

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Allmänna byrån, 11

Beslutande
Minister
Christian Wikström

Föredragande
Inspektör
Henrik Juslin

Justerat
Omedelbart

Nr 69

Utlåtande om
Kommunikationsministeriets
"bedömningspromemoria om
genomförandet av
utsläppshandelsdirektivet – Inkluderande
av sjötransporterna i utsläppshandeln"
och Arbets- och näringsministeriets
"bedömningspromemoria om
genomförandet av
utsläppshandelsdirektivet - Handeln med
utsläppsrätter för anläggningar"

ÅLR 2023/3199

163 I1

159 I1

Beslut

Ålands landskapsregering beslöt att enligt bilaga 1, I123E53 lämna utlåtande gällande Kommunikationsministeriets PM om Inkluderande av sjötransporterna i utsläppshandeln

Motivering

Åland är beroende av goda och kostnadseffektiva sjötransporter. Även arbetskraftinvandring, kompetens och expertkunskap inom flera branscher påverkas av försämrade förbindelser. I princip alla sektorer på Åland påverkas om förbindelser reduceras eller ökar i kostnader. Det är därför av vikt att förutsättningarna för sjöfarten bibehålls.

Bakgrund

EU:s utsläppshandelssystem är ett unionsomfattande system i vilket koldioxidutsläpp från de ingående verksamheterna prissätts. Utsläppshandelssystemet är ett viktigt verktyg för att nå unionens utsläppsminskning mål. Till tillämpningsområdet hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten.

Tillämpningsområdet föreslås att utvidgats att även inkludera sjöfarten samt inrättande av en separat utsläppshandel som gäller distributionen av fossila bränslen.

Beslut

Ålands landskapsregering beslöt att enligt bilaga 2, I12353 lämna utlåtande gällande Arbets- och näringsministeriets bedömningspromemoria om handel med utsläppsrätter för anläggningar

Motivering

Det finns ett antal industrianläggningar som ingår i utsläppshandelssystemet på Åland. Förändringarna som föreslås i direktivet innebär troligen fördyrad energiproduktion för flera av anläggningarna.

Bakgrund

EU:s utsläppshandelssystem är unionsomfattande och innebär att koldioxidutsläpp från de ingående verksamheterna prissätts. Utsläppshandelssystemet är ett viktigt verktyg i strävan att nå unionens utsläppsminskningmål. Till tillämpningsområdet hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten. Vissa förändringar föreslås för de aktörer som sedan tidigare ingår i systemet. Tillämpningsområdet föreslås utvidgats att även inkludera sjöfarten samt inrättande av en separat utsläppshandel som gäller distributionen av fossila bränslen.

Hänvisning

Kommentarer

Kommunikationsministeriets bedömnings PM
Inkluderande av sjötransporterna i utsläppshandeln

Kommunikationsministeriet
Niina Honkasalo, Pinja Oksanen, Juha Tervonen
m.fl.

Kontaktperson

Henrik Juslin,
Landskapsregeringens ETS-grupp

Ärende

Landskapsregeringens utlåtande gällande Kommunikationsministeriets PM om Inkluderande av sjötransporterna i utsläppshandeln

Landskapsregeringen (LR) har tagit del av Kommunikationsministeriets (K.min) bedömningspromemoria om genomförandet av utsläppshandelsdirektivet och inkluderande av sjötransporterna i utsläppshandeln.

Bakgrund

EU:s utsläppshandelssystem är en viktig unionsomfattande politisk åtgärd för att nå utsläppsminskningarna. Till tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandel hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten inom europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Genom översyn av bl.a. utsläppshandelsdirektivet¹ strävas efter att tillgodose de skärpta utsläppsminskningarna samt att utsträcka utsläppshandeln till nya sektorer. Tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet har i kommissionens förslag utvidgats så att även utsläppen från sjötransporterna har inkluderats i utsläppshandeln samt inrättandet av en separat utsläppshandel som gäller distributionen av fossila bränslen. I samband med ändringarna i utsläppshandelsdirektivet föreslås det även en revidering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (nedan MRV-förordningen) så att den ska motsvara de behov som uppkommer genom att sjötransporterna tas in i utsläppshandeln. I enlighet med kommissionens förslag ska ändringarna i handelen med utsläppsrätter (för anläggningar, luftfarten och sjötransporterna) införlivas i den nationella lagstiftningen senast den 31 december 2023.

¹ Förslag till direktiv om ändring av EU:s utsläppshandelsdirektiv (COM(2021) 551 final)

Tillämpning

Sjötransporterna fasas in stegvis från och med den 1 januari 2024 för att i slutändan till fullo omfattas av EU:s nuvarande utsläppshandelssystem. På sjötransporter tillämpas i huvudsak samma regler som på stationära anläggningar. Utsläppshandeln föreslås omfatta 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 GT kommer att omfattas av utsläppshandeln från och med den 1 januari 2027.

Enligt förslaget 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. För 2026 och framöver ska 100 procent av utsläppsrätterna överlämnas. Utsläppsrätterna auktioneras ut inom hela EU. För sjötransporterna har det inte skapats egna separata utsläppsrätter. På sjötransporter tillämpas inte heller förfarandet för gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Utsläppshandeln tillämpas fullt ut på utsläpp 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 utsläppen för 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.

Undantag

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.

Direktivet innehåller också en lättnad som gäller isförstärkta fartyg. Rederierna ska få välja om de i fråga om isförstärkta fartyg vill utnyttja en lättnad på 5 procent vid överlämnande av utsläppsrätter i fråga om fartyg i isklasserna IA och IAS (artikel 12.3 b–12.3 e). Isbrytare

som sköter isbrytaruppgifter omfattas inte av utsläppshandeln eftersom de inte bedriver kommersiell transport av gods eller passagerare.

Utsläppshandelsdirektivet och MRV-förordningen² för sjötransporter ålägger kommissionen att även i fortsättningen granska behovet av ändringar av tillämpningsområdet i fråga om fartygs storleksklasser. Kommissionen kan eventuellt framöver lägga förslag om ändring av utsläppshandelsdirektivet där omfattningen av MRV-förordningen utvidgas så att den från och med ingången av 2025 omfattar styckegodsartyg i storleksklass 400–5000 GT. Kommissionen ska före utgången av 2024 granska behovet av att utvidga MRV-förordningen till att omfatta samtliga fartyg med en bruttodräktighet av 400–5000 GT samt före utgången av 2026 granska behovet av att inkludera fartyg med en bruttodräktighet av 400–5000 GT i utsläppshandeln.

I direktivet fastställs omfattningen, tillämpningen och verksamheten i fråga om de sjötransporter som ska inkluderas i utsläppshandeln. I fråga om tillämpningen av undantaget för öar ges det ett betydande nationellt handlingsutrymme.

Enligt undantaget för öar i direktivet får en medlemsstat besluta att resor med passagerarfärjor eller andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan hamnar på öar med en befolkning på mindre än 200 000 invånare och hamnar i samma medlemsstat inte ska omfattas av tillämpningsområdet. Undantaget kan tillämpas från det att utsläppshandeln inleds fram till utgången av 2030. För Finlands del skulle trafiken till de öar som omfattas av undantaget omfatta resor mellan det finländska fastlandet och Åland med passagerarfartyg och passagerarfärjor med en bruttodräktighet på minst 5 000. På de övriga skärgårdsrutterna i Finland trafikerar inga passagerarfärjor eller andra passagerarfartyg som omfattas av utsläppshandeln.

I rikets promemoria granskas två alternativ gällande undantaget för öar: Finland går in för alternativet att undantaget för öar inte tillämpas eller att undantaget tillämpas för åren 2024–2030.

Lagstiftningsbehörigheten enligt självstyrelselagen

Frågan om huruvida utsläppsrättigheter från handelssjöfarten är rikets eller landskapets behörighet har prövats av Ålandsdelegationen i deras utlåtande av 15.2.2023, diarienummer: D 10 23 05 2.

Sid. nr 5 i ovannämnda yttrande konstaterar ÅD att:

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG

”Med anledning av ovanstående gör Ålandsdelegationen bedömningen att den planerade utvidgningen av utsläppshandeln främst berör natur- och miljövården, och således utgör landskapsbehörighet. Landskapets behörighet omfattar rederier med hemort i landskapet.”

ÅD har i ovan angivna utlåtande bekräftat att utsläppsrättigheterna för handelssjöfart faller inom den åländska lagstiftningsbehörigheten. Lagstiftningsbehörigheten framgår i självstyrelselagen (FFS 1144/1991). I 23 § framgår att förvaltningsbehörigheten följer lagstiftningsbehörigheten. Fördelningsgrunderna för intäkterna av utsläppsrättigheterna ska utgå ifrån självstyrelselagens bestämmelser.

I EU:s fit for 55-paket framgår att medlemsstaterna bör verka för att minska utsläppen av koldioxid. 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 de i landskapet registrerade fartygen tillfaller Åland.

Landskapsregeringens kommentarer till promemorian

I stort följer Åland och de åländska aktörerna de förändringar som beskrivs och förväntas för Finlands rederinäring som helhet. Införandet av sjöfarten i utsläppshandelssystemet innebär nya krav och på något längre sikt kan en förändrad prioritering och utformning ske i aktörernas turlistor och fartygsflotta.

Intäkterna av auktioneringen av utsläppsrätter behandlas inte i denna bedömningspromemoria, men då sjöfarten är en mycket stor del av den åländska näringen och även av Finlands sjöfart som helhet meddelar landskapsregeringen redan nu att sjöfartens införlivande i utsläppshandelssystemet ska beaktas i intäktsfördelningen mellan riket och Åland och att gällande överenskommelseförordning³ på området med anledning av detta behöver revideras.

I Arbets- och näringsministeriets bedömningspromemoria om genomförandet av utsläppshandelsdirektivet beskrivs under punkt 4.3 ”Konsekvenser för statsfinanserna och myndigheterna”:

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 mycket osäker. Det kan konstateras att auktionsintäkternas belopp bedöms minska i slutet av utsläppshandelsperioden trots att

³ Republikens presidents förordning om skötseln i landskapet Åland av förvaltningsuppgifter som gäller handel med utsläppsrätter avseende växthusgaser (ÅFS 2021:144)

priset på utsläppsrätter har stigit. Om intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter styrs till egna medel, minskar det nationella inflödet avsevärt.

Att sjöfart inkluderas i utsläppshandeln ökar antalet utsläppsrätter som auktioneras ut med uppskattningsvis cirka 10 procent och således utgörs kalkylmässig cirka 10 procent av de nationella intäkterna av utsläppsrätter som auktioneras ut till följd av att sjötransporter inkluderats. Rederierna beviljas inte gratis tilldelning av utsläppsrätter. I den föreslagna uppskattningen av de nationella auktionsintäkterna ingår inte intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter för luftfart. Uppskattningen av dessa har behandlats i bedömningspromemorian om handeln med utsläppsrätter för luftfart.

Landskapsregeringen konstaterar att fördelningsgrunden baseras på fördelningen mellan industriella anläggningars utsläpp. Ålands andel av Finlands utsläpp under åren 2005-2007 har varit 0,07 %, 0,05 % resp. 0,05 %, varför medeltalet för tidsperioden är 0,0567 % och utgör fördelningsgrunden idag. Utgående från Arbets- och näringsministeriets bedömningspromemoria innebär infogandet av sjöfarten intäktsökning om cirka 10 procent. Den åländska handelsflottan utgör ca 40% av den finska och rent analogt skulle den åländska andelen utgöra ca 20-30 miljoner euro årligen. Landskapsregeringen anser att de beräkningsmässiga antaganden som görs är rimliga. Det är dock svårt att inom en begränsad redogörelse få med en tillräckligt bred analys.

Sjöfartens infogande i utsläppshandelssystemet är en betydande ökning av tillämpningsområdet för systemet och har betydande konsekvenser för rederinäringen och det åländska samhället. Landskapsregeringen konstaterar att Åland och riket enligt 59b§ i självstyrelselagen ska överenskomma om en ny lämplig fördelningsgrund av utsläppshandelsintäkterna när sjöfarten införlivas i utsläppshandelssystemet.

Av intresse och speciell vikt för Åland är att Finland vid genomförandet av utsläppshandeln även går in för att tillämpa undantaget för öar.

Landskapsregeringen beskriver nedan ett antal påverkande faktorer som redan inverkar och som beroende på utfall kan inverka i större eller mindre omfattning framöver för Åland.

Under promemorians rubrik 5.2.1 Konsekvenser för miljön beskrivs att det temporära undantaget för öar inom utsläppshandel skulle omfatta utsläppen från passagerarfärjetrafiken mellan det finländska fastlandet och Åland. För dessa resor avlyfts kravet att överlämna utsläppsrätter. Mängden utsläpp var år 2021 uppskattningsvis 0,18 miljoner ton CO². Utsläppen av växthusgaser från koldioxidutsläppen från sjötransporter som betjänar Finlands utrikeshandel och passagerartrafik och som kommer att omfattas av utsläppshandeln återfinns i tabell 1 i promemorian. Där framgår att de totala utsläppen ligger på 5,5 miljoner ton CO² år 2019 och uppskattas vara 5 miljoner ton CO² år 2026. Enligt tidigare uppgifter från kommunikationsministeriet hade den inhemska sjöfarten

sammanlagt 0,45 miljoner ton CO² utsläpp år 2021 (källa MRV-data). Den sjötrafik som omfattas av undantaget skulle således inte utgöra en avgörande del av de totala utsläppen (både utrikeshandel och passagerartrafik), men däremot en betydande del av den inhemska passagerartrafiken. Landskapsregeringen anser att passagerartrafiken till och från Åland sker på ett resurs- och tidseffektivt sätt i rutterna mellan Finland och Sverige.

Som det även framgår i promemorian är en rimlig uppskattning att de turer som nu trafikerar Åland fortsätter enligt liknande upplägg oavsett om ö-undantaget implementeras. Det innebär att utsläppsminskningen rätt långt blir en teoretisk uppskattning. Landskapsregeringens bestämda uppfattning är att ö-undantaget skulle innebära en viktig stötdämpare för aktörerna som trafikerar mellan Åland och rikets fastland. Medtaget alla ökade utsläppsminskningsskrav för sjöfarten och sett ur ett åländskt perspektiv finns det en reell risk att aktörerna drar in olönsamma linjer eller turer vilket förstås medför utsläppsreduktion. Landskapsregeringen önskar påpeka att ö-undantaget kan vara en viktig komponent som bidrar till att behålla passagerar- och godstransporter. Verkningarna påverkar inte enbart inom transportnäringen eftersom Åland är helt beroende av goda och kostnadseffektiva sjötransporter. I princip alla sektorer drabbas på Åland då förbindelser reduceras eller ökar i kostnader. Landskapsregeringen noterar även att ö-undantaget i det här fallet skulle bidra till att hantera de utmaningar som EU:s lagstiftare i skälen till förordningen beskriver som syftena till att undantaget har inkluderats i lagstiftningen, nämligen bidra till att säkerställa goda transporter till ett ö-samhälle som är beroende av sjöfarten. Av den orsaken skulle Landskapsregeringen finna det uppseendeväckande om EU:s lagstiftare visade en större förståelse för de lokala förhållandena än Finlands regering. Utgående från ovanstående är det Landskapsregeringens övertygelse att även nationen Finland delar ursprungstanken och därmed aktiverar ö-undantaget.

Begränsad trafik till Åland under pandemirestriktionerna

I promemorian resoneras om hur sjönäringen förväntas hantera ökade kostnader med eller utan ö-undantaget. Rimliga slutsatser presenteras utifrån framtaget material och den särskilda utredning som utförts. Utmaningen blir dock att bedöma indirekta konsekvenser och vilka de samhällliga konsekvenserna faktiskt blir med ökade transportkostnader. I gällande läge vet knappast någon med säkerhet hur aktörerna utifrån affärsmässiga och totalekonomiska perspektiv agerar vid införandet av utsläppshandel för sjöfarten, och särskilt i fall ö-undantaget inte aktiveras. Det måste anses som rimligt att det ökade kostnadstrycket inte enbart har sin grund i utsläppshandeln, utan också i kostnadsökningar som förväntas pga. Andra EU-regleringar. Exempel är bl.a. EUFuelMaritime-förslaget och ändringsförslagen av energiskattedirektivet. Det är troligt att förändringarna märkbart påverkar rederinäringen på Åland och kommer att vägas in i beslut om turtätheten och de affärsmässiga förutsättningarna som finns för olika rutter. Trycket på ökade biljettpriser och även ökade godstransportpriser kan åtminstone delvis hållas tillbaka av den tillfälliga kostnadsminskning som ö-undantaget innebär.

Landskapsregeringen poängterar att en stor del av trafiken mellan Åland och rikets fastland under pandemin upprätthölls av att stöd för upprätthållande av nödvändig trafik utbetalades av staten och landskapsregeringen. Utan stöden skulle trafiken varit avsevärt reducerad under pandemiåren. Det kan även nämnas att jämförelsen med 2020 års nationalräkenskapsdata per bransch i utredningen som ligger till grund för promemorian inte är rättvisande eftersom 2020 var det värsta pandemiåret. Transportsektorn och hotell- och restaurangbranschen var de branscher som drabbades värst av coronakrisen. År 2019 kan betraktas som det senaste "normala" året.

Under promemorians rubrik "5.2.2. Ekonomiska konsekvenser" nämns i andra stycket under tabell 3 att "Prisen på båtresor har redan länge visat en sjunkande trend". Landskapsregeringen noterar att påståendet är något vagt, det anges inte vilka årtal som avses, ej heller med vilken procentsats biljettpriset sjunkit. Enligt de siffror landskapsregeringen erhållit har priserna på båtresor ökat med 50% jämfört med tiden före pandemin. Landskapsregeringen anser därför att meningen ovan bör omformuleras.

Det kan vara lätt och i viss mån vilseledande att ta en relativt god trafik mellan Finland-Åland och Sverige för given. Visserligen finns ett transportbehov mellan två stater och Åland är naturligt och lämpligt belägen mellan dessa. Det kan dock konstateras att en förändring sker fort om aktörerna beslutar att ändra på trafiken då förutsättningarna kraftigt förändras. Åland har redan sett direkta följder av att Viking Line, med hänvisning till kommande inkludering i utsläppshandelssystemet, avyttrat färjan Rosella som trafikerade linjen Mariehamn-Kapellskär. Det innebär stort bortfall på en för ålänningarna och hela det åländska samhället betydelsefull förbindelse till Sverige. I samband med pandemin upphörde även trafiken med Eckerölinjens Birka Stockholm. Fartyget har efter flera års trafikuppehåll nu avyttrats och medför därmed minskad trafik och arbetsplatser för det åländska samhället. Aktörerna har varit medvetna om att linjerna inte omfattas av eventuellt ö-undantag och det kan på så sätt ses som en indikation på att de privata aktörernas reaktion på utsläppshandeln i många fall kommer att vara att helt enkelt lägga ner linjer snarare än att direkt investera i nytt tonnage. En naturlig slutsats blir således att ett ö-undantag i det här fallet tydligt kan hjälpa till att uppfylla det syfte för undantaget som slagits fast i EU-direktivet om att bibehålla goda kommunikationer för ö-samhällen.

På nytt bör påminnas om att syftet med ö-undantaget är att mildra de konsekvenser sjöfartens införlivande i utsläppshandeln och EUFuelMaritime-förslaget har på relativt små insulära ö-samhällen. Syftet är bl.a. att mildra de samhällskostnadsdrivande trafik- och kommunikationsutmaningarna, som jämförelsevis större samhällen och regioner många gånger kan hantera mycket effektivare. Utmaningarna innebär inte sällan begränsningar i service och ökade kostnader för ö-medborgarna. Helhetsekonomi för aktörerna försämras då vissa linjer drabbas, vilket även kan påverka linjer som inte är direkt drabbade.

Det är rimligt att utgå från att aktörerna agerar rent affärsmässigt och företagsekonomiskt. De har redan börjat koncentrera passagerarna till färre fartyg vilket medför reducerad tillgänglighet för övriga delar av näringslivet när det gäller transportlogistiken. Följden blir att produkter som redan är utsatta för kostnadstryck av bland annat inflation blir dyrare.

Ett nyttjande av ö-undantaget skulle möjligen delvis försämra aktörernas investeringsvilja i ny teknik och nytt tonnage, dock är sex år kort tid med tanke på storleken på investeringarna i sjöfartsbranschen. Samtidigt är sex års tid att genomföra nyinvesteringar bra för aktörerna med tanke på utvecklingen inom energiområdet. Olika lösningar gällande framdrift och bränsletyper är nu under snabb utveckling och undantaget kan ge en mjukare övergångstid.

I sammanhanget bör även nämnas att flygförbindelserna till Åland har minskat påtagligt de senaste åren. En ändamålsenlig turlista mellan Mariehamn och Helsingfors för effektiva dagsbesök var aktiv ända fram till pandemin i mars 2020. Efter det försämrades turerna avsevärt. Under en period om ca 7 veckor fanns ingen som helst flygplanstrafik och enbart undantag av helikoptertrafik för sjuktransporter förekom. Även andra ingredienser (flygbränsleprisets kraftiga uppgång) bidrog till att aktören gjorde bedömningen att på grund av vikande lönsamhet avsevärt försämra turtillgängligheten. Åland är fortfarande kvar i den situationen och vid samma antal fartyg har totalförbindelserna till Åland därmed försämrats. Landskapsregeringen anser att detta belyser Ålands, precis om flera andra ö-samhällen i EU, beroende av just sjötransporter för att bibehålla goda kommunikationer.

Goda kommunikationer är en grundförutsättning för Åland

Landskapsregeringen vill åter framhålla vikten av goda kommunikationer för ett livskraftigt Åland. Ett bolag gör beslut på strikt ekonomiska grunder, det kan vara en flyg- eller sjöfartsaktör, vilket får konsekvenser för andra aktörer och medborgare som inte är direkt knutna till verksamheten.

Förändringar i turtäthet och transportkostnader påverkar direkt Åland. Idag finns få alternativ och Åland är helt beroende av fungerande sjötrafik.

Svåruppskattade effekter är sådana som inte mäts, men är dock viktiga att belysa. Åland är i behov av arbetskraftsinvandring, kompetens och expertkunskap inom flera avancerade branscher (såsom livsmedelsindustrin och IT- och banksektorn). Kopplingen mellan goda transportmöjligheter och Ålands möjlighet att attrahera arbetskraft är påtaglig och tydlig. Reducerad trafik och minskat antal avgångar kan inverka negativt på inflödet av arbetskraft/migration. Även priserna har betydelse för pendlingen. Ålands attraktionskraft påverkas generellt negativt av färre och dyrare avgångar.

Försämrade verksamhetsförutsättningar för aktörerna (trafikens frekvens och lönsamhet) påverkar även andra åländska branscher som säljer varor/tjänster till aktörerna samt underleverantörer. Högre transportkostnader leder till dyrare import som försämrar åländska företags konkurrenssituation och försämrar de åländska hushållens ekonomi (samma resonemang som nämns att görs i statsrådets skrivelse (U60/2021) om effekterna för Finland. S.5. i ÅD 1D/99).

Aktörerna har även stor betydelse för den offentliga sektorns inkomster på Åland. Samfundsskatter och arbetsplatser med konkurrenskraftiga löner bidrar till skatteintäkter och utrymme för konsumtion och därmed indirekta skatter. Konsumtionen har också väsentlig betydelse för den allmänna efterfrågenivån på Åland och alltså för andra branscher.

Landskapsregeringen konstaterar att ett helhetsresonemang gällande de bredare samhällsekonomiska konsekvenserna som sysselsättning, BNP, skatteinkomster, pendling, flyttningsrörelse, försörjning av varor och arbetskraft för Åland saknas i promemorian. Det är svårt att på kort tid bedöma de samhällsekonomiska effekterna, men utan ö-undantaget är bedömningen att sjöfartens införlivande i utsläppshandeln tillsammans med de övriga förslagen genom Fit for 55-paketet kommer innebära reella konsekvenser som överlag högre kostnader och begränsningar inom det åländska samhället.

Sammanfattning

Åland är helt beroende av goda och kostnadseffektiva sjötransporter. Enligt protokoll nr 2 som fogades till Finlands anslutningsfördrag till den europeiska unionen ska Ålands territorium inte omfattas av unionsrätten när det gäller harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om omsättningskatt, punktskatt och annan indirekt skatt. Syftet enligt protokollet, vilket utgör en del av EU:s sk primärrätt, är att säkerställa möjligheten till skattefri handel till resande mellan Åland och det övriga EU. Goda transporter ska därmed säkerställas till Åland för bevarande av en livskraftig åländsk ekonomi. I princip alla sektorer på Åland drabbas då förbindelser reduceras eller förbindelsernas kostnader ökar. Även arbetskraftinvandring, kompetens och expertkunskap inom flera avancerade branscher, som Åland är beroende av påverkas av försämrade förbindelser. Ålands BNP-utveckling har de senaste åren kraftigt försämrats och är i dag sämre än Finland som helhet enligt de senaste konjunkturrapporterna från ÅSUB.

Avsikten med Ö-undantaget är att bidra till säkerställandet av goda transporter till det åländska ö-samhället. Åland är beroende av sjöfarten och uppfyller de kriterier som EU:s lagstiftaren tänkt sig för tillämpning av ö-undantaget.

Högre transportkostnader leder till dyrare import, vilket försämrar företagets konkurrenssituation och hushållens ekonomi på Åland, och även i Finland som helhet. Det är viktigt att framhålla att det inte finns några vattentäta skott mellan den finländska och

den åländska ekonomin. Landskapsregeringen ser således att ö-undantaget skulle ha samhällsekonomiska vinster för hela Finland, inte bara för Åland. Det skulle även förbättra konkurrenskraften för den finländska exporten och sjöfarten i Östersjön. I likhet med EU:s lagstiftare konstaterar landskapsregeringen att små öar som är helt beroende av sjötransporter inte har samma möjligheter att kompensera för effekterna av högre transportkostnader som en hel stat och drabbas således hårdare. Landskapsregeringen konstaterar att situationen gäller för Åland varför landskapsregeringen förutsätter att Finlands regering visar samma förståelse som EU:s beslutsfattare för öars förhållanden och ansöker om ö-undantaget för Ålands del.

Minister

Christian Wikström

Inspektör

Henrik Juslin

Hänvisning

Kommentarer

Arbets- och näringsministeriets bedömningspromemoria om handel med utsläppsrätter för anläggningar

Arbets- och näringsministeriet

Anna-Majja Sinnemaa m.fl.

Kontaktperson

Henrik Juslin,

Landskapsregeringens ETS grupp

Ärende

Landskapsregeringens utlåtande gällande Arbets- och näringsministeriets bedömningspromemoria om handel med utsläppsrätter för anläggningar

Landskapsregeringen (LR) har tagit del av Arbets- och näringsministeriets (ANM) Bedömningspromemoria om genomförandet av utsläppshandelsdirektivet – Handeln med utsläppsrätter för anläggningar

Bakgrund

EU:s utsläppshandelssystem är en viktig unionsomfattande politisk åtgärd för att nå utsläppsminskningarna. Till tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandel hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Genom översyn av direktiven strävas efter att tillgodose de skärpta utsläppsminskningarna samt att utsträcka utsläppshandeln till nya sektorer. Tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet har i kommissionens förslag utvidgats så att även utsläppen från sjötransporterna har inkluderats i utsläppshandeln samt inrättandet av en separat utsläppshandel som gäller distributionen av fossila bränslen. I samband med översynen av direktivet föreslås dessutom andra ändringar enlighet med kommissionens förslag. Ändringarna i den allmänna utsläppshandeln, inbegripet luftfarten och sjöfarten införlivas i den nationella lagstiftningen senast den 31 december 2023 och den nya utsläppshandeln för distributörer senast den 30 juni 2024.

Tillämpning

Den allmänna utsläppshandeln omfattar stora industrianläggningar, anläggningar med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW samt luftfarten inom Europa. I Finland har i systemet även inkluderat anläggningar med en effekt på 20 MW eller lägre som producerar fjärrvärme. Utsläppshandeln omfattar sammanlagt cirka 11 000 anläggningar i EU-medlemsstater och i vissa EES-länder. I Finland omfattar systemet

cirka 500 anläggningar, vilket täcker något under hälften av Finlands utsläpp av växthusgaser.

Medlemsstaterna delar ut gratis utsläppsrätter till vissa industrisektorer samt till produktion av fjärrvärme och fjärrkyla. Bakgrunden till detta är en bedömning om att det inom vissa sektorer som omfattas av utsläppshandeln finns en risk för koldioxidläckage. Med koldioxidläckage avses en situation där företagen flyttar eller anlägger produktion utanför Europeiska unionen i syfte att undgå kostnaderna av EU:s utsläppshandelssystem. Kommissionen bedömer risken för koldioxidläckage i enlighet med kriterierna i utsläppshandelsdirektivet.

Sektorer som löper risk för koldioxidläckage (sektorerna på den så kallade koldioxidläckagelistan) får som gratis tilldelning 100 procent av den mängd som beräknas enligt reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter. De övriga sektorer som har rätt till gratis tilldelning får till en början 30 procent av mängden enligt reglerna för gratis tilldelning, men andelen kommer efter 2026 att sjunka i lika stora delar så att den år 2030 är noll. Den sänkta andelen gäller dock inte fjärrvärme eller fjärrkyla. För elproduktion och för avskiljning, lagring och transport av koldioxid beviljas det i regel inte gratis utsläppsrätter.

Utsläppsrätter kan fritt köpas och säljas på marknaden för utsläppsrätter, och utsläppsrätternas marknadspris bildas på denna andrahandsmarknad. Handel bedrivs med både spot- och derivatprodukter. Utsläppsrätterna har klassificerats som finansiella instrument sedan 2018. Merparten av handelsvolymen är derivatprodukter och handeln är i hög grad koncentrerad till börsplattformer. Också handel via mäklare, OTC-handel och bilateral handel mellan aktörer bedrivs på marknaden. Utöver verksamhetsutövare som omfattas av skyldigheten enligt utsläppshandeln finns bland aktörerna på marknaden för utsläppsrätter bland annat banker, försäkringsanstalter och andra aktörer som bedriver verksamhet i investeringssyfte.

Priset på utsläppsrätter har varierat kraftigt under det gångna årtiondet, och externa chocker såsom konjunkturväxlingar har haft i hög grad påverkat priset. I systemet har det sedermera gjorts strukturella korrigeringar, vilka tillsammans med de skärpta målen för utsläppsminskningarna har bidragit till att priset stigit sedan 2018. År 2022 varierade prisnivån kraftigt, delvis på grund av den energikris som följde på kriget i Ukraina. Vid ingången av 2023 låg handelspriset kring 90 euro och i februari-mars 2023 har priset på en utsläppsrätt tidvis överskridit 100 euro. Clearing priset på en auktion följer prisnivån på andrahandsmarknaden.

Ändringar i utsläppsdirektivet

I enlighet med det ändrade direktivet är utsläppsminskningmålet inom den allmänna utsläppshandeln 62 procent fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. För att målet ska nås höjs den tidigare linjära årliga minskningsfaktorn på 2,2 procent till 4,2 procent för åren

2024–2027, och ytterligare till 4,3 procent för åren 2028–2030. Dessutom minskas antalet utsläppsrätter som emitteras med 90 Mt år 2024 och med 27 Mt år 2026 som en engångsåtgärd.

Med hjälp av dessa minskningar kan man kalkylmässigt tillämpa minskningsfaktorn på 4,2 procent redan från och med ingången av den fjärde perioden, dvs. från och med 2021.

Den mest betydande ändringen i tillämpningsområdet för den allmänna utsläppshandeln är att sjötransporterna integreras stegvis från och med den 1 januari 2024 så att de i slutändan fullt ut omfattas av systemet. Samma år utökas det totala antalet utsläppsrätter med 78,4 miljoner på grund av inkluderingen av sjötransporterna. Den linjära minskningsfaktorn tillämpas också på de utsläppsrätter som tas in i systemet till följd av inkluderingen av sjötransporterna.

Utsläppshandeln gäller inom sjötransporterna från och med 2024 koldioxidutsläpp och från och med den 1 januari 2026 dessutom utsläpp av metan- och dikväveoxid.

Anläggningar som uteslutande använder biomassa står utanför tillämpningsområdet för det gällande direktivet. I enlighet med det ändrade direktivet ska anläggningar där mer än 95 procent av utsläppen uppkommer vid förbränning av sådan biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna vara undantagna från tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Andelen utsläpp från förbränning av biomassa beräknas på basis av perioden för gratis tilldelning av utsläppsrätter. Enligt uppgift från kommissionen ska ändringen bedömas första gången på basis av de utsläppsdata som gäller åren 2019–2023, och bedömningen görs i samband med att det bestäms om gratis tilldelning av utsläppsrätter för dessa anläggningar för åren 2026–2030. Enligt uppgift från kommissionen kommer anläggningarna från och med 2026 att fasas ut från tillämpningsområdet.

I enlighet med det ändrade direktivet ska de anläggningar som omfattas av skyldigheten att genomföra en energibesiktning enligt artikel 8.4 i energieffektivitetsdirektivet (2012/27/EU) eller skyldigheten enligt det direktivet att införa ett certifierat energiledningssystem i fortsättningen, som villkor för att tilldelas en full mängd gratis utsläppsrätter, genomföra rekommendationerna i revisionsrapporten eller energiledningssystemet, såvida inte återbetalningstiden för de relevanta investeringarna överstiger tre år eller såvida inte kostnaderna för dessa investeringar är oproportionerliga. I annat fall minskas mängden gratis utsläppsrätter som beviljas verksamhetsutövaren för anläggningen i fråga med 20 procent. En full mängd gratis utsläppsrätter tilldelas också i det fall att verksamhetsutövaren visar att den har genomfört andra åtgärder som leder till minskade växthusgasutsläpp och som motsvarar dem som rekommenderas i revisionsrapporten

EU inför från och med 2023 stegvis en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM), som för produkter som importeras från tredjeländer påför en avgift som motsvarar kostnaden av EU:s utsläppshandel. Europeiska unionens råd och parlamentet

antog preliminärt mekanismen i december 2022. Mekanismen för koldioxidjustering CBAM införs i fråga om de produkter som närmare anges i förslaget till förordning om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna och som anknyter till järn och stål, aluminium, cement, gödselmedel och väte, vissa prekursorer för dessa produkter samt importerad el. Avgifter enligt CBAM kommer att tas ut för importprodukter vid EU:s yttre gränser stegvis från och med 2026. Från och med 2034 tas avgiften ut till fullt belopp.

Intäkter från utsläppshandeln

Medlemsstaterna ska i fortsättningen visa att de använder alla de auktionsintäkter som de har rätt till eller motsvarande belopp till de användningsändamål som anges i direktivet. Tidigare gällde uppmaningen som inte var förenad med någon skyldighet 50 procent av de intäkter som medlemsstaterna hade rätt till. De användningsändamål för auktionsintäkterna som direktivet möjliggör har ändrats och utvidgats jämfört med tidigare. En del av medlemsstaternas auktionsintäkter kommer sannolikt att styras till Europeiska unionens budget som ett så kallat eget medel. Kommissionen lade den 21 december 2021 fram ett förslag till rådets beslut om detta. Förhandlingarna om egna medel pågår ännu. Enligt det ändrade direktivet kommer intäkterna från utauktioneringen av 50 miljoner utsläppsrätter att styras till sociala klimatfonden. Dessa utsläppsrätter kommer att auktioneras ut 2025.

I enlighet med det ändrade direktivet ska utsläppsrätter som inte har tilldelats på grund av att verksamheten vid en anläggning har upphört, på grund av att en anläggnings verksamhetsnivå har sjunkit eller på grund av någon annan orsak som kräver en justering av mängden gratis tilldelning överförs till den så kallade reserven för nya deltagare.

Det skärpta utsläppsminskningmålet inom den allmänna utsläppshandeln skapar tillsammans med de utvidgningar och andra ändringar som det avtalats om inom utsläppshandeln som bedöms ha betydande konsekvenser för efterfrågan på och utbudet av utsläppsrätter och vidare för priset på utsläppsrätter. Helheten och prognoserna om den kommande utvecklingen är förenade med betydande osäkerhetsfaktorer.

Tidsfrister

Tidsfristerna som gäller skyldigheterna inom utsläppshandeln har ändrats så att verksamhetsutövarna i fortsättningen årligen senast den 30 september ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar deras utsläpp under det föregående året, medan tidsfristen enligt det gällande direktivet är den 30 april. Tidsfristen den 30 september gäller också avgiften för överskridande utsläppsrätter. Även den tidsfrist inom vilken de utsläppsrätter som beviljas som gratis tilldelning ska tilldelas verksamhetsutövarna har ändrats från den tidigare tidsfristen den 28 februari och är nu den 30 juni. Bakgrunden till ändringarna är behovet av att i tidtabellen beakta behandlingen av ändringar i den årliga gratis tilldelningen. Tidsfristen för överlämnande av utsläppsrätter gäller såväl verksamhetsutövare vid anläggningar som aktörer inom sjötransporter och luftfart.

Prissättning av utsläpp

Antalet utsläppsrätter som ska emitteras under de kommande åren påverkas av den stegvisa sänkningen av utsläppstaket, nedskärningarna i reserven för marknadsstabilitet samt de engångsavdrag i utsläppstaket som görs 2024 och 2026. På motsvarande sätt kommer antalet utsläppsrätter som emitteras samtidigt att utökas i och med utvidgningarna av tillämpningsområdet. Utbudet av utsläppsrätter utökas under de första åren av utsläppshandelsperioden, när de så kallade REPowerEU-åtgärderna kommer att finansieras genom att merparten av medlemsländernas auktionsandelar och de utsläppsrätter som tilldelats innovationsfonden auktioneras ut i början av perioden fram till 2026, för att samla in finansiering på sammanlagt 20 miljarder euro. Planen REPowerEU syftar till att stärka EU:s strategiska oberoende genom att diversifiera energiförsörjningen och göra EU:s energiförsörjning mer oberoende och säker. Finansieringen av REPowerEU kommer att kanaliseras via faciliteten för återhämtning och resiliens (RRF). Kommissionen lade i maj 2022 fram ett förslag COM(2022) 231 till förordning om finansiering av REPowerEU och förslaget godkändes slutgiltigt i februari 2023.

Att merparten av utsläppsrätterna emitteras under de första åren av utsläppshandelsperioden innebär att utbudet minskar kraftigare i slutet av perioden. Detta bedöms stärka effekten av den linjära minskningsfaktorn särskilt i slutet av utsläppshandelsperioden, då minskningsfaktorn justeras till 4,4 procent. Samtidigt reagerar reserven för marknadsstabilitet på antalet utsläppsrätter i omlopp och det är möjligt att det att merparten av utsläppsrätterna emitteras i början av perioden inte syns som ett motsvarande ökat utbud från början av perioden, eftersom reserven för marknadsstabilitet har en så stor effekt på det antal utsläppsrätter som auktioneras ut. Osäkerheten vad gäller dynamiken mellan efterfrågan och utbudet är stor. Priset på utsläppsrätter har under de första åren av den fjärde perioden stigit mer än väntat. Experternas bedömningar är stor variation i prisutvecklingen fram till 2030.

Gällande regelverk på Åland

Landskapslagen (ÅFS 2009:31) om tillämpning i landskapet Åland av riks-författningar om utsläppshandel samt landskapsförordning (ÅFS 2012:67) om tillämpning i landskapet Åland av riks-författningar om utsläppshandel (FFS 311/2011).

Närmare bestämmelser om behörighetsfördelningen mellan riket och landskapet gällande fördelningen av utsläppsrätter och annan förvaltning föreskrivs genom överenskommelseförordning (ÅFS 2021:144 eller FFS 801/2021).

Lagstiftningsbehörigheten enligt självstyrelselagen

Vid genomförandet av de gällande åländska författningarna har Ålandsdelegationen och högsta förvaltningsdomstolen prövat behörigheten och konstaterat att utsläppshandeln främst berör natur- och miljövården, och är således landskapsbehörighet.

Ålandsdelegationen prövades även om utsläppsrättigheter från handelssjöfarten är rikets eller landskapets behörighet i utlåtande 15.2.2023, diarienummer: D 10 23 05 2.

På sid. nr 5 i ovan nämnda yttrande konstaterar ÅD att:

”Med anledning av ovanstående gör Ålandsdelegationen bedömningen att den planerade utvidgningen av utsläppshandeln främst berör natur- och miljövården, och således utgör landskapsbehörighet.

ÅD har i ovan angivna utlåtande bekräftat att utsläppsrättigheterna för handelssjöfart faller inom den åländska lagstiftningsbehörigheten. Lagstiftningsbehörigheten framgår i självstyrelselagen (FFS 1144/1991). I 23 § framgår att förvaltningsbehörigheten följer lagstiftningsbehörigheten. Fördelningsgrunderna för intäkterna av utsläppsrättigheterna ska utgå ifrån självstyrelselagens bestämmelser.

Landskapsregeringens kommentarer

I stort följer Åland och de åländska aktörerna de förändringar som beskrivs och förväntas för Finlands aktörer som helhet. Införandet av sjöfarten i utsläppshandelssystemet innebär nya krav och på något längre sikt kan en förändrad prioritering och utformning förväntas i aktörernas turlistor och fartygsflotta.

Intäkterna av auktioneringen av utsläppsrätter påverkas i samband med sjöfartens infogande i systemet då antalet rätter och aktörer ökar. Sjöfarten är en mycket stor del av den åländska näringen och därmed anser landskapsregeringen att det även ska beaktas i intäktsfördelningen mellan fasta Finland och Åland framöver. I bedömningspromemorian beskrivs under punkt 4.3 Konsekvenser för statsfinanserna och myndigheterna: 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 mycket osäker. 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 egna medel, minskar det nationella inflödet avsevärt. Att sjöfart inkluderas i utsläppshandeln ökar antalet utsläppsrätter som auktioneras ut med uppskattningsvis cirka 10 procent och således utgörs kalkylmässig cirka 10 procent av de nationella intäkterna av utsläppsrätter som auktioneras ut till följd av att sjötransporter inkluderats. Rederierna beviljas inte gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Landskapsregeringen konstaterar att fördelningsgrunden baseras på. Ålands andel av Finlands utsläpp under åren 2005-2007 har varit 0,07 %, 0,05 % resp. 0,05 %, varför

medeltalet för tidsperioden är 0,0567 % i dagens läge. Utgående från Arbets- och näringsministeriets bedömningspromemoria innebär infogandet av sjöfarten intäktsökning om cirka 10 procent. Den åländska handelsflottan utgör ca 40% av den finska och rent analogt skulle den åländska andelen utgöra ca 20-30 miljoner euro årligen.

Då infogande av sjöfarten är en ändring av utsläppshandelssystemet och med betydande konsekvenser för det åländska samhället ska Åland och riket enligt 59b§ i självstyrelselagen överenskomma om lämplig fördelningsgrund.

Ändringen gällande användningen av biomassa

Den nationellt mest betydande ändringen av tillämpningsområdet är den begränsning som gäller användningen av biomassa. Det innebär att anläggningar vars utsläpp utgörande över 95 procent från förbränning av biomassa inte längre omfattas av tillämpningsområdet. Att anläggningar som enbart använder biomassa tidigare har uteslutits från tillämpningsområdet har enligt motiven till det ändrade direktivet lett till situationer där anläggningar som använder betydande mängder biomassa tilldelats gratis rätter som överstiger deras utsläpp. På Åland lika som i övriga Finland finns det inom energiproduktionen anläggningar som till största delen använder enbart biomassa. I Promemorian beskrivs att de mer detaljerade nationella konsekvenserna av villkoret är förenade med stor osäkerhet, eftersom det ännu inte finns information om andelen utsläpp från förbränning av biomassa för perioden 2019–2023, som tillämpas vid bedömningen. Det är dessutom oklart hur verksamhetsutövarna bedöms anpassa sin egenverksamhet när den nya gränsen sätts i kraft.

Största delen av anläggningarna är antingen energiproducerande anläggningar med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW eller mindre opt in-anläggningar. När anläggningarna inte längre omfattas av tillämpningsområdet för utsläppshandeln är de inte längre berättigade till gratis tilldelning av utsläppsrätter. Bedömt utifrån motsvarande referensperiod finns det i Finland ett flertal anläggningar vars andel biomassa är mer än 90 procent, men mindre än 95 procent. Dessa anläggningars utsläpp från förbränning av fossila bränslen var i genomsnitt cirka 520 000 tCO₂ per år. När de anläggningar som omfattas av utsläppshandeln utesluts från utsläppshandelssektorn ska deras utsläpp från användningen av fossila bränslen i fortsättningen beaktas i beräkningen av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn.

Ändringar i gratistilldelningen av utsläppsrätter

Enligt ändrade direktivet ska det skapas ytterligare incitament särskilt för stora energikonsumenter att vidta kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläppen. För att få full gratis tilldelning är ett villkor i fortsättningen att rekommendationerna om energibesiktningar eller certifierade energiledningssystem iakttas 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.

Landskapsregeringen konstaterar att det förändrade direktivet innebär stora förändringar i första hand för rederinäringen på Åland. Även för de verksamheter som sedan tidigare ingått i utsläppshandelssystemet innebär förändringarna troligen kostnadsökningar. Tillsammans med de övriga förslagen i Fit for 55-paketet kommer förslagen sammantaget innebära reella konsekvenser och förväntas inom de kommande åren medföra högre kostnader inom det åländska samhället. Avsikten med utsläppshandelssystemet är att stimulera aktörerna till nyttjande av förändrade produktionsmetoder samt energieffektiva lösningar. Utsläppshandelssystemet har visat sig vara ett effektivt instrument för utsläppsminskningar och förhoppningen är att nyetableringen inom områdena sker relativt snabbt vilket sedan innebär kostnadsminskningar för tekniken och lägre behov av utsläppsrätter för aktörerna.

Minister

Christian Wikström

Inspektör

Henrik Juslin