



Samráðsgátt stjórnvalda
Matvælaráðuneytið

Bolungarvík.22.8.22

Efni: Umsögn vegna fyrirhugaðra breytinga á lögum um stjórn fiskveiða (rafvæðing smábáta)

Blámi fagnar fyrirhuguðum breytingum á lögum um stjórn fiskveiða sem miða að því að flýta orkuskiptum í sjávertengdri starfsemi. Í drögunum er gert ráð fyrir að bátar sem knúnir eru 100% rafmagni fái að veiða 750 kg í stað 650 kg. Mikilvægt er að bátar sem nýta rafeldsneyti á borð við grænt vetni eða grænt metanól uppfylli einnig skilyrði um aukin afla á grundvelli grænorkunýtingar.

Þorsteinn Másson. Framkvæmdastjóri Bláma

Efni: Umsögn um 539. mál, frumvarp til laga um stjórn fiskveiða nr. 116/2006 (rafvæðing smábáta).

Sendandi: Grænafl ehf.

Grænafl ehf. fagnar áformum um hagræna hvata til rafvæðingar strandveiðibáta. Ljóst er að ef markmið stjórnvalda um orkuskipti í sjávarútvegi eiga að nást, þarf að beita öllum þeim aðferðum sem stjórnvöld búa yfir til að styðja við umbreytinguna. Þar skipta hagrænir hvatar miklu, en einnig stuðningur við umskipti sem og það að beita skatta- og gjaldakerfi til að hvetja til notkunar vistvænnar orku.

Grænafl ehf. vinnur að breytingu eldri báta þannig að þeir keyri á rafmagni eingöngu og fagnar öllum skrefum í átt til þess að draga úr útblæstri strandveiðiflotans. Ljóst er að það er kostnaðarsamt að rafvæða strandveiðibát, hvort heldur sem eldri báti er breytt eða fjárfest er í nýjum. Að auka heimildir í hverri veiðiferð um 100 kg. er skref í rétta átt, en ef stjórnvöld vilja hraða orkuskiptum þurfa hagrænu hvatarnir að vera enn meiri.

Grænafl ehf. hvetur atvinnuveganefnd Alþingis til að beita sér fyrir enn meiri ívilnunum fyrir báta sem keyra á vistvænni orku. Þá hvetur Grænafl til þess að vinna verði hafin við niðurfellingu gjalda og tolla á nauðsynlegum búnaði, líkt og gert var varðandi rafvæðingu bílaflotans. Ef ætlunin er að hvetja eigendur smábáta til að fara í kostnaðarsamar breytingar á bátum sínum, liggur ljóst fyrir að enn meiri hagræna hvata og ívilnanir þarf til.

Að lokum vill Grænafl nýta tækifærið til að hvetja til enn frekari aðgerða í þessum efnunum. Besta leiðin til að ýta við fyrirtækjum til þess að fara í breytingar er að setja skýr mælanleg markmið til lengri tíma. Grænafl hvetur Alþingi til að setja í lög að eftir ákveðinn árafjöldi skuli allir strandveiðibátar notast við vistvæna orkugjafa. Með slíku yrðu markmið stjórnvalda ljós, en um leið yrði fólk gefinn nægur tími til að bregðast við. Má í þeim efnunum horfa til samþykktu um að árið 2030 verði nýskráning bíla sem knúnir eru jarðefnaeldsneyti óheimil.

Virðingarfyllt,

Kolbeinn Óttarsson Proppé
Framkvæmdastjóri Grænafls

Reykjavík 9. janúar 2023

Atvinnuveganefnd Alþingis

Stefán Vagn Stefánsson formaður

Efni: *Umsögn Landssambands smábátæigenda (LS) um frumvarp til laga um breytingu á lögum um stjórn fiskveiða, nr. 116/2006 (rafvæðing smábáta) 539. mál.*

Landssamband smábátæigenda hefur kynnt sér framkomið frumvarp.

LS hefur tvívegis veitt umsögn í Samráðsgátt stjórnvalda um þetta sama mál, fyrst hinn 31. ágúst sl. og síðar hinn 7. nóvember sl. (sjá viðhengi).

Þær breytingar sem orðið hafa á textanum breyta ekki mati LS á hugsanlegum ávinningi frumvarpsins. Til þess að skapa raunhæfan grundvöll fyrir rafvæðingu smábáta þurfa að koma til mun öflugri aðgerðir af hendi hins opinbera.


Arthur Bogason formaður

Virðingarfyllst


Örn Pálsson framkvæmdastjóri

Samráðsgátt stjórnvalda

Matvælaráðuneytið

*Umsögn frá LS vegna fyrirhugaðra breytinga á
lögum um stjórn fiskveiða (rafvæðing smábáta)*

31. ágúst 2022

Landssamband smábátæigenda (LS) fagnar viðleitni matvælaráðherra að beita sér fyrir orkuskiptum í sjávarútvegi og fiskeldi. Ljóst er að hér er um mikla áskorun að ræða og því nauðsynlegt að vönduð vinna fari fram við framgang þess. LS lýsir sig reiðubúið til samstarfs við þá vinnu.

Orkuskipti við strandveiðar

Landssamband smábátæigenda styður áform ráðherra um orkuskipti við strandveiðar að ívilna þeim bátum sem ganga fyrir rafmagni með drifraflöðum í stað jarðefnaeldsneytis. LS leggur til að auk þess að heimila meiri afla í hverri veiðiferð verði tímamörk veiðiferðar lengd um 2 klst, verði 16 í stað 14. Þá er það skoðun félagsins að ívilnanir eigi jafnframt að taka til vetnis sem og annarra grænna orkugjafa.

Virðingarfyllt



framkvæmdastjóri

Reykjavík 7. nóvember 2022

Samráðsgátt stjórnvalda

Matvælaráðuneytið

Efni: Umsögn Landssambands smábátæigenda (LS) um drög að frumvarpi til laga um breytingu á lögum um stjórn fiskveiða, nr. 116/2006 (rafvæðing smábáta)

LS vísar í umsögn frá 31. ágúst sl. varðandi málið.

Á aðalfundi Landssambands smábátæigenda hinn 21. október sl var eftirfarandi samþykkt:

• *LS telur áriðandi, að teknu tilliti þess samfélags sem við byggjum og loftlagsmarkmiða stjórnvalda, að viðurkennt verði að veiðar með hanafærum séu vistvænni en aðrar veiðar sem stundaðar eru hér við land. Jafnt og eigendur tvinn bíla eiga hanafæraveiðar að njóta ívilnunar.*

Greinargerð: Veiðarnar eru stundaðar á tvinn bátum, þ.e. þeir hafa tvær aflrásir, önnur sem nýtir jarðefnaeldsneyti til keyrslu að og frá veiðistað og hin sem knúin er af orku frá rafgeymum sem nýtt er til veiða. Rafgeymar eru svo hlaðnir á keyrslu og með landrafmagni.

LS styður heilshugar orkuskipti í sjávarútvegi. Þau umskipti þurfa hins vegar að byggja á raunhæfum lausnum. Núverandi tæknistig hvað rafvæðingu varðar fullnægir ekki slíkri umbyltingu í smábátaflotanum. Sú tillaga að 100 kg aukaafli rafvæddra smábáta á strandveiðum er góðra gjalda verð en breytir engu þar um.

LS hefur kynnt sér kostnað hvað varðar hönnun og nýsmíði rafvædds smábáts sem myndi passa inni strandveiðikerfið. Kostnaðurinn er svo gríðarlegur að litlar líkur eru á því að slíkur bátur verði smíðaður í náginni framtíð.

LS furðar sig á þeirri áherslu sem stjórnvöld leggja á að smábátaveiðarnar verði frumkvöðull orkuskipta í fiskveiðunum. Smábátaflotinn veiðir u.þ.b. 16,5% árlegs botnfiskafla á Íslandsmiðum og löngu vitað að þessar veiðar eyða minnstri orku við öflun sjávarfangs. Strandveiðibátar (sem eingöngu stunda handfæraveiðar) sigla á miðin og af þeim á jarðefnaeldsneyti, en stunda veiðarnar undantekningalítið á rafmagni.

LS telur augljóst að stórútgerðin eigi að taka frumkvæðið í orkuskiptunum. Þegar hún hefur náð því að jafna smábátaútgerðina í orkueyðslu á hvert kg af fiski úr sjó er komin ástæða til að ræða málið á þeim grundvelli.


Arthur Bogason formaður

Virðingarfyllt


Önn Pálsson framkvæmdastjóri

Atvinnuveganefnd Alþingis

Umsögn berist **eigi síðar en 10. janúar nk.** á netfangið nefndasvid@althingi.is

Reykjavík 10. janúar 2023

Efni:

Umsögn Landverndar við frumvarp til laga um breytingu á lögum um stjórn fiskveiða, nr. 116/2006 (rafvæðing smábáta), Þingskjal 681 — 539. mál.

Rafvæðing strandveiðiflotans er tæknilega möguleg og nokkur reynsla er komin á hana í Noregi. Stjórn Landverndar telur því nauðsynlegt og löngu tímabært, að koma á hvatakerfi til að efla rafvæðingu báta sem stunda strandveiðar við Ísland.

Hvatar geta verið með ýmsum hætti. Í þessu tilfelli er lagt til að hvatinn verði jákvæð ívilnun. Stjórn Landverndar telur heppilegast að hvatar til jákvæðra breytinga í atvinnulífinu séu almenns eðlis og byggji á mengunarbótareglunni; að innbyrða ytri kostnað við atvinnustarfsemi. Ef hvatar eru sértækir eins og í þessari tillögu er skynsamlegt að þeir séu tímabundnir, til að flýta fyrir æskilegum breytingum.

Landvernd styður því þessa tillögu með þeim fyrirvara sem að framan greinir.

Landvernd hefur um langt árabil bent íslensku stjórnvöldum á að koma þarf á gjaldi á losun gróðurhúsalofttegunda í sjávarútvegi í anda mengunarbótareglunnar. OECD og Alþjóða gjaldeyrissjóðurinn hafa hvatt íslensk stjórnvöld til þess að nýta kolefnisgjald með víðtækari hætti en gert er í dag. Reynslan bendir til þess að kolefnisgjald sé skilvirkasta leiðin til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Tekjur sem gjald á losun gróðurhúsalofttegunda mynda má nýta til að styrkja fjárfestingar í sjávarútvegi sem draga úr losun. Með þeim hætti yrði samkeppnisstaða sjávarútvegs til skamms tíma ekki veikt, og til lengri tíma yrði hún í raun styrkt með að flýta innleiðingu umhverfisvænni og orkusparandi tækni við veiðar. Með slíku fyrirkomulagi fengju sjávarútvegsfyrirtæki sem eru framsækin og viljug til að innleiða nýjungar, fjárhagslega umbun. Fyrirtæki sem eru tregari til að bregðast við bera aukinn kostnað. NOx sjóðurinn í Noregi¹ er dæmi um fyrirkomulag af þessu tagi. Reynslan af þessum norska sjóði, sem er fjármagnaður með gjöldum á losun, hefur almennt verið jákvæð. Landvernd hvetur Alþingi til að kynna sér reynsluna af NOx sjóði Normanna og nýta sér þá reynslu til að koma á svipuðu kerfi til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í sjávarútvegi á Íslandi. Takist það vel á Íslandi má búast við því að það geti þjónað sem fyrirmynd fyrir aðrar fiskveiðipjóðir.

Með vinsemd og virðingu,

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri Landverndar

¹ Upplýsingar um þetta er að finna hér: <https://www.noxfondet.no/en/>

Til: Nefndasviðs Alþingis, atvinnuveganefndar

Frá Matvælaráðuneyti, skrifstofu sjávarútvegs

15. febrúar 2023

Vísað er til erindis atvinnuveganefndar frá 6. febrúar sl. til matvælaráðuneytisins um spurningar nefndarmanna í atvinnuveganefnd sem varða þingmál 537., 538. og 539 á yfirstandandi löggjafarþingi. Fulltrúar ráðuneytisins hafa komið á fund nefndarinnar dagana 17. og 19. janúar sl. og svöruðu spurningum um málin munnlega. Þá kom fram að óskað yrði eftir frekari upplýsingum frá ráðuneytinu í framhaldinu.

Í 8. gr. forsetaúrskurðar nr. 6/2022, um skiptingu stjórnarmálefna milli ráðuneyta í Stjórnarráði Íslands, er fjallað um málefnasvið matvælaráðuneytis sem er m.a. sjávarútvegur. Þannig falla t.a.m. orkumál, raforkumannvirki, raforkukerfi, orkuskipti, Orkusjóður, skráning skipa og hafnarmannvirki undir málefnasvið annarra ráðuneyta. Lög um stjórn fiskveiða og lög um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands er löggjöf á sviði fiskveiðistjórnar og auðlindanýtingar. Breytingar á löggjöf fiskveiðistjórnar sem snúa að tilteknum ákvæðum og aðgerðum sem styðja eiga við stefnumótun stjórnvalda í loftslagsmálum er liður í mörgum aðgerðum stjórnvalda til að skapa hvata sem styðja við orkuskipti í íslenskum sjávarútvegi, sem tengist þá stefnumörkun stjórnvalda í málaflokknum. Orkuskiptum verðum einmitt náð með margháttuðum aðgerðum og aðkomu allra stofnanna og ráðuneyta. Það er ekki tilgangur þessara frumvarpa að rökstyðja orkuskipti í sjálfu sér heldur að leggja til tilteknar breytingar á lögum fiskveiðistjórnar sem geta stutt stefnu stjórnvalda um orkuskipti og minnkun á losun gróðurhúsalofttegunda til framtíðar.

Matvælaráðuneytið veitir eftirfarandi svör við fyrirspurnunum:

537. mál:

Frumvarpið fjallar um hámarks stærð/rúmmál krókaafلامarksskipa, sbr. 4. gr. laga nr. 116/2006 um stjórn fiskveiða, sem eru að hámarki 15 metra löng, frá 30 brúttótonnum í allt að 45 brúttótonn noti þau að lágmarki til helminga vistvæna orkugjafa (rafmagn, vetni, metan og rafeldsneyti, en heimila megi fleiri orkugjafa með lágu kolefnisspori í reglugerð.) Vistvænir orkugjafar taka almennt meira rými en jarðefnaeldsneyti.

Fyrirspurn: Óskað eftir minnisblaði frá Fiskistofu um hvernig eftirlit með notkun á vistvænum orkugjöfum myndi vera framkvæmt

Svar: Fiskistofa er eftirlitsstjórnvald samkvæmt 17. og 18. gr. laga nr. 116/2006. Ekki liggja fyrir verklagsreglur eftirlits á þessu stigi.

Fyrirspurn: Óskað eftir minnisblaði frá Hafrannsóknarstofnun um möguleg áhrif þessarar breytingar á grunnslóð

Svar: Frumvarpið fjallar um heimildir í lögum um stjórn fiskveiða um stærð/rúmmál krókaafلامarksskipa sem eru að hámarki 15 metra löng en snúa ekki að breytingum á veiðarfærum þessara skipa. Hanafæraveiðar hafa hverfandi áhrif á hafsbötn á grunnslóð og áhrifin því engin við þessa breytingu.

Fyrirspurn: Óskað eftir minnisblaði frá Samgöngustofu

um af hverju þeir telja mikilvægt að auka stærð um 50% í brúttótonnum og hvort þeir telji 45 brúttótonn nægileg stærð fyrir báta knúða vistvænum orkugjöfum til helminga

Svar: Liggur ekki fyrir. En vistvænir orkugjafar taka almennt meira rými en jarðefnaeldsneyti. Rétt er að óska beint eftir frekari upplýsingum frá stofnuninni ef það er talið nauðsynlegt, sem heyrir undir innviðaráðuneytið.

um áhrif þessara breytinga á stöðugleika báta og öryggi sjófarenda

Svar: Liggur ekki fyrir. Rétt er að óska beint eftir frekari upplýsingum frá stofnuninni ef það er talið nauðsynlegt, sem heyrir undir innviðaráðuneytið.

Fyrirspurn: Minnisblað frá ráðuneytinu

um hvernig bregðast má við þeim athugasemdum að mikilvægt sé að um vottaða vistvæna orkugjafa sé að ræða

Svar: Frumvarpið snýr að breytingu á lögum um stjórn fiskveiða að mynda hvata til notkunar á vistvænum orkugjöfum. Frumvarpið fjallar ekki um framleiðslu á orkugjöfum eða vottanir þeirra.

um lífsferilsgreiningu á kolefnislosun þessara stærri báta í samanburði við núverandi fyrirkomulags

Svar: Frumvarpið snýr að breytingu á lögum um stjórn fiskveiða að mynda hvata til notkunar á vistvænum orkugjöfum, þannig að reglur um fiskveiðistjórn hamli síður hönnun skipa til að verða umhverfisvænni. Frumvarpið fjallar ekki um framleiðslu á orkugjöfum. Ekki liggur fyrir í matvælaráðuneytinu hvernig hönnun viðkomandi skipa verður í kjölfar breytinga. Það sem liggur fyrir er að krókaafلامarksskip geta orðið stærri að rúmmáli ef þau nota vistvæna orkugjafa að lágmarki til helminga. Vistvænir orkugjafar eiga að leiða til vistvænni skipa. Upplýsingar um lífsferlisgreiningu á kolefnislosun í samanburði við önnur skip eru ekki tiltækar.

um af hverju erlend skip sem veiða innan lögsögunnar falli ekki undir þessa löggjöf

Svar: Skip sem eru á erlendum fána og ekki á íslenskri skipaskrá geta ekki fallið undir að vera skip með krókaafلامarksleyfi og hafa ekki heimild til veiða í fiskveiðilögsögunni.

538. mál:

Aflvísir er tilbúið hugtak sem er margfeldi á afli aðalvélar og þvermáli skrúfu skipsins. Með því að hafa stærri skrúfu í skipum samfara hæggengari vél verður umtalsverður árangur í olúsparnaði. En áhrif stækkaðrar skrúfu er hærrí aflvísir, sem leiðir til þess, að óbreyttu, að heimildir smærri togskipa til veiða skerðast á tilteknum svæðum, sem þau eru að veiða á í dag, vegna aflvísisviðmiðsins. Íslenskum skipum eru bannaðar veiðar með botnvörpu, flotvörpu og dragnót í fiskveiðilandhelgi Íslands nema á þeim veiðisvæðum og veiðitímum sem tilgreind eru í 5. gr. laga nr. 79/1997 sbr. og 6. gr. Heimildir fiskiskipa til veiða með botnvörpu, flotvörpu og dragnót innan fiskveiðilandhelgi Íslands miðast við stærðir skipa og aflvísa þeirra. Ef aflvísisviðmiðið fer út er áfram miðað við stærð skipa eftir núverandi flokkun í 5. gr. laganna. Frumvarpið fjallar um að fjarlægja aflvísisviðmið úr lögum.

Fyrirspurn: Minnisblað frá Hafrannsóknarstofnun

um áhrif stærri skrófu og meira afls á CO2 losunar frá botnvörpu og samanburð á þeirri losun við þann sparnað í CO2 útblæstri sem fæst við stærri skrófu

Svar: Stærð skrófu hefur engin áhrif á hafsbótinn og losun CO2. En stærri skrófa getur dregið verulega úr orkunotkun eða allt að helmingi. Frumvarpið fjallar ekki um breytingu á veiðarfærum skipa.

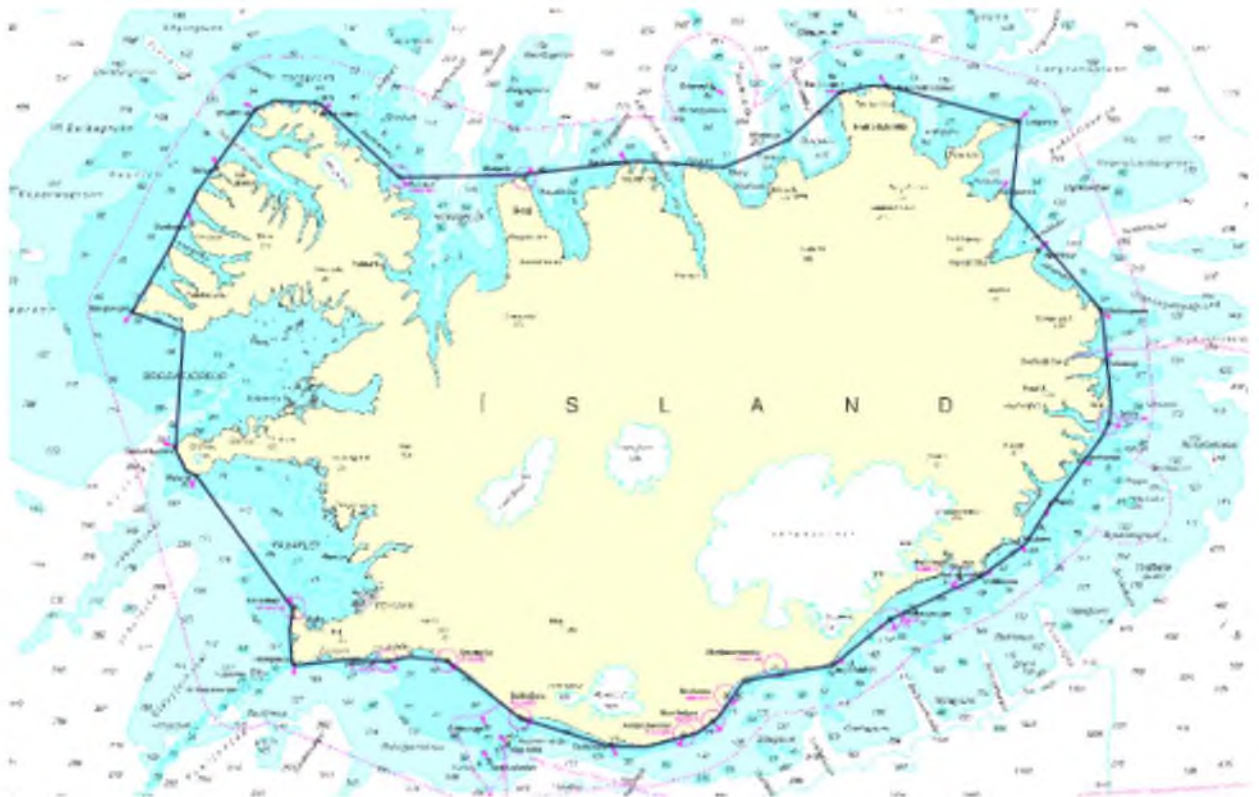
um áhrif stærri skrófu á lífríkið innan viðmiðunarlínu

Svar: Stærri skrófa skipa hefur engin áhrif á lífríki hvorki utan eða innan viðmiðunarlínu.

Fyrirspurn: Minnisblað frá ráðuneytinu

Hvaða skip hafa aðgang í dag að veiðum innan viðmiðunarlínu samkvæmt núverandi löggjöf

Svar: Viðmiðunarlína er lína sem er dregin út frá ákveðnum viðmiðunarpunktum sbr. 5. gr. laga nr. 79/1997, sjá mynd:



Skip sem stunda togveiðar (togskip) þurfa almennt að vera 12 sjómílur frá viðmiðunarlínu. Frá því eru þó undantekningar sem útfærast miðað við stærð skipana. Togskip yfir 42 metra sem stunda togveiðar þurfa að veiða fyrir utan 12 sjómílur frá viðmiðunarlínu. Nú eru 36 togskip skráð á skipaskrá sem eru yfir 42 metrar á lengd. Togskip sem eru undir 42 metrum en lengri en 29 metrar á lengd mega á vissum svæðum veiða upp að 4 sjómílum frá viðmiðunarlínu og er það einkum við Suðausturland, Suðurland og Suðvesturland. Nú eru 9 togskip skráð á milli 29 og 42 metra. Togskip undir 29 metrum mega á vissum svæðum toga upp að 3 sjómílum frá viðmiðunarlínu og er það einkum við Suðausturland, Suðurland og Suðvesturland. Nú eru 20 togskip skráð undir 29 metrum.

*Mikilvægt er að gera sér grein fyrir að **ekkert togskip má veiða innan viðmiðunarlínu**. Rækjuveiðar eru stundaðar með botnvörpu og eru rækjuveiðar leyfðar á vissum stöðum fyrir innan viðmiðunarlínu, t.d. stunda minni bátar rækjuveiðar í Ísafjarðarajúpi.*

Á Íslandi hafa 1.346 skip veiðileyfi í lok árs 2022. Þar af lönduðu 1.100 skip aflla á síðasta ári. Ef dregið er frá 66 togskip sem stunda togveiðar allt árið þá eru eftir 1034 skip sem stunda margvíslegar veiðar eins og með netum, línu, dragnót, á uppsjávarveiðum, hrognkelsaveiðum, hanafæraveiðum og veiðum með plóg. Öll þessi skip geta stundað veiðar fyrir innan og utan viðmiðunarlínu með mismunandi takmörkunum þó. Hanafæri, lína og net má t.d. nota nánast alls staðar og hefur stærð skipa engin áhrif þar á. Dragnót er bundin frekari skilyrðum og eru svæði t.d. opnuð og lokuð eftir árstíma. Veiðar með plóg eru bundnar ákveðnum takmörkunum með svæði.

Hvaða skip fengju aðgang að veiðum innan viðmiðunarlínu við breytingar á þessari löggjöf

Svar: Engin breyting frá því sem er í dag.

Hvaða svæði innan viðmiðunarlínu eru opin fyrir skipum í dag og hvaða svæði myndu opnast við þessa breytingu

Svar: Engin fyrir séð breyting. Engin ný svæði opnast.

539. mál:

Frumvarpið fjallar um hvata til rafvæðingar smábáta á strandveiðum í 6. gr. a í lögum nr. 116/2006, þannig að í hverri veiðiferð sé heimilt að veiða 750 kg. í stað 650 kg. í þorskígildum talið af kvótabundnum tegundum, ef skipið er skráð sem rafknúið skip á skipaskrá.

Fyrirspurn: Minnisblað frá ráðuneytinu

um hver kostnaður við rafvæðingu algengs báts sem notaður er við strandveiðar

Svar: Liggur ekki fyrir.

um hver sparnaður báts á hverju ári er áætlaður við að rafvæðast (rafmagnskostnaður vs. díselkostnaður)

Svar: Liggur ekki fyrir.

um hvaða hafnir í dag hafa næga innviði til þess að gera strandveiðibátum kleift að hlaða sína báta

Svar: Liggur ekki fyrir.

um áætlun um uppbyggingu aðgengis að rafhleðslu á höfnum landsins

Svar: Liggur ekki fyrir.

um hver áætlaður hleðslutími hvers strandveiðibáts sé

Svar: Liggur ekki fyrir.

um hvort áætlanir séu uppi um niðurfellingu tolla og gjalda á íhlutum sem nýttir er við rafvæðingu báta

Svar: Frumvarpið fjallar ekki um tolla og gjöld sem eru á forræði fjármála- og efnahagsráðuneytis.

um áhrif á siglingartíma (per sjómílu) við að skipta úr díselvél yfir í rafvél

Svar: Liggur ekki fyrir.

um hvort uppi séu áætlanir um aukna hvata eða styrki, til viðbótar við meiri afla í hverri veiðiferð, til þess að rafvæða strandbát

Svar: Ekki liggja fyrir frekari áætlanir um það innan matvælaráðuneytis.

um hversu marga báta ráðuneytið áætla að séu orðnir rafvæddir eftir 1 ár, 3 ár, 5 ár og 10 ár um áhrif þess að rafvæða strandveiðibáta miðað við orkuskiptaspá Orkustofnunar

Svar: Upplýsingar liggja ekki fyrir en gert er ráð fyrir óverulegum fjölda fyrst um sinn, 1-2 báta fyrsta árið og mögulega fleiri báta ef vel tekst til hjá viðkomandi aðilum. Í raun er slík framkvæmd á tilraunastigi og háð gengi verkefnis og aðgengi að raforku. Ráðuneytið gerir ráð fyrir að orkuskipti muni með tímanum ná til báta/skipa hvort sem þau séu á fiskveiðum eða til annarra nota.

Almennar spurningar:

Er unnt að nálgast upplýsingar um orkunotkun báta eftir stærð og tegund? Er orkunotkun hlutfallslega meiri hjá smærri bátum og þá einnig eftir því hvaða veiðar eru stundaðar, kann að vera að bátur á strandveiði noti meiri orku vegna þeirra krafna sem gerðar eru varðandi stærð?

Svar: Upplýsingar liggja ekki fyrir hjá ráðuneytinu. Orkuspárnefnd áætla orkunotkun skipa. Niðurstaða getur verið mjög breytileg t.a.m. eftir stærð, lögun, aldri og vélbúnaði skips.

Á ráðuneytið útreikninga sem varða kostnað við breytingar sem þarf að gera á bátum til að unnt sé að rafvæða þá og jafnframt hvað sparast í olíukaupum?

Svar: Upplýsingar liggja ekki fyrir hjá ráðuneytinu. Um er að ræða mjög breytilegan kostnað eftir t.a.m. stærð, gerð, aldri og búnaði.

Hefur ráðuneytið kannað hver kostnaður Norðmanna er af samskonar breytingum (ef þær eru samskonar) hvað myndi ráðuneytið ætla að slíkt myndi kosta okkur?

Svar: Upplýsingar um kostnað Norðmanna eða í Noregi liggja ekki fyrir. Ekki er áætlaður beinn kostnaður fyrir ríkið vegna frumvarpsins. Um skráningu skipa á skipaskrá sem ganga fyrir rafmagnni er atriði sem Samgöngustofa þarf að geta útfært fyrir orkuskipti óháð því hvort eða hvenær efni þessa frumvarps nær fram að ganga.

Telur ráðuneytið að skýra þurfi betur að rafeldsneyti sé framleitt á umhverfisvænan hátt?

Svar: Frumvörpin fjalla um breytingar á lögum um stjórn fiskveiða um hvata til að styðja við orkuskipti sem ákveðið hefur verið að stefna að. Frumvörpin fjalla ekki um framleiðslu á rafeldsneyti.

Forsendur kostnaðarmats:

1. Skipaskrá	Fjöldi klst.	Einingarverð	Kostnaður
Endurflokkun strandveiðibáta (ca 800)	40 klst.	12.643	505.720
Alls	40 klst.	12.643	505.720

Sérfræðivinna SGA - stofnkostnaður

Reglur um rafvædda báta	140 klst.	16.898	2.365.671
Mat á hæfni skoðunarmanna	40 klst.	16.898	675.920
Vinna við reglugerðarbreytingu	40 klst.	16.898	675.920
Innleiðing nýrrar reglugerðar	80 klst.	16.898	1.351.840
Þýðing og yfirferð á reglugerðum í nágrannalöndum	40 klst.	16.898	675.920
Sérfræðivinna SGS vegna samþykkt á teikningum o.fl.	320 klst.	16.898	5.407.360
Þjálfun sérfræðings í rafkerfum skipa	720 klst.	16.898	12.166.560
Skoðunarhandbók fyrir rafvædd strandveiðiskip	400 klst.	16.898	6.759.200
Uppfæra hugbúnað vegna rafmagnsskoðunar í Skútunni	40 klst.	16.898	675.920
Skoðunarstofur - þjálfun starfsmanna	40 klst.	16.898	675.920
Námskeið og ytri þjálfun			2.500.000
Alls	300 klst.		33.930.231

Stofnkostnaður verkefnis samtals **34.435.951**

Stöðugildi til frambúðar

Sérfræðingur (rafmagnsverkfr.)	1872 klst.	8.900	16.660.800
Stjórnunarkostnaður	40,0% %		6.664.320
Alls	1872 klst.		23.325.120

Alþingi
b.t. atvinnuveganefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Reykjavík, 10. janúar 2023
Tilv.:22121007 / SHK

Efni: Umsögn við frumvarp til laga um breytingu á lögum um stjórn fiskveiða nr. 116/2006 (rafvæðing smábata) – 539. mál

Samgöngustofa vísar til crindis atvinnuveganefndar Alþingis þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til laga um breytingu á lögum um stjórn fiskveiða, nr. 116/2006 (rafvæðing smábata), 539. mál. Samkvæmt frumvarpinu er útfærð tillaga að hvata til fjárfestinga í nýjum bátum eða skipum sem ganga fyrir rafmagni með drifrahlöðum í stað jarðefnaeldsneytis.

Stofnunin telur að framþróun á þessu sviði sé jákvæð og er sammála þeim tilgangi sem frumvarpinu er ætlað að vinna að.

Samgöngustofa telur þó nauðsynlegt að benda á að í greinargerð með frumvarpinu kemur fram að ekki verði talið að ákvæði frumvarpsins muni hafa fjárhagsáhrif á ríkissjóð og að framkvæmd skráningar á skipaskrá og eftirlit Samgöngustofu ætti að rúmast innan fjárheimilda stofnunarinnar. Þessu er Samgöngustofa ósammála.

Að mati Samgöngustofu er ljóst að tillagan mun hafa áhrif á starfsemi stofnunarinnar að því er varðar hlutverk hennar við skráningu og eftirlit með skipum. Enginn rafbátur er í dag skráður á skipaskrá stofnunarinnar. Þá hefur stofnunin ekki fengið fyrirspurnir um smíði, innflutning eða skráningu slíkra báta. Raunar hafa fyrirspurnir sem lúta að orkuskiptum beinst frekar að vetnissellum eða öðrum umhverfisvænum orkugjöfum. Því liggur ekki fyrir kostnaðargreining á skoðunum, eftirliti og skráningu slíkra báta né er það innifalið í núverandi rekstraráætlun stofnunarinnar fyrir komandi ár.

Ljóst er að miða þyrfti við erlendar reglur flokkunarfélaga eða aðrar sambærilegar reglur annarra ríkja við skráningu og eftirlit rafbáta hér við land þar sem ekki eru til sértækar reglur hér á landi. Samgöngustofa hefur ekki útbúið sérstaka skoðunarhandbók eða tekið út skip samkvæmt slíkum kröfum og myndi því eðli málsins samkvæmt falla til kostnaður hjá stofnuninni vegna þjálfunar og/eða ráðningar nýrra starfsmanna til verksins.

Samgöngustofa ítrekar að stofnunin leggst ekki gegn efni frumvarpsins, þvert á móti fagnar stofnunin hverju skrefi sem stigið er í átt að auknum orkuskiptum. Það þarf þó að liggja ljóst fyrir að breytingaskref í þessa átt munu fyrst um sinn leiða til aukins kostnaðar hjá stofnuninni.

Virðingarfyllst

Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir
deildarstjóri lögfræðideildar

Aron Freyr Jóhannsson
lögfræðingur

Alþingi
b.t. Atvinnuveganefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Reykjavík, 9. mars 2023
Tilv.:23011084 / AFJ

Efni: Kostnaðarmat 539. máls, rafvæðing smábáta

Vísað er til fundar atvinnuveganefndar Alþingis dags. 19. janúar sl. þar sem Samgöngustofa var boðuð til umfjöllunar um 539. mál um rafvæðingu smábáta.

Á fundinum óskaði nefndin eftir að Samgöngustofa ynni kostnaðarmat á frumvarpinu yrði það samþykkt þar sem umsögn Samgöngustofu tiltók að ekki hefði verið gert ráð fyrir skráningu rafbáta í núverandi rekstraráætlun stofnunarinnar.

Meðfylgjandi er kostnaðarmat stofnunarinnar á verkefninu skipt niður í eftirfarandi verkefnaþætti:

- 1. Endurflokkun strandveiðibáta** - Auðkenna þarf sérstaklega strandveiðibáta, sem væru rafvæddir, sem kallar á breytingu á tölvukerfinu.
- 2. Reglur um rafvædda báta** - Auðkenning reglna um rafvædda báta sem henta íslenskum aðstæðum best og geta hentað sem fyrirmynd svo ekki þurfi að sérhæfa starfsmenn í reglum margra ríkja.
- 3. Mat á hæfni skoðunarmanna** - Kanna kröfur til skoðunarmanna sem starfa í umboði Samgöngustofu og hvort uppfæra þurfi þær kröfur miðað við nýjan búnað sem yrði til staðar í skipum. Mat á hvaða kröfur þurfi til.
- 4. Vinna við reglugerðarbreytingu** – Leiði mat í nr. 3 til þess að uppfæra þurfi kröfur til skoðunarmanna miðað við nýjan búnað þá þarf að útbúa reglugerðarbreytingu.
- 5. Innleiðing nýrrar reglugerðar** – Verði reglugerðarbreytingar þá þarf að innleiða þær inn í kerfi stofnunarinnar og kynna skoðunaraðilum.
- 6. Þýðing og yfirferð á reglugerðum í nágrannalöndum** – Þýða þyrfti þær reglur sem ákveðið er að nota skv. lið 2 svo þær yrði aðgengilegar notendum.
- 7. Sérfræðivinna SGS vegna samþykktar á teikningum** – Þjálfar þarf þá sérfræðinga stofnunarinnar sem vinna að samþykkt teikninga og kerfa í þeim reglum sem nota á. Uppfæra verklög o.fl.
- 8. Þjálfun sérfræðings í rafkerfum skipa** – Sérstaklega þyrfti að þjálfar sérfræðing sem fer yfir rafmagnskerfi skipa í umræddum kerfum.
- 9. Skoðunarhandbók fyrir rafvædd strandveiðiskip** – Útbúa þyrfti sérstaka skoðunarhandbók fyrir skip sem eru með rafvætt vélarúm enda önnur skoðunatriði en í hefðbundnum vélum.
- 10. Uppfæra hugbúnað vegna rafmagnsskoðunar í Skútunni** – Vélaskoðun væri annars eðlis en í hefðbundnum skipum og uppfæra þarf skoðunarkerfi stofnunarinnar til að endurspeglar ný skoðunatriði.

11. Skoðunarstofur – Þjálfun starfsmanna – Samgöngustofa þyrfti að þjálfa sérstaklega starfsmenn skoðunarstofa í nýrri skoðunarhandbók.

12. Námskeið og ytri þjálfun – Stofnunin reiknar með að senda þyrfti starfsmenn á þjálfun erlendis hjá t.a.m. flokkunarfélögum í reglum þeim sem til eru um rafvædd skip.

Þá er reiknað með einu stöðugildi til eins árs fyrir verkefnið.

Að öðru leyti vísast til kostnaðarmatsins sem sent er sem er meðfylgjandi bréfi þessu.

Samgöngustofa biðst forláts á töfum við sendingu erindisins vegna anna, ferðalaga starfsmanna og veikinda.

Virðingarfyllst

Geir Þór Geirsson
Framkvæmdastjóri siglingasviðs

Aron Freyr Jóhannsson
lögfræðingur

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík



10. janúar 2023

Umsögn um frumvarp um breytingu á lögum nr. 116/2006 um stjórn fiskveiða (rafvæðing smábáta)

Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi (SFS eða samtökin) hafa tekið til umsagnar frumvarp um breytingu á lögum nr. 116/2006, um stjórn fiskveiða (rafvæðing smábáta). Breytingin á að stuðla að því að eigendur smábáta eða minni fiskiskipa á strandveiðum sjái hvata til þess að fjárfesta í nýjum bátum eða skipum eða gera breytingar á bátum og skipum, þannig að þau gangi fyrir rafmagni með drifrafhlöðum í stað jarðefnaeldsneytis. Í dag eru skilyrði strandveiða m.a. að með hverjum bát sé heimilt að landa 650 kg í þorsgígildum talið af kvótabundnum tegundum úr hverri veiðiferð. Með breytingunni er lagt til að þeim bátum sem knúnir eru eingöngu rafmagni verði heimilt að landa 750 kg af kvótabundnum tegundum úr hverri veiðiferð á strandveiðum í stað 650 kg.

Samtökin hafa áður gert athugasemdir við málið, þ.e. með umsögn í samráðsgátt stjórnvalda þann 8. nóvember 2022. Samtökin vísa til fyrri umsagnar samtakanna um málið og má finna hana hér meðfylgjandi. Þar kemur fram að með beitingu efnahagslegra hvata sem fela í sér flutning aflaheimilda til strandveiðiflotans á kostnað atvinnuveiða mun hins vegar hafa önnur og neikvæðari áhrif í för með sér. Í ljósi markmiða frumvarpsdraganna um að vega á móti kostnaði sem hlýst af rafvæðingu smábáta telja samtökin bæði nærtækara og skynsamlegra að hinir hagrænu hvatar felist í niðurfellingu gjalda og tolla á nauðsynlegum búnaði til rafvæðingar smábáta. Hér mætti t.d. horfa til þess að útvíkka og ganga lengra en ákvæði LXX til bráðabirgða í lögum nr. 90/2007 um tekjuskatt (hvatar til fjárfestinga), þannig að það næði til fjárfestinga í skipum sem stuðli sannanlega að samdrætti í losun.

Fulltrúar samtakanna eru reiðubúnir til að mæta á fund nefndarinnar og ræða þessar athugasemdir nánar.

Virðingarfyllst,

f.h. SFS

Heiðmar Guðmundsson, lögfr.

Fylgiskjal:

Umsögn Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi um drög að frumvarpi, dags. 8. nóv. 2022.



Reykjavík, 8. nóvember 2022

Efni: Drög að breytingu á ýmsum lögum á sviði fiskveiðistjórnunar (rafvæðing smábáta)

Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi (SFS eða samtökin) hafa tekið til umsagnar drög að breytingu á lögum um stjórn fiskveiða nr. 116/2006 (rafvæðing smábáta), sem auglýst voru í samráðsgátt stjórnvalda hinn 24. október sl.

Með drögunum er lögð til breyting á lögum nr. 116/2006 um stjórn fiskveiða, sem á að stuðla að því að eigendur smábáta eða minni fiskiskipa á strandveiðum sjái hvata til þess að fjárfesta í nýjum bátum eða skipum eða gera breytingar á bátum og skipum, þannig að þau gangi fyrir rafmagni með drifrafhlöðum í stað jarðefnaeldsneytis. Í dag eru skilyrði strandveiða m.a. að með hverjum bát sé heimilt að landa 650 kg í þorskígildum talið af kvótabundnum tegundum úr hverri veiðiferð. Með breytingunni er lagt til að þeim bátum sem knúnir eru eingöngu rafmagni verði heimilt að landa 750 kg af kvótabundnum tegundum úr hverri veiðiferð á strandveiðum í stað 650 kg.

Samtökin lýsa yfir ánægju með að stjórnvöld skuli leita leiða til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og hraða orkuskiptum í sjávarútvegi. Í þessu tilviki er þó ástæða til að gjalda varhug við þeim hagrænu hvötum sem ráðgert er að beita, þar sem ásókn er þegar umfram veiðiheimildir sem ætlaðar eru til strandveiða. Ef fyrirhugað er að beita hagrænum hvötum til að innleiða orkuskipti smábáta með þessum hætti mun það fyrirsjáanlega verða til þess að auka enn frekar á þrýsting um flutning aflaheimilda til strandveiðiflotans á kostnað atvinnuveiða. Þess sjást raunar þegar merki í innsendum umsögnum vegna kynnta áforma í samráðsgátt um rafvæðingu smábáta. Þar voru höfð uppi ýmiss sjónarmið um að rafvæðing smábáta kallaði á dýrar fjárfestingar og því þyrfti að auka hagræna hvata enn frekar, þ.e. bæði lengja strandveiðitímabilið og auka veiðiheimildir umfram boðuð 100 kg. Nauðsynlegt er að girða fyrir slíka þróun, enda bæði hagkvæmara og hagstæðara út frá sjónarmiðum um byggðafestu og atvinnusköpun, að nýta aflaheimildir í atvinnuveiðum sem stundaðar eru á ársgrundvelli.

Þó að fram komi í greinargerð frumvarpsdraga, að ekki sé gert ráð fyrir að rafvæddir bátar verði margir fyrst um sinn, er nauðsynlegt að huga að því hvaða áhrif umrædd breyting getur haft til lengri tíma litið. Mikilvægt er að gæta jafnvægis á milli kerfa. Fyrir liggur að á meðan bátum fjölgar í strandveiðiflotanum, hefur skipum með úthlutað aflamark fækkað vegna niðurskurðar í aflamarki. Þetta veldur því að atvinnufiskiskip eru bundin lengur við bryggju eða ekki gerð út á fullum afköstum, á meðan látið hefur verið undan þrýstingi um auknar strandveiðar.

Á nýliðnu strandveiðisumri lönduðu strandveiðibátar í 44 höfnum. Í þessu samhengi er sérstök athygli vakin á umsögn Hafnarsambands Íslands vegna kynnta áforma um rafvæðingu smábáta í samráðsgátt, en

Þar er áhersla lögð á að hafnir munu þurfa að fjárfesta fyrir tugi milljarða króna til þess að geta byggt upp innviði fyrir orkuskipti og að slíkar aðgerðir verði að njóta stuðnings frá ríkinu. Nauðsynlegt er að skoða og meta betur þessa fjárfestingaþörf hafna með tilliti til rafvæðingar smábáta áður en lengra er haldið.

Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi taka undir mikilvægi þess að finna leiðir til að hraða orkuskiptum í sjávarútvegi. Beitingu efnahagslegra hvata sem fela í sér flutning aflaheimilda til strandveiðiflotans á kostnað atvinnuveiða mun hins vegar hafa önnur og neikvæðari áhrif í för með sér. Í ljósi markmiða frumvarpsdraganna um að veða á móti kostnaði sem hlýst af rafvæðingu smábáta telja samtökin bæði nærtækara og skynsamlegra að hinir hagrænu hvatar felist í niðurfellingu gjalda og tolla á nauðsynlegum búnaði til rafvæðingar smábáta. Hér mætti t.d. horfa til þess að útvíkka og ganga lengra en ákvæði LXX til bráðabirgða í lögum nr. 90/2007 um tekjuskatt (hvatar til fjárfestinga), þannig að það næði til fjárfestinga í skipum sem stuðli sannanlega að samdrætti í losun.

Að lokum lýsa samtökin sig reiðubúin til að eiga samtal við fulltrúa ráðuneytisins til að gera nánari grein fyrir sjónarmiðum samtakanna. Samtökin áskilja sér jafnframt rétt til að koma að frekari athugasemdum á síðari stigum.

Virðingarfyllst,
f.h. SFS



Heiðrún Lind Marteinsdóttir, framkvæmdastjóri



Alþingi
Alþingishúsið
Reykjavík
Althingi.is

Ungir umhverfissinnar
Rafstöðvavegur 5-7
110 Reykjavík
umhverfissinnar.is

10. janúar 2023

Umsögn við frumvarpi til laga um breytingu á lögum um stjórn fiskveiða (rafvæðing smábáta)

Ungir umhverfissinnar (UU) telja jákvætt að þetta frumvarp sé lagt fram í ljósi þess loftslagsávinninga sem áætlað er að hljótist af því. Jafnframt eru UU ánægð með þau atriði sem tekin eru til greina úr fyrri umsögn sem send var inn í ágúst síðastliðnum. Þó eru tvö atriði sem okkur finnst vert að benda á aftur.

Áhrif á heildarmagn aflaheimilda

Sé aflaheimild hækkuð um það sem nemur 100 kg á hvern þann smábát eða minni fiskiskip sem uppfylla sett skilyrði um rafvæðingu, velta UU fyrir sér hvaða áhrif það hefur á heildarmagn kvóta. Skilgreina þyrfti betur hvort breytingar yrðu gerðar á fyrirkomulagi aflaheimilda, þ.e. hvort aflaheimild yrði dregin frá þeim aðilum sem enn notast við jarðefnaeldsneyti eða hvort leyfilegur heildaraflí yrði hækkaður.

Mikil fjárhagsleg áhætta þrátt fyrir aukna aflaheimild

UU telja það vera töluverða fjárhagslega áhættu fyrir bátaeigendur að þurfa að leggja út stofnkostnað á breytingum fyrirfram, þ.e. fyrir aukna aflaheimild og aukinn gróða. Ekki er sjálfgefið að bátaeigendur hafi ráð á slíkum aukakostnaði og UU spyrja hvort það geti talist raunhæft að fyrirhugaður gróði fyrir aukna aflaheimild sé nægur hvati til breytinga.

Fyrir hönd Ungra umhverfissinna

Ástrós Eva Ársælsdóttir

Ástrós Eva Ársælsdóttir, náttúruverndarfulltrúi