

Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen

Allmänna byrån, I1

Närvarande
AH, MP, IZ, AZ, JJ

Frånvarande
KS, CG

Justerat
Omedelbart

Ordförande
Vice Lantråd
Annika Hambrudd

Föredragande
Minister
Jesper Josefsson

Protokollförare
Byråchef
Gustav Blomberg

NR 4

Begäran om rekommendation enligt 59 b § självstyrelselagen för Åland avseende fördelning av intäkter från utsläppshandeln

ÅLR 2024/3700

Beslut

Ålands landskapsregering beslöt att lämna begäran om rekommendation enligt 59 b § självstyrelselagen för Åland avseende fördelning av intäkter från utsläppshandeln till Ålandsdelegationen enligt **bilaga 1, I124P04**.

Hänvisning
Begäran om rekommendation enligt 59 b §
självstyrelselagen för Åland

Kontaktperson
Gustav Blomberg, byråchef

Ålandsdelegationen
Statens ämbetsverk på Åland
PB 58
22101 Mariehamn

Ärende

Begäran om rekommendation enligt 59 b § självstyrelselagen för Åland avseende fördelning av intäkter från utsläppshandeln

Bakgrund

Europeiska unionens (EU) utsläppshandelssystem är den viktigaste unionsomfattande politiska åtgärden för att nå utsläppsminskningmålen. Till tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandel hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-området). Målet med utsläppshandeln är att styra samhällena till att minska sina utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt. Utsläppshandeln har på EU-nivå i hög grad bidragit till att minska utsläppen.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem publicerades i EU:s officiella tidning den 10 maj 2023. Direktivet har genomförts i riket genom en ny lag om utsläppshandel (FFS 1270/2023) som trädde i kraft den 1 januari 2024.

Landskapslagen (2009:31) om tillämpning i landskapet Åland av riks författningar om utsläppshandel är den blankettlagstiftning som för närvarande reglerar området. Genom landskapslagen har bland annat rikets lag om utsläppshandel (FFS 311/2011) gjorts tillämplig på Åland. Närmare bestämmelser mellan riket och landskapet gällande fördelningen av utsläppsrätter och annan förvaltning föreskrivs genom Republikens presidents förordning (2021:144) om skötseln i landskapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser (överenskommelseförordningen) (**Bilaga 1**). I överenskommelseförordningen anges att Energimyndigheten i riket ansvarar för det nationella utsläppsregistret där även samtliga åländska aktörers utsläppskonton administreras.

Landskapsregeringen har mot denna bakgrund överlämnat ett lagförslag till Ålands lagting gällande ändringar i landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel (lagförslag nr 12/2023-2024) (**Bilaga 2**). Genom den föreslagna ändringen inkluderas de åländska rederierna i utsläppshandelssystemet. Konsekvensen av att inte implementera EU-direktivet är att de åländska rederierna inte omfattas av utsläppsrättshandelssystemet. I och med att riket inte beaktade Republikens presidents förordning (2021:144) om skötseln i landskapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser kan även konstateras att överenskommelseförordningen är upphävd och att det för närvarande saknas en laglig grund för utsläppshandelssystemet vad gäller de åländska rederierna.

Lagstiftningsbehörigheten

Behörigheten mellan Åland och Finland gällande sjöfartens införlivande i EU:s utsläppshandelssystem

Ålands landskapsregering tillsatte den 29 juni 2022 en arbetsgrupp med uppdrag att se över behörigheten mellan Åland och Finland gällande sjöfartens införlivande i EU:s utsläppshandelssystem. Arbetsgruppen kom fram till att utsläppshandelssystemet tillblivelse har sin grund i att skydda miljön och att den handel som idkas med utsläppsrättigheterna är att betrakta som näringsverksamhet. Båda dessa rättsområden ligger inom Ålands lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 10 och 22 punkten i självstyrelselagen. Varken Ålandsdelegationen (ÅD) eller Högsta domstolen (HD) har fäst vikt vid huruvida utsläppsrätterna hänför sig till fast industri eller flygtrafik.

Att lagstiftningen om utsläppshandel nu har utsträckts till att även omfatta sjöfarten innebär inte att behörighetsfördelningen ändras. Lagstiftningen har sin starkaste anknytning till ett ökat miljöskydd och dess anknytning till sjöfarten handlar endast om att få ned utsläppen inom sjöfarten, någon annan reglering av sjöfarten ingår inte i förslaget. Således är detta en fråga om miljövard och inte en fråga om handelssjöfart.

Vid genomförandet av de gällande åländska författningarna om utsläppshandel har ÅD och HD prövat behörigheten och konstaterat att utsläppshandeln främst berör natur- och miljövarderna och är således landskapsbehörighet. ÅD prövade även om utsläppshandel inom handelssjöfarten är rikets eller landskapets behörighet i sitt utlåtande daterat den 15 februari 2023. I yttrandet konstaterar ÅD att den planerade utvidgningen av utsläppshandeln främst berör natur- och miljövarderna samt således utgör landskapsbehörighet och att behörigheten omfattar rederier med hemort i landskapet. ÅD bekräftar därmed i sitt utlåtande att utsläppsrätter för handelssjöfart faller inom den åländska lagstiftningsbehörigheten. Av 23 § självstyrelselagen framgår att förvaltningsbehörigheten följer lagstiftningsbehörigheten.

Landskapsregeringen konstaterar därför med anledning av ovanstående att fördelningsgrunderna för intäkterna av utsläppsrättigheterna ska utgå ifrån självstyrelselagens bestämmelser.

Åland har lagstiftningsbehörighet såväl avseende miljövård som näringsverksamhet enligt 18 § 10 punkten och 18 § 22 punkten självstyrelselagen. HD har konstaterat att en uppdelning av Finlands totala utsläppsrätter mellan Åland och riket inte är förenlig med EG-direktivet 2003/87/EG, då det skulle medföra olika fördelningskriterier och därmed olika behandling av aktörer på Åland och i riket (HD dnr 2005/61). Enligt direktivet kan varje medlemsland endast ges en utsläppskvot. Det kan således endast finnas en gemensam utsläppskvot, medan förvaltningen av fördelningen av utsläppsrätter är delad mellan Åland och riket. I praktiken innebär detta att nationella fördelningsplaner ska beredas med beaktande av Ålands synpunkter och att 59b § självstyrelselagen har tillämpats på hela utsläppshandelssystemet och intäktsfördelningen mellan Åland och riket ända sedan år 2005.

Som konstaterats ovan är frågor om förvaltning av fördelning av utsläppsrätter såsom miljövård åländsk behörighet. Förvaltningsfrågornas sköts dock i enlighet med 59b § 2 mom. självstyrelselagen av Energimyndigheten i riket, som ska bereda nationella fördelningsplaner med beaktande av Ålands synpunkter. Genom överenskommelseförordningen 2021:144 har Energimyndigheten i riket getts befogenheter att sköta frågor som rör ett nationellt register för bokföring av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet såsom registrering, överlämnande och annullering av utsläppsrätter samt deras giltighet samt frågor om övervakning, anmälan och kontroll av utsläpp.

Inom EU har man även utarbetat lagstiftning om rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Inom EU tillämpas MRV-förordningen för sjötransporter (EU) 2015/757, ändrad genom förordning (EU) 2023/957. Förordningen ålägger bolagen att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som omfattas av förordningen. MRV-förordningen utgör underlaget för tillämpningen av utsläppshandeln på sjöfartssektorn. Förordningen har i samband med översynerna av utsläppshandelsdirektivet ändrats för att svara mot behoven inom den framtida utsläppshandeln.

Behörighetsfrågan avseende MRV-förordningen

MRV-förordningen innehåller detaljerade bestämmelser för hur rapporteringen och övervakningen av koldioxidutsläpp ska gå till inom sjöfarten.

Syftet med MRV-förordningen är att skydda miljön genom att minska sjöfartens utsläpp av miljöskadliga ämnen. Natur- och miljövård faller inom Ålands lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 10 punkten i självstyrelselagen.

I den reviderade MRV-förordningen hänvisas det till direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets

direktiv 96/61/EG (ETS-direktivet) på ett flertal ställen, exempelvis artikel 3 b, d, p och q punkterna, artikel 6.8 samt i bilaga ii.

Det finns således en tydlig koppling mellan den reviderade MRV-förordningen och ETS-direktivet. Med beaktande av det ovan anförda och särskilt Ålandsdelegationens tidigare bedömningar av behörigheten med liknande innehåll som MRV-förordningens bestämmelser är landskapsregeringens slutsats att MRV-förordningen som helhet faller in under landskapets lagstiftningsbehörighet.

Med ovanstående resonemang tydliggörs att rederierna rapporterar utsläpp av växthusgaser enligt nuvarande EU-bestämmelser, att lagstiftningsbehörigheten till denna del tillhör Åland, och att det inte finns något legalt hinder att en intäktsfördelningsmekanism mellan riket och Åland som fördelar de nationella intäkterna från utsläppshandeln kan basera sig på förslagsvis på faktisk handel med utsläppsrätter och faktiska utsläpp (se nedan förslag på fördelningsnyckel).

Landskapsregeringens ståndpunkt gällande intäktsfördelning från utsläppsauktioner

Enligt 4 § i överenskommelseförordningen ska landskapsregeringen och Energimyndigheten komma överens om hur Energimyndigheten ska ersättas för kostnaderna för skötseln av avsedda förvaltningsuppgifter som gäller registret i landskapet Åland. Enligt samma paragraf ska intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter som återförs till staten, och som härrör från försäljning av utauktionerade utsläppsrätter för landskapet, överförs från statens medel till landskapet på det sätt landskapsregeringen och Energimyndigheten kommer överens om. Landskapets andel av den totala kvantiteten utauktionerade utsläppsrätter bestäms enligt samma paragraf på samma sätt som Finlands andel av de utsläppsrätter som auktionerats ut av samtliga medlemsstater baserat på åländska industriella anläggningars andel av utsläpp i Finland. Fördelningsgrunden är således i enlighet med artikel 10.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG sådan artikeln lyder senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar och beslut (EU) 2015/1814.

Landskapsregeringen konstaterar att aktuell överenskommelseförordning ingicks år 2021 hänvisar till ändringsdirektivet (direktiv (EU) 2018/410), vilket föranleder att riket som part med utgångspunkt i det ändrade direktivet där sjöfarten inkluderas i utsläppshandeln de facto redan har accepterat utgångspunkten att Åland ska ha rätt till en viss andel av Finlands intäkter från utsläppshandeln utöver avräkningen enligt 47 § självstyrelselagen. Att arbets- och näringsministeriet nu anser att Åland endast ska kompenseras genom avräkningen går stick i stäv med rikets nuvarande åtaganden, nuvarande intäktsfördelning och nuvarande överenskommelseförordning. Denna tolkning och avvikelse från praxis i liknande ärenden strider även mot det faktum att ända sedan år 2005 har intäkterna från utsläppsrättshandeln

och hela utsläppshandelssystemet med kopplade åtgärder hanterats som en s.k. gemensam resurs där 59b § självstyrelselagen tillämpats. Inget har ändrats i sak när sjöfarten införlivats i utsläppshandelssystemet. Det enda som ändrat, vilket inte har någon juridisk relevans enligt självstyrelsesystemet, är att summorna för intäkterna från utsläppsrättshandeln ökat.

Enligt det ändrade utsläppshandelsdirektivet ska infogandet av sjötransporterna inte förändra fördelningsgrunden mellan medlemsländerna gällande intäkterna av auktioneringen av utsläppsrätter. Arbets- och näringsministeriet har bedömt att infogandet av sjöfarten ger en intäktsökning till systemet om cirka 10 procent. Den åländska handelsflottan utgör ca 40 procent av den totala finska sjöfarten.

Sett ur nationen Finlands perspektiv utgör sjöfarten en relativt begränsad del av de finska intäkterna, men då sjöfarten är en mycket stor del av den åländska näringen och även av Finlands sjöfart som helhet anser landskapsregeringen att sjöfartens införlivande i utsläppshandelssystemet ska beaktas i intäktsfördelningen mellan riket och Åland, även om inte grunderna för fördelningen av auktionsintäkter ändras mellan medlemsländerna.

Landskapsregeringen framhäver att förslaget om att sjöfartens andel av utsläppshandeln ska beaktas i fördelningen av utsläppshandelsintäkter mellan riket och Åland inte går emot nuvarande princip hur fördelningen mellan riket och Åland beräknas samt att regleringen i 59b § självstyrelselagen är tillämplig. Förslaget följer därför principerna för nuvarande fördelningsgrund som baseras på industriella anläggningars andel av utsläpp och en fortsatt tillämpning av 59b § självstyrelselagen vad gäller intäkterna från utsläppsrättshandeln och hela utsläppshandelssystemet med kopplade åtgärder. Landskapsregeringen anser att fördelningen mellan riket och Åland ska göras före eventuella prioriteringar om användningsändamål för intäkterna i riket. Landskapsregeringen kommer att använda de auktionsintäkter som tillfaller Åland till de ändamål som nämns i direktivet.

Utgående från ovanstående är landskapsregeringens ståndpunkt att statens intäkter från utsläppsauktionerna som kopplas till fartyg som tillhör rederier med hemort i landskapet ska tillfalla Åland och att 59b § självstyrelselagen likt tidigare är tillämplig vad gäller intäkterna från utsläppsrättshandeln och hela utsläppshandelssystemet med kopplade åtgärder.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uppskattat pris på utsläppsrätter [euro per ton]	90	95	100	105	110	115	120
Uppskattade totala ETS-intäkter [miljoner euro]	528	666	629	720	642	554	456
Sjöfarten 10 % av totalen [miljoner euro]	52,8	66,6	62,9	72	64,2	55,4	45,6
Ålands andel, ca 40 % av den finska handelsjöfarten [miljoner euro]	20,6	26,0	24,5	28,1	25,0	21,6	17,8
Sänkt samfundsskatt enligt uppskattningen av ETS-intäkter (20 % av minskad vinst för de åländska rederierna) [miljoner euro]	4,12	5,2	4,9	5,62	5	4,32	3,56
Höjningen av avräkningsbeloppet pga. att sjöfarten inkluderas i utsläppshandeln [miljoner euro]	0,248	0,313	0,296	0,338	0,302	0,260	0,214

Tabellen visar en uppskattning av ETS-intäkter och jämförelser av olika fördelningar, dock utan beaktande av ö-undantaget för fartyg i trafik mellan Åland och riket och utan beaktande av avdraget för EU:s egna medel.

I de rättsakter som ingår i EU:s Fit for 55-paket framgår att medlemsstaterna åläggs att verka för att minska utsläppen av växthusgaser. En källa till finansiering för dessa åtgärder är intäkterna från de utsläppsrätter som auktioneras ut. Det är således även ändamålsenligt av dessa skäl att intäkter från utsläppsrätter hänförliga till fartyg som tillhör rederier med hemort i landskapet ska tillfalla Åland.

Fördelningsnyckel

Inledningsvis konstaterar landskapsregeringen att under de trettio år som Finland varit medlem i EU har gemensamma resurser som Finland tilldelas från EU alltid fördelats genom en särskild fördelningsgrund mellan landskapet och riket. Landskapet har således erhållit EU-medel utöver det som tillfaller landskapet via det ordinarie ekonomiska systemet enligt självstyrelselagen. Landskapsregeringen föreslår två olika alternativ till fördelningsgrund av de intäkter staten får in med anledning av auktionering av utsläppsrätter:

1) Ålands landskapsregering föreslår 4 procent som fördelningsgrund mellan Åland och riket då detta med den åländska rederiverksamheten/fartygen bedöms bli Ålands totala beräknade andel av utsläppshandelssystemet i Finland. Ålands landskapsregering konstaterar att detta förslag motsvarar nuvarande fördelningsgrund som baseras på fördelningen avseende industriella anläggningars andel/utsläpp. Fördelningsgrunden på 4

procent tar dock inte i beaktande varken ö-undantaget eller den ökande andel som förväntas flyta in till EU. Därför måste denna fördelningsgrund även inkludera beräknade avdrag för inverkningarna av ö-undantaget samt även avdrag för de auktionsintäkter som fördelas till EU.

2) För att beakta den åländska sjöfartens andel av statens intäkter från utsläppshandelsauktionerna i fördelningen av auktionsintäkter mellan riket och Åland föreslår landskapsregeringen att fördelningen baseras på de åländska rederiernas och de åländska anläggningarnas faktiska bokslutskostnader för handel med utsläppsrätter per bokföringsår, dock avräknat med en beräknad andel av de auktionsintäkter som tillfaller EU. Avräkningen kan basera sig på faktiska verifierade uppgifter om hur stor andel av auktionsintäkterna som tillfaller EU uträknade på ett medeltal på exempelvis tre år bakåt i tiden.

Enligt 59b § 1 mom. självstyrelselagen är när åtgärder vidtas i Finland med anledning av beslut som har fattats inom Europeiska unionen lagstiftningsbehörigheten och behörigheten i förvaltningsärenden fördelad mellan Åland och riket på det sätt som följer av självstyrelselagen. Landskapsregeringen konstaterar att även fördelningen av statens intäkter från handeln med utsläppsrätter måste ske så att behörighetsfördelningen enligt självstyrelselagen beaktas eftersom landskapet i annat fall inte får någon finansiering för den del av förvaltningen som ska utföras av självstyrelsemyndigheter. Därmed ska fördelningen av intäkterna i detta fall baseras på behörighetsförhållandena mellan Åland och riket.

Frågan om fördelning av en gemensam resurs eller nationell andel i form av finansiering som genereras genom EU-reglering mellan Finland och Åland har sedan EU-medlemskapet 1995 följt samma princip. Huvudprincipen har varit en proportionerlig fördelningsnyckel för näringsgrenar eller befolkningsandel för generella åtgärder. Aktuella fördelningsnycklar är inom jordbruket 0,87 % (dvs att Åland erhåller 0,87 % av Finlands intäkter), fiskerinäringen 5,75 % samt för generella åtgärder som kan innehålla exempelvis regionalpolitisk sysselsättning, kompetens, entreprenörskap och integration har befolkningsandelen tillämpats som för närvarande är 0,55 %.

Då Ålandsdelegationen i sitt utlåtande från den 15 februari 2023 redan konstaterat att den åländska lagstiftningsbehörigheten omfattar rederier med hemort i landskapet så ska detta beaktas vid fördelningen av statens intäkter från utsläppsrättshandeln.

Klimatförbättrande åtgärder och infrastruktursatsningar som behöver göras för att leva upp till EU:s klimatmål

De utsläppshandelsintäkter som tilldelas Åland kommer att användas till ändamål som nämns i direktivet; klimatförbättrande åtgärder och infrastruktursatsningar för förnybara drivmedel. Åland har stora utmaningar gällande infrastruktursatsningar för att tillmötesgå nya krav både gällande infrastruktur samt för tonnage inom skärgårdstrafik och

handelssjöfarten på Åland. Åland har tre internationella hamnar, ett eget stamelnät samt sju landskapsägda färjor och åtta linfärjor som samtliga är fossildrivna. De frigående färjorna inom skärgårdstrafiken förbrukar årligen ca 6.7 miljoner liter bränsle och står för 6 procent av Ålands utsläpp av koldioxid. För att nå Ålands mål om minskad klimatbelastning bedöms det nödvändigt att byta framdriften av färjorna från dagens fossila drivmedel. Förutom de landskapsägda färjorna finns det tre rutter som trafikeras av färjor som ägs av entreprenörerna och färjor inom handelssjöfarten. För att kunna gå över till eldrivna färjor som laddas i hamnarna krävs mycket stora investeringar i elnätet. Kostnaden för redan nu kända och planerade klimatförbättrande åtgärder uppgår på Åland till över 500 miljoner euro.

Begäran om rekommendation

Landskapsregeringen konstaterar att landskapsregeringen och berörd riksmyndighet inte kunnat komma överens om fördelningen av de intäkter som utsläppsrätterna inbringar till Finland.

Med anledning av det ovanstående ber Ålands landskapsregering Ålandsdelegationen att avge en rekommendation enligt 59 b § självstyrelselagen för Åland (FFS 1144/1991) avseende fördelningen av de intäkter som utsläppsrätterna inbringar.

Annika Hambrudd, Vice lantråd

Jesper Josefsson, Närings och miljöminister

BILAGOR	<ul style="list-style-type: none">- Republikens presidents förordning (2021:144) om skötseln i landskapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser (överenskommelseförordning)- Lagförslag till Ålands lagting gällande ändringar i landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel (lagförslag nr 12/2023-2024)
FÖR KÄNNEDOM	Ålands lagting, Självstyrelsepolitiska nämnden Mats Löfström, Ålands riksdagsledamot
SÄNDLISTA	Ålandsdelegationen Arbets- och näringsministeriet

REPUBLIKENS PRESIDENTS FÖRORDNING

om skötseln i landskapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser

Utgiven i Helsingfors den 31 augusti 2021*

I enlighet med republikens presidents beslut föreskrivs med stöd av 32 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991), sådan paragrafen lyder delvis ändrad i lag 1556/1994 och 68/2004, samt med samtycke av Ålands landskapsregering:

1 §

Tillämpningsområde

Denna förordning innehåller bestämmelser om skötseln i landskapet Åland av sådana förvaltningsuppgifter gällande handel med utsläppsrätter som det föreskrivs om i lagen om utsläppshandel (311/2011) och som avses i landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel (Ålands författningssamling 2009:31, ändrad ÅFS 2010:88, ÅFS 2012:66 samt ÅFS 2015:105).

2 §

Ålands landskapsregerings uppgifter

Ålands landskapsregering ska fatta beslut om en förteckning över anläggningar i landskapet och de utsläppsrätter som avses bli beviljade för var och en av dem jämte motiveringar för detta. Ålands landskapsregering beslutar dessutom om fördelning och beviljande av utsläppsrätter till verksamhetsutövare samt om ändring av utsläppsrätter.

3 §

Energimyndighetens uppgifter

De förvaltningsuppgifter som gäller det register som avses i 8 kap. i lagen om utsläpps-

handel och registerförvaltningen enligt 9 kap. i den lagen samt de förvaltningsuppgifter som gäller kontrollörer enligt 61–64 § i den lagen sköts i landskapet Åland av Energimyndigheten.

4 §

Ersättningar

Energimyndigheten ersätts för kostnaderna för skötseln av i 3 § avsedda förvaltningsuppgifter som gäller registret i landskapet Åland på det sätt som landskapsregeringen och Energimyndigheten kommer överens.

Intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter som återförs till staten, och som härrör från försäljning av utauktionerade utsläppsrätter för landskapet, överförs från statens medel till landskapet på det sätt landskapsregeringen och Energimyndigheten kommer överens. Landskapets andel av den totala kvantiteten utauktionerade utsläppsrätter bestäms, på samma sätt som Finlands andel av de utsläppsrätter som utauktionerats av samtliga medlemsstater, i enlighet med artikel 10.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, sådan artikeln lyder senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814.

* Finlands författningssamling nr 801/2021

5 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2021.

Genom denna förordning upphävs republikens presidents förordning om skötseln i land-

skapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser (199/2013).

Helsingfors den 27 augusti 2021

Republikens President
Sauli Niinistö

Justitieminister Anna-Maja Henriksson

Till Ålands lagting

Reviderad lag om utsläppshandel

Huvudsakligt innehåll

Landskapsregeringen lämnar förslag till ändringar i landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel. Ändringarna föreslås med anledning av den senaste revideringen av utsläppshandelsdirektivet och EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Lagförslaget bör behandlas så snabbt som möjligt då direktivets genomförandetid gick ut den 1 januari 2024. Genom denna lagstiftning inkluderas de åländska rederierna i utsläppshandelssystemet och konsekvensen av att inte implementera EU-direktivet är således att de åländska rederierna inte omfattas av utsläppsrättshandelssystemet.

INNEHÅLL	
Huvudsakligt innehåll	1
Allmän motivering	3
1. Bakgrund	3
1.1 Det centrala innehållet i direktivet.....	3
1.2 Övriga ändringar i direktivet	4
1.3 Gällande regelverk på Åland	4
2. Lagstiftningsbehörighet.....	4
2.1 Behörigheten mellan Åland och Finland gällande sjöfartens införlivande i EU:s utsläppshandelssystem	4
2.2 Behörighetsfrågan avseende MRV-förordningen	6
2.3 Landskapsregeringens ståndpunkt gällande intäktsfördelning från utsläppsauktioner	7
3. Landskapsregeringens förslag	8
4. Förslaget konsekvenser	9
4.1 Ekonomiska konsekvenser	10
4.2 Andra ekonomiska konsekvenser för den åländska samhällsekonomin	12
4.3 Konsekvenserna för den åländska samhällsekonomin om fördelningsgrunden gällande intäkterna av auktioneringen av utsläppsrätter inte justeras mellan Åland och riket.....	13
4.4 Klimatförbättrande åtgärder och infrastruktursatsningar som behöver göras för att leva upp till EU:s klimatmål	14
4.5 Andra konsekvenser för miljön.....	14
4.6 Konsekvenser för Ålands energimyndighet	14
4.7 Övriga konsekvenser	15
Detaljmotivering	15
Ändring av landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel	15
Lagtext	16
L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riks­författningar om utsläppshandel	16
Parallelltexter	17

Allmän motivering

1. Bakgrund

Europeiska unionens (EU) utsläppshandelssystem är den viktigaste unionsomfattande politiska åtgärden för att nå utsläppsminskningarna. Till tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandel hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-området). Målet med utsläppshandeln är att styra samhällena till att minska sina utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt. Utsläppshandeln har på EU-nivå i hög grad bidragit till att minska utsläppen.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem (nedan omarbetningen av utsläppshandelsdirektivet) publicerades i EU:s officiella tidning den 10 maj 2023. Direktivet har genomförts i riket genom en ny lag om utsläppshandel (FFS 1270/2023) som trädde i kraft den 1 januari 2024.

1.1 Det centrala innehållet i direktivet

Den mest betydande ändringen i tillämpningsområdet är att sjötransporterna integreras stegvis från och med den 1 januari 2024 så att de i slutändan fullt ut omfattas av systemet. På sjötransporter tillämpas i många avseende samma regler som på stationära anläggningar. Utsläppshandeln omfattar resor med fartyg med en bruttodräktighet av minst 5 000 som transporterar frakt eller passagerare i kommersiellt syfte samt utsläppen från dessa fartyg i hamnar inom unionen. Off shore-fartyg med en bruttodräktighet av minst 5 000 kommer att omfattas av utsläppshandeln från och med den 1 januari 2027. (Artikel 3a, bilaga 1, artikel 3ga).

Skyldigheten att lämna in ett antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen gäller rederierna (artikel 12.3). Med rederi avses fartygets ägare eller en annan organisation eller person som enligt bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 (artikel 3v) har övertagit ansvaret för fartygets drift och för att Internationella sjöfartsorganisationens (*International Maritime Organization*, IMO:s) internationella organisationsregler följs.

Enligt direktivet ska rederierna för 2024 lämna in utsläppsrätter motsvarande 40 procent av de rapporterade utsläppen och för 2025 utsläppsrätter motsvarande 70 procent av de rapporterade utsläppen. I fråga om utsläppen för 2026 och framöver ska 100 procent av utsläppsrätterna överlämnas. (Artikel 3ga)

Utsläppsrätterna auktioneras ut inom hela EU. För sjötransporterna har det inte skapats några egna separata utsläppsrätter. På sjötransporter tillämpas inte heller förfarandet för gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Utsläppshandeln tillämpas fullt ut på sådana utsläpp från fartyg som uppkommer när fartygen ligger i hamn i en medlemsstat, och på resor mellan hamnar som hör till medlemsstaterna. Dessutom gäller skyldigheterna inom utsläppshandeln 50 procent av de utsläpp som uppkommer vid resor mellan hamnar i medlemsstaterna och tredjeländer. Utsläppshandeln gäller från och med den 1 januari 2024 koldioxidutsläpp och från och med 2026 dessutom metan- och dikväveoxidutsläpp. (Artikel 3ga.1, artikel 3a, bilaga 1)

Direktivet innehåller undantag och lättnader för tillämpningen av utsläppshandeln fram till utgången av 2030. Undantagen gäller EU:s perifera områden, sådana resor mellan två medlemsländer som anskaffats genom offentliga tjänstekontrakt eller som genomförs med passagerarfartyg som fullgör allmän trafikplikt samt resor med andra passagerarfartyg än

kryssningsfartyg och med passagerarfärjor till öar med färre än 200 000 invånare inom en och samma medlemsstat. Det undantag som gäller allmän trafikplikt har ett mycket specifikt tillämpningsområde och är därför av ringa omfattning jämfört med de övriga undantagen. Medlemsstaterna får välja om de vill utnyttja undantagen i fråga om öar och allmän trafikplikt. I fråga om undantaget för perifera områden ges medlemsstaterna ingen prövningsrätt. För de resor som omfattas av dessa undantag behöver rederierna inte överlämna några utsläppsrätter.

1.2 Övriga ändringar i direktivet

De viktigaste ändringarna i direktivet för anläggningarnas del är att villkoren för begränsning av tillämpningsområdet för anläggningar vilka nästan uteslutande använder biomassa som bränsle ändras. Anläggningar där mer än 95 procent av utsläppen uppkommer vid förbränning föreslås vara undantagna från utsläppshandelssystemet. Anläggningar som har utsläppsfri verksamhet som omfattas av tillämpningsområdet tas in i utsläppshandeln och avfallsförbränning inkluderas i tillämpningsområdet till den del som gäller övervakning och rapportering av utsläpp.

1.3 Gällande regelverk på Åland

Landskapslagen (2009:31) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel är den blankettlagstiftning som för närvarande reglerar området. Genom landskapslagen 2009:31 har bland annat rikets lag om utsläppshandel (FFS 311/2011) gjorts tillämplig på Åland. Närmare bestämmelser mellan riket och landskapet gällande fördelningen av utsläppsrätter och annan förvaltning föreskrivs genom Republikens presidents förordning (2021:144) om skötseln i landskapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser. I överenskommelseförordningen anges att Energimyndigheten i riket ansvarar för det nationella utsläppsregistret där även samtliga åländska aktörers utsläppskonton administreras. Den 1 januari 2024 ersattes rikslagen om utsläppshandel från 2011 av en ny lag om utsläppshandel (FFS 1270/2023). I och med det blev överenskommelseförordningen obsolet eftersom den hänvisar till den upphävda rikslagen.

2. Lagstiftningsbehörighet

2.1 Behörigheten mellan Åland och Finland gällande sjöfartens införlivande i EU:s utsläppshandelssystem

Ålands landskapsregering tillsatte den 29 juni 2022 en arbetsgrupp med uppdrag att se över behörigheten mellan Åland och Finland gällande sjöfartens införlivande i EU:s utsläppshandelssystem. Även den gruppen kom fram till att utsläppsrättigheternas tillblivelse har sin grund i att skydda miljön och att den handel som idkas med utsläppsrättigheterna är att betrakta som näringsverksamhet. Båda dessa rättsområden ligger inom Ålands lagstiftningsbehörighet enligt självstyrelselagen. Varken Ålandsdelegationen (ÅD) eller Högsta domstolen (HD) har fäst vikt vid huruvida utsläppsrätterna hänför sig till fast industri eller flygtrafik.

Att lagstiftningen om utsläppsrättigheter nu har utsträckts till att även omfatta sjöfarten innebär inte att behörighetsfördelningen ändras. Lagstiftningen har sin starkaste anknytning till ett ökat miljöskydd och dess anknytning till sjöfarten handlar endast om att få ned utsläppen inom sjöfarten, någon annan reglering av sjöfarten ingår inte i förslaget. Således är detta en fråga om miljövärd och inte en fråga om handelssjöfart.

Vid genomförandet av de gällande åländska författningarna om utsläppshandel har ÅD och HD prövat behörigheten och konstaterat att utsläppshandeln främst berör natur- och miljövården, och är således landskapsbehörighet. ÅD prövade även om utsläppshandel inom handelssjöfarten är rikets eller landskapets behörighet i sitt utlåtande daterat 15 februari 2023. I yttrandet konstaterar ÅD att den planerade utvidgningen av utsläppshandeln främst berör natur- och miljövården, och således utgör landskapsbehörighet och att behörigheten omfattar rederier med hemort i landskapet. ÅD bekräftar därmed i sitt utlåtande att utsläppsrätter för handelssjöfart faller inom den åländska lagstiftningsbehörigheten. I självstyrelselagens 23 § framgår att förvaltningsbehörigheten följer lagstiftningsbehörigheten. Landskapsregeringen konstaterar därför att fördelningsgrunderna för intäkterna av utsläppsrättigheterna ska utgå ifrån självstyrelselagens bestämmelser.

I EU:s Fit for 55-paket framgår att medlemsstaterna åläggs att verka för att minska utsläppen av växthusgaser. En källa till finansiering för dessa åtgärder är intäkterna från de utsläppsrättigheter som auktioneras ut. Det är således även ändamålsenligt av dessa skäl att intäkter från utsläppsrätter hänförliga till fartyg som tillhör rederier med hemort i landskapet ska tillfalla Åland.

Åland har lagstiftningsbehörighet såväl avseende miljövård som näringsverksamhet enligt 18 § 10 punkten och 18 § 22 punkten självstyrelselagen. HD har konstaterat (HD dnr 2005/61) att en uppdelning av Finlands totala utsläppsrätter mellan Åland och riket inte är förenlig med EG-direktivet 2003/87/EG, då det skulle medföra olika fördelningskriterier och därmed olika behandling av aktörer på Åland och i riket. Enligt direktivet kan varje medlemsland endast ges en utsläppskvot. Det kan således endast finnas en gemensam utsläppskvot, medan förvaltningen av fördelningen av utsläppsrätter är delad mellan Åland och riket. I praktiken innebär detta att nationella fördelningsplaner ska beredas med beaktande av Ålands synpunkter.

Som konstaterats ovan är frågor om förvaltning av fördelning av utsläppsrätter såsom miljövård åländsk behörighet. Förvaltningsfrågorna sköts dock i enlighet med 59b § 2 mom. självstyrelselagen av Energimyndigheten i riket, som ska bereda nationella fördelningsplaner med beaktande av Ålands synpunkter. Genom överenskommelseförordningen 2021:144 har Energimyndigheten i riket getts befogenheter att sköta frågor som rör ett nationellt register för bokföring av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet såsom registrering, överlämnande och annullering av utsläppsrätter samt deras giltighet, samt frågor om övervakning, anmälan och kontroll av utsläpp.

På grund av sjötransporternas internationella karaktär fattades, innan kommissionen lade fram Fit for 55-paketet, besluten om åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjötransporterna i huvudsak av IMO.

Enligt IMO:s initiala växthusgasstrategi som antogs 2018 bör koldioxidintensiteten i de internationella sjötransporterna, dvs. koldioxidutsläppen per transportarbete, minska med i genomsnitt minst 40 procent fram till 2030 jämfört med 2008 års nivå. Därefter är målet en minskning på 70 procent fram till 2050. Dessutom bör utsläppen av växthusgaser från de internationella sjötransporterna nå sin toppnivå så snart som möjligt och de totala årliga utsläppen senast 2050 minska med minst 50 procent jämfört med 2008 års nivå. Ambitionen är att gradvis eliminera växthusgasutsläppen med beaktande av temperaturmålen i klimatavtalet från Paris.

Enligt IMO:s bestämmelser måste nästan alla nya frakt- och passagerarfartyg uppfylla kraven i anknytning till energieffektivitetsindexet för nya fartyg EEDI (*Energy Efficiency Design Index*). Kraven enligt bestämmelserna om koldioxidintensitet trädde i kraft vid ingången av november 2022 och energieffektivitetsindexet för befintliga fartyg EEXI (*Energy Efficiency Existing Ship Index*) trädde i kraft vid ingången av 2023. Detta paket av metoder för minskning av utsläppen på kort sikt från IMO är dock enligt EU

otillräckligt för att minska de absoluta utsläppen från sjötransporterna i enlighet med IMO:s nuvarande mål.

IMO:s förhandlingar om globala metoder för utsläppsminskning på medellång och lång sikt pågår fortfarande. Avsikten är att metoderna på medellång sikt ska bestå av en teknisk och en ekonomisk utsläppsminskningssmetod. Som teknisk minskningsmetod har EU-länderna föreslagit en bränslestandard, med vars hjälp man effektivt kan minska utsläppen av växthusgaser från de internationella sjötransporterna. När det gäller det ekonomiska styrmedlet har man framför allt diskuterat införandet av en utsläppsavgift, och det förefaller inte sannolikt att utsläppshandeln väljs som styrmedel.

Även inom EU har man utarbetat lagstiftning om rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter. Inom EU tillämpas MRV-förordningen för sjötransporter (EU) 2015/757, ändrad genom förordning (EU) 2023/957. Förordningen ålägger bolagen att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som omfattas av förordningen. MRV-förordningen utgör underlaget för tillämpningen av utsläppshandeln på sjöfartssektorn. Förordningen har i samband med översynerna av utsläppshandelsdirektivet ändrats för att svara mot behoven inom den framtida utsläppshandeln.

2.2 Behörighetsfrågan avseende MRV-förordningen

MRV-förordningen innehåller detaljerade bestämmelser för hur rapporteringen och övervakningen av koldioxidutsläpp ska gå till inom sjöfarten. I skäl 12 i ursprungsförordningen sägs:

”Resultaten av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner visar att en stegvis strategi för att inkludera utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter som ett första steg och prissättningen av dessa utsläpp i ett senare skede.”

Syftet med MRV-förordningen är alltså att skydda miljön genom att minska sjöfartens utsläpp av miljöskadliga ämnen. Natur- och miljövard faller inom Ålands lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 10 punkten i självstyrelselagen. Detta utesluter inte att det kan finnas enskilda bestämmelser som är så pass specifika och särpräglade till sitt innehåll att de ska anses falla inom rikets lagstiftningsbehörighet.

I MRV-förordningen hänvisas det till direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (ETS-direktivet) på ett flertal ställen i förordningen, exempelvis artikel 3 b, d, p och q punkterna, artikel 6.8 samt i bilaga ii.

Det finns således en tydlig koppling mellan MRV-förordningen och ETS-direktivet.

Bestämmelser som eventuellt omfattas av rikets lagstiftningsbehörighet:

Artikel 16

I artikel 16 i MRV-förordningen regleras frågan om ackreditering av kontrollörer:

1. Kontrollörer som bedömer övervakningsplaner, utsläppsrapporter, de rapporter som avses i artikel 11.2 i denna förordning och aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå samt utfärda de verifieringsrapporter som avses i artikel 13.3 och 13.5 i denna förordning och dokument om överensstämmelse som avses i artikel 17.1 i denna förordning ska vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr

765/2008 för den verksamhet som omfattas av tillämpningsområdet för den här förordningen.

2. Om inga särskilda bestämmelser om ackrediteringen av kontrollörer föreskrivs i den här förordningen, ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 765/2008 gälla.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att närmare fastställa metoderna för ackreditering av kontrollörer. När kommissionen antar dessa akter, ska den ta hänsyn till de faktorer som anges i del B i bilaga III. De metoder som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artikel 14 och relevanta internationellt vedertagna normer.

I förordning (EG) nr 765/2008 (som nämns i 1 punkten ovan) framgår i artikel 2.11 att det endast får finnas ett nationellt ackrediteringsorgan per medlemsstat.

Bilaga I Metoder för övervakning av växthusgasutsläpp

I bilaga I återfinns formler för beräkning av växthusgasutsläpp, standard-emissionsfaktorer, metoder för fastställande av växthusgasutsläpp, samt datahantering och datastyrning.

Enligt 27 § 19 punkten i självstyrelselagen så har riket behörighet gällande ”måttenheter, mätredskap och mätmetoder, standardisering,”. Med stöd av den bestämmelsen skulle man kunna argumentera för att ackreditering av kontrollörer samt metoder för övervakning av växthusgasutsläpp faller in under rikets behörighet.

Det som talar emot en sådan tolkning är att det finns en liknande bestämmelse om kontrollörer och ackreditering i ETS-direktivet i artikel 15. ÅD bedömde som bekant att ETS-direktivet i sin helhet är åländsk behörighet (Nr 4/05, dnr D 10 05 01 4) och samma bedömning bör därför gälla i detta fall.

Dessa bestämmelser om just ackreditering av kontrollörer fanns inte med i direktivets ursprungliga lydelse, utan infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Implementeringen av detta direktiv behandlades i ÅD:s utlåtande Nr 20/12, dnr D 10 12 01 31. I det utlåtandet nämns inget om att ackreditering av kontrollörer eller mätmetoder skulle anses falla under rikets behörighet.

I ursprungsdirektivet nämns beräknings- och mätningsmetoder i bilaga iv och kontrollörens arbetssätt i bilaga v. Detta föranledde ingen skild bedömning från ÅD:s sida.

Slutsats

Med beaktande av det ovan anförda och särskilt ÅD:s tidigare bedömningar av bestämmelser med liknande innehåll som MRV-förordningens bestämmelser är slutsatsen att MRV-förordningen som helhet faller in under landskapets lagstiftningsbehörighet.

2.3 Landskapsregeringens ståndpunkt gällande intäktsfördelning från utsläppsauktioner

Enligt 4 § i överenskommelseförordning 2021:144 ska landskapsregeringen och Energimyndigheten komma överens om hur Energimyndigheten ska ersättas för kostnaderna för skötseln av avsedda förvaltningsuppgifter som gäller registret i landskapet Åland.

Intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter som återförs till staten, och som härrör från försäljning av utauktionerade utsläppsrätter för

landskapet, överförs från statens medel till landskapet på det sätt landskapsregeringen och Energimyndigheten kommer överens om.

Landskapets andel av den totala kvantiteten utauktionerade utsläppsrätter bestäms, på samma sätt som Finlands andel av de utsläppsrätter som auktioneras ut av samtliga medlemsstater, i enlighet med artikel 10.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG sådan artikeln lyder senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410.

Enligt det ändrade utsläppshandelsdirektivet ska infogandet av sjötransporterna inte förändra fördelningsgrunden gällande intäkterna av auktioneringen av utsläppsrätter. Arbets- och näringsministeriet har bedömt att infogandet av sjöfarten ger en intäktsökning till systemet på cirka 10 procent. Den åländska handelsflottan utgör ca 40 procent av den totala finska sjöfarten.

Sett ur nationen Finlands perspektiv utgör sjöfarten en relativt begränsad del av de finska intäkterna, men då sjöfarten är en mycket stor del av den åländska näringen och även av Finlands sjöfart som helhet anser landskapsregeringen att sjöfartens införlivande i utsläppshandelssystemet ska beaktas i intäktsfördelningen mellan riket och Åland, även om inte grunderna för fördelningen av auktionsintäkter ändras mellan medlemsländerna.

Landskapsregeringen framhäver att förslaget om att sjöfartens andel av utsläppshandeln ska beaktas i fördelningen av utsläppshandelsintäkter mellan riket och Åland inte går emot nuvarande princip hur fördelningen mellan riket och Åland beräknas. Förslaget följer därför principerna för nuvarande fördelningsgrund som baseras på industriella anläggningars andel. Landskapsregeringen anser att fördelningen mellan riket och Åland ska göras före eventuella prioriteringar om användningsändamål för intäkterna i riket. Landskapsregeringen kommer att använda de auktionsintäkter som tillfaller Åland till de ändamål som nämns i direktivet.

Utgående från ovanstående är landskapsregeringens ståndpunkt att statens intäkter från utsläppsauktionerna som kopplas till fartyg som tillhör rederier med hemort i landskapet ska tillfalla Åland.

Tabell 1.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pris utsläppsrätter [e/ton]	90	95	100	105	110	115	120
Uppskattade tot. ETS intäkter [Meuro]	528	666	629	720	642	554	456
Sjöfarten 10 % av tot [Meuro]	52,8	66,6	62,9	72	64,2	55,4	45,6
Ål andel, ca 40 % av finska handelssjöfarten [Meuro]	20,6	26,0	24,5	28,1	25,0	21,6	17,8

Tabellen visar en uppskattning av ETS-intäkter och jämförelser av olika fördelningar, dock utan beaktande av ö-undantaget för fartyg i trafik mellan Åland och riket och utan beaktande av avdraget för EU:s egna medel.

3. Landskapsregeringens förslag

Landskapsregeringen föreslår att landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel ändras så att rikets lag om utsläppshandel (FFS 1270/2023) görs tillämplig på Åland. Dessutom läggs en bestämmelse till som ger Ålands energimyndighet rätt att samla in uppgifter om de kostnader rederier med hemvist på Åland har haft för de utsläppsrätter som de överlämnat till unionsregistret och som motsvarar de utsläpp av växthusgaser som rederierna gett upphov till under det föregående

kalenderåret. Genom att få tillgång till den uppgiften går det att beräkna hur stor del av Finlands totala kostnader för utsläppsrätter som den åländska rederinäringen står för och hur stor del av ETS-intäkterna som ska tillfalla Åland.

4. Förslagets konsekvenser

Ålands ekonomi och dess invånare är särskilt beroende av sjötransporter. Utsläppshandelsdirektivet innefattar en möjlighet att fram till utgången av 2030 lämna passagerar- och passagerarfärjetrafiken mellan det finländska fastlandet och Åland utanför utsläppshandeln. Efter 2030 kommer också denna trafik att omfattas av utsläppshandeln. Finland har genom den nya utsläppshandelslagen beslutat att aktivera det så kallade ö-undantaget för Åland.

Landskapsregeringen anser att EU:s utsläppshandelssystem är en viktig unionsomfattande politisk åtgärd för att nå EU:s och de nationella utsläppsminskningmålen. Landskapsregeringen ställer sig positiv till det ö-undantag som regleras i 75 § i rikslagen. Ö-undantaget är ytterst viktigt för att hålla nere kostnadstrycket för person- och godstransporterna till och från Åland. Det är viktigt att de rederier med passagerartransporter inom handelssjöfarten som opererar på Åland får tid att anpassa sin verksamhet och sitt tonnage till införandet av sjöfarten i utsläppshandeln och de strängare kraven på handelssjöfartens drivmedel.

Eftersom både utvecklingen av priset på utsläppsrätter och medlemsländernas andel av antalet utsläppsrätter som auktioneras ut är förenade med betydande osäkerhetsfaktorer, är också uppskattningen av auktionsintäkternas belopp osäkert. Det kan konstateras att auktionsintäkternas belopp bedöms minska i slutet av utsläppshandelsperioden trots att priset på utsläppsrätter har stigit. Om intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter styrs till EU:s egna medel, minskar det nationella inflödet avsevärt.

Sett ur nationen Finlands perspektiv utgör sjöfarten cirka 10 procent av de nationella intäkterna men då sjöfarten är en mycket stor del av den åländska näringen anser landskapsregeringen att sjöfartens införlivande i utsläppshandelssystemet ska beaktas i intäktsfördelningen mellan riket och Åland samt att en ny överenskommelseförordning på området behöver utformas.

Enligt 59b § 1 mom. självstyrelselagen är när åtgärder vidtas i Finland med anledning av beslut som har fattats inom Europeiska unionen lagstiftningsbehörigheten och behörigheten i förvaltningsärenden fördelad mellan Åland och riket på det sätt som följer av självstyrelselagen. Landskapsregeringen anser med stöd av detta att fördelningen av statens intäkter från handeln med utsläppsrätter ska fördelas så att behörighetsfördelningen enligt självstyrelselagen beaktas och därmed ska fördelningen av intäkterna baseras på behörighetsförhållandena mellan Åland och riket.

Sedan 1995 har huvudprincipen varit att en gemensam resurs eller nationell andel fördelas mellan Åland och Finland utgående från samma fördelningsnyckel som mellan medlemsstater i EU. Ifall detta inte är möjligt eller ifall till exempel näringen som omfattas av rättsområdet är större på Åland jämfört med i Finland har en annan proportionerlig fördelningsnyckel använts. Då Ålandsdelegationen i sitt utlåtande från 15 februari 2023 redan konstaterat att den åländska lagstiftningsbehörigheten omfattar rederier med hemort i landskapet så ska detta beaktas vid fördelningen av statens intäkter från utsläppsrättshandeln.

Fördelningsnyckel

Landskapsregeringen föreslår två olika alternativ till fördelningsgrund av de intäkter staten får in med anledning av auktioneringen av utsläppsrätter:

1) Ålands landskapsregering föreslår 4 procent som fördelningsgrund mellan Åland och riket då detta med den åländska rederiverksamheten/fartygen bedöms bli Ålands totala beräknade andel av utsläppshandelssystemet i Finland. Ålands landskapsregering konstaterar att detta förslag motsvarar nuvarande fördelningsgrund som baseras på fördelningen avseende industriella anläggningars andel/utsläpp. Fördelningsgrunden på 4 procent tar dock inte i beaktande varken ö-undantaget eller den ökande andel som förväntas flyta in till EU. Därför måste denna fördelningsgrund även inkludera beräknade avdrag för inverkningarna av ö-undantaget samt även avdrag för de auktionsintäkter som fördelas till EU.

2) För att beakta den åländska sjöfartens andel av statens intäkter från utsläppshandelsauktionerna i fördelningen av auktionsintäkter mellan riket och Åland föreslår landskapsregeringen att fördelningen baseras på de åländska rederiernas och de åländska anläggningarnas faktiska bokslutskostnader för handel med utsläppsrätter per bokföringsår, dock avräknat med en beräknad andel av de auktionsintäkter som tillfaller EU. Avräkningen kan basera sig på faktiska verifierade uppgifter om hur stor andel av auktionsintäkterna som tillfaller EU uträknade på ett medeltal på exempelvis tre år bakåt i tiden.

4.1 Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna är som nämnts ovan beroende på hur fördelningen av intäkterna från utsläppshandeln fördelas mellan Åland och riket. Både tillämpningen av utsläppshandeln och avvikelser från tillämpningen genom undantaget för öar kan påverka tillgängligheten till landskapet Åland, rederiernas ekonomi och verksamhetsmiljö, Ålands samhällsekonomi samt konkurrensläget på vissa sjötransportvägar i Finland som servar landsvägstransporterna och passagerartrafiken. Kommunikationsministeriet lät göra en utredning¹ om bedömningen av konsekvenserna av undantaget för öar. I utredningen bedömdes konsekvenserna av undantaget för rederierna i fråga om kostnaderna för att köpa utsläppsrätter samt konsekvenserna för prissättningen av person- och frakttjänster, tillgängligheten till Åland, rederiernas ekonomi, den åländska samhällsökonomin samt konkurrensläget på transportruterna mellan Finland och Sverige. För att få en uppfattning om konsekvenserna för Åland granskades kostnaderna för att köpa de utsläppsrätter som rederierna behöver samt hur detta påverkar prissättningen av person- och frakttjänsterna. Konsekvenserna bedömdes med avseende på 2026, som är det första år då rederierna ska överlämna utsläppsrätter som täcker 100 procent av de utsläpp de producerar. Det antagna priset på en utsläppsrätt var 100 euro per ton koldioxid.

I den totala passagerarfärjetrafik mellan Finland och Sverige via Åland som var föremål för granskning i utredningen skulle de årliga kostnaderna för att köpa utsläppsrätter uppgå till sammanlagt 34,5 miljoner euro i fråga om utsläppen för 2026. Åren 2024 och 2025 är inte kostnaderna lika höga för förvärvet på grund av den stegvisa infasningen av utsläppshandeln (under 2024 ska utsläppsrätter motsvarande 40 procent och under 2025 utsläppsrätter motsvarande 70 procent av utsläppen överlämnas). Genom att utnyttja undantaget för öar borde man år 2026, med ett prisantagande på 100 euro per ton koldioxid för en utsläppsrätt, kunna undvika kostnader på 18,1 miljoner euro (utsläppsrätterna på linjen det finländska fastlandet – Åland i trafiken mellan Finland och Sverige). Utnyttjandet av undantaget för öar påverkar inte kostnaderna av utsläppsrätter på rutterna mellan Åland och Sverige, eftersom undantaget gäller transporter inom det berörda medlemslandet.

¹ Saariopikkeuksen arviointi Ahvenanmaan ja Merenkurkun liikenteen kannalta

Undantaget för öar gäller inte heller fraktfartyg med en bruttodräktighet av mer än 5 000 som går i trafik mellan det finländska fastlandet och Åland.

Tabell 2. Uppskattning av kostnaderna för köp av utsläppsrätter till fullt pris med priset 100 euro/ton koldioxid enligt rutt utan tillämpning av undantaget för öar (miljoner euro år 2026).

	Det finländska fastlandet–Åland	Åland–Sverige	Hela ruten sammanlagt
Det finländska fastlandet (Helsingfors/Åbo)–Åland–Sverige	18,1	16,4	34,5
Åland–Sverige		5,7	5,7
Långnäs–Nådendal (ro-ro)	0,5		0,5

I utredningen bedömdes hur merkostnaderna av utsläppshandeln påverkar priset på resor mellan Finland och under antagandet att merkostnaden i sin helhet överförs på personresenärerna. Merkostnaderna fördelas i fråga om kostnaderna för de utsläppsrätter som behövs på olika rutter på olika passagerarantal och utgör en kalkylmässig påslagsfaktor. Påslaget varierar beroende på ruten mellan 2,90 och 8,00 euro per passagerare beräknat enligt situationen 2026. På de rutter som omfattas av undantaget för öar skulle påslaget vara ungefär hälften mindre under den tid som undantaget gäller. I praktiken kan merkostnaderna av utsläppshandeln fördelas inte bara på färdbiljetterna utan också på försäljningen av produkter och tjänster ombord på fartygen och på transportavgifterna för fordon. Med beaktande av rederiernas affärsresultat under den senaste tiden kan merkostnaderna av förvärvet av utsläppsrätter sannolikt inte i någon större utsträckning täckas med rederiernas täckningsbidrag. Rederierna har under de senaste åren tagit ut bränsletillägg på biljettpriserna på grund av det höga bunkerpriset.

Tabell 3. Bedömning av konsekvenserna av utsläppshandeln om merkostnaderna i sin helhet överförs på personresenärerna som ett påslag på färdbiljetten (enligt den antagna situationen för 2026).

	Priset på utsläppsrätter per resa utan tillämpning av undantaget för öar	Priset på utsläppsrätter per resa om undantaget för öar tillämpas
Helsingfors–Mariehamn–Stockholm (1,44 miljoner resor/år)	5,90 €	2,4 €
Åbo–Mariehamn–Stockholm (2,06 miljoner resor/år)	8,0 €	4,00 €
Nådendal–Långnäs–Kappelskäer (0,19 miljoner resor/år)	51,60 €	25,80 €
Åland–Sverige (1,97 milj. resor/år)	2,90 €	

På grund av utsläppshandeln kommer biljettpriserna att stiga från och med 2024 och sannolikt på samtliga förbindelsesträckor. Undantaget för öar dämpar i princip prishöjningen, men det kan också leda till en differentiering av

priserna och serviceutbudet inom trafikförbindelserna till och från Åland på de östliga respektive västliga rutterna. Rederier som bedriver trafik i båda riktningarna samtidigt jämnar eventuellt ut kostnadseffekten i sin prissättning.

De merkostnader som utsläppshandeln orsakar de rederier som trafikerar rutterna till och från Åland – och på motsvarande sätt den lättnad som en eventuell tillämpning av undantaget för öar medför – fördelas i kostnadsstrukturen för landskapet Ålands ekonomi i första hand på passagerar- och godstransporterna. Merkostnaderna överförs i landskapets produktionskedjor och handel till landskapets interna transporttjänster, hotell- och restaurangtjänster och butikstjänster. Undantaget för öar skulle temporärt lindra dessa effekter.

Bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna av kostnaderna av utsläppshandeln och av de lättnader som kan fås i dessa kostnader på de rutter som är relevanta med tanke på undantaget för öar försvåras av att man närmare behöver kunna fastställa vilken andel av de uppskattade nya kostnaderna för fartygstrafiken som kommer att överföras (eller tack vare lättnaden inte kommer att överföras) till landskapets ekonomi. På ett allmännare plan fördelar sig de merkostnader som följer av utsläppshandeln till stor del på sådana resor och transporter mellan Finland och Sverige som inte direkt anknyter till Åland. På samma sätt skulle också den lättnad som undantaget ger fördelas. Enligt kommunikationsministeriets utredning reste år 2022 på linjen det finländska fastlandet–Sverige 2022 cirka 4,9 miljoner passagerare som inte steg i land på Åland. På linjen det finländska fastlandet–Åland reste 0,7 miljoner resenärer och på linjen Sverige–Åland 2,0 miljoner resenärer.

Ändringar sker även för anläggningar som använder biomassa och som ingår i utsläppsrättsystemet sedan tidigare. Det innebär att anläggningar vars utsläpp utgörande över 95 procent från förbränning av biomassa inte längre omfattas av tillämpningsområdet för tilldelning av gratisrätter. Motiveringen anses vara att det förekommit situationer där antalet gratis utsläppsrätter som tilldelats anläggningarna överstiger deras utsläpp. På Åland finns inom energiproduktionen, liksom i övriga delar av riket, anläggningar som till största delen använder enbart biomassa. De utesluts framöver ur systemet vilket innebär visst intäktsbortfall då tilldelningen av gratisrätter upphör.

Förändringar i direktivet påverkar även andra aktörer som tidigare tilldelats gratisrätter. Enligt direktivet ska det skapas ytterligare incitament särskilt för stora energikonsumenter att vidta kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläppen. För att få full gratis tilldelning av utsläppsrätter framöver är ett villkor att rekommendationerna om energibesiktningar eller certifierade energiledningssystem följs till den del det är fråga om investeringar med en återbetalningstid på högst tre år. De åländska aktörerna är relativt små och det är oklart hur verksamhetsutövarna bedöms anpassa sin egen verksamhet när den nya gränsen är i kraft. För verksamhetsutövarna blir det en avvägning mellan att köpa det antal rätter som krävs för verksamheten eller införa nya system för eventuell tilldelning av gratisrätter.

4.2 Andra ekonomiska konsekvenser för den åländska samhällsekonomin

Utsläppshandeln kan ha ett antal centrala konsekvenser för den åländska samhällsekonomin, som undantaget för öar temporärt kan lindra.

Fartygsresorna från Åland till Finland och Sverige blir dyrare, vilket ökar levnadskostnaderna för landskapets invånare. Merkostnaderna och eventuella förändringar i efterfrågan på resor kan möjligen leda till att rederiernas beslutar att ändra sitt utbud av förbindelser, vilket kan försämra tillgängligheten till landskapet och landskapets konkurrenskraft och i förlängningen även försämra läget inom Ålands försörjningsberedskap. Lastbils- och

trailertransporterna till Finland och Sverige blir dyrare, vilket ökar produktionskostnaderna för de företag som är verksamma på Åland och försämrar deras konkurrenskraft, utöver att tillgängligheten eventuellt försämras. De åländska rederiernas villkor förändras och via rederinäringen kan landskapets nationalprodukt och sysselsättning komma att förändras. Undantaget för öar skulle under sin giltighetstid tillfälligt kunna underlätta situationen, men därefter skulle landskapet möta förändringarna i de ekonomiska ramvillkoren fullt ut.

Den lättnad som fås genom tillämpningen av undantaget för öar och som beräknas uppgå till 18,1 miljoner euro år 2026 skulle delvis fördelas på och gynna resor och transporter mellan Finland och Sverige och endast delvis gynna Åland. De årliga kostnaderna av utsläppshandeln i fråga om de samlade sjötransporter som betjänar Finlands utrikeshandel och passagerartrafik uppskattas uppgå till 400–500 miljoner euro år 2026.

4.3 Konsekvenserna för den åländska samhällsekonomin om fördelningsgrunden gällande intäkterna av auktioneringen av utsläppsrätter inte justeras mellan Åland och riket

Landskapet har ekonomisk självstyrelse på det sätt som anges i självstyrelselagen. För att täcka utgifterna för självstyrelsen återförs årligen av statsmedel ett belopp till Åland som fastställs vid en särskild avräkning enligt 46 § (*avräkningsbeloppet*) samt en skatteavräkning enligt 49 §. Avräkningsbeloppet beräknas så att de i statsbokslutet för respektive år redovisade inkomsterna, med undantag för skatt på förvärvs- och kapitalinkomster, rundradioskatt, källskatt som betalas av begränsat skattskyldiga, samfundsskatt, tonnageskatt, lotteriskatt samt nya statslån (*avräkningsbasen*) multipliceras med ett visst relationstal (*avräkningsgrunden*). I skatteavräkningen enligt 49 § återförs till Åland årligen beloppen för de på Åland för respektive skatteår debiterade statliga förvärvs- och kapitalinkomstskatterna, källskatten som betalas av begränsat skattskyldiga, samfundsskatten och tonnageskatten.

När sjöfarten och rederier med hemort på Åland inkluderats i utsläppsrättshandeln minskar samfundsskatterna från dessa bolag i motsvarande mån. Rederierna belastas med ökade kostnader eftersom de är ålagda att köpa utsläppsrätter för sina resor (ö-undantaget medger dock minskad kostnad för resor mellan Åland och riket fram till 2030). Detta leder till att lönsamheten sjunker vilket påverkar samfundsskatter, kapitalinkomster med mera negativt. Det i sin tur leder till att det belopp som återförs som skatteavräkning till Åland minskar. Minskningen av samfundsskatten påverkar även de åländska kommunernas ekonomi negativt. Sammantaget motiverar det här en ökning av den andel som bör tilldelas Åland av intäkterna från ETS-auktionerna. Åland har också en skyldighet att genomföra och finansiera den gröna omställningen som åläggs medlemsnationerna i flera EU-direktiv.

Hade inte staten uppburit utsläppsavgifter från de åländska rederierna hade dessa pengar i stället genererat samfundsskatt och avkastning. Man kan med fog hävda att pengarna genom den nu gällande fördelningen överförs från den åländska ekonomin till rikets ekonomi. Avgifterna för utsläppsrätter som rederierna är tvungna att erlägga är jämförbara med samfundsskatt, vilken i sin helhet återförs till Åland.

Tabell över uppskattade effekter av att sjöfarten inkluderas i utsläppshandeln.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uppskattat pris på utsläppsrätter [euro per ton]	90	95	100	105	110	115	120
Uppskattade totala ETS-intäkter [miljoner euro]	528	666	629	720	642	554	456
Sjöfarten 10 % av totalen [miljoner euro]	52,8	66,6	62,9	72	64,2	55,4	45,6
Ålands andel, ca 40 % av den finska handelssjöfarten [miljoner euro]	20,6	26,0	24,5	28,1	25,0	21,6	17,8
Sänkt samfundsskatt enligt uppskattningen av ETS-intäkter (20 % av minskad vinst för de åländska rederierna) [miljoner euro]	4,12	5,2	4,9	5,62	5	4,32	3,56
Höjningen av avräkningsbeloppet pga. att sjöfarten inkluderas i utsläppshandeln [miljoner euro]	0,248	0,313	0,296	0,338	0,302	0,260	0,214

4.4 Klimatförbättrande åtgärder och infrastruktursatsningar som behöver göras för att leva upp till EU:s klimatmål

De utsläppshandelsintäkter som tilldelas Åland kommer att användas till ändamål som nämns i direktivet; klimatförbättrande åtgärder och infrastruktursatsningar för förnybara drivmedel. Åland har stora utmaningar gällande infrastruktursatsningar för att tillmötesgå nya krav både gällande infrastruktur och för tonnage inom skärgårdstrafik och handelssjöfarten på Åland. Åland har tre internationella hamnar, ett eget stamelnät samt sju landskapsägda färjor och åtta linfärjor, samtliga fossildrivna. De frigaende färjorna inom skärgårdstrafiken förbrukar årligen ca 6.7 miljoner liter bränsle och står för 6 procent av Ålands utsläpp av koldioxid. För att nå landskapets mål om minskad klimatbelastning bedöms det nödvändigt att byta framdriften av färjorna från dagens fossila drivmedel. Förutom de landskapsägda färjorna finns det tre rutter som trafikeras av färjor som ägs av entreprenörerna och färjor inom handelssjöfarten. För att kunna gå över till eldrivna färjor som laddas i hamnarna krävs mycket stora investeringar i elnätet. Kostnaden för redan nu kända och planerade klimatförbättrande åtgärder uppgår på Åland till över 500 miljoner euro.

4.5 Andra konsekvenser för miljön

Utsläppshandeln påverkar utsläppen från sjötransporterna som en del av den åtgärdshelhet som syftar till utsläppsminskningar. Tillämpningen av undantaget för åren 2024–2030 kan försämra denna effekt på grund av att det då tillfälligt saknas ett incitament för minskningar.

4.6 Konsekvenser för Ålands energimyndighet

För närvarande sköter Ålands energimyndighet (ÅEM) och Energimyndigheten i riket olika delar av administrationen gällande utsläppsrätterna. ÅEM

godkänner de årliga utsläppsrapporterna, bereder ändringar samt utfärdar utsläppstillstånd för de åländska aktörerna. Beroende på hur Åland och riket kommer överens gällande administrationen av utsläppsrätterna för sjöfarten kan det innebära förändring i fördelningen mellan myndigheterna. Traficom ska sköta administrationen av de finska utsläppsrätterna för sjöfarten och ett alternativ är att även den åländska sjöfarten ingår i samma hantering. Andra alternativet är att ÅEM hanterar den åländska sjöfarten. Det skulle leda till en avsevärt ökning av administrationsuppgifterna för ÅEM. Dels tillkommer ett stort antal aktörer som representerar sjöfarten, dessutom kan ett större behov gällande ändring och utfärdande av nya utsläppstillstånd förväntas. I så fall måste troligen ÅEM förstärka personalresurserna.

Genom överenskommelseförordningen 2021:144 gavs Energimyndigheten i riket befogenheter att sköta frågor som rör det nationella registret för bokföring av utsläppsenheter. Den fördelningen önskar landskapsregeringen ska förbli då en ny överenskommelseförordning tas fram.

4.7 Övriga konsekvenser

Förslaget har inga kända konsekvenser vare sig för jämställdheten eller för barnen.

Detaljmotivering

Ändring av landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel

1 § *Tillämpning av rikslag*. Enligt paragrafen ska lagen om användning av Kyoto-mekanismerna (FFS 109/2007) och lagen om utsläppshandel (FFS 1270/2023) tillämpas på Åland med de undantag som anges i denna lag. De framtida ändringar som görs av lagarna blir genast gällande lag på Åland så länge de rör de delar av lagen som gäller här.

5 § *Avvikelser från bestämmelserna i rikslagstiftningen*. I paragrafens 1 mom. anges att om en verksamhetsutövare åläggs att betala avgift för överskriden utsläppsrätt ska åläggandet avse betalning till Åland i stället för till riket.

Enligt 2 mom. ska Ålands energimyndighet kunna begära in uppgifter över vilka kostnader rederier med hemvist på Åland har haft för de utsläppsrätter som rederiet överlämnat till unionsregistret, motsvarande de utsläpp av växthusgaser som rederiets fartyg enligt den i lagen fastställda utsläppsrporten gett upphov till under det föregående kalenderåret. Genom att få tillgång till den uppgiften går det att beräkna hur stor del av Finlands totala kostnader för utsläppsrätter som den åländska rederinäringen står för. Övervägandena finns i avsnitt 2.3.

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 i landskapet** **Åland av riksförfattningar om utsläppshandel**

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 1 och 5 §§ i landskapslagen (2009:31) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om utsläppshandel sådana de lyder i landskapslag 2012/66 som följer:

1 §

Tillämpning av rikslag

Med de undantag som anges i denna lag ska följande riksförfattningar tillämpas på Åland:

- 1) Lag om användning av Kyotomekanismerna (FFS 109/2007).
- 2) Lag om utsläppshandel (FFS 1270/2023).

Ändringar i ovannämnda riksförfattningar ska tillämpas på Åland från den dag de träder i kraft i riket.

5 §

Avvikelse från bestämmelserna i rikslagstiftningen

Om en verksamhetsutövare åläggs att betala avgift för överskriden utsläppsrätt ska åläggandet avse betalning till landskapet.

Ålands energimyndighet har trots sekretessbestämmelserna rätt att av rederier med hemvist på Åland få uppgifter om de kostnader rederiet har haft för de utsläppsrätter som det överlämnat till unionsregistret och som motsvarar de utsläpp av växthusgaser som rederiets fartyg enligt den i lagen fastställda utsläppsrapporten gett upphov till under det föregående kalenderåret.

Bestämmelser om avgifter för landskapsregeringens prestationer finns i landskapslagen (1993:27) om grunderna för avgifter till landskapet.

Denna lag träder i kraft den

Mariehamn den 6 maj 2024

L a n t r å d

Katrin Sjögren

Föredragande minister

Jesper Josefsson

Parallelltexter

- Parallelltexter till landskapsregeringens lagförslag nr 12/2023-2024