

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. desember 2023

Efni: Frumvarp til laga um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir – 543.mál

Vísað er til umsagnarbeiðni sem barst frá nefndasviði Alþingis, fyrir hönd umhverfis- og samgöngunefndar, þann 5. desember sl. varðandi frumvarp til laga um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Icelandair ehf. hefur kynnt sér frumvarpið og vill koma eftirfarandi sjónarmiðum á framfæri:

Icelandair hefur sett sér metnaðarfull markmið þegar kemur að loftslagsmálum og vinnur markvisst að því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í rekstri félagsins. Fjárfesting í nýrri og sparneytnari flugvélum, á meðan eldri vélar hafa verið teknar úr rekstri, vegur þar þyngst. Icelandair mun halda áfram á þessari vegferð og er í samstarfi við aðila bæði hérlandis og erlendis sem hafa það að markmiði að stuðla enn frekar að samdrætti í losun.

Með frumvarpinu, og tilkomu sérstakra laga um ETS kerfið, fæst aukinn skýrleiki en jafnframt er verið að innleiða breytingar á kerfinu til að ná markmiðum Evrópusambandsins um samdrátt í losun. Sérstaða Íslands þegar kemur að millilandasamgöngum, þar sem flug er í lykilhlutverki, er þess eðlis að stjórnvöld þurfa að gæta hagsmuna lands og þjóðar svo að hagræn áhrif laganna verði ekki svo íþyngjandi að þau skaði hag borgara, íslenskra flugrekenda og íslensks efnahagslífs í heild. Icelandair fagnar því að íslensk stjórnvöld hafi tryggt samkomulag við framkvæmdastjórn ESB um aðlögun, fyrir flugrekendur sem fljúga til og frá Íslandi og falla undir ETS kerfið, þegar kemur að úthlutun friðheimilda út árið 2026. Aðlögunin felur jafnframt í sér endurskoðunarákvæði sem virkjast þegar aðlögunartíminn er runninn út og mikilvægt að þá verði tekið tillit til landfræðilegrar stöðu landsins svo að hagsmunir Íslands verð áfram tryggðir en ekki verði einungis um tímabundin sérákvæði að ræða.

Grunnhugmynd kerfisins er að losun gróðurhúsalofttegunda frá tiltekinni starfsemi á Evrópska efnahagssvæðinu verði háð gjaldi á losun, sem skapi hvata til orkusparnaðar og orkuskipta. Með fyrirbyggjandi breytingum á flugstarfsemi verða engar endurgjaldslausar losunarheimildir innan kerfisins eftir 2026 þegar allar losunarheimildir verða boðnar upp. Settar verða til hliðar 20 milljónir losunarheimilda sem verður úthlutað til flugrekenda til að standa straum af hluta eða

öllum verðmun á eldsneyti af jarðefnauppruna og sjálfbæru flugvélaeldsneyti (SAF). Í dag er mjög svo takmarkað framboð í heiminum af SAF en hlutfall þess er einungis 0,1% af öllu eldsneyti sem notað er í flugi og verðið allt að áttfalt herra. Sjálfbært flugvélaeldsneyti er annaðhvort eldsneyti úr lífmassa eða rafeldsneyti. Fram á sjónarsviðið hafa komið fyrirtæki sem að huga á SAF framleiðslu, erlendis og héraendis, en enn sem komið hefur framleiðsla ekki hafist á rafeldsneyti á stærri skala. Til að slík framleiðsla geti orðið, og eldsneytið flokkist sem grænt, þurfa að vera til staðar straumar af grænu kolefni, rafmagni og viðeigandi tækni.

Aðlögun Íslands að ETS tilskipuninni hvað flug varðar felur í sér að kaup á sjálfbæru flugeldsneyti á flugvöllum á Íslandi veita rétt til 100% endurgreiðslu í formi losunarheimilda á mismuni í verði miðað við kaup á jarðefnaeldsneyti. Einn hluti af tilskipunarpakka ESB „Fit for 55“ er krafa um íblöndun sjálfbærs flugvélaeldsneytis (ReFuel EU aviation). Óvissa er til staðar varðandi ákvæði samkomulagsins um aðlögun Íslands og möguleika á að fá 100% endurgreiðslu í formi losunarheimilda á verðmun á öllu sjálfbæru flugvélaeldsneyti og jarðefnaeldsneyti á flugvöllum á Íslandi. Verði SAF ekki afgreitt í dreifikerfi eldsneytis á Keflavíkurflugvelli mun aðgengi íslenskra flugfélaga að endurgreiðslu ekki vera til staðar. Því er ljóst að ef SAF verður ekki í boði á flugvöllum á Íslandi þá munu flugfélög sem fljúga til og frá Íslandi ekki hafa aðgang að hvötunum. Þar með mætti til að mynda huga að útfærslu á ábyrgðarkerfi og útgáfu vottorða (e. book and claim system) sem gerir flugrekendum kleift að standa skil á lögbundinni íblöndun og nýta sér fyrrnefndan endurgreiðslumöguleika. Fyrirsjáanlegt er að íslenskir flugrekendur geta orðið í þeirri stöðu að greiða herra verð fyrir þotueldsneyti án þess að geta bætt frammistöðu sína í loftslagsmálum eða nýtt hvata þá sem settir eru fram í frumvarpi þessu. Er því þar með beint til stjórnvalda að gæta hagsmuna Íslands svo að hvatar frumvarpsins nái fram að ganga með því að tryggja aðgengi að sjálfbæru flugvélaeldsneyti og í formi þess að vottorð um kaup sjálfbærs þotueldsneytis virki hvatana.

Þegar kemur að setningu reglna sem hafa áhrif á kostnað flugfélaga í tengslum við losun er mikilvægt að slíkar reglur tryggi jafna samkeppnisstöðu flugfélaga og leiði hvorki til kolefnisleka né hærri einingakostnaðar fyrir íslensk flugfélög. Til að mynda er Icelandair í samkeppni við fjölmörg erlend flugfélög sem fljúga á milli Evrópu og Norður-Ameríku beint yfir Atlantshafið á meðan Icelandair flýgur á milli þessara heimsálfa með viðkomu á Íslandi. Þar af leiðandi er flug með Icelandair lengra í kílómetrum talið heldur en ef flogið er beint yfir hafið. Muni viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir leiða til þess að flug færast frá íslenskum flugfélögum til annarra aðila þá kann samkeppnisstaða íslenskra félaga að veikjast. Þannig þarf að huga að því að samkeppnisstaða íslenskra flugfélaga, sem og annarra evrópskra flugfélaga, verði ekki skert vegna reglnanna.

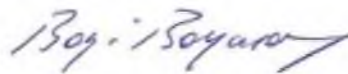
Útfærsla aðlögunar fyrir Ísland og úthlutun endurgjaldslausra losunarheimilda til flugrekenda á árunum 2025 og 2026 er á hendi íslenskra stjórnvalda. Skilyrði úthlutunar eru að flugfélögin skili kolefnishlutleysisáætlun til Umhverfisstofnunar í samræmi við reglugerð ESB um innihald og framsetningu kolefnishlutleysisáætlana. Vert er að benda á að umfang við gerð slíkrar áætlunar er mikið og æskilegt er að hér verði stuðst við áætlun eins og „The Science

Based Targets initiative“ (SBTi) sem mörg fyrirtæki með metnað í loftslagsmálum hafa kosið að fylgja.

Vegna landsfræðilegrar stöðu Íslands er mikilvægt að hagsmunir íslenskra flugfélaga og þar með íslensks efnahagslíf, verði tryggðir. Flug og ferðapjónusta eru mikilvægar útflutningsgreinar hér á landi sem skapa fjölda starfa og verulegar skatttekjur svo huga þarf vel að því að ekki verði settar reglur sem veikja samkeppnisstöðu íslenskra flugfélaga og ferðapjónustuaðila. Líkt og áður greinir leggur Icelandair áherslu á loftslagsmál og vinnur markvisst að því að draga úr losun. Félagið mun áfram halda á þeirri vegferð og styður því almennt við aðgerðir sem beinast í þá átt. Hins vegar verður ávallt að tryggja að reglusetning virði jafna samkeppnisstöðu, valdi ekki kolefnisleka og skaði ekki hagsmuni íbúa landsins, íslenskra flugrekanda og íslensks efnahagslífs í heild.

Icelandair leggur jafnframt mikla áherslu á að frumvarpið verði að lögum fyrir áramót enda gæti það haft ófyrirsjáanlegar og neikvæðar afleiðingar fyrir samkeppnisstöðu íslenskra flugfélaga og íslensks efnahagslífs í heild sinni ef það mun dragast að innleiða reglurnar.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair ehf.



Bogi Nils Bogason
Forstjóri