

Reykjavík, 1. október 2020

Umhverfis- og auðlindaráðuneyti
Skuggasundi 1
101 Reykjavík
uar@uar.is

Efni: Umsögn SVP – Samtaka verslunar og þjónustu um 2. útgáfu aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum.

Hinn 23. júní 2020 birti umhverfis- og auðlindaráðuneytið 2. útgáfu aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is. Áætlunin er framlag Íslands til að ná markmiðum Parísarsamningsins. Henni er ætlað að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og leggja grunninn að markmiði stjórnvalda um kolefnishlutleysi Íslands árið 2040.

Áætlunin hefur verið yfirfarin á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu. Á almennum nótum telja SVP við hæfi að fagna því að stjórnvöld sýni loftslagsmálum þann áhuga sem birtist í umfjöllun áætlunarinnar. Umhverfis- og loftslagsmál eru meðal helstu áherslumála samtakanna um þessar mundir enda taka aðildarfyrirtæki samtakanna þau afar alvarlega. Umhverfis- og loftslagsmál eru ekki einvörðungu afar mikilvæg almannahagsmunum heldur hafa neytendur í auknum mæli sýnt það í verki að þeir eru tilbúnir til þess að taka ríkt tillit til slíkra mála við kaup á vörum og þjónustu. Fyrir fáeinum árum sneri samkeppni fyrirtækja um viðskiptavini fyrst og fremst að verði en sú ánægjulega breyting hefur orðið að fyrirtæki geta keppt um hylli viðskiptavina á grundvelli annarra forsendna. Þar hafa umhverfis- og loftslagsmál komið afar sterk inn og fyrirsjáanlegt þykir að áhersla á þau muni aukast. Í þessu samhengi vilja SVP hvetja stjórnvöld til að fylgjast vel með þróuninni og gæta þess að aðgerðum verði þannig hagað að þær styðji við bak fyrirtækjanna og þar með neytenda. Hafa ber í huga að óhóflegar eða ósanngjarnar kröfur geta í ýmsu tilliti haft neikvæð áhrif í för með sér. Víða í áætluninni er bent á mikilvægi frumkvæðis fyrirtækja (bls. 13), samráðs við atvinnulífið (bls. 18) og áform um sveigjanleika (neðst á bls. 13 og bls. 81). Þessu ber að fagna. Þrátt fyrir að því sé haldið fram (bls. 17) að það sé ósanngjarnt og óréttlátt að færa ábyrgð á loftslagsmálum eingöngu á einstaklinga og heimili telja SVP rétt að benda á að ekki verður fram hjá því litið að neytendur leiða vagninn og fyrirtækin fylgja.

Að framangreindu sögðu telja SVP rétt að koma nokkrum ábendingum á framfæri sem snúa að einstökum aðgerðum áætlunarinnar.

Ívilnanir fyrir virka ferðamáta (A.2)

Samkvæmt umfjöllum á bls. 88 er lagt upp með að skattastyrkjum verði beitt tímabundið til að styðja við virka ferðamáta og hafa áhrif á ferðavenjur fólks. Tekið er fram að ívilnanirnar hafi þegar verið lögfestar í formi niðurfellingar virðisaukaskatts af reiðhjólum, rafmagnsreiðhjólum og rafmagnshlaupahjólum. Á bls. 43 kemur fram að í innsendum athugasemdum við fyrstu útgáfu aðgerðaáætlunar, sem og á samráðsfundum sem voru haldnir í kjölfarið, hafi komið fram skýrt ákall um að lyfta breyttum ferðavenjum til jafns við orkuskipti í vegasamgöngum.

Í þessu samhengi er rétt að benda á þá ívilnun sem kveðið er á um í 5. málsl. 1. tölul. A-liðar 1. mgr. 7. gr. tekjuskattslaga, nr. 90/2003, þar sem greiðsla vinnuveitanda á kostnaði starfsmanna af ferðum til og frá vinnu með vistvænum samgöngum (samgöngugreiðslur) er gerð tekjuskattsfrjáls. Um þessar mundir nær skattfrelsið til 8.000 kr. greiðslna á mánuði hverjum.

SVÞ vilja benda á að hækkun samgöngugreiðslna ásamt mögulegri útvíkkun samgöngumáta sem þar geta fallið undir kann að vera leið sem getur í senn stuðlað að orkuskiptum í samgöngum, dregið úr umferð, stuðlað að aukinni notkun almenningsamgangna og bætt landnýtingu. Umtalsverð landsvæði fara undir bifreiðastæði fyrir starfsmenn og þeim fylgir að sjálfsögðu bæði stofn- og viðhaldskostnaður fyrir atvinnurekendur. Að auki hefur þétting byggðar verið meðal helstu skipulagsáherslna margra sveitarfélaga. Hugsanlega gætu breytingar á samgöngugreiðslum verið sameiginlegt hagsmunamál allra viðkomandi, þ.e. hins opinbera, atvinnurekenda og launþega.

Ívilnanir fyrir vistvæn ökutæki (A.4)

Á bls. 43 kemur fram að stærsti hluti losunar frá vegasamgöngum sé vegna fólksbifreiða en þar á eftir komi flutningabifreiðar (16%). Af umfjölluninni leiðir einnig að sendibifreiðar standi undir 14% losunarinnar.

Óhjákvæmilega sveiflast notkun sendibíla og flutningabíla eftir umsvifum í hagkerfinu og eru atvinnurekendur nokkur takmörk sett þegar að samdrætti losunar frá þeim kemur. Að mati SVÞ felur það verkefni sem atvinnurekendur standa frammi fyrir í sér að viðhalda tækifærum til vaxtar en draga á sama tíma verulega úr losun.

Atvinnurekendur eru óhjákvæmilega þátttakandi í breyttum ferðavenjum enda eru bæði fólksbifreiðar og sendiferðabifreiðar á vegum atvinnufyrirtækja í umferðinni. Erfitt kann hins vegar að breyta ferðavenjum atvinnurekenda án þess að það komi niður á verðmætasköpun. Þungi áherslna á breyttar ferðavenjur þarf því óhjákvæmilega að beinast að einstaklingum og þeim atvinnurekendum sem hafa raunverulegt tækifæri til breytinga. Að mati SVÞ er jákvæðir efnahagslegir hvatar bestir kosturinn þegar að því kemur.

Á bls. 90 er bent á að lögfest hafi verið ákvæði um að aðilum í atvinnurekstri sé heimilt að fyrna kaup á vistvænum ökutækjum að fullu á kaupári, sbr. 3. gr. laga nr. 154/2019. Að mati SVÞ er það dæmi um aðgerð sem gera má ráð fyrir að stuðli að orkuskiptum í samgöngum af hálfu atvinnurekenda.

Nýskráning bensín- og dísilbíla óheimil árið 2030 (A.7)

Á bls. 95 er tekið fram að aðgerðin nái til fólksbifreiða og feli í sér meginreglu sem verður háð tækniþróun og því megi búast við að til einhverra undanþága komi, t.d. á grundvelli byggðasjónarmiða eða vegna ökutækja viðbragðsaðila.

Hafa ber í huga að ökutæki í eigu margra atvinnurekenda eru nýtt í þjónustu við landsbyggðina og þurfa af þeim sökum jafnvel að vera vel búin. Í mörgum tilvikum eru slík ökutæki nýtt fjarri orkuinnviðum og því hafa ökutæki sem brenna jarðefnaeldsneyti aðeins komið til greina. Að mati samtakanna þarf að vera svigrúm til að taka ríkt tillit til slíkra aðstæðna þegar að mótun undanþága kemur.

Orkuskipti í þungaflutningum (A.8)

Af umfjölluninni verður ráðið að aðgerðin sé til skoðunar og því er aðeins lagt gróft mat á áhrif hennar. Á bls. 44 og 151 segir:

Í undirbúningi (ný aðgerð) Aðgerð í mótun, ekki metin.

Ávinningur af aðgerð sem miðar að orkuskiptum í þungaflutningum er ekki metinn að svo stöddu þar sem aðgerðin er í mótun og felur til að byrja með í sér greiningu en ekki beina aðgerð sem leiðir til minni losunar.

Á bls. 38 kemur það mat fram að mögulega sé unnt að ná fram 0–14 þús. tonna samdrætti CO₂-ígilda miðað við að 15–25% bifreiða til þungaflutninga gengju fyrir hreinorkugjöfum árið 2030.

Á bls. 96 er eftirfarandi umfjöllum að finna:

„Unnið verður markvisst að því að hraða orkuskiptum í þungaflutningum hér á landi. Losun á hverja þungabifreið er margfalt meiri en frá hverri fólkubifreið, auk þess sem þær aka hlutfallslega meira. Til þungaflutninga teljast samkvæmt losunarbókhaldu vöruflutningabifreiðar yfir 3,5 tonn í þyngd. Árið 2018 var um 15% af þeirri losun gróðurhúsalofttegunda sem kom frá vegasamgöngum frá flutningabifreiðum. Hvert vistvænt tæki sem bætist við flotann hefur því mikið vægi. Helstu hindranir í vegi fyrir orkuskiptum í þungaflutningum eru skortur á framboði eldsneytis og tækja fyrir lengri vegalengdir, skortur á innviðum og þar af leiðandi skortur á eftirspurn eftir vistvænum ökutækjum.“

Á bls. 44 kemur jafnframt fram að enn skorti innviði fyrir nýja orkugjafa, t.d. metan og vetni, sem séu forsenda þess að flutningabílar geti verið knúnir öðru en jarðefnaeldsneyti. Í framhaldinu er fjallað stuttlega um hvernig ætlunin er að vinna aðgerðina áfram:

Það verður hlutverk verkefnisstjórnar um orkuskipti að hafa samráð við haghafa til að fá fram tillögur um það á hvaða verkefni beri helst að leggja áherslu til að greiða sem best og hraðast fyrir orkuskiptum í þungaflutningum. Verkefnisstjórnin mun vinna áfram með tillögur Grænu orkunnar frá því í febrúar 2020 en mun jafnframt láta vinna dýpri greiningu á þeim tillögum sem fram koma í skýrslunni. Verkefnisstjórn leggur síðan fram tillögur fyrir 1. desember 2020 um forgangsverkefni og kostnaðarskiptingu fyrir árin 2021–2023, þar á meðal fyrir þungaflutninga.

Ýmsar leiðir eru til að stuðla að framþróun varðandi þungaflutninga, svo sem með stuðningi í gegnum skattalegar ívilnanir, stuðningi við sprotaverkefni eða fyrirtæki (pilot-verkefni), styrkjum til rannsóknarverkefna, framlagi til eldsneytisframleiðslu, innviða eða beinna tækjakaupa. Verkefnisstjórn um orkuskipti mun á grundvelli greiningar leggja til verkefni sem ráðist skal í.

Að mati SVP er nauðsynlegt að undirbyggja aðgerðina að höfðu ríku samráði við bæði flutningafyrirtæki og söluaðila ökutækja sem eru nýtt í þungaflutningum. Við mótun aðgerðarinnar verður óhjákvæmilega að taka mið af framboði nýorkuökutækja og mögulegrar tækniþróunar en ekki síður meta þörf fyrir orkuinnviði vegna flutningabifreiða þegar mynd hefur fengist af því hver þróunin getur orðið. Raunhæf áform um innviðauppbyggingu verða að liggja fyrir áður en orkuskipti geta hafist.

Á bls. 46 eru lagðir upp eftirfarandi árangursmælikvarðar: 1) Hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í samgöngum á landi, 2) heildarfjöldi hleðslu-, metan og vetnisstöðva á landinu og 3) fjöldi nýskráninga vistvænna þungaflutningabifreið. Þessir mælikvarðar eru meðal þess sem SVP telja að þurfi að skoða nánar, m.a. með hliðsjón af því hve flutningavegalengdir milli staða á landi eru mismunandi. Hugsanlegt er að losun á tiltekna flutningaeiningu gæfi betri mynd af árangri. Þá kann jafnframt að vera skynsamlegt að mælikvarðar taki í einhverju tilliti breytingum eftir umsvifum í í efnahagslífinu. Í ljósi byggðasjónarmiða gæti jafnframt verið skoðunar virði að skilgreina mælikvarða eftir landsvæðum.

SVP lýsa fullum vilja til að taka þátt í samráði um orkuskipti í þungaflutningum og leyfa sér að benda á að innan samtakanna er starfrækt flutningasvið en innan þess er að finna fulltrúa margra helstu landflutningafyrirtækja á Íslandi.

Skylda ríkisaðila til að kaupa vistvænna bifreiðar (A.10)

Á bls. 98 er lagt upp með að allir bílar ríkisins verði vistvænir samkvæmt skyldu, nema öryggis- eða notkunarkröfur krefjist annars. Ríkisaðilar kaupi því að meginreglu ekki nýja bensín og dísilbíla frá og með árinu 2020.

Líkt og við á í tilviki atvinnurekenda (samanber umfjöllun um A.7) þarf hið opinbera í ýmsu tilliti að nýta ökutæki til að þjónusta íbúa og atvinnulíf á landsbyggðinni þar sem orkuinnviðir eru takmarkaðir. Undanþágur frá meginreglunni verða óhjákvæmileg að vera svo rúmar að slík ökutæki falli þar undir.

Rafvæðing hafna (B.2)

SVP fagna því að áformað sé að rafvæða hafnir. Hins vegar hafa samtökin nokkrar áhyggjur af því að kostnaði af rafvæðingunni verði alfarið velt yfir á skipaútgerðir. Ljóst er að rafvæðing hafna er verulega kostnaðarsöm og ekki endilega til þess fallin stuðla að orkuskiptum í tilviki stærri skipa.

Í þessu samhengi má þó benda á að hið opinbera mun bæði setja gott fordæmi og skapa reynslu með rafvæðingu ferja (B.4). Þá er umfjöllun á bls. 50 um rannsóknarverkefni sem leitt er af Samorku og atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu verulega áhugaverð og eflaust til þess fallin að hraða þróuninni.

Á bls. 50 eru settir fram mælikvarðar vegna aðgerðarinnar. Í því samhengi er rétt að benda á að notkun jarðefnaeldsneytis á aflaeiningu virðist vera afar skynsamlegur mælikvarði í sjávarútvegi og væntanlega væri eðlilegt að álíka mælikvarði yrði mótaður fyrir önnur skip en fiskiskip.

Innlent endurnýjanlegt eldsneyti (C.4)

Fjallað er um aðgerðina á bls. 110. Í því samhengi vilja SVP lýsa nokkrum áhyggjum af umfjölluninni þar sem fram kemur að „almennar aðgerðir á borð við hærra verð á jarðefnaeldsneyti vegna kolefnisgjalds“ séu til þess fallnar að skapa eftirspurn eftir loftlagsvænu eldsneyti og styðja þannig við innlenda framleiðslu þess. Ef svo íþyngjandi aðgerðir eiga að koma til greina telja samtökin að raunverulegir valkostir verði raunverulega að standa til boða.

Ekki verður hjá því komist að benda á að efni áætlunarinnar ber með sér að einblínt hafi verið á rafmagn, vetni og metan sem hreinorkugjafa. Þannig eru t.d. metanól og DME (Dimethyl ether) vart nefnd á nafn sem mögulegir kostir þrátt fyrir að slíkir orkuberar hafi í mörgum tilvikum ótvíræða kosti samanborið við rafmagn, vetni og metan, sérstaklega þegar kemur að í þungaflutningum og siglingum. Báðir þessir orkuberar eru fullþróaðir en innlend framleiðslugeta vart til staðar. Í þessum kostum kunna að felast veruleg tækifæri sem ekki er forsvaranlegt að horfa fram hjá. Nýting orkuberanna kallar á uppbyggingu innviða, því enginn kaupir slík farartæki án þess að til staðar séu möguleikar á að afla eldsneytis. Enginn byggir upp geymslu og dreifingarkerfi ef enginn er kaupandinn og engu er dreift eða brennt ef framleiðslugetan er ekki til staðar. Afar líklegt er að hið opinbera sé eini aðillinn sem getur stuðlað að nýtingu slíkra kosta.

Bann við notkun svartolíu (B.3)

Á bls. 103 kemur m.a. fram að leyfilegt brennisteinsinnihald í skipaeldsneyti á Íslandi sé einungis 0,1% innan landhelginnar og á innsævi og það útiloki brennslu svartolíu nema skip noti viðurkenndar aðferðir til að draga úr losun brennisteinsdíoxíðs. Einnig kemur að í útreikningum varðandi samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda sé áfram reiknað með brennslu jarðefnaeldsneytis þar sem áhrifin komi einkum fram í því að sótögnum fækkar.

Í ljósi framangreinds leggja SVP áherslu á mikilvægi undanþágu fyrir skip sem nota viðurkenndar aðferðir til að draga úr losun brennisteinsdíoxíðs skv. 4. og 12. gr. reglugerðar nr. 124/2015.

Orkuskipti í ferjum (B.4)

Á bls. 104 er fjallað um Breiðafjarðarferjuna Baldur. Þar er tekið fram að í næstu kröfulýsingu fyrir útboð vegna ferjusiglinganna verði hvatt til orkuskipta.

SVP leggja áherslu á mikilvægi þess að vandað verði til verka við gerð kröfulýsingarinnar og þess verði gætt að kröfurnar endurspegli þá tæknimöguleika sem raunverulega standa til boða.

Orkuskipti í skipum á vegum ríkisins (B.5)

Á almennum nótum leyfa SVP sér að benda á að útgerðaraðila skipa á vegum hins opinbera hafa í ýmsum tilvikum keypt olíu utan landsteinanna og þannig komið sér hjá greiðslu kolefnisgjalds.

Aukin innlend grænmetisframleiðsla (E.3)

Á bls. 59 og 116 er lögð áhersla á aukna innlenda grænmetisframleiðsla og tekið fram að miðað sé að því að auka framleiðslu á íslensku grænmeti um 25% á næstu þremur árum, styðja við lífræna grænmetisframleiðslu og stefna að því markmiði að íslensk garðyrkja verði kolefnis hlutlaus eigi síðar en árið 2040.

Að mati SVP ættu þessar áherslur ekki síður að ná til innlendra plöntu- og blómaræktar en grænmetisframleiðslu. Framboð og úrval á innlendum plöntum og blómum er takmarkað annars vegar vegna náttúrulegra aðstæðna og hins vegar vegna smæðar markaðarins og skakkrar samkeppnisstöðu á innlendum markaði. Neytendur taka í auknu mið af framboði blóma og plantna erlendis sem endurspeglast í ríkri umfjöllun á veraldarvefnum.

Urðunarskattur (F.1)

Á bls. 62 kemur fram að unnið er að útfærslu urðunarskatts og stefnt er að því að umhverfis- og auðlindaráðherra mæli á haustþingi 2020 fyrir frumvarpi á Alþingi sem gerir meðal annars ráð fyrir banni við urðun lífræns úrgangs, í samræmi við aðgerðaáætlun í drögum að nýrri stefnu um meðhöndlun úrgangs. Frekari umfjöllun er að finna á bls. 121.

SVP vilja nota tækifærið áréttta mikilvægi þess að aðrir úrgangsfarvegir en urðun verða raunverulega að vera til staðar þegar skattlagning hefst eigi aðgerðin að skila árangri.

Minni matarsóun (F.3)

Á bls. 62 kemur fram að ráðist hafi verið í verkefni til að draga úr matarsóun og starfshópur sem umhverfis- og auðlindaráðherra skipaði vinni auk þess að tillögum um aðgerðir sem geta dregið úr matarsóun.

SVP leyfa sér að benda á að tillögur starfshópsins eru komnar fram en þær má finna á eftirfarandi vefslóð: [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=2707](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=2707)

SVP tóku þátt í mótun aðgerðanna en hafa þó sett fram nokkrar ábendingar í kjölfar birtingarinnar. Sérstök ástæða er til að vekja athygli á sameiginlegri umsögn Samtaka atvinnulífsins, SAF - Samtaka ferðaþjónustunnar, Samtaka iðnaðarins og SVP - Samtaka verslunar og þjónustu um tillögurnar en hana má finna á eftirfarandi vefslóð: [https://samradsgatt.island.is/Skrar/\\$Cases/GetAdviceFile/?id=e0f00323-18c8-ea11-9b97-005056bcce7e](https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetAdviceFile/?id=e0f00323-18c8-ea11-9b97-005056bcce7e)

Kolefnisgjald (G.1)

Á bls. 64 er tekið fram að kolefnisgjald hafi þegar verið hækkað þrisvar sinnum frá árinu 2018. Ekki virðist stefnt að frekari hækkun samanber umfjöllun á bls. 124 og er það jákvætt enda er gjaldið þegar afar hátt í erlendum samanburði, ekki síst þegar litið er til virkrar kolefnisskattlagningar á Íslandi. Skoða þarf virkni gjaldsins í samspili við aðrar aðgerðir í loftslagsmálum. Má í þessum samhengi t.d. nefna að ef miðað er við gjaldskrá Kolviðar, nema tekjur af kolefnisgjaldi u.þ.b. þrefalt hærri fjárhæð en það myndi kosta að planta skógi til að vegna upp á móti allri losun Íslands vegna notkunar fljótandi jarðefnaeldsneytis.

Á vettvangi SVP hefur oftlega verið bent á mikilvægi þess að gagnsæi ríki um hvert tekjur ef kolefnisgjaldi renna. Kolefnisgjald hefur verið lagt á í tæpan áratug og allan þann tíma hefur ógagnsæið verið nær fullkomið og framlög til loftslagsmála endurspeglað tekjurnar mjög illa. Það er veruleg forsenda þess að einhver sátt ríki um kolefnisgjald að tekjur af því renni sannarlega til loftslagsmála og raunvirkni gjaldsins, í samhengi við virkni annarra aðgerða, liggja fyrir.

Kolefnisgjald er ekki eini skatturinn sem lagður er á eldneyti og þar með losun. Ef horft er til aðferðarfræði OECD nemur virk skattlagning jarðefnaeldsneytis og þar með losunar verulega miklu. Af þeim sökum þarf að skilgreina betur tekjur ríkisins af skattalegum loftslagsaðgerðum, þ.e. kolefnisgjaldi, vörugjöldum á eldsneyti, olúgjaldi, bifreiðagjaldi og vörugjaldi af ökutækjum. Í huga SVP er afar mikilvægt að allir geri sér grein fyrir kostnaðnum sem þeir bera. Slíkt ætti

að einfalda atvinnurekendum og almenningi bæði að skilgreina valkosti og átta sig á betur á fjármögnun loftslagsaðgerða.

Að lokum telja SVP brýnt að stefna um gjaldtöku af umferð til framtíðar verði mótuð og liggja fyrir. Er það meðal annars forsenda vandaðrar áætlanagerðar atvinnurekenda.

Sjálfbær fjármögnun ríkissjóðs (G.7)

Á bls. 65 er fjallað um aðgerð um sjálfbæra fjármögnun ríkissjóðs sem er ætlað að undirstrika mikilvægi aðgerða í loftslagsmálum við fjárfesta og hvernig fjármálamarkaðurinn getur beitt sér til að takast á við loftslagsvána. Tekið er fram að hún feli í sér að kanna fýsileika þess að gefa út græn ríkisskuldabréf og opna leiðir að grænum fjárfestum fyrir hefðbundnar lántökur ríkissjóðs. Nánari umfjöllun er að finna á bls. 132.

SVP fagna aðgerðinni.

Sjálfbær opinber innkaup (G.8)

Á bls. 66 er fjallað um sjálfbær opinber innkaup sem miða að því að tekið verði tillit til umhverfissjónarmiða við öll innkaup ríkisins. Tekið er fram að ríkið kaupi vörur og þjónustu fyrir 117 milljarða kr. á ári og geti því haft gríðarleg áhrif til hins betra fyrir umhverfið.

SVP hafa töluverða aðkomu að álitamálum sem snerta opinber innkaup. Í því ljósi vilja samtökin árétta mikilvægi þess að viðmið í sjálfbærum opinberum innkaupum þurfa að vera skýr og matsaðferðir skýrar og samræmdar.

Siglingar

Millilandasiglingar

Á bls. 40 kemur fram að frá 2018 hafi stór skip sem leggjast við hafnir innan ESB verið hluti af ETS kerfinu. Í framhaldinu er tekið fram að eins og staðan sé í dag muni þó engin skip vera í umsjá Íslands, þar sem þau íslensku skip sem ná þessari þyngd og myndu falla undir kerfið eru skráð með heimahöfn í öðrum ríkjum. Umfjöllunin er endurtekin á bls. 68.

Í þessu samhengi vilja SVP vekja athygli á áformum um alþjóðlega skipaskrá á Íslandi sem hafa verið birt á samráðsgátt stjórnvalda: [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=2743](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=2743)

Í huga SVP mega loftslagsmarkmið ekki koma í veg fyrir flutning skipa til Íslands ef áform um íslenska alþjóðlega skipaskrá verða að veruleika enda eru áhrif losunar óháð staðsetningu. Hugsanlegt er að Ísland þurfi að gæta þess sérstaklega að unnt verði að gera breytingar á losunarmarkmiðum og áætlunum ef millilandaskip verða skráð hér á landi.

Strandsiglingar

Á bls. 47 kemur fram að losun frá flutninga- og skemmtiferðaskipum heyrir ekki til losunar á beinni ábyrgð Íslands, nema eldsneyti sé tekið á Íslandi og siglt sé á milli íslenskra hafna. Þá fellur sú losun undir strandsiglingar. Á bls. 48 er tekið fram að losun gróðurhúsalofttegunda frá fiskiskipum og strandsiglingum hefur dregist verulega saman en á bls. 49 segir efnislega að

7% af losun skipa hafi komið frá strandsiglingum 2018. Á bls. 48 er vísað til þess að tækniþróun í skipum hafi ekki verið jafn ör og í bifreiðum en brýnt sé að nýta allar leiðir til að ýta undir nýjar loftslagsvænar lausnir.

SVP taka undir þörf fyrir frekari og hraðari tækniþróun þegar að skipum kemur.

Rétt er að taka fram að fram að hefðbundnar strandsiglingar hafa ekki lagst af hér á landi eins og oft virðist gefið til kynna í almennri umræðu. Eðli flutningsins hefur hins vegar breyst í grundvallaratriðum. Á árum áður mynduðu vörur með langan líftíma svo stóran hluta flutningsins að forsendur strandsiglinga frá suðvesturhorni landsins út á landi voru raunverulega til staðar. Um þessa mundir hafa ferskvörur hins vegar tekið yfir og þær er einfaldlega ekki unnt að flytja með slíkum hætti. Á það t.d. við um matvöru og ferskan fisk til útflutnings. Hins vegar er vörum með langan líftíma og frosnum fiski oftlega landað í höfnum víða um land í millilandasiglingum. Má því segja að flutningur sem á árum áður tilheyri strandsiglingum tilheyri nú millilandasiglingum.

Úrelding eldri bíla: Stuðningur stjórnvalda

Á bls. 166 kemur fram að tillaga sem fól í sé undirbúning að því að ráðist yrði í tímabundið áttak við úreldingu eldri bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti, í því skyni að flýta fyrir orkuskiptum í vegasamgöngum, hafi efnislega verið felld brott í ljósi niðurstaðna úttektar verkfræðistofunnar Eflu.

SVP harma ákvörðunina.

Úttekt Eflu virðist að mestu byggð á reynslu Evrópuríkja sem í mörgum tilvikum hafa beitt *Bonus-malus* hvötum. Við gerð úttektarinnar virðist hafa verið horft til heildartalna við mat á aldursamsetningu bifreiðaflotans á Íslandi en t.d. ekki innri samsetningar. Má sem dæmi benda á að þrjár stærstu árgerðir fólksbifreiða í flotanum sem ganga fyrir bensíni eru frá árunum 2005, 2006 og 2007, þ.e. áður en hafið var að leggja á vörugjald á bifreiðar miðað við skráða losun. Meðaltalsúrvinnslualdur fólksbifreiða hefur hækkað úr 12,3 árum árið 2003 í 17,45 ár árið 2020 og hefur hækkunin verið nær línuleg. Allt eins er líklegt að þessar þrjár árgerðir verði að meginstefnu til enn í notkun um og eftir árið 2025. Þá miðast úttektin einkum við fólksbifreiðar en t.d. ekki stærri fólksflutningabifreiðar og flutningabifreiðar sem hafa jafnan mun lengri líf- og losunartíma en fólksbílar. Bæði aldursamsetning og þróun losunar frá slíkum bifreiðum er allt önnur en í tilviki fólksbifreiða. Það kunna einnig að vera verulegir langtímaloftslagshagsmunir fólgnir í því að hraða endurnýju ökutækja sem ekki verður séð að tekið hafi verið tillit til.

Í ljósi framangreinds leggja SVP til að aðgerð í formi stuðnings stjórnvalda við úreldingu eldri bíla verði áfram á borðinu. Hafa ber í huga að í áætluninni er gefið til kynna að til þess geti komið að herða þurfi aðgerðirnar með hliðsjón af árangri í loftslagsmálum. Fýsileiki aðgerðarinnar getur hæglega aukist seinna meir í ljósi aðstæðna.

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur