

## Ekonomiutskottet

### Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart

Till kommunikationsutskottet

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (RP 265/2018 rd): Ärendet har remitterats till ekonomiutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- regeringssekreterare Janne Mänttari, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Tiia Jyräsalo, Transport- och kommunikationsverket
- skyddsexpert Otto Bruun, Finlands naturskyddsförbund rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- arbets- och näringsministeriet
- miljöministeriet
- Energimyndigheten
- Finavia Abp
- Finnair Abp.

#### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

##### *Bakgrund, målsättning och de viktigaste förslagen*

Förslaget hänger samman med EU:s regler för handel med utsläppsrätter för luftfart. Utsläppshandeln är ett viktigt styrmedel inom klimatpolitiken, och den styr utsläppsminskningen av växthusgaser kostnadseffektivt, när den fungerar rätt. Luftfarten har ingått i systemet för handel med utsläpp sedan 2012. Problem som kommit fram är att handeln är sektorsövergripande och att bestämmelserna har ett mycket stort tillämpningsområde. Ursprungligen inbegreps nämligen alla avgående och ankommande flyg på samtliga flygplatser i EU. Detta medförde en del problem i relation till tredjeländer och försvårade förhandlingarna om en global kompensationsmekanism

## Utlåtande EkUU 65/2018 rd

(CORSA) för utsläpp från luftfart. Följaktligen inskränktes tillämpningsområdet 2013—2016 till att bara omfatta flyg inom EES-länderna.

Propositionen bygger på EU:s förordning (EU) 2017/2392 om handel med utsläppsrätter för luftfart och ändring av direktivet om utsläppshandel. I det läget innebär förordningen inga större ändringar i reglerna för handel med utsläppsrätter för luftfart, utan de kommer praktiskt taget att ha samma utformning som 2013—2016 fram till 2020. Det totala antalet utsläppsrätter och gratis tilldelningen av utsläppsrätter kommer än så länge att vara oförändrade. När reduktionsfaktorn införs, kommer de gratis tilldelade utsläppsrätterna dock att minska från och med 2021. Ett centralt element i förordningen om handel med utsläppsrätter för luftfart är att giltighetstiden för inskränkningen av tillämpningsområdet förlängts till perioden 2017—2023.

I propositionen samordnas lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (34/2010) med EU-lagstiftningen. Dessutom ingår det en del ändringar för att göra lagen mer konsekvent och tydlig. Lagen förlänger inskränkningen i tillämpningsområdet för handel med utsläppsrätter för luftfart till och med 2023. Samtidigt kompletteras lagen med en reduktionsfaktor som ingår i förordningen om systemet med utsläppshandel och som kommer att tillämpas från och med 2021. Med utsläppsfaktorn kommer utsläppsrätterna för gratis tilldelning att reduceras linjärt 2021—2030 för att målen inom den handlande sektorn ska kunna nås. Utskottet välkomna också att EU garderar sig inför alternativet att Storbritannien utträder ur EU utan avtal. För att säkerställa systemet med utsläppshandel finns det en bestämmelse för det fall att en medlemsstat utträder ur unionen utan att parterna kunnat enas om villkoren för utsläppshandeln.

Samtidigt påpekar ekonomiutskottet att specialbestämmelserna om handel med utsläppsrätter för luftfart behöver samordnas med de allmänna bestämmelserna om utsläppshandel eftersom lagen om utsläppshandel har ändrats på senare tid (RP 228/2018 rd—EkUB 26/2018 rd). Direktivet om utsläppshandel kan tolkas så att det kräver att också bestämmelserna om ersättning för annullerade utsläppsrätter och om giltighetstiden för utsläppsrätter ska ändras i bestämmelserna om handeln med utsläppsrätter för luftfart redan nu för att stämma överens med direktivet om utsläppshandel och lagen om utsläppshandel. Ekonomiutskottet föreslår att kommunikationsutskottet föreslår ändringar om detta i 20 §.

### *Finlands roll inom luftfarten och jämlika konkurrensvillkor*

De aktuella ändringarna och den anknytande EU-lagstiftningen spelar en särskild roll för Finland. Ekonomiutskottet anser att inskränkningen i tillämpningsområdet för utsläppshandeln är viktig för Finland i detta läge. För det första kan eventuella motåtgärder från tredjeländer till följd av det utvidgade tillämpningsområdet, exempelvis förbud mot överflygningar, drabba Finnair direkt och försämra bolagets konkurrensmöjligheter.

För det andra kan försämrade konkurrenssituationer internationellt äventyra möjligheterna att utveckla Finland som knutpunkt för flygtrafiken. Det kan i sista hand motverka klimatmålen om trafiken styrs på ett ofunktionellt sätt. Det är viktigt att också backa upp Finlands konkurrensmöjligheter som en klimatpositiv knutpunkt, som får större betydelse tack vare produktionen av biodrivmedel och möjligheterna i framtiden att utvidga användningen till luftfart.

## Utlåtande EkuU 65/2018 rd

### *Satsningar på utsläppshandel inom luftfart och behov av globala lösningar*

Finland och de övriga EU-staterna kommer att införa det internationella systemet för global kompensation av utsläpp från luftfart (CORSIA) 2021. De fortsatta förhandlingarna om CORSIA pågår fortfarande och de förväntas bli avslutade i år. Uppföljningen och rapporteringen av utsläpp har startat i år och kompensationskyldigheterna införs alltså 2021. CORSIA genomförs inom ramen för ändringar i EU:s direktiv om utsläppshandel och förhandlingarna om dem förs sannolikt nästa år. Det betyder att framtiden för utsläppshandeln inom luftfarten i EU är öppen jämsides med CORSIA.

Enligt utskottet är den internationella dimensionen en viktig utgångspunkt för handeln med utsläppsrätter för luftfart. Det gäller således att i första hand få fram globala lösningar på utsläppen från luftfart eftersom det är viktigt att alla har likvärdiga konkurrensvillkor och att klimatmålen genomförs effektivt. I det hänseendet spelar de pågående CORSIA-förhandlingarna en avgörande betydelse. Men behovet av ett EU-system kvarstår ändå. EU måste vara en föregångare också i att reducera utsläpp från luftfarten, men den branschinterna självregleringsmekanismen får å andra sidan inte tas som förevändning för att bromsa andra klimatåtgärder.

En fråga som är aktuell i sammanhanget är skattefriheten för flygbränsle. Skattefriheten har en konkurrenssnedvridande effekt för transportformerna, särskilt på korta sträckor. Också den frågan måste lösas internationellt. Branschen är internationell och därför är inte lösningar på nationell eller regionalnivå eller i EU tillräckligt effektiva för att lösa klimatfrågorna inom luftfarten. Många olika nationella modeller kan å andra sidan också snedvrider konkurrensen och styra branschen att gå in för lösningar som inte är optimala i ett klimatperspektiv.

## **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Ekonomiutskottet föreslår

*att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.*

## Utlåtande EkUU 65/2018 rd

Helsingfors 29.1.2019

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Martti Mölsä blå  
vice ordförande Harri Jaskari saml  
medlem Touko Aalto gröna  
medlem Harry Harkimo liik  
medlem Petri Honkonen cent  
medlem Eero Lehti saml  
medlem Johanna Ojala-Niemelä sd  
medlem Arto Pirttilahti cent  
medlem Hanna Sarkkinen vänst  
medlem Ville Skinnari sd  
medlem Joakim Strand sv  
ersättare Teuvo Hakkarainen saf  
ersättare Maria Tolppanen sd.

Sekreterare var

utskottsråd Lauri Tenhunen.

**Utlåtande EkUU 65/2018 rd**  
**Avvikande mening**

**AVVIKANDE MENING**

**Motivering**

Propositionen bygger på EU:s förordning (EU) 2017/2392 om handel med utsläppsrätter för luftfart och ändring av direktivet om utsläppshandel. Vad beträffar luftfarten ingår EES-interna flyg i EU:s handel med utsläppsrätter, och de viktigaste bestämmelserna ändrades inte med den nya förordningen.

Utöver förordningen har luftfartsbranschen på senare år förhandlat om utsläppsminskningar inom ramen för systemet CORSIA. Det är bra att man äntligen inför globala utsläppsbegränsningar eftersom luftfarten är en global bransch. Men förhandlingarna pågår fortfarande och det är osäkert om en internationell lösning kommer att räcka till.

Luftfarten står för omkring 3—5 procent av de globala koldioxidutsläppen och siffran förväntas öka med det dubbla de närmaste tjugo åren. Precis som inom andra samhällssektorer brådskar det med att reducera utsläppen från luftfarten. Om det visar sig att systemet är otillräckligt, måste åtgärderna på det nationella planet och i EU stramas åt.

Vi anser att ekonomiutskottet i utlåtandet utgår från att åtgärder på olika nivåer utesluter varandra och att utskottet är för kritiskt inställt till åtgärder på det nationella planet och i EU. Om det internationella systemet inte blir tillräckligt heltäckande, anser vi att alternativet ska vara att utvidga EU:s handel med utsläppsrätter från luftfart till alla avgående och ankommande flyg i EES. Likaså bör man också i fortsättningen se nationella åtgärder, bland annat flygskatt, som en möjlighet.

***Avvikande mening***

Vi föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 29.1.2019

Hanna Sarkkinen vänst  
Touko Aalto gröna