

Innviðaráðuneyti
Sölvhólsgrötu 7
101 Reykjavík

sent í gegnum samráðsgátt

Reykjavík, 5. desember 2022

Umsögn Landverndar um frumvarp til laga um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð, mál nr. S-238/2022

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér ofangreint mál. Samtökin gera athugasemd við óásættanlega stuttan frest til umsagna en um mikilvægt mál fyrir íslensk samfélag er að ræða.

Hér verða helst gerðar athugasemdir við drög að þessu frumvarpi til laga er víkja að þeirri staðreynd að flugumferð og tengd þjónusta er samanlagt langstærsti losunarvaldur einnar atvinnugreinar á CO₂ á Íslandi. Sú staðreynd vekur upp margar áleitnar spurningar um frumvarpsdrög þessi þar sem hvergi er minnst á tillögur sem eru til þess fallnar að draga úr losun heldur einmitt hitt virðist stefna í stóraukna losun með væntingum um fjölgun flugferða og ferðamanna til landsins á næstu árum. Frumvarpið tekur því ekki mið að stefnum og markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum.

Landvernd minnir einnig á umsögn sína um aðgerðaáætlun um orkuskipti í flugi frá í vor¹. Þar var ekki að finna umfjöllun um að ástæða orkuskipta væri að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, ekki var haft samráð við gerð aðgerðaáætlunarinnar við aðra en fluggeirann og vetnisframleiðendur og algjör skortur var á umfjöllun um umhverfisáhrif af orkuskiptum í flugi. Innviðaráðuneytið verður að bæta sig í umfjöllun um samgöngumál með tilliti til sjálfbærni og umhverfismála almennt en sérstaklega mikilvægt er að ráðuneytið geri sér grein fyrir og tileinki sér stefnu stjórnvalda um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Svo virðist sem ráðuneytið hugi ekki að þeim markmiðum sem Ísland hefur sett sér um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Helsta breyting frá áður framlögðu frumvarpi af sama meiddi er að nú hefur bæst við sérstakt varaflugvallargjald sem verður 200 kr. á farþega, en undanskilja skal börn og heraflo NATO-ríkja frá þeim gjöldum. Hvers vegna herafli skuli undanþegin gjöldin verður undrun og þarfnast betri skýringa.

Ítrekað er vísað til þjóðaröryggisstefnu og alþjóðlegra skuldbindinga ríkisins undir yfirsikni öryggis og varnartengdrar starfsemi og fer því ekki á milli mála að stjórnvöld leggja aukna áherslu á alþjóðlegar skuldbindinga. Ekki má í því samhengi gleymast að Ísland hefur undirgengis Rammasamning Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar (UNFCCC) og Parísarsamkomulagið sem þeim samningi tengist. Þess má geta að í framlagðri þingsályktun forsætisráðherra um þjóðaröryggisstefnu er einmitt fjallað um loftslagsmál.

¹ [https://samradsgatt.island.is/Skrar/\\$Cases/GetAdviceFile/?id=6d4f31fd-cbc0-ec11-9bb0-bb6350cbbc5a](https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetAdviceFile/?id=6d4f31fd-cbc0-ec11-9bb0-bb6350cbbc5a)

Það er því með miklum ólíkindum að þau markmið sem stjórnvöld hafa sett sér um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda skuli ekki skila sér inn í þessi frumvarpsdrög.

Alþjóðlegar skuldbindingar í loftslagsmálum er ekki í einu orði ávarpaðar og það í þeirri grein sem er stærsti einstaki losunarvaldur CO₂ utan landnotkunar og þar með stærsti áhrifavaldur síðari tíma á hrikalegar afleiðingar loftslagsbreytinga sem eru þegar farnar að koma fram. Í inngangi er vikið að umhverfis- og sjálfbærnimálum en þau eru svo alveg fjarverandi þegar kemur að efnislegri umfjöllun. Fátt bendir því til þess að ritstjórar þessa frumvarps hafi kynnt sér í hverju orðið sjálfbærni er fólgid.

Stóraukin flugumferð án mótvægisáðgerða er ekki bara fullkomlega ósjálfbær eins og staðan er og verður næstu árin. Stóraukin flugumferð í óbreyttri mynd er (þjóðar)öryggismál fyrir alla heimsbyggðina, þar sem loftslagsmálin eru langstærsta einstaka ógn sem vofir yfir heimsbyggðinni og um leið ógnar flugfloti veraldar stöðunni meir með hverjum deginum sem líður. Herstöðvarrekstur, hergagnaflutningar og stríðstólaframleiðsla sem kynnt er undir og kallaðar eru alþjóðlegar skuldbindingar vegna aðildar að Nató er því ekki stóra áskorunin um að standa við alþjóðlegar skuldbindingar. Hér verður að tala skýrt og ákveðið svo þeir sem mestu ábyrgðina bera á auknum útblæstri í dag grípi til alvöru aðgerða og ráðstafanna með sýnilegum hætti og þar verða stjórnvöld að vera leiðandi afl og grípa inn í.

Sem ágætis byrjun mætti innviðaráðherra leggja fram viðbætur við frumvarpið þar sem gert er ráð fyrir að lagst yrði sérstaklega yfir með sérfræðingum í loftslagsmálum og umhverfissérfræðingum og öðrum þeim sem gleggst þekkja, að meta áhrif umhverfisskatt- kolefniskatt. Tekjur af slíku gjaldi mætti nýta til aðgerða til að draga úr losun frá flugumferð og tengdri starfsemi. Það væri t.d. hægt að grípa til aðgerða strax með hárrí gjaldtöku á flugi einkaþotna til og frá Íslandi þar sem sótspor per farþega er í raun óafsakanlegt í dag í ljósi stöðunnar.

Í frumvarpinu ætti svo að vera sjálfgefið að leggja skuldbindandi kvaðir að aðlaga allt innanlandsflug hreinum orkugjöfum um leið og tæknilegar og öruggar lausnir hafa komið fram leyst þau mál en rafknúnar flugvélar er þegar komnar í notkun erlendis á styttri leiðum í dag og því brýnt að vera tilbúin þegar aðstæður leyfa fyrir innanlandsfarþegaflug.

Hér verður ekki farið dýpra í saumana á frumvarpsdrögum þessum en ráðherra hér ítrekað hvattur til að beita sér fyrir viðbótum með þar til bærum sérfræðingum þar sem sýnt sé fram á að Ísland ætli ekki að skila auðu í umræðu um loftslagsmál í tengslum við nýja frumvarpsgerð um flugtengd málefni innan okkar lofthelgi sem við berum ábyrgð á. Ráðherra getur ekki látið sem Ísland sé óháð skuldbindingum þegar kemur að okkar stærstu áskorunum í loftslagsmálum.

*Virðingarfyllst,
f.h. stjórnar Landverndar*

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri