

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Allmänna byrån, I1

Beslutande
Minister
Camilla Gunell

Föredragande
Byråchef
Gustav Blomberg

Justerat
Omedelbart

Nr 18

Lagstiftningspromemoria om behov av kompletterande
bestämmelser till förordning 2023/1804, förordning
2023/1805 och MRV-förordningen
ÅLR 2025/2101

Beslut

Landskapsregeringen beslöt att sända lagstiftningspromemoria om behov av
kompletterande bestämmelser till förordning 2023/1804, förordning 2023/1805 och MRV-
förordningen enligt **bilaga 1, I125E18** till lagberedningen.

Lagstiftningspromemoria om behov av kompletterande bestämmelser till förordning 2023/1804, förordning 2023/1805 och MRV-förordningen

Gustav Blomberg, byråchef

Allmänna byrån, Infrastrukturavdelningen

ÅLR 2025/2101 Datum: 20.3.2025

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund och nuläge.....	1
3.	Förslag till lagstiftningsåtgärder.....	8
4.	Motiveringar och målsättningar	9
5.	Konsekvenser	10
	Bilaga 1	14
	Bilaga 2.....	18

1. Bakgrund och nuläge

1.1. Förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart

Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart¹ förutsätter att containerfartyg och passagerarfartyg från och med 2030 använder landströmsförsörjning när de ligger förtöjda i vissa hamnar. Skyldigheten att använda landström tillämpas på hamnanlöp som varar minst två timmar för containerfartyg och passagerarfartyg. Från och med den 1 januari 2030 tillämpas skyldigheten i hamnar som hör till tillämpningsområdet för förordning (EU) 2023/1804, och från och med den 1 januari 2035 också i hamnar som inte omfattas av denna förordning, om kajen är utrustad med tillgänglig landströmsförsörjning. Skyldigheten gäller dock inte fartyg som i hamn använder de utsläppsfria teknologier som anges i bilaga III till förordningen, såsom vind- och solenergi som produceras ombord. Skyldigheten tillämpas inte heller på de situationer som förtecknas i förordningen, när fartyget inte kan ansluta till landströmsförsörjning. Fartyg ska före hamnanlöp underrätta den behöriga myndigheten eller någon annan behörigt befullmäktigad instans om sin avsikt att ansluta till landströmsförsörjning och om sitt förutsedda behov av el, eller alternativt om sin avsikt att använda utsläppsfri teknologi. Den behöriga myndigheten eller en annan behörigt befullmäktigad instans ska bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning är tillgänglig.

Förordning 2023/1805 tillämpas inte på örlogsfartyg, hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt. I förordningen ges medlemsstaterna manöverutrymme vid genomförandet genom att de ges möjlighet att bevilja vissa passagerarfartyg specialbemötande i form av tidsbegränsade undantag för de mest perifera regionerna, små öar och områden som ekonomiskt är väldigt beroende av sina förbindelser. Dessutom har medlemsstaterna getts prövningsrätt i fråga om utvidgandet av skyldigheterna för fartyg vid kaj till att också omfatta containerfartyg och passagerarfartyg som ligger för ankar.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG

Genom förordningen införs ett system för övervakning, rapportering och verifiering för tillsyn över iakttagandet av förordningen i förhållande till den fastställda rapporterings- och kontrollperioden. För fullgörande av skyldigheterna enligt förordningen används en elektronisk databas som kommissionen inrättat, till vilken företag, kontrollörer, behöriga myndigheter, klassificeringssällskap, nationella ackrediteringsorgan, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och Europeiska kommissionen har tillgång till.

I förordningen föreskrivs det om straffavgifter för fartyg som har regelvidriga hamnanlöp. Medlemsstaterna ska sträva efter att använda eventuella inkomsterna av straffavgifter eller deras penningvärde för utveckling av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn.

I förordningen föreskrivs det om de uppgifter som tillkommer den behöriga myndigheten. Förordningen förutsätter att det föreskrivs om de myndighetsuppgifter genomförandet av förordningen förutsätter och om påföljder för åsidosättande av skyldigheterna enligt förordningen.

1.2. Förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel vad gäller sjöfarten

Enligt artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel² ska medlemsstaterna säkerställa att en viss minimimängd landströmsförsörjning tillhandahålls senast den 31 december 2029 i de TEN-T-kusthamnar där det genomsnittliga årliga antalet hamnanlöp per fartygstyp överskrids. Det genomsnittliga årliga medeltalet hamnanlöp beräknas för fartyg på mer än 5 000 bruttoton under de senaste tre åren. I fråga om containerfartyg ska antalet hamnanlöp under de tre senaste åren i genomsnitt överskrida 100, för ro-ro-passagerarfartyg och havsgående höghastighetspassagerarfartyg 40 och för andra havsgående passagerarfartyg 25. Om det antal hamnanlöp som anges ovan överskrids, ska landströmsförsörjning tillhandahållas för minst 90 % av de hamnanlöpen. Enligt artikel 9.2 i förordningen ska hamnanlöp av fartyg som avses i artikel 6.5 a, b, c, e och g i förordning (EU) 2023/1805 inte beaktas vid fastställande av det totala antalet hamnanlöp av fartyg som är förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen. Det är exempelvis fråga om hamnanlöp under två timmar eller om att fartyget täcker sitt behov av el så länge det ligger i hamn med någon annan utsläppsfri teknologi än landströmsförsörjning.

1.3. Rapportering, övervakning och verifiering enligt förordning 2023/1805 och förordning 2015/757 (MRV-förordningen)

Enligt förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (nedan MRV-förordningen)³ ska medlemsstaten ha en ansvarig administrativ myndighet. Enligt artikel 3p är en *ansvarig administrerande myndighet* den administrerande myndigheten för ett rederi som avses i artikel 3gf i direktiv 2003/87/EG (utsläppshandelsdirektivet). Kommissionen har till kommunikationsministeriet i riket angett att det är möjligt enligt utsläppshandelsdirektivet att utse en eller

² Europaparlamentets och rådets förordning (eu) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

³ Se bl.a. artiklarna 3p, 6.6-6.8, 7.4-7.5, 11.1-11.2 och 11a.

flera ansvariga administrativa myndigheter för fartyg. För ytterligare information om MRV-förordningen och bedömning av behörighetsfrågan se **Bilaga 1**.

Genom förordning 2023/1805 införs och regleras ytterligare system för övervakning, rapportering och verifiering för tillsyn över iakttagandet av förordningen i förhållande till den fastställda rapporterings- och kontrollperioden. Enligt förordningen ansvarar företagen för att övervaka och rapportera mängden och typen av energi som används ombord samt annan relevant information för att det ska kunna visas att de gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg och som fastställs i förordning 2023/1805 efterlevs. Reglerna om övervakning, rapportering och verifiering av utsläppsuppgifter baseras i tillämpliga delar på bestämmelser enligt MRV-förordningen. Vid utgången av augusti 2024 ska företagen ha lämnat in en övervakningsplan till kontrollörerna, av vilken det framgår vilken metod de valt för att övervaka och rapportera mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord. Utsläppsuppgifterna ska lämnas enligt de emissionsfaktorer som anges i bilaga 2 till förordningen. På utsläppen tillämpas de normalvärden för emissionsfaktorer som anges i en bilaga till förordningen eller faktiska och certifierade emissionsfaktorer som omfattar utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake). Också alternativa bränslen som används ombord ska certifieras.

Företaget ska kontrollera övervakningsplanen minst en gång per år. En oberoende och ackrediterad kontrollör ska i enlighet med verifieringsförfarandet bedöma om övervakningsplanen uppfyller de krav som fastställs i förordningen. Dessutom ställer förordningen krav på att kontrollören ska underrätta som ändringar i övervakningsplanen. Övervakningsplanerna registreras i den databas som anges i förordningen. Uppgifterna ska sammanställas årligen och före utgången av kontrollperioden den 31 januari lämnas till kontrollören (det FuelEU-intyg som avses i artikel 19.3 i förordningen). Utifrån intyget från företaget genomför kontrollören en beräkning enligt förordningen och meddelar uppgifterna till företaget samt före utgången av kontrollperioden föra in FuelEU-intyget i den databas som avses i förordningen.

Enligt artikel 27 i förordning 2023/1805 ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för tillämpningen och kontrollen av efterlevnaden av förordningen. De behöriga myndigheternas namn och meddelas kommissionen.

Medlemsstaterna behöver därmed ha en eller flera behöriga myndigheter enligt både MRV-förordningen och förordning 2023/1805.

1.4. Rikets lag om ändringar av miljöskyddslagen för sjöfarten

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar samt till lagar om Hongkongkonventionen och ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet (hädanefter regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten) lämnades till riksdagen i oktober 2024 och riksdagen gav sitt svar i december där lagförslagen i regeringens proposition godkändes⁴. Ändringen av miljöskyddslagen trädde i kraft 1.1.2025 (FFS 1116/2024).

⁴ Regeringens proposition hittas på riksdagens hemsida här,
https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/RP_178+2024.aspx

Som en del av ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten införs kompletterande bestämmelser till förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart nationellt. Förordningen förutsätter att en behörig myndighet utses och att bestämmelser om påföljder enligt förordningen utfärdas. I miljöskyddslagen för sjöfarten införs därför att hamninnehavaren bemyndigas att sköta myndighetsuppgifter i anslutning till fartygs användning av landströmsförsörjning. Dessutom införs ett så kallat ö-undantag i Finland på det sätt som förordningen tillåter. Till miljöskyddslagen för sjöfarten fogas därutöver en skyldighet för hamninnehavare att säkerställa tillgången på landströmsförsörjning i enlighet med förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Genom bestämmelserna kompletteras förordningens krav på medlemsstaterna att säkerställa att en minimimängd landströmsförsörjning tillhandahålls i TEN-T-nätets kust- och inlandshamnar.

I ändringen av miljöskyddslagen för sjöfarten förs även in bestämmelser om behörig administrativ myndighet enligt MRV-förordningen samt förordning 2023/1805. Enligt 12 kap. 2 § 4 mom. är Transport- och kommunikationsverket utsedd till behörig myndighet. Utnämningen innebär att Transport- och kommunikationsverket ansvarar för den behöriga myndighetens uppgifter enligt förordning 2023/1805 och den administrativa myndighetens uppgifter enligt MRV-förordningen.

Enligt regeringens proposition om ändringar av miljöskyddslagen för sjöfarten innefattar myndighetsuppgifterna vad gäller specifikt förordning 2023/1805 följande: 1) att en behörig myndighet som upptäcker bristande överensstämmelse i en kontrollörs verksamhet inom ramen förordningen enligt artikel 14.4 ska underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars nationella ackrediteringsorgan har ackrediterat kontrollören, 2) att enligt artikel 14.4 begära att det nationella ackrediteringsorganet beaktar information som den fått av en behörig myndighet i en annan medlemsstat som en del av sin övervakningsverksamhet, 3) möjligheten enligt artikel 17 att utföra ytterligare kontroller på fartyg som hör till företag under dess administration, 4) att enligt artikel 20.4, om ett fartyg inte har något hamnanlöp i unionen under rapporteringsperioden och har lånat ett förskott på överensstämmelseöverskottet under den föregående rapporteringsperioden, underrätta det berörda företaget om beloppet för den så kallade FuelEU-straffavgiften (avgift på grund av växthusgasintensitet och avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning om vilka det föreslås ingå bestämmelser i 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten), 5) skyldigheten enligt artikel 22.2 och 22.5 att utfärda ett så kallat FuelEU-dokument om överensstämmelse för fartyg som har betalat FuelEU-straffavgifter fartyget och registrera det utfärdade FuelEU-dokumentet om överensstämmelse i FuelEU-databasen, 6) skyldigheten enligt artikel 23.7 att registrera de åtgärder som berör påförande av straffavgifter i den databas som avses i artikel 19, 7) behörigheten enligt artikel 25.3 att utfärda en utvisningsorder för ett fartyg som för någon annan stats flagg som ligger i finsk hamn och som underlåter att fullgöra den skyldighet som anges i artikel 24 under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder och om andra åtgärder för kontroll av efterlevnad inte har kunnat säkerställa efterlevnaden av förordningen samt skyldigheten att via den databas som avses i förordningen underrätta kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten om denna order, 8) skyldigheten enligt artikel 25.5 att anmäla sanktioner mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten genom den databas som avses i artikel 19, och 9) skyldigheten enligt artikel 26 att utföra prövning av de beräkningar och åtgärder som en kontrollör som är ackrediterad i Finland meddelat enligt förordningen om användning av förnybara och utsläppsnåla bränslen för sjötransport.

2. Behörighetsbedömning

2.1. Behörighetsbedömning i samband ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

Landskapsregeringen gav 14 juni 2024 remissutlåtande om regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar samt till lagar om Hongkongkonventionen och ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet. Landskapsregeringen utförde behörighetsbedömningar i samband med behandlingen av landskapsregeringens remissutlåtande. Nedan återges bedömningarna.

Lagstiftningsbehörighet

Landskapet Åland har enligt 18 § 10, 21 och 22 punkterna självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv, vattenrätt, båttrafik samt näringsverksamhet. Landskapet har även lagstiftningsbehörighet i fråga om kriminaliseringar inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 25 punkten i självstyrelselagen. Riket har enligt 27 § 13 punkten självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten.

Landskapsregeringen anser att gränsdragningen mellan miljövård och handelssjöfart inte är tydlig. Gränsdragningen av behörigheten mellan riket och Åland har utvecklats de senare åren, särskilt i samband med rikets och Ålands implementering av de miljö- och klimatrelaterade EU-rättsakter som berör sjöfart och andra områden som annars är rikets behörighet, exempelvis EU:s utsläppshandelssystem för anläggningar, luftfart och sjöfart. I miljöskyddsärenden som gäller sjöfarten har behörighetsfördelningen mellan landskapet och riket vanligtvis granskats bland annat med avseende på vem skyldigheterna gäller och var det anses att skyldigheten fullgörs. Exempelvis ordnandet av mottagning i hamn av avfall från fartyg och avlämningen av avfall i hamnens mottagningsanordning ansetts höra till landskapets lagstiftningsbehörighet. Miljörelaterade skyldigheter med anknytning till det normala opererandet av fartyg i handelssjöfart har ansetts höra till rikets behörighet. Landskapsregeringen anser dock att hänsyn även bör tas till syftet med lagstiftningen, något som får stöd av Ålandsdelegationens utlåtande om utsläppshandeln.⁵ De föreslagna lagarna och ändringslagarna grundar sig till stor del i miljöskydd. [...]

I sin tur anges i regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten anges följande om behörighetsfördelningen när det gäller lagförslagen:

Ålands ställning

[...]

Enligt 18 § i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet bl.a. i fråga om miljövård (10 punkten), båttrafik (21 punkten) och näringsverksamhet (22 punkten) samt beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets

⁵ Ålandsdelegationens utlåtande nr 13/23 av den 10.2.2023, D 10 23 05 2.

lagstiftningsbehörighet (25 punkten). Enligt 27 § 13 punkten i lagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfart. Enligt 59 b § i självstyrelselagen för Åland bevaras fördelningen av behörigheten mellan landskapet och riket också vid verkställighet av unionsrätten. Åland har genomfört utsläppshandeln i fråga om anläggningar och luftfart.

De föreslagna bestämmelserna som kompletterar förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och infrastrukturförordningen gäller miljövård, och därför hör de till landskapets lagstiftningsbehörighet. Också de föreslagna utsläppsförbuden har ett miljövårdssyfte.

2.2. Förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

I regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten anges att de föreslagna bestämmelserna som kompletterar förordning 2023/1804 gäller miljövård, och därför hör de till landskapets lagstiftningsbehörighet. De bestämmelser i propositionen som syftas på finns i 7 a kap. 10 §.

2.3. Förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart

I regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten anges att de föreslagna bestämmelserna i lagförslaget som kompletterar förordning 2023/1805 gäller miljövård, och därför hör de till landskapets lagstiftningsbehörighet. De bestämmelser i propositionen som syftas på finns bland annat i 7 a kap. 11 §.

I samma förordning 2023/1805, och som implementeras genom ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten, finns även det så kallade ö-undantaget om befrielse i fråga om tillämpningsområdet vad gäller den energi som fartyg använder fram till den 31 december 2029 på resor som trafikeras av andra passagerarfartyg än kryssningspassagerarfartyg mellan en anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion och en annan sådan i artikel 3.10 i nämnda förordning avsedd anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion som är belägen på en ö med färre än 200 000 varaktigt bosatta, eller när dessa fartyg befinner sig i en anlöpshamn på en sådan ö.

2.4. Övriga bestämmelser kopplade till förordning 2023/1805

Utöver de bestämmelser som anges i avsnitt 2.2 och 2.3 ovan finns i bestämmelser i om påföljdsavgifter, inspektioner, tillsyn, myndighetsuppgifter och administrativa tvång och straffbestämmelser kopplade till de ovannämnda bestämmelserna i 7 a kap. 10 och 11 §§ i både 7 b kap. och 12 kap i miljöskyddslagen för sjöfarten. Även dessa bestämmelser antas vara åländsk lagstiftningsbehörighet.

2.5. Behörighetsanalys vad gäller bestämmelserna om rapportering, övervakning och verifiering i MRV-förordningen samt förordning 2023/1805

Infrastrukturavdelningen har för närvarande en behörighetsdiskussion med kommunikationsministeriet om de krav som ställs på rederier och fartyg och behörig myndighet enligt MRV-förordningen⁶ ska betraktas som åländsk behörighet eller riksbehörighet. MRV-förordningen innehåller detaljerade bestämmelser för hur rapporteringen och övervakningen av koldioxidutsläpp ska gå till inom sjöfarten. Syftet med MRV-förordningen är alltså att skydda miljön genom att minska sjöfartens utsläpp av miljöskadliga ämnen. Med beaktande av detta är landskapsregeringens utgångspunkt att MRV-förordningen faller inom Ålands lagstiftningsbehörighet, eftersom det rör sig om natur- och miljövård enligt 18 § 10 punkten i självstyrelselagen. Detta utesluter inte att det kan finnas enskilda bestämmelser som är så pass specifika, detaljerade eller särpräglade till sitt innehåll, eller höra till ett fartygs normala drift, att de ska anses falla inom rikets lagstiftningsbehörighet. Se promemoria om behörighetsbedömningen enligt **Bilaga 1**.

Kommunikationsministeriet har aviserat att de begrundar att skicka en begäran om utlåtande till Ålandsdelegationen för att få en bedömning om behörighetsfördelningen avseende bestämmelserna i MRV-förordningen. I regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten har vissa bestämmelser för komplettering av MRV-förordningen också förts in, såsom behörig myndighet och straffbestämmelser om man inte följer rapporteringsskyldigheterna.

Infrastrukturavdelningen gör bedömningen att även de övergripande kraven i förordning 2023/1805 gällande systemet för övervakning, rapportering och verifiering för tillsyn över iakttagandet av förordningen antagligen faller inom åländsk behörighet på samma grunder som MRV-förordningens bestämmelser om rapportering. Men även i förordning 2023/1805 kan finnas enskilda bestämmelser och detaljregleringar som är så pass specifika och detaljerade till sitt innehåll, eller höra till ett fartygs normala drift, att de ska anses falla inom rikets lagstiftningsbehörighet.

Infrastrukturavdelningen bedömer att de övergripande bestämmelserna om övervakning, rapportering och verifiering vad gäller både 2023/1805 och MRV-förordningen faller inom åländsk behörighet. Dock anses att exempelvis detaljerade rapporteringskrav, detaljerade administrativa krav på handelsfartyg, fartygssäkerhet och fartygstekniska krav som ställs på fartyg i handelssjöfart, och som anses närmast höra till normal drift av fartyg, även om de har att göra med miljövård och klimatfrågor, kan argumenteras höra till det normala opererandet av fartyg och därmed anses höra till rikets behörighet. Detta gäller särskilt de fall då exempelvis ett rapporteringskrav ingår i en kravhelhet eller lagstiftning där det primära syftet inte är miljövård, men det kan också finnas sådana fall då rapporteringskrav ingår i en EU-rättsakt som primärt handlar om miljövård eller klimatförbättrande åtgärder men där rapporteringskravet byggs in i existerande rapporteringskrav kopplade till ett fartygs normala opererande och drift och där det primära syftet inte varit miljövård eller klimatåtgärder.

Behörighetsbedömningarna vad gäller miljökrav kopplade till handelssjöfarten har till viss del utvecklats genom åren, vilket kan härledas från de behörighetsbedömningar som har gjorts i enskilda

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG

regeringspropositioner (se **Bilaga 2** för en sammanfattad genomgång) jämfört med Ålandsdelegationens senaste bedömning av behörighetsfördelningen mellan riket och Åland med avseende utsläppshandeln för sjöfarten.

Med Ålandsdelegationens behörighetsbedömning gällande ärendet om utsläppshandel för handelssjöfart från förra året i färskt minne, och de behörighetsdiskussioner som förs med anledning av MRV-förordningens bestämmelser, finns det en utvecklad förståelse om gränsdragningar i behörighetsfördelningen mellan riket och Åland som gällande lagstiftningsområden som rör miljövård och handelssjöfart. Infrastrukturavdelningen rekommenderar ändå att det analyseras, antingen innan eller i samband med beredningen av lagframställningen, huruvida landskapsregeringen ska begära utlåtande från Ålandsdelegationen vad gäller lagstiftningsbehörigheten med hänvisning till bestämmelserna om övervakning, rapportering och verifiering i både 2023/1805 och MRV-förordningen.

3. Förslag till lagstiftningsåtgärder

Infrastrukturavdelningen föreslår att vissa bestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten (FFS 2009/1672) tas in som blankettlagstiftning i en ny landskapslag om tillämpning av vissa bestämmelser i rikets miljöskyddslag. Det vore även möjligt, som ett alternativ, att föra in motsvarande bestämmelser med fulltext i en ny landskapslag. Infrastrukturavdelningen bedömer dock att bestämmelserna som kompletterar förordning 2023/1804 och förordning 2023/1805 i 7 a kap. 10 och 11 §§ i rikets miljöskyddslag för sjöfarten bör implementeras genom blankettbestämmelse för att effektivt implementera de nämnda förordningarnas bestämmelser vad gäller de områden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet samt för att skapa likvärdiga bestämmelser och förhållanden mellan TEN-T-hamnarna på Åland och riket. Bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten som syftas på finns framför allt i 7 a kap. 10 §

*10 § Skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn
Hamninnehavaren ska säkerställa att fartyg tillhandahålls landströmsförsörjning i hamnen i enlighet med artiklarna 9 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.*

och i 7 a kap. 11 §

*11 § Hamninnehavarens uppgifter i anslutning till fartygs användning av landströmsförsörjning
Efter att ha mottagit den information om anslutning till landströmsförsörjning som avses i artikel 6.8 första stycket i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, ska hamninnehavaren bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig.
Hamninnehavaren ska utan onödigt dröjsmål bestämma och i den databas som avses i artikel 19 i den förordningen föra in uppgifter om
1) huruvida på fartyget ska tillämpas något av de undantag som anges i artikel 6.5 i den förordningen,*

2) huruvida fartyget uppfyller kraven i artikel 6.1 och 6.2 i den förordningen, om inget av undantagen i artikel 6.5 i den förordningen är tillämpligt.

På den som sköter uppgifter enligt 1 och 2 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Det kan konstateras att artikel 10 i förordning (EU) 2023/1804, som nämns i 10 § ovan, handlar om inlandshamnar, varför den artikeln inte behöver implementeras i landskapet.

Tillhörande bestämmelser om påföljdsavgifter, inspektioner, tillsyn, myndighetsuppgifter och administrativa tvång och straffbestämmelser i både 7 b kap. och 12 kap i miljöskyddslagen för sjöfarten kopplade till ovannämnda bestämmelser i 7 a kap. 10 och 11 §§ bör även införas i den nya blankettlagen.

Infrastrukturavdelningen föreslår även att det under lagberedningsskedet bedöms huruvida (för att säkerställa en rättvis konkurrens mellan hamnarna i landskapet) Långnäs hamn bör tas med i tillämpningsområdet för bestämmelserna, även om hamnen för närvarande inte hör till TEN-T-nätet och tillämpningsområdet för förordning (EU) 2023/1804.

Infrastrukturavdelningen föreslår därutöver att ytterligare behörighetsanalys- och bedömning utförs huruvida lagstiftningsområdet för bestämmelserna om övervakning, rapportering, verifiering och myndighetsuppgifter kopplade till både 2023/1805 och MRV-förordningen faller inom åländsk lagstiftningsbehörighet. Det bör även utföras en bedömning huruvida det i så fall är ändamålsenligt att landskapet för in blankettbestämmelser som kompletterar förordning 2023/1805 samt MRV-förordningen vad gäller specifikt dessa delar. Samma analys och bedömning bör även utföras avseende bestämmelserna i 7 a kap. 9 § miljöskyddslagen för sjöfarten gällande det så kallade ö-undantaget och befrielse i fråga om tillämpningsområdet för förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Om det under arbetet med lagframställningen föreslås att det i landskapslagstiftning förs in kompletterande bestämmelser till både förordning 2023/1805 och MRV-förordningen vad gäller behörig myndighet på Åland bör den behöriga myndigheten på Åland bli Ålands landskapsregering.

4. Motiveringar och målsättningar

I regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten står det uttryckligen att den inte behandlar hamnar på Åland eftersom Ålands landskapsregering i en promemoria om 55 %-paketet som den lämnade till kommunikationsministeriet den 12 april 2022 anser att krav som gäller hamnarna i Eckerö och Mariehamn med stöd av 18 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Eftersom Åland inom åländsk lagstiftningsbehörighet i dag saknar kompletterande bestämmelser gällande hamnarnas roll och ansvarsaktörer samt bestämmelser om behörig myndighet, tillsyn och straffbestämmelser när det gäller förordningarna (EU) 2023/1804 och (EU) 2023/1805 samt MRV-förordningen, finns det ett

behov av att genom landskapslag införa bestämmelser om dessa kompletteringar även på Åland. Bedömningen är att kompletterande bestämmelser till förordningarna behövs för att effektivt implementera de nämnda förordningarnas bestämmelser vad gäller de områden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet samt för att skapa liknande förutsättningar och konkurrensförhållanden mellan TEN-T-hamnarna på Åland och riket. Det bör poängteras att bestämmelserna om hamnar i ovanstående förordningar (EU) 2023/1804 och (EU) 2023/1805 är tillämpliga på hamnar i TEN-T nätet, dock är förslaget att det under lagberedningen bedöms huruvida även Långnäs hamn bör ingå i förslaget. Det är viktigt att det skapas en rättvis konkurrens mellan de tre större hamnarna på Åland. På Åland hör hamnarna i Eckerö (Berghamn) och Mariehamn till TEN-T-nätet, det övergripande nätet.

Ytterligare motiveringar och målsättningar gällande de införda bestämmelserna om komplettering av förordning (EU) 2023/1804 och förordning (EU) 2023/1805 samt MRV-förordningen finns i regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.

5. Konsekvenser

Konsekvensanalyser med anledning av införda bestämmelser om komplettering av förordning (EU) 2023/1804 och förordning (EU) 2023/1805 samt MRV-förordningen finns beskrivna utifrån ett nationellt perspektiv (med vissa för Åland särskilt viktiga inslag) i regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten. Nedan beskrivs dock vissa konsekvenser gällande särskilt förslagen om komplettering av förordningarna (EU) 2023/1804 och (EU) 2023/1805.

5.1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805

Det föreslås att det i landskapslag förs in blankettbestämmelser om tillämpning av vissa kompletterande bestämmelser till rådets förordning (EU) 2023/1805 i rikets miljöskyddslag om sjöfarten (7 a kap. 11 §). Det föreslås att hamninnehavaren ska bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig och fastställa om på fartyget ska tillämpas något av de undantag som gäller skyldigheten att använda landströmsförsörjning och om fartyget uppfyller kraven för användning av landströmsförsörjning. Hamninnehavaren ska också föra in dessa uppgifter i den databas som avses i förordning (EU) 2023/1805. Detta förslag tillämpas på hamnar inom TEN-T nätet i enlighet med förordningen, det vill säga Berghamn i Eckerö och Mariehamns hamn, men det föreslås även utredas huruvida kraven borde tillämpas också på Långnäs hamn (se motivering ovan).

5.2. Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804

Det föreslås att det i landskapslag förs in blankettbestämmelser om tillämpning av vissa kompletterande bestämmelser till rådets förordning 2023/1804 i rikets miljöskyddslag om sjöfarten (7 a kap. 10 §). Det föreslås att hamninnehavaren ska säkerställa att fartyg tillhandahålls landströmsförsörjning i hamnen i enlighet med artikel 9 i förordning 2023/1804. I princip föreslås det att de bestämmelser som kompletterar förordningen och som berör sjötransporter, som tas in i rikets miljöskyddslag för sjöfarten, även görs tillämpliga i landskapet.

I sammanhanget kan det konstateras att förordning 2023/1804 även innehåller bestämmelser om annan infrastruktur för förnybar energi. Landskapsregeringen är för närvarande i färd med att förbereda en blankettlag om att ta i bruk rikets lag om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (475/2024) som trätt i kraft 2024. Den nya blankettlagen planeras ersätta en äldre liknande blankettlag, eftersom riket har upphävt den tidigare gällande lagen. I den nya rikslagen föreskrivs det bland annat om den behöriga myndigheten enligt kraven i förordning (EU) 2023/1804 och om dess uppgifter samt om påföljder till den del förordningen ger medlemsstaterna manöverutrymme. Förslaget är att landskapsregeringen blir tillsynsmyndighet, vilket bland annat innebär tillsyn för gemensamma tekniska specifikationer enligt artikel 21 i (EU) 2023/1804. Bestämmelserna enligt artikel 21 innefattar också tekniska specifikationer för infrastruktur för transporter till havs och på inre farvatten.

Det kan konstateras att förordning (EU) 2023/1804 inte förutsätter att de skyldigheter som gäller landströmsförsörjning i kusthamnar och inlandshamnar i TEN-T-nätet påförs någon viss aktör. Den förutsätter inte heller att det föreskrivs nationellt om tillsynen över skyldigheterna, men för att säkerställa ett effektivt genomförande av förordningen på Åland behövs bestämmelser om skyldigheterna. Dessutom behöver åsidosättande av skyldigheterna leda till administrativa påföljder som gör det möjligt att uppnå ett lagligt rättsläge.

5.3. Beskrivning av nuläge för hamnarna

När fartyg ligger i hamn behöver de elenergi för att olika system ska fungera. Ett fartyg som lagt till i hamn kan stänga av den maskin som är avsedd för framdrift och producera den energi som behövs med en hjälpmaskin med generator. Generatorutsläppen från hjälpmaskiner medför olika slags luftföroreningar och lokala utsläpp samt buller i närområdet. Alternativt kan den elenergi fartyg behöver i hamn produceras med hjälp av landströmsförsörjning. Landström överförs från hamnens elnät via en transformatorstation till en matningspunkt för landström, från vilken elen kan överföras mellan hamnen och fartyget med en anslutningskabel.

Inledningsvis behöver det konstateras att Åland inte har några anlöp av containerfartyg överhuvudtaget. Därför redovisas inte denna uppgift nedan för de olika hamnarna. Nedanstående uppgifter är hämtade från hamnarna.

Långnäs hamn

Inom inrikestrafiken har fartyget Fjärdvägen haft tillgång till landström redan i 20 års tid. Fartyg i utrikestrafik använder inte landström eftersom de ligger i hamn en så kort tid. I Långnäs hamn finns ingen högspänningsledning.

Anlöpen senaste fyra åren för passagerarfartyg över 5 000 BRT

År	2023	2022	2021	2020	
Antal fartygsanlöp	2.544	2.824	2.815	3.149	

Mariehamns hamn

Anlöp Passagerarfartyg, mer än 5 000 bruttoton:

2023	2022	2021	Snitt
2637	3676	3012	3108

Den stora avvikelsen 2022-2023 beror bland annat på att färjan Rosella slutade att trafikera Mariehamn-Kapellskär.

Mariehamns hamn är en del av det övergripande TEN-T-nätet, och därför omfattas hamnen av skyldigheter enligt förordning (EU) 2023/1804 och förordning (EU) 2023/1805. Även utan reglering kan framtidens sjötrafik behöva en större elanslutning för landström eller laddning i Mariehamns hamn. Till exempel linjen för pendeltrafik mellan Mariehamn och Kapellskär i Sverige kan tänkas i framtiden få en lösning som innebär större behov av landström. Stora temporära behov av eleffekt går också att tillgodose genom att lagra el i ackumulatörer på land.

För att tillgodose elbehovet har man i hamnen planerat att bygga en anslutning med en högre spänning än för närvarande. Planen är att den ska säkerställa en effekt på 9–10 MW, vilket dock kan jämföras med hela övriga Mariehamns behov. Förutom det stora effektbehovet medför också tarifferna vissa utmaningar. Effektagiften innebär att landström med nuvarande priser blir ett dyrare alternativ än el som produceras med bränsle. Dessutom ligger fartygen i hamn en så kort tid att det finns praktiska hinder för anslutning till landström. Hamnen anlöps också av internationella kryssningsfartyg, i varierande grad beroende på säsong. Dessa fartyg har egna tekniska krav på användningen av landström, vilket försvårar tillhandahållandet av landström. Det är en kostsam investering att möjliggöra anslutning till landström för fartyg som i nuläget inte kan göra det.

Berghamn (Eckerö)

Det finns landström i Berghamn i Eckerö för Eckerölinjens passagerarfartyg. Liksom Mariehamns hamn hör också Eckerö hamn till det övergripande TEN-T-nätet. Utvecklingen och uppgradering av landströmsanslutning anses vara viktig flera orsaker, bland annat av ekonomiska orsaker.

Elektrifieringen av trafiken mellan Eckerö hamn och Grisslehamn i Sverige är den intressantaste lösningen på lång sikt. På kortrutterna mellan Åland och Sverige finns det möjligheter till energieffektiva lösningar. Även med lägre fart tar resan inte längre än två timmar, och elektrifiering är en möjlig lösning för att ersätta fossila bränslen. Flaskhalsen ligger i att uppgradera elnätet och anslutningarna i både Eckerö hamn och Grisslehamn. Uppfattningen är att det behövs en effekt på cirka 10–20 MW i Berghamn i Eckerö.

M/s Eckerö hamnanlöp till Berghamn (passagerarfärja, över 5000 bruttoregister-ton)	
År 2023	1 064 stycken
År 2022	917 stycken
År 2021	929 stycken

5.4. Sammanfattning – hamnar

På det hela taget behöver elanslutningarna stärkas i alla tre hamnar. Också skärgårdstrafiken kan behöva landström och/eller en laddningsmöjlighet i Långnäs hamn. På Åland överlag medför det stora utmaningar att svara på behoven i det elektrifierade samhället genom att utveckla elinfrastrukturen. Utmaningarna går att lösa genom samarbete och nya modeller bland annat för hantering av energikostnaderna.

Huruvida andra alternativa bränslen blir vanligare beror på marknaden och utvecklingen av bränsleproduktionen. De Viking Lines fartyg som för närvarande använder naturgas bunkrar i andra hamnar än i Mariehamn eller Långnäs. En eventuell utveckling av en vätgasekonomi som bygger på havsbaserad vindkraft kan väcka intresse för bunkring av vätgas på Åland.

Till följd av det genomsnittliga antalet anlöp erfar landskapsregeringen att både Berghamn och Mariehamns hamn (eftersom dom ingår i det övergripande nätet i TEN-T-nätet) kommer att ingå i tillämpningsområdet för landströmsförsörjning enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen. För att skapa ett rättvist konkurrensläge föreslås att även Långnäs hamn tas med i tillämpningsområdet för lagförslaget om tillämpning av bestämmelserna i rikets miljöskyddslag om sjöfarten vad gäller komplettering av förordningarna (EU) 2023/1804 och (EU) 2023/1805 inom landskapets lagstiftningsbehörighet.

Bilaga 1

Behörighetsfrågan avseende MRV-förordningen (EU) 2015/757

Datum: 20.3.2025

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Bakgrund

Infrastrukturavdelningen håller för närvarande diskussioner med kommunikationsministeriet, justitieministeriet, rikets energimyndighet om sjöfartens införlivande i utsläppshandelssystemet och hur förvaltningsuppgifter med anledning av detta ska fördelas mellan Åland och riket.

Diskussionerna har under senare delen av 2024 och början av 2025 har även berört bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (hädanefter "MRV-förordningen") eftersom förordningen är en integrerad del i utsläppshandelssystemet för sjöfartens del.

Det har i samband med diskussioner om MRV-förordningen uppstått oklarheter kring huruvida förordningens bestämmelser faller inom rikets behörighet eller landskapets.

Denna promemorias syfte är att utreda huruvida bestämmelserna i MRV-förordningen är att hänföra till landskapets eller rikets lagstiftningsbehörighet.

Inledning

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

I skäl 12 i förordningen 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. Med beaktande av detta är utgångspunkten att MRV-förordningen faller inom Ålands lagstiftningsbehörighet, eftersom det rör sig om natur- och miljövård (se 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 (hädanefter "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 till MRV-förordningen återfinns formler för beräkning av växthusgasutsläpp, standardemissionsfaktorer, 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 det stadgandet 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 fanns om just ackreditering av kontrollörer fanns emellertid 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 30/12, 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 mätningmetoder i bilaga iv och kontrollörens arbetsätt 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 faller in under landskapets lagstiftningsbehörighet. Dock kan vissa detaljbestämmelser och -regleringar utgöra riksbehörighet.

Bilaga 2

Proposition	ÅLR:s utlåtande	Kommentar
<p>RP 248/2009 (förslag till miljöskyddslagen för sjöfarten)</p>	<p>EJ UTLÅTANDE</p>	<p>Det framgår inte huruvida ÅLR har lämnat något utlåtande i proposition. På s 22 i propositionen sägs att Åland var representerad i en kommitté för revidering av lagstiftningen gällande fartygsavfall. I avsnitt 5.2 remissyttranden (s 22-23) sägs att 34 utlåtanden lämnades in, men inget nämns om vilka organisationer som har lämnat in yttranden.</p>
<p>RP 86/2014 (revision av MARPOL VI)</p>	<p>ÅLR 2014/1392</p>	<p>(s 41 i RP 86/2014): "Enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) riket lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Största delen av bestämmelserna i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 gäller dessa saker och hör således till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § punkt 10 har dock landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Regel 17 innehåller bestämmelser om mottagningsanläggningar i hamnar, vilka ska anses gälla frågor som hör till natur- och miljövård, varför de hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Även bestämmelserna om utsläppande av bränsle på marknaden i landskapet anses höra till området för miljövård. Eftersom den reviderade bilagan VI till</p>

		MARPOL 73/78 innehåller bestämmelser som delvis hör till landskapets lagstiftningsbehörighet krävs för ikraftträdandet av deras ikraftsättandelag i landskapet Åland samtycke av Ålands lagting i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen."
RP 122/2015 (barlastvattenkonventionen):	I propositionen sägs att ÅLR har lämnat ett utlåtande. Dock saknas utlåtandet från landskapsregeringens ärendehanteringssystem och arkiv	
RP 3/2017 (Ändringar i MARPOL I, II, IV och V)	ÅLR 2016/6642 Ålands landskapsregering konstaterade i sitt utlåtande att motsvarande ändringar som görs i miljöskyddslagen för sjöfarten ska göras i landskapets lagstiftning vad gäller fritidsbåtar, bekämpning av oljeföroreningar och mottagande av vissa slag av fartygsavfall i hamnar. Enligt Ålands landskapsregering framgår det tillräckligt tydligt av utkastet till proposition vilka delar i propositionen som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet	(RP 3/2017, s 4-5) <i>"Det föreslås dessutom att riksdagen godkänner vissa tekniska ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten som föranleds av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG."</i>
RP 143/2018 (MARPOL VI/datainsamlingssystem för rapportering av fartygs bränsleförbrukning)	EJ UTLÅTANDE	På s 7 i proposition framgår att LR inte lämnade något yttrande.

Bedömning av behörighetsfördelning riket-Åland enligt tidigare ovannämnda regeringspropositioner:

- RP 248/2014 (förslag till miljöskyddslagen för sjöfarten): Största delen av de föreslagna bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten gäller fartygens konstruktion och drift. Till dessa delar omfattas lagstiftningen av rikets behörighet. Till de delar den föreslagna lagstiftningen gäller mottagningsanordningar av fartygsavfall i land hör behörigheten till landskapet i enlighet med 18 § 10 punkten i självstyrelselagen. ... När den reviderade bilaga IV till MARPOL 73/78-konventionen sattes i kraft i

Finland den 3 maj 2006 (FördrS 30/2006 och lag 167/2006) gjorde Finland en reservation gällande landskapet Åland, enligt vilken ändringarna i bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen i bilaga IV till MARPOL 73/78-konventionen inte träder i kraft i landskapet Åland till de delar som bilagan omfattas av landskapets lagstiftningsbehörighet. Bestämmelserna om toalettavfallsvatten i bilaga IV till den reviderade Helsingforskonventionen gäller dock också landskapet Åland. Den reviderade bilagan I och II till MARPOL 73/78 –konventionen innehåller bestämmelser som hör till landskapets behörighet. Dessa gäller mottagning och mottagningsanordningar i land för olja och oljehaltigt avfall samt mottagning av kemikalier och avfall efter en kemikalietransport. Till dessa delar ska landskapet Åland ge sitt samtycke innan Finland meddelar IMO om de nya bilagornas ikraftträdande för Finlands del.

- RP 86/2014 (revision av MARPOL VI): Enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) riket lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Största delen av bestämmelserna i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 gäller dessa saker och hör således till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § punkt 10 har dock landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Regel 17 innehåller bestämmelser om mottagningsanläggningar i hamnar, vilka ska anses gälla frågor som hör till natur- och miljövård, varför de hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Även bestämmelserna om utsläppande av bränsle på marknaden i landskapet anses höra till området för miljövård. Eftersom den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 innehåller bestämmelser som delvis hör till landskapets lagstiftningsbehörighet krävs för ikraftträdandet av deras ikraftsättandelag i landskapet Åland samtycke av Ålands lagting i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen.
- RP 122/2015 (barlastvattenkonventionen): Enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Merparten av bestämmelserna i konventionen gäller dessa frågor och hör således till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § punkt 10 har dock landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Regleringen gällande fritidsbåtar och farleder för den lokala sjötrafiken hör också till landskapets lagstiftningsbehörighet med stöd av 18 § punkt 21 i självstyrelselagen. Bestämmelserna i artikel 5 [LS: som gäller mottagningsanordningar för sediment] ska anses gälla frågor som hör till natur- och miljöskydd, varför de hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.
- RP 3/2017 (Ändringar i MARPOL I, II, IV och V): Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten till rikets lagstiftningsbehörighet. Största delen av de föreslagna ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 gäller fartygens konstruktion och användningen av fartygen med tanke på miljövården. Till dessa delar hör lagstiftningen till rikets behörighet. Till den del bestämmelserna gäller arrangemang för mottagning av fartygsavfall och mottagningsanordningar för fartygsavfall i land hör lagstiftningsbehörigheten till landskapet i enlighet med 18 § 10 punkten i självstyrelselagen. Enligt den punkten har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt.
- RP 143/2018 (MARPOL VI/datainsamlingssystem för rapportering av fartygs bränsleförbrukning): Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten till rikets lagstiftningsbehörighet. De föreslagna ändringarna hör till rikets behörighet.