

**Till Ålands lagting**

## **Ändring av lagstiftningen om offentlig upphandling**

### **Huvudsakligt innehåll**

Landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling föreslås ändrad. Dels föreslås en ändring i syfte att genomföra direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, dels föreslås en ändring av definitionen av vem ska anses vara en upphandlande enhet.

---

<b>INNEHÅLL</b>	
Huvudsakligt innehåll .....	1
Allmän motivering .....	3
1. Bakgrund .....	3
1.1. Lagstiftningsbehörigheten .....	3
1.2. Upphandlingslagstiftningen .....	3
2. Behov av ändring av lagstiftningen .....	4
2.2 Direktivet om rena fordon .....	4
1.3. Ändring av definitionen av upphandlande myndigheter .....	4
3. Landskapsregeringens förslag .....	5
3.1. Direktivet om rena fordon .....	5
3.2. Ändring av definitionen av upphandlande myndigheter .....	6
4. Förslagets konsekvenser .....	6
4.1. Direktivet om rena fordon .....	6
4.2. Ändring av definitionen av upphandlande myndigheter .....	7
Detaljmotivering .....	8
Landskapslag om ändring av landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling .....	8
Lagtext .....	10
L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling .....	10
Parallelltexter .....	12

## Allmän motivering

### 1. Bakgrund

#### 1.1. Lagstiftningsbehörigheten

Landskapet har enligt 18 § 1 och 4 punkterna i självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet om landskapsregeringen och de myndigheter och inrättningar som lyder under den samt om kommunernas förvaltning. Enlig 27 § 10 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet om främjande av konkurrens.

Då lagtinget den 11 april 2007 antagit landskapslagen om ändring av landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av lagen om offentlig upphandling konstaterade HD att offentlig upphandling är ett rättsområde i utveckling som visar allt starkare konkurrensrättsliga drag. HD konstaterade att den åländska blankettlagen föll inom ett rättsområde för vilket riket till en större del har lagstiftningsbehörighet. HDs slutsats var att lagstiftningsbehörigheten om offentlig upphandling skulle anses tillhöra riket, trots behörighetsfördelningen i självstyrelselagen, och att lagtinget överskridit sin lagstiftningsbehörighet. HD ansåg att domstolens uppgift enligt självstyrelselagen är att tolka lagens behörighetsgrunder i konkreta situationer och med beaktande av de aktuella omständigheterna. HDs utlåtande gavs efter omröstning där de skiljaktiga ledamöterna ansåg att gränserna för Ålands självstyrelse är stiftade i grundlagsordning med bifall av Ålands lagting och att det är viktigt att självstyrelsen kan utövas på så solid grund som möjligt. Ålandsdelegationen delade inte HDs majoritets åsikt om lagstiftningsbehörigheten. Republikens President Tarja Halonen konstaterade att utgångspunkten bör vara att förändringar i lagstiftningsbehörigheten mellan riket och landskapet i regel ska ske genom en ändring av självstyrelselagen. Med hänsyn till att blankettlagen om offentlig upphandling tidigare ansetts höra till lagtingets behörighet och att den bör anses uppfylla kraven enligt Europeiska unionens rättsordning fann Republikens President inte sådana starka skäl som skulle motivera utövande av vetorätt. Följden av detta prejudicerande ställningstagande från Republikens President är att landskapet fortsättningsvis ska anses ha lagstiftningsbehörighet vad gäller offentlig upphandling.

#### 1.2. Upphandlingslagstiftningen

Bestämmelser om offentlig upphandling på Åland finns i landskapslagen (2017/80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling.

Genom lagen tillämpas lagen om offentlig upphandling och koncession (FFS 1397/2016), nedan upphandlingslagen, lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (FFS 1398/2016), nedan försörjningslagen, samt lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon (FFS 1509/2011) på Åland.

Genom blankettlagen genomförs bland annat Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (upphandlingsdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (försörjningsdirektivet).

## 2. Behov av ändring av lagstiftningen

### 2.2 Direktivet om rena fordon

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon antogs den 23 april 2009. Direktivet ålägger upphandlande enheter att beakta energi- och miljöpåverkan under ett fordonets hela livscykel vid upphandling av vägtransportfordon. Detta kan ske genom att ställa krav på fordonets energianvändning och utsläppsnivåer eller genom att beakta energi- och miljöpåverkan i inköpsbeslutet.

Syftet med förordningen är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och förbättra transportsektorns bidrag till EU:s miljö-, klimat- och energipolitik.

Direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon genomförs på Åland i landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling, genom att rikets lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon gjorts tillämplig på Åland.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (direktivet om rena fordon) ersätter det tidigare direktivet om främjande av rena och energieffektiva fordon. I direktivet finns bestämmelser om att upphandlande enheter ska säkerställa att de uppfyller minimimålen för upphandling av rena vägfordon enligt direktivets procentuella fördelning. Åtgärderna delas upp på två upphandlingsperioder; år 2021 - 2025 och år 2026 - 2030.

I riket trädde den 2 augusti 2021 en lag om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster (FFS 740/2021) i kraft. Genom lagen genomförs direktivet om rena fordon. Lagen reglerar vilka vägtransportfordon och trafik tjänster som omfattas, vilka krav ett rent fordon ska uppfylla och vilken procentandel av en upphandlande enhets anskaffning av fordon och trafik tjänster som ska vara rena. I lagen finns också bestämmelser om vilka myndigheter som ansvarar för tillsynen över upphandlande enheter och styrning och uppföljning av verksamheten som avses i lagen.

### 1.3. Ändring av definitionen av upphandlande myndigheter

I 3 § i landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling görs en avvikelse från rikets upphandlingslagstiftning i och med att de myndigheter och enheter som ska tillämpa upphandlingslagstiftningen på Åland räknas upp.

Enligt 3 § 5 punkten ska landskapslagen tillämpas på upphandlingar som görs av juridiska personer, enheter och upphandlare som landskapsregeringen, myndigheter och inrättningar som lyder under landskapsregeringen och kommunala myndigheter har inflytande i. Enligt 7 punkten ska lagen även tillämpas på sådana upphandlingar som myndigheter som enligt 5 § i upphandlingslagen eller 5 § i försörjningslagen anses vara offentligt rättsliga organ.

I artikel 2.1 punkterna 1-4 i upphandlingsdirektivet definieras vad som är en upphandlande myndighet. Upphandlande myndigheter är enligt punkt 1 statliga, regionala eller lokala myndigheter, offentligt rättsliga organ eller sammanslutningar av en eller flera sådana myndigheter eller ett eller flera sådana organ. Offentligt rättsliga organ definieras i punkt 4 som organ som särskilt inrättats för att tillgodose behov i det allmännas intresse och som inte har en industriell eller kommersiell karaktär, som är juridiska personer och som till största delen finansieras av myndigheter eller andra offentligt rättsliga organ, står under dessas tillsyn eller har ett förvaltnings-, lednings eller

kontrollorgan där mer än hälften av ledamöterna utses av myndigheten eller det offentlighetsliga organet.

I 5 § 4 punkten i upphandlingslagen definieras vilka offentlighetsliga organ som anses vara upphandlande enheter i enlighet med upphandlingslagens bestämmelser. I 5 punkten bestäms att varje upphandlare ska anses vara en upphandlande enhet om upphandlaren för upphandlingen har fått understöd av en upphandlande enhet till ett belopp som överstiger hälften av upphandlingens värde. På den här punkten går rikets lagstiftning utöver vad som föreskrivs i direktivet.

Enligt 5 § i försörjningslagen omfattar lagen samma tillämpningsområde som upphandlingslagen, med tilläggen att offentliga företag som är verksamma med stöd av en särskild rättighet eller en ensamrätt omfattas av lagen. Upphandlare som för en upphandling får stöd av en annan upphandlande enhet som överstiger hälften av upphandlingens värde undantas från försörjningslagens tillämpningsområde.

Upphandlingsdirektivet föreskriver inte såsom i landskapslagen att alla juridiska personer, enheter och upphandlare som myndigheter har ett inflytande i faller inom direktivets tillämpningsområde. Genom formuleringen i 3 § i landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling har upphandlingslagstiftningens tillämpningsområde därför blivit vidare än vad som föreskrivs i upphandlingsdirektivet.

### 3. Landskapsregeringens förslag

#### 3.1. Direktivet om rena fordon

För att genomföra direktivet om rena fordon på Åland föreslår landskapsregeringen att landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling ändras så att rikets lag om upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon i åländsk lagstiftning görs tillämplig på Åland. Landskapsregeringen föreslår att tillsynen av lagen ska skötas av Upphandlingsinspektionen som redan har i uppgift att utöva tillsyn över upphandlande enheters efterlevnad av upphandlingslagstiftningen.

Enligt artikel 5 i direktivet ska upphandlande enheter säkerställa att de uppfyller minimimålen för upphandling av rena vägfordon i enlighet med den procentuella fördelning som framgår av bilagan till direktivet. Målen är indelade i två referensperioder, den första från den 2 augusti 2021 till den 31 december 2025 och den andra från den 1 januari 2026 till den 31 december 2030. Enligt skäl 19 till direktivet har medlemsländerna rätt att fördela insatserna inom sitt territorium med beaktande av skillnader i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier.

Åland ska som helhet uppfylla följande procentandelar:

Fordonstyp	Första referensperioden	Andra referensperioden
Person- och paketbilar	38,5 %	38,5 %
Bussar med låggolv	41 % (varav hälften elbussar)	59 % (varav hälften elbussar)
Lastbilar	9 %	15 %

Tabell 1: Minimimål för Finland i enlighet med tabell 3 och 4 i bilagan till direktivet om rena fordon

Under ärendets beredning har landskapsregeringen undersökt möjligheten att fördela en högre procentandel på de upphandlande enheterna i tätbefolkade kommuner. Undersökningen har genomförts så att frågor har ställts till kommunala upphandlande enheter om deras tidigare och framtida upphandlingar av fordon och fordonstjänster. Värdet av upphandlande enheters utgifter för fordonsberoende verksamhet har analyserats på

kommunal- och landskapsnivå. Av undersökningen kan landskapsregeringen dra slutsatsen att de flesta kommunala upphandlande enheternas upphandlingar av fordon och fordonstjänster understiger EU:s tröskelvärde och de omfattas därmed inte av direktivets tillämpningsområde. Kommuners utgifter för fordonstjänster i form av avfallstransporter och skolskjutsar överstiger dock i många fall EU:s tröskelvärde. Inom landskapet finns även geografiska skillnader, så som avstånd och tillgång till laddningsinfrastruktur, som medför utmaningar särskilt för skärgårdskommunerna.

De upphandlande enheterna i Mariehamns stad köper till antalet flest fordon och en stor andel av dessa inköp är redan idag rena. Bland övriga kommunala upphandlande enheter finns en oro för att genomförandet av direktivet ska ha en fördyrande effekt på inköp av fordon och fordonstjänster.

Sammanfattningsvis kan Ålands landskapsregering konstatera att Mariehamns stads upphandlande enheter ställer sig positiva till inköp av rena fordon medan det finns en oro för ökade kostnader bland övriga kommuner på fasta Åland. På grund av de geografiska skillnaderna i landskapet föreslår landskapsregeringen att möjligheten att differentiera procentandelarna mellan olika upphandlande enheter utnyttjas.

### 3.2. Ändring av definitionen av upphandlande myndigheter

För att underlätta för de upphandlande enheter som ska tillämpa upphandlingslagstiftningen är det ändamålsenligt att så långt det går harmonisera rikets och Ålands lagstiftningar genom att de enheter som i riket anses vara upphandlande enheter ska anses vara det även på Åland.

Åländska upphandlande enheter omfattas ofta av en upphandlingsplikt till följd av blankettlagen, men upphandlingsplikten kan även uppstå till följd av en direkt tillämpning av rikets upphandlingslagstiftning. Till exempel har riket lagstiftningsbehörighet inom kyrkofrågor och rikets lag om offentlig upphandling och koncession blir därför direkt tillämplig på den åländska kyrkan, dess församlingar och myndigheter. Även lagen om offentlig försvars- och säkerhetsupphandling (FFS 1531/2011) är direkt tillämplig på Åland till följd av att riket har lagstiftningsbehörighet inom frågor som gäller rikets säkerhet. Offentlig upphandling är på detta sätt en fråga som i vissa fall faller utanför den åländska lagstiftningsbehörigheten.

Landskapsregeringen föreslår att 3 § 5 punkten ersätts med en punkt som hänvisar till 5 § i upphandlingslagen. Organisationer som får stöd av upphandlande enheter omfattas redan av blankettlagen, men i förhållande till nuvarande formuleringen innebär förändringen en begränsning av tillämpningsområdet från att ha omfattat alla upphandlingar oavsett hur stort stödet är till att endast omfatta de upphandlingar där organisationen beviljas mer än 50 procent stöd.

## 4. Förslagets konsekvenser

### 4.1. Direktivet om rena fordon

#### 4.1.1. Konsekvenser för upphandlande enheter och andra myndigheter

Konsekvenserna av förslaget för de upphandlande enheterna förväntas främst omfatta en ökad ekonomisk belastning och en ökad administrativ börda.

Den ökade ekonomiska belastningen består av att rena fordon åtminstone initialt förväntas vara dyrare att upphandla än konventionella fordon och att en ökad användning av rena fordon kräver laddnings- och tankningsinfrastruktur. I direktivets skäl anges att marknadsprognoser pekar på fortsatt sjunkande inköpspriser för rena fordon och förutspår att de sjunkande inköpspriserna samt lägre drifts- och underhållskostnader kommer att minska

hindren för tillgänglighet och öka användningen av rena fordon under det kommande decenniet.

Den ökade administrativa bördan omfattar rapporteringsskyldigheten som direktivet ålägger upphandlande enheter samt ett uppskattat ökat behov av administrativa uppgifter i samband med fordonsupphandlingar.

De upphandlingar som omfattas av lagförslaget är sådana som överstiger EU:s tröskelvärden. De flesta upphandlande enheter på Åland är små. Efter att ha hört de upphandlande enheterna om förslaget, kan landskapsregeringen konstatera att de flesta upphandlande enheter har gjort 0 - 4 upphandlingar som överstiger EU:s tröskelvärde under de senaste 5 åren. Detta innebär att de flesta mindre upphandlande enheter inte alls kommer att omfattas av lagförslaget. Påverkan på den ekonomiska och administrativa belastningen för mindre upphandlande enheter torde därför vara begränsad.

Den myndighet som blir ansvarig för tillsynen av efterlevnaden av direktivet, upphandlingsmyndigheten, kommer att påföras ytterligare uppgifter. Huruvida en upphandlande enhet har uppfyllt direktivet räknas per upphandlingsperiod, vilket torde innebära att kontrollen och tillsynen av efterlevnaden utförs vid slutet av en upphandlingsperiod och inte löpande under en upphandlingsperiod. Rapporteringsskyldigheten bör huvudsakligen kunna skötas elektroniskt.

#### *4.1.2. Konsekvenser för företag*

För företagen torde efterfrågan på rena fordon och laddningsinfrastruktur öka. De upphandlingar som överstiger EU:s tröskelvärden och därmed faller inom direktivets tillämpningsområde är i många fall fordonstjänster så som kollektivtrafik, skolskjutsar och sophämtning. Direktivets utformning innebär att de företag som sköter sådana tjänster blir mest påverkade av lagstiftningen och tvungna att förnya sin fordonsflotta i tämligen snabb takt.

#### *4.1.3. Konsekvenser för miljön*

Direktivet är ett led i EU:s mål att bli klimatneutralt senast år 2050 och utvecklingen mot utsläppsnål mobilitet. Målet med lagstiftningen är att öka andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i trafiken. De föreslagna ändringarna är i linje med Utvecklings- och hållbarhetsagendan för Åland.

Reglerna vid upphandling av fordon skärps i förhållande till 2009-års direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Eftersom lagstiftningen kommer att förplikta upphandlande enheter att upphandla en viss andel av sina fordon som rena fordon, bör direktivet föra med sig positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp av koldioxid och andra föroreningar, så som partiklar, kväveoxider och icke-metankolväten.

#### *4.1.4. Konsekvenser för barn*

Syftet med lagförslaget är att bidra till att nå EU's miljömål genom att minska miljöbelastningen från trafiken. Om syftet uppfylls påverkas miljön positivt och luftkvaliteten förbättras. Detta är av stor vikt för barnen och kommande generationer.

## **4.2. Ändring av definitionen av upphandlande myndigheter**

De företag och sammanslutningar som landskapsregeringen och kommunerna idag har ett mindre inflytande i faller efter den föreslagna ändringen bort från upphandlingslagens tillämpningsområde. Syftet med upphandlingslagstiftningen är att reglera och skydda användandet av offentliga medel, men direktivet omfattar inte alla företag och sammanslutningar som innehåller offentliga medel.

Enligt den nuvarande lydelsen av 3 § 5 punkten i landskapslagen är upphandlingslagen tillämplig även på företag och sammanslutningar som endast består av en liten andel offentliga medel. Den föreslagna ändringen torde innebära en förenkling av dessa företags och sammanslutningars affärer då de faller bort från upphandlingslagens tillämpningsområde.

## Detaljmotivering

### Landskapslag om ändring av landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling

1 § *Tillämpningsområde*. Paragrafen föreslås ändrad så att rikets lag om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster ska tillämpas på Åland. Genom rikslagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/1161 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

3 § *Upphandlande myndigheter*. Enligt den gällande formuleringen i paragrafen har upphandlingslagstiftningens tillämpningsområde blivit vidare än vad som bestäms i upphandlingsdirektiven. Paragrafen föreslås nu ändrad så att definitionen av upphandlande myndigheter begränsas. Genom ändringen harmoniseras lagstiftningen med rikets lagstiftning så att de myndigheter som i riket anses vara upphandlande myndigheter även anses vara det på Åland.

4 § *Förvaltningsmyndigheter*. I rikets lag om upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon bestäms att Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden över lagen, de bestämmelser och myndighetsföreskrifter som har utfärdats med stöd av den samt över uppfyllandet av de minimiandelar som gäller miljövänliga och energieffektiva fordon. Landskapsregeringen föreslår att Upphandlingsinspektionen ska ansvara för tillsynen av lagens efterlevnad på Åland. Upphandlingsinspektionen har redan i uppgift att utöva tillsyn över upphandlande enheters efterlevnad av upphandlingslagstiftningen.

5 § *Särskilda avvikelser*. Medlemsländerna har rätt att fördela målinsatserna inom sitt territorium så länge den totala procentandelen per medlemsland uppfylls. Landskapsregeringen föreslår att en avvikelse görs från bestämmelserna i 9 och 10 §§ i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster och att följande regionala fördelning görs på Åland:

Område	Första referensperioden	Andra referensperioden
Landskapsregeringen samt underliggande myndigheter	75 %	75 %
Mariehamn	75 %	75 %
Eckerö, Finström, Geta, Hammarland, Jomala, Lemland, Lumparland, Saltvik, Sund	38,5 %	38,5 %
Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga, Vårdö	10 %	10 %

Tabell 2: Minimiandelar som gäller personbilar och lätta nyttofordon



Område	Första referensperioden	Andra referensperioden
Landskapsregeringen samt underliggande myndigheter	20 %	25 %
Mariehamn	20 %	25 %
Eckerö, Finström, Geta, Hammarland, Jomala, Saltvik, Sund	5 %	10 %
Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga, Vårdö	0 %	5 %

Tabell 3: Minimiandelar som gäller upphandling av lastbilar

*Ikraftträdande.* Enligt direktivet ska medlemsländerna senast den 2 augusti 2021 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet. Lagen föreslås därför träda i kraft så snart som möjligt.

## Lagtext

Landskapsregeringen föreslår att följande lag antas.

### **L A N D S K A P S L A G** **om ändring av landskapslagen om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling**

I enlighet med lagtingets beslut

**ändras** 1 § 1 mom. 3 punkten, 3 § 5 och 7 punkterna samt 4 § 1 mom. i landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling samt

**fogas till** 5 § nya 2 och 3 mom. som följer:

#### 1 §

##### *Lagens tillämpningsområde*

Följande rikslagar ska tillämpas på Åland, med de avvikelser som anges i denna lag,

-----  
3) lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (FFS 740/2021).  
-----

#### 3 §

##### *Upphandlande myndigheter*

Denna lag ska tillämpas på upphandling som görs av

-----  
5) sådana upphandlare som avses i 5 § 1 mom. 5 punkten i upphandlingslagen  
-----

7) myndigheter som enligt 5 § i upphandlingslagen eller 5 § i försörjningslagen anses vara offentlighetsorgan samt  
-----

#### 4 §

##### *Förvaltningsmyndigheter*

De förvaltningsuppgifter som enligt de lagar som avses i 1 § 1 mom. ankommer på Konkurrens- och konsumentverket samt Transport- och kommunikationsverket ska på Åland skötas av Upphandlingsinspektionen, till den del uppgifterna faller inom landskapets behörighet.  
-----

#### 5 §

##### *Särskilda avvikelser*

-----  
Avvikande från det som bestäms i 9 § i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster ska följande minimiandelar som gäller personbilar och lätta nyttofordon tillämpas för landskapsregeringen, myndigheter och inrättningar som lyder under landskapsregeringen samt kommunerna:

Område	Första referensperioden	Andra referensperioden
Landskapsregeringen samt underliggande myndigheter	75 %	75 %
Mariehamn	75 %	75 %
Eckerö, Finström, Geta, Hammarland, Jomala, Lemland, Lumparland, Saltvik, Sund	38,5 %	38,5 %
Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga, Vårdö	10 %	10 %

Avvikande från det som bestäms i 10 § i lagen om miljö- och energiefektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster ska följande minimiandelar som gäller upphandling av lastbilar tillämpas för landskapsregeringen, myndigheter och inrättningar som lyder under landskapsregeringen samt kommunerna:

Område	Första referensperioden	Andra referensperioden
Landskapsregeringen samt underliggande myndigheter	20 %	25 %
Mariehamn	20 %	25 %
Eckerö, Finström, Geta, Hammarland, Jomala, Lemland, Lumparland, Saltvik, Sund	5 %	10 %
Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga, Vårdö	0 %	5 %

---

Denna lag träder i kraft den

---

Mariehamn den

L a n t r å d

Föredragande minister

## Parallelltexter

- Parallelltexter till landskapsregeringens lagförslag nr xx/2020-2021