

Nefndarálit

um frumvarp til laga um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir.

Frá meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund gesti frá umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti, utanríkisráðuneyti, Icelandair ehf., Fly Play hf., Landsvirkjun, Landvernd, Náttúruverndarsamtökum Íslands, PCC BakkiSilicon hf., Samtökum atvinnulífsins, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi, SVÞ -Samtökum verslunar og þjónustu og Viðskiptaráði Íslands.

Nefndinni bárust tíu umsagnir auk gagna og minnisblaða frá umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytinu sem aðgengileg eru á vef Alþingis.

Með frumvarpinu er lagt til að til að kaflar og ákvæði laga um loftslagsmál, sem fjalla um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir (ETS-kerfið), verði færð í ný heildarlög. Þá er lagt til að innleiddar verði þrjár EES-gerðir á sviði loftslagsmála sem fela í sér breytingar á ETS-kerfinu.

Umfjöllun nefndarinnar.

Almennt um ETS-kerfið.

Evrópusambandið kom árið 2005 á fót viðskiptakerfi með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda eða ETS-kerfinu (e. Emission Trading System). Kerfið felur í sér mótvægis- aðgerðir samkvæmt Kyoto-bókuninni. Eins og rakið er í greinargerð með frumvarpinu er grunnhugmynd kerfisins að losun gróðurhúsalofttegunda frá tiltekinni starfsemi á EES-svæðinu sé háð gjaldi, sem skapi aukna hvata til samdráttar í losun, orkusparnaðar og orkuskipta. Hugsunin á bak við ETS-kerfið er sú að greiða þurfi fyrir losun gróðurhúsalofttegunda frá starfsemi í anda mengunarbótareglunnar. Við upptöku kerfisins fengu bæði stóriðja og flugrekendur úthlutað endurgjaldsلاust ákveðnum fjölda losunarheimilda sem til stóð að fækka jafnt og þétt eftir því sem tímar liðu. Aðilar stæðu því frammi fyrir tveimur kostum, að draga úr losun eða kaupa losunarheimildir til að bæta upp fyrir losun sína. Kerfið myndi með því móti skapa hvata fyrir þá aðila sem féllu undir það til að leita leiða til að draga úr losun og komast þannig hjá því að þurfa að leggja út fjármuni til kaupa á losunarheimildum. Dreigið hefur verið úr heildarfjölda losunarheimilda í ETS-kerfinu jafnt og þétt frá upphafi kerfisins. Breytingarnar nú fela í sé að dreigið verður hraðar úr heildarfjölda losunarheimilda í ETS-kerfinu en áður var gert ráð fyrir til þess að tryggja samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við sett markmið.

Meiri hlutinn telur að með setningu sérлага um ETS-kerfið sé fyrst og fremst verið að gera löggjöfina aðgengilegri og auka skýrleika laga sem varða ETS-kerfið og gilda nú þegar í lögum um loftslagsmál. Þá eru með frumvarpinu innleiddar þrjár nýjar EES-gerðir á sviði loftslagsmála sem fela í sér breytingar á ETS-kerfinu. Um er að ræða reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2023/957 frá 10. maí 2023 um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/757 til að gera það kleift að fella sjóflutningastarfsemi inn í viðskiptakerfi ESB með losunar-

heimildir og varðandi vöktun, skýrslugjöf og sannprófun á losun fleiri gróðurhúsalofttegunda og losun frá fleiri tegundum skipa, tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2023/958 frá 10. maí 2023 um breytingu á tilskipun 2003/87/EB að því er varðar framlag flugstarfsemi til markmiðs Sambandsins um samdrátt á losun sem hefur áhrif á allt hagkerfið og viðeigandi framkvæmd hnattrænnar markaðstengdrar ráðstöfunar og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2023/959 um breytingu á tilskipun 2003/87/EB um að koma á fót kerfi fyrir viðskipti með heimildir til losunar gróðurhúsalofttegunda innan Sambandsins og ákvörðun (ESB) 2015/1814 um að koma á fót og starfrækja markaðsstöðugleikavarsjóð fyrir kerfi Sambandsins fyrir viðskipti með heimildir til losunar gróðurhúsalofttegunda.

Þær þrjár nýju gerðir sem um ræðir voru samþykktar á vettvangi Evrópuþingsins og ráðsins í lok apríl og byrjun maí á þessu ári. Í júní hófust viðræður á EES/EFTA-ríkja við framkvæmdastjórn ESB um upptöku gerðanna í EES-samninginn sem lauk í september. Umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytið hóf í kjölfarið vinnu við gerð frumvarpsins. Meiri hlutinn telur rétt að taka fram að þrátt fyrir að frumvarpið hafi ekki borist þinginu fyrr en í lok nóvember sl., og gerðirnar þrjár hafi ekki verið teknar upp í EES-samninginn fyrr með ákvörðunum sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 334/2023 og 335/2023 frá 8. desember sl., þá hafi nefndin fengið kynningu á gerðunum um miðjan október sl. og því verið vel upplýst um efni þeirra.

Meiri hlutinn telur brýnt að frumvarpið verði að lögum fyrir áramót og gerðirnar þrjár öðlist gildi svo að tryggt verði að sömu reglur gildi á Íslandi og á Evrópska efnahagssvæðinu frá og með næstu áramótum.

Tekjur af kerfinu.

Nefndin fjallaði almennt um tekjur af þátttöku í ETS-kerfinu. Þær eru ekki markaðar til tiltekinna verkefna, heldur renna í ríkissjóð, líkt og á við um aðrar tekjur ríkisins. Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar frá 12. desember minnir ráðuneytið á að mörkun tekna var afnumin með lögum um opinber fjármál, nr. 125/2015.

Ljóst er að fjárveitingar til loftslagsmála eru ákveðnar í fjárlögum hverju sinni og tekur ráðuneytið fram í minnisblaðinu að mikilvægt er að fjárlög styðji við loftslagsmarkmið Íslands. Nefndin er upplýst um að vinna við uppfærslu aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum stendur nú yfir. Í þeirri vinnu er lögð áhersla á gagnsæi í ráðstöfun fjármagns og að valdar séu aðgerðir í aðgerðaáætlun Íslands sem skila sem mestum ávinningi í átt að loftslagsmarkmiðum. Þá hyggst ráðherranefnd um loftslagsmál skoða hvernig tekjum af sölu uppboðsheimilda í ETS-kerfinu sem renna í ríkissjóð verði varið í þágu þess að hraða orkuskiptum í samstarfi við atvinnulífið.

Meiri hlutinn áréttar mikilvægi þess að framangreint verði skoðað af ráðherranefnd um loftslagsmál.

Flugsamgöngur.

Eins og fram kemur í greinargerð með frumvarpinu leiddu viðræður íslenskra stjórnvalda til samkomulags um aðlögun Íslands að ákvæði tilskipunar (ESB) 2023/958. Hagsmunir Íslands í málinu sneru að því að jafna samkeppnisstöðu þeirra flugfélaga sem fljúga til og frá Íslandi og þeirra flugfélaga sem fljúga um aðra flugvelli innan Evrópska efnahagssvæðisins en flugleiðir til Íslands eru mun lengri en meðalflugvegalengd á milli annarra flugvalla innan Evrópu.

Í umsögnum flugfélaganna Fly Play hf. og Icelandair ehf. til nefndarinnar er áréttað mikilvægi þess að frumvarpið verði að lögum fyrir áramót. Í tengslum við aðlögunina kemur fram

í umsögn Landverndar til nefndarinnar að samtökin styðji að þeir sem menga þurfi að greiða fyrir og eru þeirrar skoðunar að allar losunarheimildir skuli vera á ábyrgð þess sem losar og að Ísland eigi ekki að skorast undan ábyrgð með undanþágu um að halda áfram að veita endurgjaldslausar losunarheimildir til flugrekenda lengur en aðrar þjóðir í Evrópu. Í umsögninni segir enn fremur að með aðlögun Íslands til þess að veita endurgjaldslausar losunarheimildir til flugrekenda af þeim losunarheimildum sem ríkið fær til uppboðs árin 2025 og 2026 sé ríkið að niðurgreiða notkun jarðefnaeldsneytis og brjóti með því gegn eigin yfirlýstri stefnu um að beita sér fyrir því að niðurgreiðslu á notkun jarðefnaeldsneytis verði hætt.

Vegna þessa telur meiri hlutinn rétt að taka fram að í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar frá 10. desember er vísað til ákvæðis til bráðabirgða II við frumvarpið og tekur fram að íslensk stjórnvöld sóttust eftir aðlögun fyrir Ísland vegna breytinga á tilskipuninni til að jafna ójafna samkeppnisstöðu íslenskra flugrekenda. Sú aðlögun sem samið var um tryggir samkeppnishæfni flugrekenda hér á landi út árið 2026 og var talin nauðsynleg vegna landfræðilegrar legu Íslands og mikilvægi flugsamgangna fyrir þjóðarbúskapinn. Ráðuneytið bendir einnig á að aðlögun fyrir Ísland um 100% endurgreiðslu vegna kaupa á sjálfbæru flugvélaeldsneyti á flugvöllum á Íslandi leiðir til aukinnar eftirspurnar eftir slíku eldsneyti sem stuðlar að auknu framboði sem er tilgangur þessa ákvæðis í gerðinni.

Meiri hlutinn tekur undir það sem fram kemur í minnisblaði ráðuneytisins og áréttar að framangreind aðlögun var bæði nauðsynleg og gríðarlega mikilvæg fyrir íslenska hagsmuni. Þá áréttar meiri hlutinn að með aðlöguninni sé Ísland síður en svo að skorast undan ábyrgð og bendir á að ETS-kerfið sé lykildreyta hvað varðar að ná samdrætti í losun, en undir það taka Náttúruverndarsamtök Íslands í umsögn sinni við frumvarpið. Þá bendir meiri hlutinn á að um 40% losunar gróðurhúsalofttegunda á Íslandi fellur undir kerfið eins og fram kemur í greinargerð með frumvarpinu.

Sjóflutningar.

Sjóflutningar verða felldir undir ETS-kerfið frá og með 1. janúar nk. Losun frá sjóflutningum verður felld undir ETS-kerfið í skrefum en frá og með árinu 2025 þurfa skipafélög að skila losunarheimildum fyrir hluta af losun sinni. Fyrir nefndinni komu fram þær upplýsingar að engin skip sem skráð eru með heimahöfn á Íslands falli undir kerfið.

Skilgreining „ystu svæða“.

Í umsögn PCC BakkiSilicon hf. (hér eftir PCC Bakki) til nefndarinnar kemur fram að íslensk útflutningsfyrirtæki á landsbyggðinni, m.a. í stóriðju, séu háð því að flytja vörur sínar með flutningaskipum því aðrar flutningaleiðir standi ekki til boða. Þetta leiði til þess að samkeppnishæfni þeirra á alþjóðlegum mörkuðum minnki. Umtalsverður kostnaður fylgi því að koma vörum PCC Bakka á áfangastað erlendis, sem eingöngu sé hægt sjóleiðina. Í tilskipun (ESB) 2023/959 sé gert ráð fyrir vissum undanþágum frá skyldu til uppgjors losunarheimilda frá siglingum á milli ysta svæði aðildarríkis og hafnar sem sé staðsett í sama aðildarríki, þ.m.t. hafna sem séu staðsettar á sama ysta svæði. Tiltækin ríkisaðstoð sé talin samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, t.d. þegar henni er ætlað að efla hagþróun á svæðum þar sem lífskjör eru bágborin eða atvinnuleysi er mikið. Í þessu tilviki eigi við sambærileg sjónarmið og eigi við um ystu svæði ESB. Samkvæmt yfirlitskortu sem eftirlitsstofnun EFTA hafi gefið út, séu öll svæði utan höfuðborgarsvæðisins svæði þar sem heimilt sé að veita ríkisaðstoð.

PCC Bakki leggur því til í umsögn sinni að undanþáguheimild tilskipunar (ESB) 2023/959 varðandi sjóflutninga, sem gildir innan ESB, verði spegluð í þeim lögum sem fyrirhugað er að samþykkja á Alþingi, að teknu tilliti til landfræðilegra aðstæðna hér á landi og takmark-

aðra flutningsmöguleika. Ráðherra verði því heimilt að skilgreina „ystu svæði“ hér á landi með reglugerð og þannig verði unnt að innleiða sambærilega undanþágu og gildir t.d. fyrir Kanaríeyjar sem nú þegar njóta undanþágu þar sem ekki þarf að standa skil á losunarheimildum til ársloka 2030 vegna skipaflutninga frá Kanaríeyjum til Valencia á Spáni (um 900 sjómílna leið).

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar frá 10. desember bendir ráðuneytið á að undanþáguheimild 3-b mgr. 12. gr. tilskipunar (ESB) 2023/959 er bundin við siglingar á milli hafnar í ysta svæði aðildarríkis til hafnar sem er staðsett í sama aðildarríki sem og sjóferðir milli hafna innan ysta svæðis og sjóferðir milli hafna á ystu svæðum í sama aðildarríki. Ystu svæði eru skilgreind sérstaklega í 349. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Það eru svæði sem búa við sérstakt félagslegt og efnahagslegt ástand sökum fjarlægðar þeirra, einangrunar, landslags, loftslags og þess að þau eru efnahagslega háð fáum vörum sem hindrar framþróun þeirra.

Ráðuneytið tekur einnig fram að íslensk stjórnvöld sóttust eftir sérlausn í viðræðum við ESB um aðlögun fyrir Ísland vegna breytinga á reglum í flugi, á þeim grunni að Ísland ætti margt sameiginlegt með ystu svæðum. Evrópusambandið hafnaði þeim málatilbúnaði með þeim rökum að efnahagsleg staða Íslands og svæða sem teljast til ystu svæða væri ekki sambærileg. Siglingaleiðir í gámaflutningum og hrávöru væru auk þess almennt frekar langar og siglingaleiðir til Íslands væru ekki teljandi lengri í samanburði við margar siglingaleiðir gámaskipa innan Evrópu (flokkast sem sigling á skemmri vegalengd). Þar sem efnisleg rök skorti var talið því sem næst útilokað að ESB myndi veita Íslandi undanþágu á þessum grunni hvað varðaði sjóflutninga. Flutningskostnaður dreifðist auk þess á fleiri einingar og milliliði í sjóflutningum og hefði því ekki sömu eftirspurnarhrif og vegna millilandaflugs þar sem flugmiðar væru seldir beint til neytenda.

Enn fremur kemur fram í minnisblaði ráðuneytisins að viðræðum við Evrópusambandið um aðlaganir við upptöku tilskipunar (ESB) 2023/959 hafi lokið í lok september á þessu ári. Íslensk stjórnvöld sóttust ekki eftir aðlögun við upptöku ETS-kerfis í sjóflutningum á grundvelli þeirra raka að ESB hefði hafnað því að Ísland gæti fallið undir sömu reglur og ystu svæði ESB í flugmálinu.

Meiri hlutinn telur ljóst að verði tekin ákvörðun um að innleiða sams konar reglu í íslensk lög og gildir fyrir ystu svæði skv. 3-b mgr. 12. gr. án samþykkis ESB væri það brot á EES-samningnum.

Þvingunarúrræði og viðurlög.

Í umsögnum bæði Samtaka iðnaðarins og sameiginlegri umsögn Samtaka atvinnulífsins, Samtaka ferðaþjónustunnar, Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi, Samtaka verslunar og þjónustu og Viðskiptaráðs Íslands til nefndarinnar kom fram nokkur gagnrýni á ákvæði frumvarpsins sem fela í sér þvingunarúrræði og viðurlög.

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar frá 12. desember kemur fram að X. kafli frumvarps, um þvingunarúrræði og viðurlög, er tekinn óbreyttur úr XIII. kafla núgildandi laga um loftslagsmál, með sama heiti og færður í X. kafla frumvarpsins. Einu efnislegu breytingar sem eru gerðar eru vegna þess að sjóflutningar eru felldir undir ETS-kerfið. Ákvæði X. kafla um þvingunarúrræði og viðurlög í frumvarpinu hafa því verið í lögum undanfarin tíu ár.

Meiri hlutinn telur ekki forsendur til að leggja til breytingar á framangreindum ákvæðum frumvarpsins en vísar til ítarlegrar umfjöllunar nefndarinnar um XIII. kafla frumvarps þess sem síðar varð að lögum um loftslagsmál, í nefndaráliti með breytingartillögu (þskj. 1528 á 140. löggjafarþingi).

Leiðbeiningar til fyrirtækja.

Í sameiginlegri umsögn Samtaka atvinnulífsins, Samtaka ferðaþjónustunnar, Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi, SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og Viðskiptaráðs Íslands er fjallað um nauðsyn þess að leiðbeiningar stjórnvalda til fyrirtækja séu skýrar.

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar dags. 12. desember er fjallað um hlutverk Umhverfisstofnunar sem lögbærs stjórnvalds hvað varðar ETS-kerfið. Fram kemur að hlutverk þess sé að tryggja að þeir aðilar sem falla undir kerfið framfylgi þeim kröfum sem gerðar eru til þeirra og geri upp losunarheimildir í þeim tilfellum sem það á við. Í því hlutverki Umhverfisstofnunar felst m.a. upplýsingaskylda við þá aðila sem falla undir kerfið, leyfisveitingar, yfirferð gagna svo sem vöktunaráætlanana, losunarskýrslna og annarra skýrslna er varða ETS-kerfið, samvinna við aðrar hlutaðeigandi stofnanir og umsjón með íslenska hluta skráningarkerfisins sem landsstjórnandi. Auk þess ber Umhverfisstofnun ábyrgð á framkvæmd þvingunarúrræða og viðurlaga í þeim tilvikum sem brotið er gegn ákvæðum laga og reglugerða í tengslum við kerfið.

Í minnisblaðinu kemur jafnframt fram að þegar nýjar reglur eru teknar upp í EES-samninginn sem fela í sér nýjar eða auknar kröfur á aðila og innleiða skal hér á landi, er aðilum gert viðvart og ráðuneytið og Umhverfisstofnun funda með viðeigandi aðilum eftir þörfum. Upplýsingar og leiðbeiningar eru settar fram á heimasíðu Umhverfisstofnunar varðandi hvern flokk starfsemi fyrir sig, auk tengla á leiðbeiningasíður framkvæmdastjórnar ESB og aðrar síður eftir því sem við á. Er það mat Umhverfisstofnunar að samskipti við rekstraraðila og flugrekendur hafi verið góð. Stofnunin kappkostar að veita sem bestar upplýsingar jafnóðum varðandi þær breytingar sem yfirvofandi eru hverju sinni. Hvað varðar innleiðingu sjóflutninga í ETS-kerfið hefur Umhverfisstofnun nú þegar átt fundi með einu skipafélagi og veitt allar þær upplýsingar sem liggja fyrir nú. Umhverfisstofnun og umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti munu funda sérstaklega með þeim aðilum sem koma til með að falla undir nýtt hliðstætt viðskiptakerfi, ETS2-kerfið sem varðar byggingar, vegasamgöngur og smærri iðnað.

Meiri hlutinn áréttar mikilvægi þess að öll upplýsingagjöf og leiðbeiningar stjórnvalda til fyrirtækja um ETS-kerfið séu skýrar og aðgengilegar.

Breytingartillögur.

Reglugerð um aðliggjandi gámaumfermingarhafnir (4. gr.).

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar frá 10. desember kemur fram að ráðuneytið telji rétt að gerð verði sú breyting á 4. gr. frumvarpsins að ráðherra verði gert skylt að setja reglugerð um aðliggjandi gámaumfermingarhafnir. Reglugerðin skuli vera í samræmi við skrá sem framkvæmdastjórn ESB birtir annað hvert ár yfir aðliggjandi gámaumfermingarhafnir. Í minnisblaðinu kemur fram að auknum kostnaði við sjóflutninga sem rýmkun ETS-tilskipunarinnar hefur í för með sér, þannig að hún nái yfir sjóflutningastarfsemi, fylgir áhætta á sniðgöngu ef hnattræn markaðstengd ráðstöfun er ekki fyrir hendi. Sniðganga viðkomu í höfnum utan EES og flutningur umfermingarstarfsemi til hafna utan EES mun ekki einungis draga úr umhverfislegum ávinningi þess að fella inn kostnað við losun frá sjóflutningastarfsemi heldur getur einnig leitt til viðbótarlosunar vegna lengri vegalengdar sem er farin til að sneiða hjá kröfunum í ETS-tilskipuninni. Því er rétt að undanskilja tiltekna viðkomu í höfnum utan EES frá skilgreiningu á „viðkomuhöfn“. Sú útilokun ætti að beinast að höfnum í nágrenni við EES þar sem mest áhætta er á sniðgöngu. Mörk sem nema 300 sjómílum frá höfn sem fellur undir lögsögu aðildarríkis eru hófleg viðbrögð við sniðgönguháttalagi og stuðla að því að jafna viðbótarálag og áhættu á sniðgöngu. Enn fremur ætti úti-

lokun frá skilgreiningu á „viðkomuhöfn“ einungis að gilda um viðkomu gámaskipa í tiltekn- um höfnum utan EES þar sem umferming gáma er ástæðan fyrir mestu gámaumferðinni. Að því er varðar slíkan flutning felst áhætta á sniðgöngu, ef mótvægisráðstafanir eru ekki fyrir hendi, einnig í því að hafnarmiðstöðvar færast til hafna utan EES sem eykur á áhrif snið- göngu. Til að tryggja meðalhóf ráðstöfunarinnar og að hún leiði til jafnrar meðferðar ætti að taka tillit til ráðstafana í þriðju löndum sem hafa jafngild áhrif og ETS-kerfið.

Meiri hlutinn tekur undir framangreint og telur rétt að leggja til þá breytingartillögu að við 4. gr. frumvarpsins bætist ný málsgrein sem leggur skyldu á ráðherra að setja reglugerð um aðliggjandi gámaumfermingarhafnir.

Innleiðing EES-gerða (33. gr.).

Í 33. gr. frumvarpsins er yfirlit yfir þær EES-gerðir sem frumvarpinu er ætlað að innleiða. Gerðir sem vísað er til í 1.-11. tölul. 33. gr. frumvarpsins voru allar innleiddar með lögum um loftslagsmál. Við þinglega meðferð málsins voru þær gerðir sem vísað er til í 12.-14. tölul. teknar upp í EES-samninginn, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 334/3023 og 335/2023 frá 8. desember 2023.

Nefndin var upplýst um að meiri hluti utanríkismálanefndar samþykkti á fundi sínum 11. desember að veita heimild til að aflétta stjórnskipulegum fyrirvara af ákvörðunum sameigin- legu EES-nefndarinnar nr. 334/2023 og 335/2023 frá 8. desember með lagafrumvarpi, í samræmi við a-lið 7. gr. reglna Alþingis um þinglega meðferð EES-mála.

Vegna þessa telur meiri hlutinn rétt að leggja til breytingu á 12.–14. tölul. 33. gr. frum- varpsins og vísa til upptöku gerðanna í EES-samninginn. Jafnframt telur meiri hlutinn rétt að leggja til að ný málsgrein bætist við 33. gr. sem heimilar ríkisstjórninni að staðfesta fyrr- nefndar ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar.

Ákvæði til bráðabirgða.

Lögð er til breyting um að við lögin bætist ákvæði til bráðabirgða. Er lagt til að ráðherra skuli fyrir árslok 2024 og 2025 gefa Alþingi skýrslu um efnahagsleg áhrif ETS-kerfisins á Ísland, þar á meðal hvort Ísland njóti ekki aðlögunar í samræmi við samkomulag við fram- kvæmdastjórn Evrópusambandsins. Í skýrslunni skulu koma fram upplýsingar um viðræður við Evrópusambandið vegna aðlögunar gagnvart öllum breytingum á regluverki ESB með losunarheimildir og með hvaða hætti best verður tekið tillit til sérstöðu Íslands, meðal annars vegna landfræðilegrar legu, auk annarra þátta sem kunna að varða hagsmuni Íslands þegar aðlögun í flugi, samkvæmt ákvæðum laganna, lýkur. Ásamt því skal annars vegar koma fram í skýrslunni mat á umfangi áhrifa á aðlögunartíma og hins vegar hvort óbreytt kerfi bíði íslenskra flugrekenda 1. janúar 2027, með tilliti til efnahagslegra hagsmuna þjóðarinnar og rekstrarlegra skilyrða flugrekenda.

Markmið tillögunnar er að Alþingi verði upplýst tímanlega um undirbúning og eftir atvikum viðbrögð íslenskra stjórnvalda gagnvart viðskiptakerfi ESB með losunarheimildum og innleiðingu þess. Ásamt því að mat á umfangi áhrifa aðlögunartíma annars vegar og ef óbreytt ETS-kerfi bíður íslenskra flugrekenda 1. janúar 2027 og hver áhrif af því yrðu fyrir efnahagslega hagsmuni þjóðarinnar og rekstrarleg skilyrði flugrekenda.

Aðrar breytingar.

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar frá 10. desember kemur fram að í 1. másl. 3. mgr. 32. gr. frumvarpsins hafi fyrir mistök verið vísað í framkvæmdastjórn ESB í stað Eftirlitsstofnunar EFTA. En vísun til Eftirlitsstofnunar EFTA væri í samræmi við orðalag 4.

mgr. 32. gr. frumvarpsins og með vísan í bókun 1 við EES-samninginn um altæka aðlögun. Meiri hlutinn telur nauðsynlegt að leggja til þá breytingu á frumvarpinu.

Þá er lögð til ný málsgrein við ákvæði til bráðabirgða II með heimild fyrir ráðherra til að setja reglugerð þar sem nánar verður kveðið á úthlutun losunarheimilda til flugrekenda árin 2024 til 2026.

Þá eru lagðar til lagatæknilegar breytingar sem þarfnast ekki skýringa.

Tillaga um afgreiðslu.

Að framangreindu virtu leggur meiri hlutinn til að frumvarpið verði **samþykkt** með þeim breytingum sem hér hefur verið gerð grein fyrir og lagðar eru fram í sérstöku þingskjali.

Bjarni Jónsson var fjarverandi við afgreiðslu málsins og ritar undir álitid samkvæmt heimild í 2. mgr. 29. gr. þingskapa.

Þórunn Sveinbjarnardóttir ritar undir álitid með fyrirvara um að tilgangur og markmið viðskiptakerfis ESB með losunarheimildir er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Í ljósi þess er lögð áhersla á að vilji löggjafans er að aðlögun flugrekstrar að viðskiptakerfinu ljúki 1. janúar 2027. Að auki er athygli vakin á því að tekjurnar sem ríkissjóður verður af vegna aðlögunarinnar nema 3–4 milljörðum kr. á árunum 2025–2026, varlega áætlað.

Alþingi, 14. desember 2023.

Bjarni Jónsson,
form.

Orrí Páll Jóhannsson,
frsm.

Halla Signý Kristjánsdóttir.

Ingibjörg Isaksen.

Njáll Trausti Friðbertsson.

Vilhjálmur Árnason.

Þorbjörg Sigríður Gunnlaugsdóttir.

Þórunn Sveinbjarnardóttir,
með fyrirvara.