

Ålands Landskapsregering

Hänvisning: ÅLR 2026/349

Ärende: Ålands kommunförbunds utlåtande om lagförslag rörande distribution av alternativa drivmedel och byggande av energieffektiv laddinfrastruktur

Inledning

Landskapsregeringen förslår att lagtinget antar en landskapslag om tillämpning på Åland av lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn. Lagen kompletterar och preciserar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804, som ersätter det upphävda direktivet 2014/94/EU. Samtidigt föreslås en ändring av landskapslagen om energieffektivitet för att anpassa kraven till direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda.

Syftet är att främja övergången till utsläppssnåla och utsläppsfria drivmedel inom alla transportsätt, genom att i huvudsak säkerställa en tillräckligt tät och omfattande infrastruktur för distributionen av alternativa drivmedel och dess tillgänglighet inom hela EU. Målet är en del av Fit for 55-paketet som bland annat avser att minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent innan 2030, samt uppnå klimatneutralitet inom EU före 2050.

Förslagets omfattning och konsekvenser

Förslaget omfattar stora och medelstora företag samt sådana upphandlande myndigheter som avses i 3 § i landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling, vilka äger byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än 20 bilparkeringsplatser i anslutning till byggnaden. Således berör lagförslaget flertalet av kommunerna.

Krav före 1 januari 2027

- Installerat minst en laddningspunkt för normal- eller snabbladdning för minst 10 procent av bilparkeringsplatserna.
- Alternativt, försett minst 50 procent av bilparkeringsplatserna med sådan ledningsinfrastruktur att det i ett senare skede är möjligt att installera laddningsstationer
- För byggnader som inte är bostäder med mer än 20 bilparkeringsplatser inom tätort erbjuda cykelparkeringsplatser som motsvarar minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden, samt ge plats för cyklar som är större än standardcyklar.

Tekniska krav på laddpunkter

- Ska kunna hantera smart laddning (justera laddning utifrån exempelvis effektbehov eller elpriser).
- Om det är ekonomiskt och tekniskt genomförbart, erbjuda dubbelriktad laddning.
- Uppfylla de tekniska specifikationer som anges i bilaga II i förordning (EU) 2023/1804.

Krav före 1 januari 2033 – Endast för upphandlande myndigheter

- Säkerställa att minst 50 procent av parkeringsplatserna har kabeldragning som möjliggör framtida installation av laddningsstationer.

Lagen innehåller vissa undantag, såsom byggnader som inte är anslutna till elnätet, använder energi för inomhusmiljön eller definieras som kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Allmänna synpunkter

Av lagförslaget framgår att åtminstone Mariehamn, Jomala och Finström förväntas omfattas. Det är rimligt att anta att även kommuner som Lemland, Hammarland, Saltvik och eventuellt Sund eller Eckerö påverkas. Enligt en enkät som Ålands kommunförbund genomförde i april 2024 bedömde även mindre kommuner som Föglö, Lumparland och Sottunga att de omfattades av kravet om laddningspunkter för minst 10 procent av bilparkeringsplatserna på parkeringar med fler än 20 platser.

Enkäten besvarades av totalt 13 kommuner, som tillsammans uppskattade att kravet skulle medföra investeringar i cirka 150 nya laddpunkter på hela Åland. Detta bör ställas i relation till de förhållandevis korta avstånden på Åland (se exempel i tabell 1 nedan). Därtill är det viktigt att ta hänsyn till skärgårdsöarnas specifika förutsättningar, eftersom ö-strukturen medför ett mer komplext perspektiv vad gäller logistik- och tillgänglighetsfrågor.

Plats A – Plats B	Avstånd
Långnäs – Berghamn (Lumparland – Eckerö)	60 km
Hummelvik – Berghamn (Vårdö – Eckerö)	64 km
Hummelvik – Mariehamn	46 km
Mariehamn – Geta	40 km

Tabell 1: Exempel på avstånd mellan hamnar och orter.

Enligt Kommunikationsministeriet¹ var den närmaste laddningsstationen vid slutet av 2023 belägen inom en radie på 50 km i nästan hela Finland, medan södra och västra Finland i regel hade en laddningsstation inom en radie på 25 km. Mot denna bakgrund kan man ifrågasätta om det är ändamålsenligt att öka antalet kommunala laddpunkter på Åland med omkring 150, i huvudsak koncentrerade till Mariehamn och dess omkringliggande kommuner. Det är även oklart hur många medelstora och stora företag som omfattas av kraven, men sannolikt är flertalet av dessa verksamma i ovan nämnda kommuner.

Enligt ÅSUB² drivs i dagsläget cirka 750 person- och paketbilar med el, samt 140 fordon med en kombination av el och annat drivmedel, vilket sammanlagt motsvarar tre procent av fordonen i trafik. Under 2024 ökade dessa kategorier med totalt omkring 150 fordon. Enligt lagförslaget har Ålands landskapsregering beviljat 289 understödsbeslut för hemmaladdning före 2022, motsvarande två procent av de åländska hushållen.

Syftet med lagförslaget, att främja övergången till utsläppssnåla och utsläppsfria drivmedel inom alla transportsätt, är i sig positivt. Tillgänglig laddinfrastruktur är en avgörande förutsättning för mer hållbara transporter och en ökad utbyggnad är därför välkommen. Samtidigt saknas en tydlig behovsanalys som belyser både dagens faktiska efterfrågan och den förväntade utvecklingen framöver, vilket gör det svårt att bedöma huruvida den bedömda ökningen om minst 150

¹ Kommunikationsministeriet (2025). *Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter*. Publikation LVM 2025:1. Helsingfors: Transport- och Kommunikationsministeriet. Hämtad 17.02.2025 från https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/166016/LVM_2025_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

² ÅSUB (2025). *Motorfordon 2024*. Hämtad 17.02.2025 från <https://www.asub.ax/sv/statistik/motorfordon-2024>

laddpunkter på två år är ändamålsenlig. Därtill är den tekniska utvecklingstakten snabb och det är därför rimligt att investeringar utformas så att nya anläggningar inte blir föråldrade i förtid.

Kommunerna har tidigare påtalat att kraven på installering av laddningsstationer är för rigorösa och inte realistiska. Kommunförbundets bedömning är att även detta lagförslag innehåller allt för rigorösa och orealistiska krav. Med en mer ingående konsekvens- och behovsbedömning, där förväntat antal elfordon, geografisk spridning samt kostnader och finansieringsformer analyseras i detalj, hade berörda aktörer fått bättre förutsättningar att avgöra hur snabbt och i vilken omfattning laddinfrastrukturen bör byggas ut för att undvika överkapacitet, ökade elkostnader eller onödiga investeringar.

Sammanfattning

- ÅKF konstaterar att syftet med förslaget är positivt, övergången till mer hållbara drivmedel för fordon är önskvärd och bidrar till EU:s klimatmål.
- ÅKF anser att en mer utförlig analys av det faktiska behovet, baserat på nuvarande och förväntat antal elfordon samt deras geografiska spridning, är nödvändig.
- ÅKF anser att de föreslagna kraven är för rigorösa och inte realistiska, samt att risken för överkapacitet eller onödiga investeringar är stor.
- ÅKF konstaterar att förslaget medför kostnader för kommunerna, framför allt engångskostnader för att bygga upp laddinfrastrukturen. Ålands landskapsregering bör främja kommunernas möjligheter att förverkliga lagförslaget genom att säkerställa möjlighet till tillräckliga ekonomiska resurser, exempelvis genom ett stöd för investering i laddinfrastruktur.
- ÅKF konstaterar även att förslaget medför en stor koncentration av laddinfrastruktur runt Mariehamn och omkringliggande kommuner, medan det förmodligen även fortsättningsvis kommer vara brist på laddningsstationer i skärgård och glesbygd, där avståndet till närmaste laddstation kan bli långt.

Förbundsstyrelsen för Ålands kommunförbund
§ 5/27.02.2027

Genom Minna Hellström
Förbundsdirektör Ålands kommunförbund