

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 utsläppsminskningskrav 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 samhällsliga 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 biljettpriiset 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 begräsningar 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