



Reykjavík 22.09.2024

Efni: Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar um Nýja og uppfærða aðgerðaráætlun í loftslagsmálum

Í Samráðsgátt stjórnvalda birtist 14. júní síðastliðinn uppfærð aðgerðaráætlun í loftslagsmálum sem unnin er sbr. lög um loftslagsmál nr. 70/2012. Samtök ferðaþjónustunnar hafa farið yfir aðgerðaráætlunina og vilja samtökin koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Opið samtal og aðgerðir í sátt við atvinnulífið

Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda er sameiginlegt verkefni alls samfélagsins. Það er vel að stjórnvöld hafi og muni endurskoða aðgerðaáætlun í samráði við atvinnulífið. Í ávarpi ráðherra og formála er talað um hvernig það er gott að eiga í samráði við fulltrúa atvinnugreina. Samtökin geta sagt það að þau hafi hitt fulltrúa stjórnvalda á fundum og átt í opnu samtali um m.a. orkuskipti og loftslagsmál. Samtal og samráð stjórnvalda við atvinnulífið er mikilvægt. Hjá samtökunum er mismunandi hvernig það samráð og samtal gekk. Sumir geirar innan samtakanna áttu í betra samtali við stjórnvöld en aðrir. Það sést vel á aðgerðunum sem eru settar fram af hálfu stjórnvalda. Sumar aðgerðir hvetja til góðra verka og horfa til framtíðar á meðan aðrar beinlínis vinna gegn því að atvinnulífið geti fjárfest í grænum vexti.

Til þess að ná áframhaldandi árangri í loftslagsmálum þurfa atvinnulífið og stjórnvöld að vinna saman á breiðum grunni. Því er jákvætt að stjórnvöld vinni áfram að stefnumótandi áætlunum stjórnvalda í nánú samtali við atvinnulífið. Að því sögðu þá er mikilvægt að hlusta á þær ábendingar sem koma frá atvinnulífinu en ekki vaða áfram og setja fram aðgerðir sem gera atvinnulífinu hreinlega erfitt að starfa eftir.

Atvinnulífið steig fram með Loftslagsvegvísa atvinnulífsins (LVA), tillögur að aðgerðum og úrbótum sem snúa að atvinnulífinu og stjórnvöldum með það að markmiði að loftslagsmarkmiðin náist.

Voru miklar væntingar til þess að vinna við uppfærslu á aðgerðaráætlun í loftslagsmálum og Loftslagsvegvísar atvinnulífsins yrðu til þess að móta samstarf atvinnulífsins og stjórnvalda enn frekar, að til yrði sameiginlegur grundvöllur fyrir áframhaldandi vinnu. Að því gefnu eru stjórnvöldu hvött til að lesa betur yfir LVA og nýta betur þær ábendingar sem þar koma fram. Samtökin telja sérstaklega mikilvægt að stjórnvöld hverfi frá boðum og bönnum í enn meira mæli og setji

frekar upp jákvæða hvata og bæti umhverfi til að koma markmiðum sínum í framkvæmd.

Ferðapjónusta og formálinn

Samtökin fagna beinni umfjöllun stjórnvalda um ferðapjónustu í formála aðgerðaráætlunar. Ferðapjónusta er undirstöðugrein atvinnulífsins og það er mikilvægt að ímynd landsins verði áfram grænn áfangastaður í hugum ferðamanna, enda koma 90% þeirra ferðamanna til landsins til að skoða náttúru landsins.

Líkt og fram kemur er langt þar til ferðamönnum sé flogið hér á grænu flugvélaeldsneyti. Hins vegar er þegar mögulegt fyrir ferðamenn að ferðist um landið á hreinorkuökutækjum. Akstursdrægni hreinorkuökutækja eykst stöðugt. Hleðslustöðum hefur vissulega fjölgað og sérstaklega á þeim stöðum þar sem Íslendingar eru duglegir að ferðast en betur má ef duga skal.

Til þess að ökutækjaleigur og erlendir ferðamenn velji hreinorkuökutæki þegar þeir koma til landsins þá þurfa allir innviðir að vera í lagi, nægt framboð af hleðslustöðvum, einföld lausn til að versla sér rafmagn á hleðslustöðvum, og þá þurfa vegir landsins að vera tilbúnir að taka við þungum rafmagnsbílum sem eyða bundnu slitlagi hraðar en léttari ökutæki. Það mikilvægasta er hins vegar það að stjórnvöld skapi raunverulega hvata fyrir ökutækjaleigur til þess að kaupa og leigja út hreinorkuökutæki. Að því sögðu þá er jákvætt að lesa um það í formála að stjórnvöld séu með augun á því bakslagi og þeim vanda að sala rafbíla til ökutækjaleiga hafi farið niður og telji að stíga þurfi inn og endurskoða aðgerðir til að hvetja áfram þróun í rétta átt. Það er nefnilega mikilvægt að stjórnvöld skapi hvata sem stuðli að því að ökutækjaleigur kaupi, leigi út og endurselji rafmagnsökutæki frekar en ökutæki sem eru knúin áfram af jarðefnaeldsneyti.

Formáli talar um hvata an aðgerðir um boð og bönn

Samtökin eru ánægð að lesa um fjárhagslega og samfélagslega hvata til umskipta í formálanum en það sem vekur upp spurningar eru hins vegar þær aðgerðir sem stjórnvöld setja fram í aðgerðakaflanum. Í alltof mörgum aðgerðum falla stjórnvöld í þá gryfju að hverfa frá jákvæðum hvötum og höfða frekar til neikvæðra aðgerða með boðum, bönnum og þvingunum í engu samræmi við það sem atvinnugreinin ræður við. Það þarf að aðstoða fyrirtæki til þess að nýta grænar lausnir án þess að rekstri þeirra sé beinlínis stefnt í hættu. Slík framsetning setur upp spurningar hver sé vilji stjórnvalda og hvort það eigi að ala á þeirri samvinnu sem boðuð er eða þvingunum sem eru settar fram.

Aðgerðir

Í áætluninni er aðgerðum skipt í þrjá flokka byggða á skuldbindingarkerfum loftslagsmála og einn þverlægan málaflokk með aðgerðum sem beinast ekki með beinum hætti að samdrætti í losun ákveðinni skuldbindingakerfa. Losun frá ferðapjónustu fellur undir þrjá flokka, samfélagslosun (ESR), viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir (ETS) og þverlægan málaflokk. Fjölmargar aðgerðir hafa bein og óbein áhrif á íslenska ferðapjónustu og er ógerningur að fara lista upp athugasemdir við hverja og eina. Engu að síður vilja samtökin koma fram athugasemdum við ákveðna málaflokka og aðgerðir.

Samfélagslosun (ESR)

Ferðapjónusta á Íslandi hefur síðasta áratuginn skapað aukna hagsæld og stuðlað að jákvæðri byggðarþróun. Sameiginlegt markmið stjórnvalda og atvinnugreinarinnar síðustu árin hefur verið að stuðla að aukinni dreifingu ferðamanna um landið. Þar spila samgöngur lykilhlutverk og eru lífæð ferðapjónustu á landsbyggðinni. Áætlað er að losun frá ökutækjum og innviðum séu um 33% af samfélagslosun og því augljós sóknarfæri í því að draga úr losun frá þessum málaflokki.

Það er því ánægjulegt að sjá að stjórnvöld ætla sér að bæta enn frekar í uppbyggingu og aðgengi að hleðsluinnviðum og breyttum ferðavenjum. Leggja þarf áherslu á mikilvægi þess að sú uppbygging verði um allt land í samræmi við þau viðmið sem ESB hefur sett. Þá benda samtökin á að hvetja megi til enn frekari upptöku deiliahagkerfis t.d. með VSK lausri þjónustu deiliahagkerfisins.

Tryggja þarf hvata til kaupa á vistvænum hópþjónustum

Samtökin fagna aðgerðum til að auka orkuskipti hópþjónustu, S5b5 – Almenningsamgöngur á hreinorku milli höfuðborgarsvæðisins og KEF, S5c11 – Nýskráningar hóp og vörubifreiða knúnum jarðefnaeldsneyti óheimil 2035, S5c3 – Hreinorkutæki í almenningsamgöngum. Allar aðgerðirnar hvetja til aukinna kaupa á vistvænum hópþjónustum en samtökin slá varnagla við að tækniþróun og framboð verði nægilega hagstætt á tímabilinu til að tryggja að einungis verði hægt að kaupa hreinorkutæki 2035 enda eðlilegt að Ísland fylgi nágrannalöndum þegar kemur að skráningarbanni.

Á undanförunum árum hafa stjórnvöld verið með ýmsar ívilnanir til að auka hlutdeild vistvænna fólksbíla í umferð og hafa þær aðgerðir skilað miklum árangri í nýskráningu vistvænna fólksbíla. Tækni hóp- og vörubifreiða er komin mun skemur á veg en fólksbíla og engar ívilnanir við kaup á þessum tækjum sem hægt er að ganga að. Tilfallandi er hvort fyrirtæki fái styrk frá Orkusjóði til kaupa á þessum ökutækjum og því engan vegin hægt að ganga að því sem vísu. Gríðarlegur verðmunur er á vistvænum hópferðabifreiðum og hópþjónustum sem ganga fyrir jarðeldsneyti og er verðmunur allt að þrefaldur. Einu hvatarnir sem aðilar geta gengið að eru lækkun á orkukostnaði en nú ætla stjórnvöld að setja á kílómetragjöld á stór vistvæn ökutæki sem mun taka stóran hluta hvata í burtu. Þegar horft er til orkukostnaðar stærri ökutækja þá verður að horfa til þess að orkukostnaður við slík ökutæki er mun hærri en á fólksbíla. Flestir fólksbílur eru hlaðnir á heimahleðslustöðvum þar sem kílóvattstundin kostar um 17kr á meðan að stórir bílar þurfa að hlaða á hraðhleðslustöðvum þar sem kílóvattstundin kostar um 70-80kr. Að auki hafa orkufyrirtækin upplýst að miklar hækkningar verði á raforku á næstu árum sem gerir óvissuna enn meiri. Eins er líklegt að notkun á vetni sem orkugjafa muni verða töluvert áberandi í stærri ökutækjum en þar er orkukostnaður allt að þrisvar sinnum hærri en í jarðeldsneyti eins og staðan er í dag.

Til að ná fram hagræði og tryggja orkuskipti er afar mikilvægt að rekstrarumhverfi hópþjónustu sé einfalt og skilvirkt. Samtökin hvetja því stjórnvöld til koma því til leiðar að sami virðisaukaskattur verði á hefðbundinni starfsemi hópþjónustu og almenningsamgöngum.

Þá er mikilvægt að stjórnvöld sýni vilja sinn í verki með því að tryggja hvata til kaupa á vistvænum hópþefreiðum. Undangengin útboð á strætóakstri bera því miður ekki með sér það traust.

Stigvaxandi krafa um hlutfall hreinorkuökutækja hjá ökutækjaleigum

Aðgerð S.5.C9 er sett fram með þeim hætti að það verði gerð krafa um stigvaxandi hlutfall nýskráninga hreinorkuökutækja hjá ökutækjaleigum. Aðgerðin virðist ekki vera í neinu sambandi við þann texta sem kemur fram í formálanum sem talar um að beita hagrænum hvötum til ná ákveðnum markmiðum í loftslagsmálum. Í stað hvata eru sett fram boð og bönn sem ætlað er að skila einhverjum árangri.

Það er augljóst að ef stjórnvöld hefðu lagt við hlustir við ferðapjónustuna um mótun þessarar aðgerðar þá væri hún allt önnur og frekar í anda þess sem kemur fram í formálanum sjálfum. Með fjárhagslegum og hagrænum hvötum.

Þau boð og bönn sem eru sett fram hér munu ekki ná tilætluðum árangri. Það eina sem þessi aðgerð mun ná fram er að leggja stórgrýti í götu orkuskipta hjá ökutækjaleigum.

Stjórnvöld hafa reynslu að því að veita bílaleigum hvata til að kaupa hreinorkuökutæki og stjórnvöld vita hvaða áhrif það hafði, ökutækjaleigur keyptu mun fleiri hreinorkuökutæki. Stjórnvöld vita einnig hvað gerðist þegar þeir hvatar voru lagðir niður. Stjórnvöld vita hvaða verkfæri virka en í stað þess að nýta þau eru sett fram boð og bönn sem hafa ekki tilætluð áhrif.

Áhrif þessarar aðgerðar munu verða neikvæð fyrir rekstrarumhverfi ökutækjaleiga. Ökutækjaleigur munu eiga enn erfiðara með að starfa í þegar erfiðu rekstrarumhverfi hárra vaxta, aukinna gjaldgjöldum hins opinbera og þvingana.

Samtökunum er alveg ljóst, og stjórnvöldum ætti að vera það líka, að það skortir heimildir hjá stjórnvöldum til að leggja til svo íþyngjandi aðgerð á eina atvinnugrein sem er ekki í samræmi við það sem er gert gagnvart öðrum atvinnugreinum. Þegar jafn íþyngjandi reglur eru settar fram af hálfu þá stjórnvalda þá er það oftast gert með almennum hætti til höfuðs allra en ekki eingöngu gagnvart einni atvinnugrein. Samtökin telja ljóst að með slíkri lagasetningu yrði jafnræðisreglan brotinn enda verið að mismuna einni atvinnugrein með augljósum hætti.

Boð og bönn hafa sjaldan tilætluð áhrif, heldur eru þvert á móti ávísun á ófyrirséðar afleiðingar. Sjaldnast til hins betra.

Skip og hafnir

Hafsækin ferðapjónusta hefur lengi verið með augun á sjálfbærni og orkuskiptum. Settar hafa verið rafmagnsvélar í hvalaskoðunarbáta, innleidd hefur verið tækni sem bestar álag véla og öryggi í siglinum auk þess sem brennsluhvatar eru nýttir til ná fram hreinum bruna. Mikill áhugi er fyrir breytingum innan atvinnugreinarinnar sem með réttum stuðning getur stuðlað að hröðum orkuskiptum í greininni.

Til þess að það náist þarf að tryggja að regluverk sé ekki hindrun þegar kemur að orkuskiptum. Regluverkið þarf að veita aðhald en líka vera nægilega sveigjanlegt til að stuðla að nýsköpun og tækifærum í orkuskiptum. Regluverkið ætti hreinlega að hvetja til tilraunaverkefna um orkuskipti í staðinn fyrir að hamla þeim.

Orkuskipti eru dýr fjárfesting og því þarf að tryggja hvata fyrir ferðapjónustu útgerðir til að hefja vegferðina. Í fyrri aðgerðaráætlun í loftslagsmálum, aðgerð B.2, var lagt upp með að ferðapjónustuaðilar gætu sótt um styrki fyrir orkuskiptum. Fyrirhugaðir styrkir áttu að geta numið allt að 33% af útlögðum stofnkostnaði. Samtökin sakna þess að sú aðgerð hafi hvorki verið innleidd í síðustu aðgerðaráætlun og að hún sé ekki hluti af uppfærðri áætlun. Slíkir styrkir myndu hvetja fyrirtækin til að taka fyrsta skrefið.

Viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir (ETS)

Flug, bæði millilanda- og innanlandsflug, fellur undir viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Orkuskipti í flugi er tæknilega flókið verkefni en reikna má með að árangur næstu tveggja áratuga felist fyrst og fremst í aukinni notkun sjálfbærs þotuelsneytis (SAF) og áframhaldandi þróun hagkvæmra hreyfla. Samtökin styðja við þau áform sem fram á koma í aðgerðaáætluninni er varða flugtengda starfsemi en benda á mikilvægi þess að stjórnvöld og atvinnulífið vinni saman að því að gæta hagsmuna Íslands og viðhaldi samkeppnishæfni landsins á öllum sviðum.

Millilandaflug er ein af grunnstoðum byggðar á Íslandi

Breytingar á ETS kerfum Evrópusambandsins munu að óbreyttu leiða til þess að samkeppnisstaða íslensku flugfélaganna veikist gríðarlega með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á ferðapjónustu, flutninga, annað íslenskt atvinnulíf og samfélag í heild sinni. Boðuð löggjöf mun jafnframt ekki draga úr kolefnislosun, heldur þvert á móti stuðla að kolefnisleka, enda er í dag almennt umhverfisvænna að fljúga á minni flugvélum yfir Atlantshafið, líkt og þeim sem íslensku flugfélögin nota.

Millilandaflug er ein af grunnstoðum byggðar á Ísland og mikilvægt að stjórnvöld verji hagsmuni Íslands þegar ETS löggjöfin verður innleidd á Íslandi til þess að tryggja sjálfbæra framtíð og verja samkeppnishæfni Íslands sem áfangastaðar og samfélags. Samtök ferðapjónustunnar styðja heils hugar þá vegferð stjórnvalda að semja um að löggjöfin taki tillit til landfræðilegrar legu Íslands þannig að samkeppnishæfni íslenskra flugfélaga og Keflavíkurflugvallar sem tengimiðstöðvar verði tryggð.

Þverlægar aðgerðir

Flokkurinn þverlægar aðgerðir miðar annarsvegar að fjárhagslegum hvötum til umskipta og hins vegar að samfélagslegum hvötum til umskipta. Hrósa ber stjórnvöldum fyrir flestar þær aðgerðir sem fram koma í þessum flokk. Aðgerðirnar miða að hvötum til til umbreytinga en ekki boðum og bönum. Hvatar eru mun líklegri til árangurs.

Samtökin hvetja stjórnvöld að koma þeim aðgerðum sem snúa að fjárhagslegum hvötum sem fyrst í gang enda er líklegt að þær aðgerðir stuðli að hröðu viðbragði þegar kemur að orkuskiptum og samdrætti í losun.

Sérstaklega er ánægjulegt að sjá stjórnvöld ætla sér að kalla til samráðsvettvangs með bílaleigum undir þeim formerkjum að tryggja samkeppnishæfni og efnahagslegan fyrirsjáanleika. En samkeppnishæfni og fyrirsjáanleiki eru meðal annars hluti af þeim þáttum sem samtökin hafa ítrekað bent stjórnvöldum á

síðustu árum. Lítil sem enginn fyrirsjáanleiki hefur verið gefinn þegar kemur að breytingum á gjöldum og sköttum síðustu árin sem hefur svo grundvallast í hruni í nýskráningum hreinorkuökutækja hjá bílaleigum.

Lokaorð

Við erum öll sammála um að losun gróðurhúsalofttegunda er sameiginlegt verkefni okkar allra. Þessi drög að Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum er eitt þeirra skrefa sem við þurfum að taka. Hins vegar verður að líta á þetta sem slíkt. Drög og eitt skref áfram. Nú þarf að fara yfir þessar aðgerðir, rýna þær af skynsemi og setja inn raunhæfa hvata sem gagnast bæði atvinnulífi og stjórnvöldum. Fyrirætlanir ráðherra og verkefnastjórnar sbr. formála þurfa að endurspeglast betur í aðgerðum og framtíðaráætlunum og efla þarf ennfrekar samráð stjórnvalda og atvinnulífsins.

Samtökin áskilja sér rétt að koma með frekari ábendingar á síðari stigum.

Virðingarfyllt,



*Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar*