

Ålands Landskapsregering

Hänvisning: ÅLR 2026/546

Ärende: Ålands kommunförbunds utlåtande om utvärdering av landskapsandelssystemet

Allmänna synpunkter

Ålands Landskapsregering begär Ålands kommunförbunds synpunkter på utvärderingen av landskapsandelssystemet. Utvärderingen har genomförts av Niclas Johansson och Henrik Berggren på uppdrag av landskapsregeringen. Rapporten sammanfattar slutsatserna av utvärderingen utifrån de effektmål som fastställdes vid införandet av det nuvarande systemet och innehåller rekommendationer för hur landskapsandelssystemet kan förbättras.

Utvärderingen är genomgående väl utförd och belyser på ett tydligt sätt faktorer som har stor betydelse i ett komplext system. Den nuvarande landskapslagen om landskapsandelar till kommunerna (2017:120) trädde i kraft den 1 januari 2019. Sedan dess har Ålands befolkning ökat med nästan 1 000 personer, men skillnaderna mellan kommunerna är stora. Endast sex kommuner har en märkbar procentuell befolkningsökning medan sju kommuner har en negativ befolkningstrend. Under perioden har Kumlinge haft en procentuell befolkningsminskning som nästan motsvarar Jomalas tillväxt. Se tabell 1.

Kommun	dec-18	dec-24	Skillnad	%
Brändö	449	436	-13	-3 %
Eckerö	961	957	-4	0 %
Finström	2 588	2 619	31	1 %
Föglö	534	507	-27	-5 %
Geta	514	515	1	0 %
Hammarland	1 577	1 637	60	4 %
Jomala	5 032	5 794	762	15 %
Kumlinge	315	274	-41	-13 %
Kökar	236	227	-9	-4 %
Lemland	2 033	2 133	100	5 %
Lumparland	382	371	-11	-3 %
Saltvik	1 858	1 778	-80	-4 %
Sottunga	91	101	10	11 %
Sund	1 028	1 001	-27	-3 %
Vårdö	448	462	14	3 %
Mariehamn	11 743	11 898	155	1 %
Åland	29 789	30 710	921	3 %

Tabell 1 Befolkningsutveckling 2018–2024 (ÅSUB, 2024)¹

¹ Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) (2024). *Befolkningens storlek och struktur (BE050)*. Hämtad 17.02.2024

Den demografiska fördelningen i kommunerna har dessutom förändrats, samtidigt som ingrepp har gjorts i organiseringen av kommunernas service genom samordningen av socialvården inom KST. Enligt Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB)² har även trenden med hemundervisning mer än fördubblats sedan 2018.

Särskilda synpunkter

1. Inkomstutjämning (skattekomplettering)

Skattekompletteringen utgör för närvarande cirka 40 % av den totala summan av landskapsandelarna. Utvärderingen ger intryck av att beräkningen av skattekompletteringen, liksom hanteringen av samfundsskatterna i sin helhet, medför en onödigt administrativ tung och komplicerad process.

I utvärderingen föreslås att kompensationen för avdrag ses över och omformas till ett bidrag per invånare. Ålands kommunförbund har länge påtalat att de kommunala avdragen urholkar kommunernas skatteinkomster och utan kompensationsåtgärder finns en risk att lagtinget fattar beslut om generösa avdrag enbart på kommunernas bekostnad. I riket kompenserar staten kommunerna för de effekter som regeringens ändringar i beskattningsgrunderna har på skatteintäkterna, i enlighet med regeringsprogrammet³.

Förslag till vidare utredning:

- Översyn av beräkningsmodellen för skattekomplettering. En analys av huruvida det nuvarande femåriga medeltalet i beräkningsmodellen är ändamålsenligt eller om en annan metod skulle ge en mer rättvis och effektiv utjämning.
- Konsekvensanalys av en invånarbaserad kompensation för avdrag.
- Effekterna av en avgiftsbaserad utjämning för kommuner med ett kompletteringsstal över kompletteringsgränsen.

I sammanhanget vill Ålands kommunförbund även påtala att kompensation för sänkt samfundsskatt, som omnämns i utvärderingen, absolut bör kvarstå i oförändrad form. Detta är en direkt konsekvens av välfärdsområdesreformen i riket och ska säkerställa en neutral påverkan för de åländska kommunerna.

2. Kostnadsutjämning (kostnadsbaserade landskapsandelar)

Kostnadsutjämningen baseras på strukturella faktorer och varierar avsevärt mellan kommunerna. Mariehamn och dess närliggande kommuner har de lägsta kostnadsbaserade landskapsandelarna per invånare, medan kommuner med långa avstånd och liten folkmängd har de högsta.

Det råder ingen tvekan om att KST-reformen hade en betydande påverkan på kommunerna. Ur ett ekonomiskt perspektiv har reformen förändrat fördelningen av kostnader mellan kommunernas kärnverksamheter, då kostnaderna för socialvården numera är utjämnade mellan kommunerna.

² Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB), *Grundskolan hösten 2024*, hämtad från www.asub.ax den 13.02.2025

³ Finlands regering (2023). *Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering*. Helsingfors: Statsrådets kansli, hämtad 13.02.2024

Samtidigt har reformen inneburit en ökad ekonomisk trygghet, eftersom en kommuns ekonomiska balans inte längre påverkas direkt av antalet klienter i socialvården.

Förslag till vidare utredning:

- Ersättningsgraderna – En analys av ersättningsprocenten, särskilt varför de skiljer sig mellan olika serviceformer.
- Analys av skärgårdstilläggen och skalnackdelar för kommuner med liten folkmängd.
- Landskapsandelen för grundskola:
 - Analys av hur mycket skolskjutsarna påverkar kostnaderna för grundskolan.
 - Utredning av huruvida intervallen i grundskolemodellen är ändamålsenliga. Landskapsandelen för grundskola omnämns som ett hinder i bland annat kommunindelingsutredningen för södra Åland⁴, ytterligare finns det stora kostnadsskillnader per elev om en kommun upprätthåller en skola för fem eller 35 barn.
- Ersättning för allmän förvaltning. Flera aktuella lagar, såsom informationshanteringslagen och landskapslagen om motståndskraft och cybersäkerhet, medför ökade kostnader för kommunernas allmänna förvaltning. Detta är särskilt betungande för kommuner med små förvaltningsresurser. En utredning bör göras om det bör införas en landskapsandel för kommunernas allmänna förvaltning.
- Ersättning för befolkningsförändringar – Det är utmanande att på kort tid göra smarta anpassningar för kommunal verksamhet som i mångt och mycket relaterar till befolkningsstorleken.

3. Ekonomisk relation landskap och kommuner

Landskapsregeringen har i dagsläget ingen egen beskattning, vilket skapar en mer komplicerad relation till de åländska kommunerna än vad som är fallet för andra lagstiftande parlament. På Åland fastställs landskapsandelarnas storlek av flera olika parametrar för både inkomst- och kostnadsutjämning, där den kommunala uppfattningen i regel är att landskapsandelarna inte reagerar i tillräckligt stor utsträckning på kostnadsökningar för exempelvis pris- och löneutveckling eller ny lagstiftning.

En av de största bristerna i nuläget är att lagförslag sällan innehåller tillräckliga ekonomiska konsekvensanalyser. Landskapsregeringen följer heller inte den överenskomna finansieringsprincipen, vilket gör att kommunerna ofta står utan ekonomisk ersättning när nya uppgifter införs eller ambitionsnivån höjs. Dessutom saknas det i regel en tydlig kostnadsberäkning för den lagstiftning som lagtinget antar.

⁴ Landskapsregeringen (2019) *Slutrapport av kommunindelingsutredningen för södra Åland*. Hämtad 17 februari 2025.

Sammanfattning

Ålands kommunförbund representerar 14 medlemskommuner som är mycket olika till struktur och befolkningsunderlag. Därmed tar förbundets utlåtande avstamp i att fånga helheten och gemensamma linjer.

- ÅKF konstaterar att kommunernas förutsättningar varierar kraftigt, vilket gör att landskapsandelssystemet bör ta hänsyn till befolkningsstruktur, geografi och andra strukturella faktorer.
- ÅKF anser att tyngden i den fortsatta utredningen bör vara att skapa likvärdiga förutsättningar för kommunerna att producera service.
- ÅKF anser att det är angeläget att fortsätta utreda både inkomst- och kostnadsutjämnningen för att skapa ett bättre system baserat på fakta.
- ÅKF betonar vikten av öppen dialog och god framförhållning när landskapsregeringen överväger förändringar i landskapsandelssystemet.

Fortsättning

I den fortsatta processen betonar ÅKF följande:

- En helhetsrevidering är att föredra framför enskilda justeringar av vissa parametrar. Även små förändringar kan skapa stora konsekvenser, vilket skapar osäkerhet för kommunerna. Landskapsandelssystemet bör utgå ifrån en helhet och därför också revideras i sin helhet.
- Formulera ett nytt uppdrag gemensamt med kommunerna och verka för att diskussioner och processen sker på en principiell nivå som tar hänsyn till allas behov. ÅKF bistår gärna i arbetet.
- För att skapa stabilitet och förutsägbarhet för kommunerna är det av stor vikt att landskapsandelssystemet förankras brett och utformas långsiktigt. Arbetet bör därför ske på ett parlamentariskt sätt, så att eventuella förändringar inte leder till tvära kast mellan mandatperioder.

Förbundsstyrelsen för Ålands kommunförbund
§ 4/27.02.2027

Genom Minna Hellström
Förbundsdirektör Ålands kommunförbund

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 utsläppsnåla 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 utsläppsnåla 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