Forsætisráðuneytið
Stjórnarráðshúsinu við Lækjartorg
Lækjargötu
101 Reykjavík

Reykjavík, 29. apríl 2022

Varðar: Umsögn um hagsmunagæslu Íslands gagnvart ESB - Forgangsmál 2022-2023 (mál nr. 78/2022)

Vísað er til auglýsingar í samráðsgátt stjórnvalda þar sem óskað er eftir umsögnum um forgangslista sem tekur til mála í lagasetningarferli hjá ESB og metin eru sem forgangsmál út frá hagsmunum Íslands vegna aðildar Íslands að EES-samningnum. Á listanum er að finna annars vegar tillögu að breytingu á ETS tilskipun hvað varðar framlag flugs til losunarmarkmiðs ESB (2003/87/EC) og hins vegar tillögu að reglugerð ESB um sjálfbært flugvélaeldsneyti (COM/2021/561 final).

Með bréfi þessu vill Icelandair koma á framfæri þeim afleiðingum sem gætu fylgt í kjölfar innleiðingar þessara tveggja gerða í EES-samninginn. Báðar eru þær til þess fallnar að leggja mun þyngri byrðar á íslensk flugfélög en önnur evrópsk flugfélög innan EES sem og íslenskan almenning og ferðaþjónustuna í heild.

Sem flugrekandi innan EES er Icelandair aðili að ETS viðskiptakerfi Evrópusambandsins. Nái tillögur ESB fram að ganga munu fríheimildir til flugfélaga skerðast þannig að árið 2024 færu 25% af grundvelli fríheimilda á uppboð, 50% árið 2025, 75% árið 2026 og loks allar heimildir boðnar upp árið 2027 og fríheimildir þar með afnumdar með öllu. Samhliða afnámi fríheimilda skapast aukinn þrýstingur á verð heimildanna. Verð losunarheimilda er nú þegar íþyngjandi fyrir flugfélög og fór verð losunarheimilda til að mynda nýlega yfir 90 evrur tonnið sem jafngildir kostnaðarauka rúmra 280 evra á hvert tonn flugvélaeldsneytis.

Sem liður í ReFuelEU-tillögu Evrópusambandsins stefnir ESB að því að setja fram kvaðir um íblöndun sjálfbærs flugvélaeldsneytis (e. Sustainable Aviation Fuel, SAF) í skrefum frá 2% árið 2025, í 5% árið 2030, 20% árið 2035, 32% árið 2040, 38% árið 2045 og 63% árið 2050. Brýnt er að styðja við þróun á framleiðslu sjálfbærs flugvélaeldsneytis til að auka takmarkað framboð þess. Hafa verður í huga að verð sjálfbærs flugvélaeldsneytis er í dag margfalt hærra en verð hefðbundins flugvélaeldsneytis og líkur á að svo verði næsta áratuginn.

Báðar gerðir munu hækka kostnaðargrunn evrópskra flugfélaga verulega, en vegna sérstöðu Íslands myndi innleiðing þessara gerða leggja þyngri byrðar á íslenska flugrekendur umfram aðra flugrekendur innan EES. Ísland, sem eyja í Norður-Atlantshafi, hefur sérstöðu vegna landfræðilegrar legu. Sérstaðan felst í fjarlægð landsins frá öðrum ríkjum á meginlandi Evrópu og því að íbúar geta ekki nýtt sér aðra samgöngumáta við að ferðast til annarra ríkja Evrópu. Meðalflugleggur Icelandair til Evrópu er um 2200 km en meðalflugleggur innan evrópska

efnahagssvæðisins er um 800 km. Kostnaður tengdur ETS og SAF eykst í beinu hlutfalli við lengd flugleggsins og því ljóst að kostnaðarauki íslenskra flugfélaga yrði margfaldur á við kostnaðarauka annarra flugrekenda EES.

Þyngri byrðar tengdar ETS viðskiptakerfinu og kvaðir um íblöndun sjálfbærs flugvélaeldsneytis skekkja samkeppnisstöðu íslenskra flugrekenda gagnvart öðrum flugrekendum innan EES. Leggur það þyngri byrðar á ferðaþjónustuna og veikir samkeppnishæfni greinarinnar sem er mjög mikilvæg stoð í íslensku hagkerfi og ein stærsta útflutningsgreinin. Verði kostnaður við losun koldíoxíðs of hár í Evrópu ýtir það undir skerta samkeppnisstöðu evrópskra flugfélaga og skapar kolefnisleka. Dæmi um kolefnisleka væri að flug færðist frá Evrópu til landa þar sem kostnaður er minni eða notast er við hvata. Kolefnisleki vinnur gegn því að heimurinn nái markmiðum sínum um minnkun gróðurhúsalofttegunda og ógnar jafnframt stöðu Keflavíkurflugvallar þar sem meira framboð yrði á beinu flugi yfir Atlantshafið eða flogið yrði um aðra tengibanka. Slík þróun myndi minnka samkeppnishæfni Íslands, þar sem tíðni samgangna milli Íslands og annarra landa beggja vegna Atlantshafsins yrði minni en ella.

Icelandair hefur gegnum áratugalanga sögu félagsins byggt upp grunnstoðir íslenskrar ferðaþjónustu og skilur eftir sig stórt skattspor og aðrar tekjur í formi gjaldeyristekna vegna erlendra ferðamanna og útflutnings. Huga þarf að þjóðhagslegu mikilvægi flugs fyrir Ísland vegna sérstöðu landsins. Icelandair hvetur stjórnvöld til að beita sér ákveðið fyrir hagsmunum Íslands og fara fram á að ójafnar byrðar og skekkt samkeppnisstaða Íslands verði leiðrétt.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair

Bogi Nils Bogason
Forstjóri