

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Allmänna byrån, I1

Beslutande

Vicelantråd

Harry Jansson

Föredragande

Tf. byråchef

Gustav Blomberg

Justerat

Omedelbart

Nr 12

Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätverket, ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) 913/2010 och upphävande av förordning (EU) 1315/2013

ÅLR 2021/10864

75 I1

Beslut

Landskapsregeringen beslutade att skicka landskapsregeringens ställningstagande enligt **bilaga 1 I122E10** samt promemoria enligt **bilaga 2 I122E10** som ett informationsärende till lagtinget.

Kontaktperson

Gustav Blomberg, t.f byråchef för Allmänna byrån
Infrastrukturavdelningen

Kommunikationsministeriet

registratorskontoret.km@gov.fi

Ärende

Landskapsregeringens ställningstagande med anledning av kommissionens förslag om Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätverket, ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) 913/2010 och upphävande av förordning (EU) 1315/2013

Ålands landskapsregering översänder härmed sitt ställningstagande med anledning av kommissionens förslag Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätverket, ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) 913/2010 och upphävande av förordning (EU) 1315/2013. Landskapsregeringen förbehåller sig rätten att återkomma med synpunkter i ärendet om anledning till detta konstateras i ett senare skede.

Förslagets förhållande till landskapet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt lokala farleder för sjötrafik samt enligt 22 punkten i fråga om näringsverksamhet. Enligt 27 § 13 och 14 punkten har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten. Kommissionsförslaget och utbyggnaden av TEN-T-nätet anses höra till landskapets lagstiftningsbehörighet i fråga om väg- och spårtrafik samt till rikets behörighet i fråga om flygplatser. När det gäller utvecklingen av TEN-T-nätet för hamnar och sjöfart anses förslaget höra till rikets behörighet, eftersom det på Åland gäller hamnarna i Eckerö och Mariehamn som hör till TEN-T-nätet och som är hamnar inom handelssjöfarten. Dessutom bör TEN-T-nätets övergripande nät för hamnar på Åland anses gälla gränsöverskridande handelssjöfart.

I förordningsförslaget gällande TEN-T-nätets övergripande nät för hamnar i artikel 25 punkt 2 stadgas specifikt krav på att det ska finnas järnväg till hamnarna i det övergripande nätet före 2050. Detta krav skulle potentiell kunna vara ytterst beklagligt för Åland i och med att Eckerö hamn och Mariehamns hamn är hamnar i det övergripande nätet för hamnar. Däremot finns det ett undantag (i samma punkt) som medger att detta krav inte gäller sådana hamnar där specifika geografiska eller signifikanta fysiska begränsningar hindrar ett

sammanlänkande av hamnarna genom järnväg. Landskapsregeringens tolkning är, som också ministeriets ansvariga tjänstemän gjort, att geografiska begränsningar ("geographic constraints" i den engelska versionen av förordningsförslaget) inbegriper också ö-förhållanden där ingen järnväg finns.

Landskapsregeringens ställningstagande till förslaget

Landskapsregeringen anser att det är av yttersta vikt att den nya TEN-T-förordningen tar hänsyn till särdragen på Åland och i Finland. Landskapsregeringen bedömer således att skrivningarna i artikel 25 punkt 2 innebär att kravet på sammankoppling av hamnar i det övergripande nätet med järnväg inte kommer att gälla på Åland på grund av de geografiska och fysiska hinder som Åland har.

Landskapsregeringen anser att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Den rättsliga grunden för förordningsförslaget är artiklarna 170–172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt där det föreskrivs om upprättande och utveckling av transeuropeiska nät inom transportområdena, telekommunikation och energiinfrastruktur.

Landskapsregeringen förutsätter att Finland för fram landskapsregeringens ståndpunkter i denna fråga vid diskussioner med EU:s institutioner.

Vicelantråd

Harry Jansson

T.f byråchef

Gustav Blomberg

FÖR KÄNNEDOM

LR:s specialsakkunniga i Bryssel
Ålands riksdagsledamot
Den åländska assistenten vid Europaparlamentet
Enheten för rättsliga och internationella frågor
Lagberedningen
Ålands lagting

Promemoria om EU-kommissionens förslag

1. Uppgifter om EU-kommissionens förslag

Förslagets namn:	Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätverket, ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) 913/2010 och upphävande av förordning (EU) 1315/2013
Förslagets COM-nummer:	COM/2021/812

2. Uppgifter om ansvarigt ministerium och ansvarig tjänsteman i riket

Ansvarigt ministerium i riket:	Kommunikationsministeriet
Ansvarig tjänsteman i riket:	Eeva Ovaska samt Perälä Hanna

3. Uppgifter om ärendets beredning i landskapet Åland

Diarienummer:	ÅLR 2021/10864
Ansvarig tjänsteman vid LR:	Gustav Blomberg
Ansvarig minister vid LR:	Christian Wickström
Behandling vid Ålands lagting:	<input type="checkbox"/> Samråd <input checked="" type="checkbox"/> I-ärende (kryssa i)
Datum då promemorian föredragits:	Välj datum

4. Förslagets huvudsakliga syfte och innehåll

I TEN-T-förordningen (Trans-European Networks, Transport) från 2013 om transeuropeiska transportnät definieras det transeuropeiska transportnätet (det övergripande nätet och stomnätet) samt de krav som gäller för dessa nät. Europeiska kommissionen har föreslagit en reform av förordningen och har överlämnat sitt förslag den 14 december 2021. För närvarande, och även i förslaget till ny förordning, hör hamnarna i Mariehamn och Eckerö till det övergripande nätet för hamnar och för dem gäller alltså kraven i den nuvarande TEN-T-förordningen. För hamnar i det övergripande nätet är det möjligt att ansöka om finansiering från EU:s finansieringsinstrument *Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)*. Dock anses möjligheten för finländska hamnar att söka medel från fonden relativt begränsade. Mariehamns flygplats tillhör också övergripande nätet för lufttrafik och ingår i Finavias nätverk.

Kraven på TEN-T-näten har skärpts i det nya förslaget till förordning. Det som är av särskilt intresse för Åland (vilket också är anledningen till att denna promemoria uppgjorts) är att finns krav på att hamnar i det övergripande nätet ska sammanlänkas (utöver landsväg) med järnväg innan år 2050.

5. Förslaget förhållande till landskapet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt lokala farleder för sjötrafik samt enligt 22 punkten i fråga om näringsverksamhet. Enligt 27 § 13 och 14 punkten har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten. Kommissionsförslaget och utbyggnaden av TEN-T-nätet anses höra till landskapets lagstiftningsbehörighet i fråga om väg- och spårtrafik samt till rikets behörighet i fråga om flygplatser. När det gäller utvecklingen av TEN-T-nätet för hamnar och sjöfart anses förslaget höra till rikets behörighet, eftersom det på Åland gäller hamnarna i Eckerö och Mariehamn som hör till TEN-T-nätet och som är hamnar inom handelssjöfarten. Dessutom bör TEN-T-regleringen anses gälla gränsöverskridande handelssjöfart.

I förordningsförslaget gällande TEN-T-nätets övergripande nät för hamnar i artikel 25 punkt 2 stadgas specifikt krav på att det ska finnas järnväg till hamnarna i det övergripande nätet före 2050. Detta krav skulle potentiellt kunna vara ytterst olyckligt för Åland i och med att Eckerö och Mariehamns hamnar är en del i det övergripande nätet för hamnar. Däremot finns det ett undantag (i samma punkt) som medger att detta krav inte gäller sådana hamnar där specifika geografiska eller signifikanta fysiska begränsningar hindrar ett sammanlänkande av hamnarna genom järnväg. Landskapsregeringens tolkning är, som också ministeriet ansvariga tjänstemän gjort, att geografiska begränsningar ("geographic constraints" i den engelska versionen av förordningsförslaget) inbegriper också ö-förhållanden där ingen järnväg finns.

I U-skrivelsen (som kommunikationsministeriet förbereder när denna promemoria skrivs) kommer det också fram i beskrivningen av förslagens konsekvenser att det inte finns järnväg till hamnarna i det övergripande nätet på Åland, men att förslaget till förordning gör det möjligt att avvika från kravet på grund av specifika geografiska hinder. Landskapsregeringen och ministeriet har också bedömt att förslaget inte har några konsekvenser för den offentliga förvaltningen på Åland.

6. Förslaget handläggning i riket och EU:s institutioner

Efter att förslaget till förordning överlämnats fastställer statsrådet sin ståndpunkt i en U-skrivelse till riksdagen, som i januari 2022 behandlats i trafiksektionen som lyder under kommittén för EU-ärenden. Efter att statsrådet behandlat U-skrivelse skickas den till riksdagen för behandling.

Förslaget behandlas i enlighet med det vanliga lagstiftningsförfarandet där Europaparlamentet och rådet tillsammans godkänner förordningen.

7. Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen är två grundelement i Europeiska unionens grundfördrag och i dess möjlighet att stifta EU-gemensamma lagar. Enligt artikel 5.3 i EU-fördraget innebär

subsidiaritetsprincipen att unionen ska vidta åtgärder på de områden där den inte har exklusiv befogenhet endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, vare sig på central nivå eller på regional och lokal nivå, och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå. Enligt artikel 5.4 i EU-fördraget ska enligt proportionalitetsprincipen unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen.

Den rättsliga grunden för förordningsförslaget är artiklarna 170–172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt där det föreskrivs om upprättande och utveckling av transeuropeiska nät inom transportområdena, telekommunikation och energiinfrastruktur. Unionen ska sträva efter att främja sammankoppling och driftskompatibilitet mellan nationella nät samt tillgång till sådana nät. Unionen ska särskilt ta hänsyn till behovet av att förbinda öar och instängda och perifera regioner med unionens centrala regioner (artikel 170 i EUF-fördraget). För detta ändamål ska unionen fastställa en rad riktlinjer som täcker målen, prioriteringarna och de stora linjerna för åtgärder planeras inom området för transeuropeiska nät. TEN-T-politiken och tillhörande lagstiftning är till sin natur ett område som sträcker sig utanför medlemsstaternas gränser eftersom det fokuserar på ett gemensamt europeiskt nätverkssystem över gränserna. Kommissionen anser att målen i TEN-T-politiken inte uppnås med EU-medlemsstaternas nationella lagstiftning. Enligt kommissionen är förslaget också förenligt med proportionalitetsprincipen. Landskapsregeringen anser att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen.

8. Landskapsregeringens ställningstagande till förslaget

Landskapsregeringen anser att det är av yttersta vikt att TEN-T-förordningen tar hänsyn till särdragen på Åland och i Finland. Landskapsregeringen bedömer att skrivningarna i artikel 25 punkt 2 innebär att kravet på sammankoppling av hamnar i det övergripande nätet med järnväg inte kommer att gälla på Åland på grund av de geografiska och fysiska hinder som Åland har.

9. Distribution av landskapsregeringens ställningstagande

Huvudsaklig adressat: Ålands lagting
För kännedom: Landskapsregeringens ministerråd i Bryssel
Enheten för rättsliga och internationella frågor
Lagberedningen