsläpp på högst ett gram koldioxid per kilometer, angivet i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den vid tidpunkten för den första registreringen gällande EU-lagstiftningen.

### *Föreslagen lydelse*

utbyggnad av *infrastruktur* för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Till de bränslen som nämns i 1 mom. hör inte sådana bränslen som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är förenade med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och som framställs ur råvaror vars produktionsområde i betydande utsträckning utvidgats till mark med stora kollager.

När det är fråga om ett fordon som använder sådana flytande bibränslen eller syntetiska eller paraffiniska bränslen som avses i 1 mom. får det i bränslet inte blandas vanliga fossila bränslen.

En utsläppsfri buss i kategori M3 är ett fordon som inte har en bränslemotor eller som har en bränslemotor med koldioxidutsläpp på högst ett gram koldioxid per kilometer, angivet i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den vid tidpunkten för den första registreringen gällande EU-lagstiftningen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

