

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Alþingi við Austurvöll  
101 Reykjavík

Reykjavík, 14. desember 2023.

**Efni: Viðbótarumsögn um frumvarp til laga um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir (EES-innleiðing), 543. mál.**

## I. Inngangur

1. Vísað er til umsagnarbeiðni Alþingis, dags. 30. nóvember sl., en þar var óskað eftir umsögn PCC BakkiSilicon hf. (hér eftir „**PCC Bakki**“ eða „**félagið**“) um frumvarp til laga um viðskiptakerfi með losunarheimildir (EES-innleiðing, þingskjal 639, mál nr. 543). PCC Bakki sendi umsögn um málið þann 7. desember sl. og vísast til þess sem þar kemur fram.

2. Í framhaldi af umsögnum umsagnaraðila má sjá að umhverfis- og samgöngunefnd óskaði eftir minnisblaði frá umhverfis-, orku- og loftslagsráðneytinu þar sem tekin væri afstaða til til þeirra umsagna sem bárust um málið. Sendi ráðuneytið umbeiðid minnisblað til nefndarinnar þann 11. desember sl.

3. Við lestur minnisblaðsins virðist sem horft sé fram hjá meginkjarna umsagnar PCC Bakka sem lýtur að möguleikum í ETS-regluverkinu varðandi undanþágur vegna strandsiglinga innan tiltekinna fjarlæggra svæða *innan aðildarríkja* ESB þar sem aðrir flutningsmöguleikar en sjóflutningar eru takmarkaðir.

4. Lutu því athugasemdir PCC Bakka að því að frumvarpið gerði ekki ráð fyrir undanþágu vegna nauðsynlegra *strandsiglinga innanlands* – áður en vöru er komið á markað erlendis. Ekki var verið að fara fram á undanþágu vegna *millilandasiglinga*. Í sjónarmiðum ráðuneytisins virðist ekki vera gerður skýr greinarmunur á þessu. Skulu hér áréttuð þau sjónarmið sem PCC Bakki byggir á, varðandi *innanlandssiglingar*, og bent á atriði sem ráðuneytið virðist ekki taka tillit til.

## II. Eðli undanþágu ETS kerfisins fyrir skipaflutninga.

5. Í framangreindri umsögn PCC Bakka kemur m.a. fram að í aðfararorðum nr. 26 í tilskipun ESB nr. 2023/959 sé tilgreint að vegna sérstakra einkenna og varanlegra takmarkana ystu svæða ESB, eins og viðurkennt er í 349. gr. sáttmálans um starfshætti

Evrópusambandsins, og í ljósi þess að þau eru mjög háð sjóflutningum, ætti að leggja sérstaka áherslu á að varðveita aðgengi að slíkum svæðum og skilvirka tengimöguleika með sjóflutningum. Því ætti að kveða á um tímabundna undanþágu frá tilteknum skyldum samkvæmt tilskipun ESB nr. 2003/87/EB vegna losunar frá sjóflutningastarfsemi milli hafnar, sem er staðsett á ysta svæði aðildarríkis, og hafnar sem staðsett er í sama aðildarríki, þ.m.t. hafna sem eru staðsettar á sama ysta svæði og öðru ysta svæði sama aðildarríkis.

6. Þessi undanþága ESB réttar byggir því á tvennu:

a) Um er að ræða viðkvæm svæði sem hafa erfiðar félagslegar og efnahagslegar aðstæður sem bætist við fjarlægð þeirra, einangrun, smæð, erfitt landslag og loftslag og þess að þau eru efnahagslega háð fáum framleiðsluvörum sem hamla þróun þeirra verulega.

b) Þessi svæði hafa takmarkaða flutningsmöguleika aðra heldur en sjóleiðina.

Hér er því um undanþágu að ræða sem nýtist m.a. milli hafna í eyjum í Kanaríeyjaklasanum, t.d. Lanzarote-Fuerteventura og eins milli Lanzarote og Valencia á Spáni.

7. PCC Bakki benti á í umsögn sinni að landsbyggðin uppfyllti flest þessar skilyrða sem tiltekin eru hér að framan á lið 6. a). Í því sambandi var vísað til þess að ESA (Eftirlitsstofnun EFTA) hefur í raun litið svo á (í málum er varða ríkisaðstoð) að flest svæði utan höfuðborgarsvæðisins falli undir sambærilega greiningu á viðkvæmum svæðum og eiga við um ystu svæði ESB. ESA er eftirlitsaðili EES samningsins og hlýtur því að þurfa að horfa til sjónarmiða þeirrar stofnunar fremur en eingöngu sjónarmiða ESB í samningaviðræðum íslenska ríkisins við ESB.

8. Þá benti PCC Bakki á, sbr. lið 6. b) hér að framan, að svo að hægt sé að komum vörum, m.a. vörum félagsins, á markaði erlendis þurfa skip fyrst að sigla frá Reykjavík til annarra hafna þar sem varan er framleidd, m.a. á Norð-Austurlandi og Austurlandi, í hvoru tilfelli fyrir sig ríflega 320 sjómílur. Þessi fjarlægð bætist við siglingarleiðina til Evrópu eða eftir atvikum til annarra ríkja. Ráðuneytið lætur hjá líða að geta þessa í minnisblaði sínu sem er kjarninn í umsögn félagsins. Ef þessi staða er borin saman við t.d. stóriðjuframleiðanda á Spáni staðsettan inn í miðju landi, þá getur slíkur aðili fyrst komið vörinni til hafnar með járnbraut, sem er mun umhverfisvænni og þar með hagkvæmari flutningsmáti, áður en varan er send til þriðja ríkis eftir atvikum utan ESB. Einnig gæti sami framleiðandi sent sína vöru til annarra ríkja ESB eingöngu með járnbrautum. Er því ljóst að um töluverðan aðstöðumun er að ræða.

### III. Viðræður við ESB

9. Í minnisblaði ráðuneytisins er tekið fram að íslensk stjórnvöld sóttust eftir sérlausn vegna breytinga á reglum á flugi. Tekið er fram að ESB hafi hafnað slíkum málátilbúnaði og talið hafi verið útilokað að ESB myndi veita undanþágu vegna sjóflutninga. PCC Bakki vill taka fram vegna þessa að eftir því sem næst verður komið laut krafa Íslands að undanþágum vegna flugs *til og frá Íslandi*. Ráðuneytið virðist enda í minnisblaði sínu hér jafnframt vera að tala um skipaflutninga *til og frá Íslandi*, sbr. „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“.

10. Af minnisblaði ráðuneytisins verður því ekki ráðið að reynt hafi verið að fá undanþágur vegna *skipaflutninga innanlands*, sem tengjast viðkvæmum svæðum á landsbyggðinni sbr. m.a. mat ESA, þar sem flutningsleiðir eru oft á tíðum mun lengri (oft ríflega 320 sjómílar) en þær skipaleiðir sem falla undir undanþágu ESB, sbr. t.d. milli eyjanna Lanzarote-Fuerteventura sem er eingöngu um 50 sjómílar.

11. Að teknu tilliti til framangreinds er að mati PCC Bakka hægt að færa sterk rök fyrir því að sérstök undanþága ætti að gilda fyrir strandsiglingar hér á landi, á viðkvæmum svæðum, til ársins 2030 líkt og gildir í ESB rétti.

### IV. Upptaka ETS-kerfisins í EES samninginn og þingleg meðferð

12. Í niðurlagi umsagnar ráðuneytisins er tekið fram að ekki sé unnt að fallast á þær tvær tillögur sem fram koma í umsögn PCC Bakka og í raun sé ekki hægt að „gera slíkar breytingar á ETS-kerfinu innanlands, sem ekki væru í samræmi við efni tilskipunarinnar *eins og hún var tekin upp í EES-samninginn*, þ.e. án samþykkrar aðlögunar við ákvæði 3-b. mgr. 12. gr. ETS-tilskipunarinnar.“

13. Hér er vísað til þess að þann 8. desember sl. var á fundi sameiginlegu EES-nefndarinnar samþykktur aðlögunartexti vegna innleiðingar fyrrnefndrar tilskipunar í íslenskan rétt.

14. PCC Bakki gerir sér grein fyrir því að reglur EES-samningsins gera ekki ráð fyrir því EFTA-ríki, hér Ísland, samþykki breytingar á innleiðingu tilskipunar að loknum fundi sameiginlegu EES-nefndarinnar. Á sama tíma harmar PCC Bakki að löggjafanum, þ.m.t. umhverfis- og samgöngunefnd, sé ekki veitt meira svigrúm til að bregðast við sjónarmiðum sem fram koma í umsögnum þeirra sem munu verða fyrir íþyngjandi áhrifum vegna upptöku viðskiptakerfis ESB með losunarheimildir áður en málið er afgreitt endanlega af hálfu nefndarinnar.

## V. Niðurlag

15. Með vísan til framangreinds vill PCC Bakki óska eftir því við umhverfis- og samgöngunefnd að hún kanni til hlítar hvort ekki sé svigrúm til að nýta úrræði 102. gr. EES-samningsins og komast að pólitískri lausn þannig að hagsmunir íslensks efnahagslífs séu betur tryggðir.

16. Í því sambandi vísast til umsagnar Samtaka atvinnulífsins en þar kemur fram að fyrirséð sé að flutningskostnaður til og frá landinu muni hækka um 47% að jafnaði. PCC Bakki hefur, ásamt öðrum fyrirtækjum á landsbyggðinni, s.s. stóriðjufyrirtæki og útgerðarfyriræki, gífurlega hagsmuni að því að tekið sé tillit til hinna sérstöku aðstæðna sem til staðar eru hér á landi, sbr. fyrri umfjöllun hér að framan.

17. Ef nefndin telur ekki möguleika á að breyta lagafrumvarpinu til samræmis við framangreint, þá er þess óskað að nefndin taki það til skoðunar hvort sett verði ákvæði til bráðabirgða í frumvarpið, sem gilda myndi til 2030, þar sem ráðherra er veitt heimild til að bæta aukinn flutningskostnað sem hlýst af innleiðingu viðskiptakerfisins svo halda megi kostnaði vegna sjóflutninga innanlands niðri og tryggja samkeppnishæfni helstu útflutningsfyrirtækja með þeim hætti.

Fulltrúar PCC BakkiSilicon hf. eru reiðubúnir til að hitta umhverfis- og samgöngunefnd og fulltrúa stjórnvalda til frekari umræðu og skoðanaskipta sé þess óskað.

Virðingarfyllst,

f.h. PCC BakkiSilicon hf.



Finnur Magnússon, lögmaður