

## Svar

samgönguráðherra við fyrirspurn Karls V. Matthíassonar um tilskipanir Evrópusambandsins um losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>).

*1. Hvað hefur ráðuneytið gert til undirbúnings vegna væntanlegrar tilskipunar Evrópusambandsins um losunarheimildir koltvísýrings í flugi?*

Samgönguráðherra skipaði í janúar 2008 stýrihóp sem ætlað var að meta heildrænt áhrif kvótasetningar á losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) í flugi en á þeim tíma var til umfjöllunar tillaga Evrópusambandsins (ESB) um að flugsamgöngur yrðu felldar undir tilskipun 2003/87/EB um viðskiptakerfi með losun gróðurhúsaheimilda.

Stýrihópin skipuðu eftirtaldir aðilar: Gunnlaugur Stefánsson, formaður Flugráðs, formaður, Högni Kristjánsson, skrifstofustjóri utanríkisráðuneytinu, Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri utanríkisráðuneytinu, Pétur K. Maack flugmálastjóri og Stefán Einarsson, sérfræðingur umhverfisráðuneytinu.

Með stýrihópnum unnu einnig þeir Eiríkur Bjarnason, verkfræðingur í samgönguráðuneytinu, Sveinn V. Ólafsson, yfirmaður vottunar- og greiningarstofu Flugmálastjórnar Íslands, Sveinn Agnarsson, hagfræðingur hjá Hagfræðistofnun HÍ, og Sigurbergur Björnsson, sendiráðunautur við sendiráð Íslands í Brussel.

Stýrihópurinn skilaði í ágúst 2008 ítarlegri skýrslu þar sem farið er yfir alla helstu þætti málsins. Skýrsluna er að finna á vef samgönguráðuneytisins undir tenglinum: [http://www.samgonguraduneyti.is/media/frettir/Losunarheimildir\\_a\\_koltvisyringi\\_i\\_flugi.pdf](http://www.samgonguraduneyti.is/media/frettir/Losunarheimildir_a_koltvisyringi_i_flugi.pdf).

Í september 2009 sendi stýrihópurinn síðan samgönguráðherra minnisblað um sérstöðu Íslands og hugsanlegar undanþágur frá væntanlegri tilskipun. Sérstaða Íslands felst einkum í því að fyrir utan það meginmarkmið að draga úr losun koltvísýrings frá flugi er það eitt markmiðið með kvótasetningunni að umferð frá flugi á stuttum vegalengdum (1–2 klst. flug) færist yfir á aðrar og umhverfisvænni samgöngugreinar eins og járnbrautarlestir og áætlunar-bifreiðir (svokallað „modal shift“).

Sérstaða Íslands hvað þetta atriði varðar er augljós því að lestarsamgöngur eru engar og ekki er líklegt að þær verði teknar upp á næstu áratugum vegna fámennis þjóðarinnar og tiltölulega stórs lands. Áfangastöðum á aðalleiðum í flugi hefur fækkað á undanförunum árum vegna batnandi vegakerfis. Hefur umferð þannig flust frá flugi yfir á fólksbíla en að mjög litlu eða engu leyti yfir á áætlunarbifreiðar á styttri leiðum. Á lengstu leiðunum mun það tæplega gerast vegna langra vegalengda landleiðina. Forsendur tilskipunarinnar eru því ekki fyrir hendi í innanlandsfluginu og leiða má rök að því að sama eigi við um flug til nágrennaríkjanna Grænlands og Færeyja sem hefur fleira líkt með innanlandsflugi en millilandaflugi.

Varðandi efnahagsleg áhrif liggur það fyrir að flugrekstur á Íslandi vegur margfalt á við flest önnur Evrópulönd sem hlutfall af vergri landsframleiðslu eða jafnvel fjór- til sexfalt. Vægi millilandaflugsins er einnig margfalt á við innanlandsflugið. Það var ekki markmið tilskipunarinnar að hafa áhrif á efnahag einstakra aðildarþjóða eða skapa ójafnvægi í aðstöðu fyrirtækja á EES-svæðinu, heldur að stuðla að minnkun losunar koltvísýrings með hagrænum og tæknilegum aðgerðum. Líkur eru á því að tilskipunin geti dregið nokkuð úr landsfram-

leiðslu á Íslandi og meira en í öðrum aðildarlöndum vegna mikils vægis flugsins í landsframleiðslunni. Þetta atriði er mikilvægt og getur haft verulega þýðingu þegar horft er til sérstöðu Íslands á þessu sviði.

Í minnisblaðinu eru nefndar ýmsar hugsanlegar undanþágur frá tilskipuninni og skulu nefndar hér þær helstar að kvótakerfið gildi ekki fyrir innanlandsflug og flug til og frá Grænlandi og Færeyjum.

## 2. Er í undirbúningi að slík tilskipun taki einnig gildi um siglingar?

Samgönguráðherra skipaði í nóvember 2008 stýrihóp sem ætlað er að fylgjast með þróun mála og undirbúa afstöðu Íslands varðandi hugsanlega kvótasetningu á losun koltvísýrings í siglingum, en fyrir liggur að áhugi er innan Evrópusambandsins á að siglingar verði felldar undir tilskipun 2003/87/EB um viðskiptakerfi með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda.

Stýrihópin skipuðu eftirtaldir aðilar: Gunnlaugur Stefánsson, formaður Flugráðs, formaður, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri, Högni Kristjánsson, skrifstofustjóri utanríkisráðuneytinu, Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri utanríkisráðuneytinu, Pétur K. Maack flugmálastjóri og Stefán Einarsson, sérfræðingur umhverfisráðuneytinu.

Með stýrihópnum unnu einnig þeir Eiríkur Bjarnason, verkfræðingur í samgönguráðuneytinu, Jón Bernóðusson, skipaverkfræðingur hjá Siglingastofnun Íslands, og Sigurbergur Björnsson, sendiráðunatur við sendiráð Íslands í Brussel.

Stýrihópurinn skilaði í febrúar 2009 ítarlegri áfangaskýrslu og er hana að finna á vef samgönguráðuneytisins undir tenglinum: [http://www.samgonguraduneyti.is/media/frettir/CO2\\_greinargerd\\_13\\_02\\_2009\\_Lokadrog.pdf](http://www.samgonguraduneyti.is/media/frettir/CO2_greinargerd_13_02_2009_Lokadrog.pdf).

Ekki liggja fyrir neinar formlegar tillögur innan Evrópusambandsins (ESB) eða Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um hvernig staðið verði að samdrætti í losun koltvísýrings frá siglingum og fiskveiðum. Ljóst er að unnið er að málinu á vettvangi beggja aðilanna og mun ESB væntanlega hafa tillögur að kvótakerfi tilbúna ef IMO hefur ekki lagt fram raunhæfar tillögur innan tilskilins frests. Allt bendir til að Íslendingar komist ekki hjá því að taka upp tilskipun um viðskiptakerfi með losun á CO<sub>2</sub> frá skipum.

Í ljósi íslenskra hagsmuna er mikilvægt að tekið verði á losun CO<sub>2</sub> í siglingum heildrænt og á sanngjarnan og gegnsæjan hátt. Mikið er í húfi fyrir þjóð sem á svo mikið undir fiskveiðum og vöruflutningum á sjó varðandi lífsbjörg sína. Brýnt er að fylgjast vel með og taka þátt í undirbúningi málsins eins og aðstæður frekast leyfa. Mikilvægt er að stjórnvöld móti hér skýra stefnu og komi henni á framfæri innan stofnana sem um málið fjalla.

Fyrir Íslendinga eru talsverðir möguleikar á að breyta um gerð eldsneytis og bæði draga þannig úr losun á CO<sub>2</sub> og spara gjaldeyri.

Stýrihópurinn um losun CO<sub>2</sub> í siglingum mun fylgjast áfram með þróun mála í loftslagsviðræðunum og innan IMO og ESB.