



Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavík 15. nóvember 2018

Umsögn um

Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

Almennt um aðgerðaráætlunina

Landssamtökin vilja taka fram að þau eru fylgjandi öflugum aðgerðum í loftslagsmálum og það er margt í aðgerðaráætlun stjórnvalda í loftslagsmálum sem er jákvætt. Að mati stjórnar LHM vantar þó ýmislegt líka í aðgerðaráætlunina til að hún geti talist fullnægjandi frá sjónarmiði um sjálfbærar samgöngur. Það virðist hafa verið einblínt um of á orkuskipti í samgöngum en of lítið á breytingu á ferðavenjum. Aðgerðaráætlunin virðist í stórum dráttum gera ráð fyrir óbreyttu ástandi nema bara hvað nú skal keyra á rafmagni en ekki jarðefnaeldsneyti. Að mati stjórnar LHM hefði aðgerðaráætlunin þurft að taka mun djarfari skref í átt til breytinga á ferðavenjum en hér er lagt upp með.

Þá vantar meiri kostnaðargreiningu inn í þær aðgerðir sem lagt er til. Kostnaður ríkisins er ekki bara bein útgjöld heldur einnig afsal tekna (ívilnun) sem fylgja ýmsum aðgerðum. Afsal tekna þýðir að það þarf að afla sömu tekna í ríkissjóð með öðrum hætti og það er ekki gefið að það leggist með jöfnum eða réttlátum hætti á alla þjóðfélagshópa.

Í aðgerðaráætlun virðist heldur ekki gæta nægjanlegs skilnings á hvað drífur áfram val á ferðamáta í samfélaginu. Núverandi val á ferðamáta varð ekki til í tómarúmi. Þetta val er afleiðing af samfélagsgerð sem hefur ýtt undir notkun einkabílsins til allra ferða og latt til annarra ferðamáta. Afhverju keyra Íslendingar eins og þeim er borgað fyrir það? Einfalda svarið er að hluta fólks hefur einfaldlega verið borgað fyrir það og að allir sem keyra hafa ekki þurft að standa undir þeim kostnaði í eiginlegum og óeiginlegum skilningi sem samfélagið hefur þurft að greiða fyrir þetta val á ferðamáta. Val á ferðamáta er háð jákvæðum og neikvæðum kostnaði sem almenningur stendur undir, það er hægt að hvetja til breytingu á ferðavenjum með „gulrót“ eða „svipu“. Kostnaðarnæmni almennings er ólík eftir því hvor kosturinn er valinn eða hvaða samsetning af kostum er notaður til að ná fram breytingum á ferðavenjum.

Í aðgerðaráætlunina vantar í heild markvissa stefnu stefnu um hlutdeild vistvænna samgöngumáta og breytingu á ferðavenjum. Til að Ísland geti staðið við skuldbindingar sínar þarf að koma til breyting á ferðavenjum, ekki bara á höfuðborgarsvæðinu heldur í þéttbýli á landinu öllu. Ólíklegt er að orkuskipti ein og sér muni duga til. LHM leggur til aðgerð um vistvænar samgöngur í aðgerðaráætlun. Jafnframt er mikilvægt að Alþingi samþykki sérstaka þingsályktun um vistvænar samgöngur þar sem ríkisstjórn er falið að vinna að breytingum á ferðavenjum á landinu og sérstaklega í öllu þéttbýli. Fyrir utan minni útblástur gróðurhúsalofttegunda þýðir breyting í ferðavenjum minni loftmengun í þéttbýli, betri lýðheilsu borgaranna, aukið umferðaröryggi, bættan bæjarbrag, ódýrari umferðarmannvirki, betra pláss í þéttbýli, aukin gæði umhverfis í þéttbýli, minni fjarvistir frá vinnu, aukin félagsleg samskipti og lengri og betri lífdaga. Allt þetta hefur breyting í ferðavenjum framyfir orkuskipti í samgöngum. Í raun lofa orkuskipti engu nema því sem nafnið ber með sér, orkuskiptum, en við sitjum áfram uppi með allar aðrar neikvæðar afleiðingar einkabílsins fyrir utan útblásturinn frá sprengihreyflunum.

Athugasemdir við einstaka liði greinargerðar.

Bls. 4

Samráð á heimasíðunni CO2.is?

Í inngangi er ekki er minnst á samráð við almenning á heimasíðunni co2.is þar sem almenningur sendi inn 87 hugmyndir að aðgerðum í loftslagsmálum. Eðlilegt hefði verið að tíunda niðurstöður þess samráðs í inngangi í stuttu máli. Í viðauka hefði verið eðlilegt að fjalla nánar um innsendar hugmyndum, flokka þær og greina frá hvaða efnislega umfjöllun hver tillaga fékk hjá Verkefnisstjórn aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum.

Bls. 5

Orkuskipti og/eða minni ívilnun með akstri

Ekki er fjallað um að hægt væri að ná talsverðum árangri í minnkun losunar með því að draga úr ívilnunum með akstri og umferð í gegnum skattkerfið. Minni ívilnanir myndu valda breytingum í ferðavenjum og sennilega þýða minni losun heldur en orkuskipti með óbreyttum samgöngum. Þessar ívilnanir með akstri eru taldar upp hér að neðan. Erlendis er það vel þekkt hvaða rullu ívilnanir af þessu tagi spila í vali fólks á ferðamáta þótt þetta hafi fengið litla athygli hér á landi fram til þessa.^{1 2}

Ökutækjastyrkir sem er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og eru þeir því því ívilnun fyrir óhagkvæma og mengandi samgöngumáta. Ökutækjastyrkir eru notaðir sem yfirborganir á mörgum vinnustöðum og eru þá greiddir launþegum sem ekki aka í þágu launagreiðanda eða ekki aka jafn marga kílómetra og greitt er fyrir. Í ofanálág er upphæð ökutækjastyrkja u.þ.b. tvöfalt hærri en raunkostnaður við akstur. Í þökkabót eru svo ekki teknir skattar af fyrstu 350.000 kr. sem greiddir eru. Margan grunar að auðvelt sé að komast hjá því að greiða skatta af því sem umfram er 350.000 kr. með því að setja skáldaðar tölur í skattframtal. Getur verið að skattaeftirlit með greiðslu ökutækjastyrkja sé ábótavant? Fjármálaráðuneytið þarf að breyta upphæðum í skattlagningu og breyta skattaframkvæmd. Hlutfall sem fær þessa styrki er hægt að fá uppgefið hjá Rsk. Viðmiðið ætti að vera að aðeins launþegar sem raunverulega aka í þágu launagreiðanda fái ökutækjastyrki og að greiddir kílómetrar séu í samræmi við raunverulegan akstur og að upphæð styrkja séu í samræmi við raunkostnað af akstri, þá þarf ekki að skattleggja það sem umfram er, enda er greiðslan til að standa undir kostnaði launþega við akstur í þágu launagreiðanda.

Bifreiðahlunnindi sem er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og er því ívilnun fyrir óhagkvæma og mengandi samgöngumáta. Skatthlutfall bifreiðahlunninda eru sennilega minni en hálfdrættingur á við skattlagningu venjulegra launatekna og því velja flestir sem eiga þess kost að fá laun greidd sem rekstur bifreiðar og að greiða lágan hlunnindaskatt af því frekar en að fá greidd laun og kosta rekstur einkabifreiðar af eigin launum. Fjármálaráðuneytið þarf að breyta upphæðum í skattlagningu og breyta skattaframkvæmd. Hlutfall sem fær þessi hlunnindi er hægt að fá uppgefið hjá Rsk. Viðmið ætti að vera að skatthlutfall bifreiðahlunninda sé ekki lægra en lægstu skattar á

1 *Company Car Taxation, Subsidies, Welfare And Environment, Sigurd Næss-schmidt And Marcin Winiarczyk 2009, Copenhagen Economics.*

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/docs/body/taxation_paper_22_en.pdf

2 *Commuting: Who Pays The Bill? Overview of fiscal regimes for commuting in Europe and recommendations for establishing a level playing-feld. Holger Haubold 2014. European Cyclists' Federation.* https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill_2.pdf

launatekjur.

Gjaldfrjáls bílastæði sem er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og er því ívilnun fyrir óhagkvæma og mengandi samgöngumáta. Lagt er til að kannað verði hversu hátt hlutfall bílastæða á landinu er án gjaldskyldu á vinnustöðum, við verslanir, við opinberar stofnanir, við skóla o.s.frv. Stjórnvöld setji sér markmið um að hlutdeild bílastæða með gjaldskyldu verði aukið, fyrst þar sem stjórnvöld hafa lóðarvöld s.s. við skóla, sjúkrahús og opinberar stofnanir. Fyrsta markmiðið gæti verið að kostnaðarhlutdeild bílnotenda fyrir opin bílastæði verði aldrei lægri en kostnaðarhlutdeild sjúklinga af heilbrigðiskostnaði.

Skattlaus bílastæðahlunnindi sem er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og eru því ívilnun fyrir óhagkvæma og mengandi samgöngumáta. Kannað verði hjá Rsk. hvernig það embætti hagar skattlagningu þessara hlunninda. Gerðar verði ráðstafanir til að þessi hlunnindi verði skattlögð á vinnustöðum með eðlilegu tilliti til staðsetningar vinnustaðar og skorts á bílastæðum. Hlunnindi þyrftu bara að greiða af gjaldfrjálsum bílastæðum á vinnustað.

Eftirgjöf gjalda ríkisins til að ná fram orkuskiptum

Í fjármálaáætlun 2019-2023 er áætlað að um 6,8 milljörðum króna verði varið til aðgerða í loftslagsmálum. Í raun er þó mun hærri upphæð varið í loftslagsmál á þessu tímabili. Megin kostnaður ríkisins felst ekki í beinum útgjöldum heldur í eftirgjöf gjalda (ívilnun) til að greiða fyrir orkuskiptum. Ívilnun með bíl sem gengur fyrir öðrum orkugjöfum en jarðefnaeldsneyti er ekki metinn. Ef við gefum okkur að eftirgjöf gjalda (vörugjalda, virðisaukaskatts og allra eldsneytisgjalda) með þannig bíl sé að meðaltali 1.5 milljónir kr. með hverjum bíl og að það séu fluttir inn 3.000 bílar á ári af þessu tagi er ívilnun/eftirgjöf gjalda með þessum orkuskiptibílum um 6 milljarðar á ári eða um 22.5 milljarðar á tímabili Fjármálaáætlunar 2019-2023. Nú er ekki víst að ívilnun sé 1.5 milljónir á bíl eða að innflutningur verði 3 þúsund bílar á ári en það er þó greinilegt að upphæðirnar eru slíkar að það þarf að taka tillit til þeirra í aðgerðaráætluninni. Bein útgjöld ríkissjóðs eru klink í samanburði við tapaðar tekjur ríkissjóðs til að ná fram orkuskiptum í samgöngum. Þessa skatta þarf að taka eftir öðrum leiðum í ríkisbúskapinn og það er ekki gefið að það leggist með jöfnum eða réttlátum hætti á alla þjóðfélagshópa. Þessi ívilnun gæti líka verið samfélagslega óréttlát því hún rennur sennilega að mestu til þeirra sem best eru settir í þjóðfélaginu og þeirra sem nú þegar njóta mestra ívilnana hins opinbera með akstri og umferð í gegnum skattkerfið. Þeir sem eru verr settir efnahagslega munu líklega vera stærri hluti hópsins sem heldur áfram að aka notuðum bílum sem keyra á jarðefnaeldsneyti og munu bera álögur hins opinbera af fullum þunga. Það má efast um að þetta sé besta eða réttlátasta meðferð fjármuna til að draga úr

losun gróðurhúsalofttegunda. Að mati stjórnar LHM er réttlátara að gera líka ráðstafanir til að draga úr ívilnunum með akstri og umferð í skattkerfinu og breyta ferðavenjum heldur en að stefna nær eingöngu að orkuskiptum í samgöngum. Orkuskipti í samgöngum eru nauðsynleg en hægt er að ná þeim fram með réttlátari hætti með auknum álögum á bíla sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti og auknum álögum á jarðefnaeldsneyti til viðbótar við hvatningu til breyttra ferðavenja og stuðning við breyttra ferðavenjur s.s. með samgöngustyrkjum og með því að greiða fyrir almenningssamgöngum og breyttu skipulagi í þéttbýli.

Draga ætti úr hvötum sem ýta undir akstur eða hætta alveg með þá. Almennt hvað varðar losun gróðurhúsalofttegunda, mætti hugsa sér kolefnisskatt sem rennur jafn aftur til alla íbúa, svipað og gert er í Kanada.³ Svoleiðis skattur ætti að bæta samkeppnisstöðu grænna, hagkvæma og heilbrigðra samgöngumáta. Miðað við reynslunni frá Kanada gæti orðið nokkuð auðvelt að sannfæra fólki í landinu um ágæti slíks kerfis.

Bls. 14

Skráðar bifreiðar - rangur mælikvarði á fjölda bifreiða

Þar kemur fram að nú séu um 280.000 skráðar bifreiðar á Íslandi. Í lok árs 2017 voru 298.588 bifreiðar á skrá en 244.842 bifreiðar í umferð. Hlutfall í umferð var því 82%. Bifreiðar á skrá ofmeta því bilaflokkann um tæp 22% m.v. bifreiðar í umferð. Bifreiðar í umferð er réttur mælikvarði á fjölda bifreiða. Tölur um bifreiðar á skrá eru ekki gjaldgengar í alþjóðlegum samanburði t.d. í ESB og gefur ekki rétta mynd af bifreiðaeign eða af hlutfalli bifreiða sem nýta sér endurnýjanlega orkugjafa. Hlutfall endurnýjanlegrar orku í vegasamgöngum er vanmetin sem þessu nemur í aðgerðaráætluninni.

Ferðavenjur ekki vel þekktar

Fjallað er um mikilvægi breyttra ferðavenja á bls. 14 og tekur LHM undir þann málflutning. Í því sambandi verður þó að minnast á að ferðavenjur fyrir landið í heild eru lítt þekktar. Ríkisvaldið hefur aldrei staðið fyrir ferðavenjukönnun og þarf það nauðsynlega að láta fara fram ferðavenjukönnun, sem nær til landsins alls, með reglulegu millibili. Það er algjör forsenda þess að hægt sé að meta stöðuna og árangur af aðgerðum og áætlanagerð ríkisins í loftslagsmálum. Landið nær út fyrir höfuðborgarsvæðið og það er ansi lélegt af ríkisvaldinu að reyna ekki einu sinni að axla ábyrgð á upplýsingaöflun um ferðavenjur.

3 Um kolefnisskattakerfi Kanada, sem ekki eykur skattastigið.

[https://www.canada.ca/en/environment-climate-](https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2017/05/pricing_carbon_pollutionincanadahowitwillwork.html)

[change/news/2017/05/pricing_carbon_pollutionincanadahowitwillwork.html](https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2017/05/pricing_carbon_pollutionincanadahowitwillwork.html)

<https://www.theguardian.com/environment/climate-consensus-97-per-cent/2018/oct/26/canada-passed-a-carbon-tax-that-will-give-most-canadians-more-money>

<https://www.nrk.no/urix/canada-innforer-karbonskatt-som-vil-gi-mer-penger-til-folk-flest-1.14264523>

Athugasemdir við tölusettar aðgerðir

Aðgerð 1. Ívilnanir fyrir loftslagsvæna bíla og eldsneyti

Að mati LHM ætti að bera kostnað hins opinbera vegna ívilnana saman við aðra kosti til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Efast má um að þetta sé besta meðferð fjármuna til að draga úr losun. Þótt ívilnun eigi rétt á sér að nokkru leyti þarf að tryggja að þær leiði ekki til óréttlætis vegna þeirra nýju skatta sem ríkið þarf að setja til að ná inn töpuðum tekjum vegna ívilnana.

Árangursmælikvarðinn - Hlutfall "vistvænna" bíla af heildarbílaflota, þarf að miða við bíla í umferð en ekki bíla á skrá sbr. athugasemd að ofan.

Aðgerð 4. Byggingar- og skipulagsreglugerðir: Bættar reglur fyrir rafbíla

Óréttlátt er að láta alla íbúa í fjöleignarhúsum greiða fyrir aðgang rafbílaeigenda að tengingum fyrir hleðslu rafbíla. Ef skylda á uppsetningu rafbílatenginga við fjöleignarhús ætti að greiða fyrir uppsetninguna með verði rafmagns úr rafbílatengi til rafbíla. Það verður að vera sjónarmið um réttlæti í kostnaðinum sem fylgir orkuskiptum.

Aðgerð 6. Úrelding eldri bíla: Stuðningur stjórnvalda

Átak í úreldingu eldri bíla ætti að vera á því formi að hækka úrvinnslugjaldið, sem núna er 700 kr. á ári og er lagt á bíla í 15 ár frá skráningu. Það virðist ekki hafa hækkað í langan tíma. T.d. mætti hækka úrvinnslugjaldið í 5.000 kr. á ári og innheimta það þar til bíl er skilað. Þá fengi eigandinn úrvinnslugjaldið endurgreitt og mundi bílaeigandinn þá sjálfur standa undir átaki í úreldingu eldri bíla. Það er ekki réttlátt né æskilegt að ríkið leggi fram fjármuni í þessu skyni. Fornbílar gætu með sérstakri skráningu verið undanþegnir úrvinnslugjaldi eftir ákveðin tíma. Eins og fram kemur hér að framan er bifreiðaflotinn ofmetinn um tæp 22% m.v. bíla í umferð. Ástæðan er sennilega sú að vankantar eru á afskráningu bíla og að það hefur engar afleiðingar eftir að bíll er orðinn 15 ára þótt hann sé ekki afskráður. Með því að halda áfram innheimtu úrvinnslugjalds eftir 15 ár frá skráningu skapast hvati til afskráningar eldri bíla og bíla sem eru ekki í umferð.

Aðgerð 8. Innviðir fyrir rafhjól og reiðhjól

Aðgerð 8 er jákvætt verkefni sem LHM styður heilshugar. Í þessu sambandi má minna á að ríkið þarf að gera ferðavenjukönnun fyrir landið allt til að skoða stöðuna og fylgjast með árangri þessarar aðgerðar. Benda má á að margvísleg hvataverkefni er hægt að vinna til að hvetja til hjólreiða. Afmarka þarf fjármagn í félagslegar og menningarlegar aðgerðir sem hvetja til hjólreiða. Örugg mannvirki skipta miklu máli en til að fá fólk til að breyta um ferðavenjur og rífa sig úr viðjum vanans þarf fleiri aðgerðir til viðbótar við stígalagningu. Eðlilegt væri að byrja með hlutfallið 90% fjármagns í harðar aðgerðir, þ.e. mannvirki, og um 10% í mjúkar aðgerðir, þ.e. félagslegar, fjárhagslegar og menningarlegar aðgerðir. Meira um það í næstu aðgerð sem LHM leggur til hér að neðan. LHM er að sjálfsögðu tilbúið til samstarfs við ráðuneytin um þessa aðgerð.

Árangursmælikvarði ætti að vera - Hlutfall sem notar reiðhjól og rafmagnshjól í ferðum í ferðavenjukönnun sem ríkið lætur gera á landsvísu.

Ný aðgerð. Breyttar ferðavenjur eða Áætlun um vistvænar samgöngur

LHM leggur til að bætt verði við nýrri aðgerð í aðgerðaráætlunina sem er „Breyttar ferðavenjur“ eða „Áætlun um vistvænar samgöngur“, sem tengist annarsvegar aðgerð 8 og aðgerð 10.

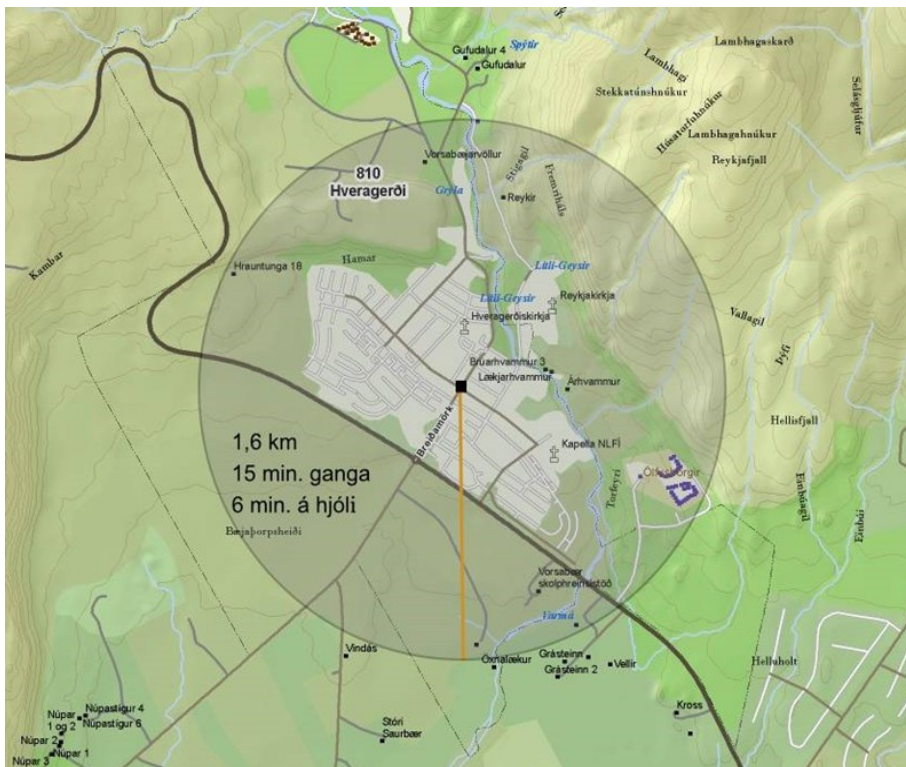
Framkvæmd: Alþingi gæti samþykkt þingsályktun um „Áætlun um vistvænar samgöngur“ (ÁVS), sem fjallar um markmið stjórnvalda og leiðir til að ná markmiðum um göngu, hjólreiðar og almenningssamgöngur með breytingu á ferðavenjum. Ríkisstofnun eins og Vegagerðinni gæti verið falið það hlutverk að halda utanum ÁVS og eiga samstarf við sveitarfélög, ríkisstofnanir og hagsmunasamtök. Gera yrði könnun á ferðavenjum á landinu öllu – menn vita ekki árangur nema hafa upplýsingar um ferðavenjur. Í slíkri áætlun væri t.d. fjallað um samgöngustyrki til vistvænna samgöngumáta, sem greiddir eru samkvæmt samgöngusamningum á vinnustað. Þeir eru jákvæð hvatning til að fólk velji vistvænar, heilsusamlegar og hagkvæmar samgöngur. Samkvæmt mati Ríkisskattstjóra (Rsk.) má greiða launþega 7.500 kr. á mánuði ef hann er með samgöngusamning og kemur gangandi, hjólandi eða með almenningssamgöngum í vinnuna. Hlutfall launþega sem fær þessa styrki er hægt að fá uppgefið hjá Rsk. Stjórnvöld setji sér markmið um að allir vinnustaðir ríkisins bjóði uppá samgöngusamninga og greiði samgöngustyrki og að viðmið 2023 verði t.d. að 40% launþega komi með vistvænum hætti í vinnuna og njóti slíkra styrkja. Þá má benda á að ívilnun með reiðhjólum er engin af hálfu ríkisins. **Sanngjarnt væri að fella niður virðisaukaskatt á reiðhjólum, rafmagnshjólum, varahlutum og öllum öryggisbúnaði á meðan ívilnun er í gildi með svo kölluðum „vistvænum“ bílum.**

Önnur verkefni í ÁVS gætu verið t.d.

- Mannvirki - uppbygging stofnstíga o.fl með fjármagn í samgönguáætlun.
- Félagslegar og menningarlegar aðgerðir - almenn fræðsla, upplýsingar og hvatning til almennings, fyrirtækja og starfsmanna, kennsla í hjólreiðum og hjólaviðgerðum í skólakerfinu (bæði. val og iðnmentunn) (Fossvogsskóli), kennsla í almenningssamgöngum (Kársnesskóli), og val í framhaldsskólum að ganga, hjóla, eða taka strætó í skólann fyrir einingar (FÁ), menntun kennaraefna um notkun reiðhjóla og almenningssamgangna í skólastarfi.
- Skipulagslegar aðgerðir - þétting byggðar, samþætting þjónustu og íbúðabyggðar, betri nýting samgöngumannvirkja og innviða.
- Fjárhagslegar aðgerðir - auka ívilnun með vistvænum samgöngumátum t.d. samgöngusamningar og samgöngustyrkir á vinnustöðum, draga úr ívilnun með mengandi



2. mynd. Hringur með radius 1,6 km dreginn á Selfossi. Um 15-20 min. gangur og 6-10 min. á reiðhjólí.



3. mynd. Hringur með radius 1,6 km dreginn í Hveragerði. Um 15-20 min. gangur og 6-10 min. á reiðhjólí.



4. mynd. Hringur með radius 1,6 km dreginn á Akureyri. Um 15-20 min. gangur og 6-10 min. á reiðhjóli.



5. mynd. Hringur með radius 1,6 km dreginn á Egilsstöðum. Um 15-20 min. gangur og 6-10 min. á reiðhjóli.

Aðgerð 10. Efling almenningsamgangna og deiliahagkerfis í samgöngum

Árangursmælikvarðar í aðgerð 10 ættu að vera til viðbótar:

- Hlutfall sem notar almenningsamgöngur í ferðum í ferðavenjukönnun sem ríkið lætur gera á landsvísu.
- Hlutfall sem notar almenningsamgöngur í ferðum úr og í Leifstöð.

Aðgerð 11. Innleiðing vistvænna bíla á vegum ríkisins

Hér er áherslan eingöngu á orkuskiptum í samgöngum á vegum ríkisins. Auðveldlega hefði mátt útfæra þessa aðgerð líka sem breytingu á ferðavenjum á vegum ríkisins. Mjög margar ferðir á vegum ríkisaðila er auðveldlega hægt að fara með öðrum hætti en á bíl sem tekur ekki lengri tíma en bílandi. Starfmenn ríkisins munu velja þá samgöngumáta ef byggt væri upp hvatakerfi til þess. Núverandi kerfi hvetur þá einmitt alveg öfugt til að velja bílinn fram yfir vistvæna kosti og er árangurinn eftir því.

Árangursmælikvarðar: - Hlutfall ferða sem farin er með vistvænum samgöngum (ganga, hjóla, almenningsamgöngur) á vegum ríkisaðila.

Aðgerð 34. Stefna og leiðbeiningar í loftslagsmálum vegna skipulagsgerðar

Hér vantar árangursmælikvarða. Það vantar líka hugmyndir um aðgerðir sem geta skilað árangri í skipulagi. Þar hljóta fjárhagslegir hvatar í skipulagi að koma sterkt inn t.d. fasteignagjöld fyrir mismunandi skipulagseiningar. Með fasteignagjöldum á þær skipulagseiningar sem hvetja til útblásturs og aukinnar losunar eins og bílastæði er hægt að beita hagrænum aðgerðum til að draga úr losun. Einnig áhrif ræktunar og gróðurs í hinu byggða umhverfi á loftslag og loftmengun.

Árangursmælikvarðar t.d.:

- Hlutfall bílastæða í þéttbýli sem er með gjaldskyldu.
- Fasteignagjöld á bílastæðum í þéttbýli að meðaltali og eftir sveitarfélögum.
- Hlutfall fastra flata, bílastæða, gatna í þéttbýli.
- Hlutfall garða, grænna svæða í þéttbýli.

Bls. 39

5. Áfangaskipting áætlunar, samráð, framkvæmd og fjármögnun

Í þessum kafla hefði verið eðlilegt að fjalla um þann fjármagnslið, sem er stærstur í aðgerðaráætlun í loftslagsmálum, þótt ekki sé hann fjárhagslega metinn í áætluninni, það er ívilnun/eftirgjöf gjalda með orkuskiptibílum. Eins og fram kom hér að ofan má hugsanlega meta þessa ívilnun til tuga milljarða króna á 5 ára tímabili fjármálaáætlunar 2019-2023. Þá er ekki síður mikilvægt að fjalla um hvernig afla eigi þeirra tekna sem ríkið gefur eftir í formi ívilnunar á þessu tímabili. Þær byrðar

þurfa að skiptast réttlátt niður líka á þann hóp sem mun njóta ívilnunar þegar hann fær sér nýjan bíl á þessu tímabili.

Ef aðgerðaráætlun í loftslagsmálum er fyrst og fremst til að ívilna nýja bíla fyrir vel stætt fólk en aukin skattbyrði verður lögð á aðra þjóðfélagshópa er verr af stað farið en heima setið. Gleymum því ekki að hver flugferð erlendis getur jafngilt ársakstri um það bíl í losun gróðurhúsalofttegunda. Ef fólk er gert kleift að fjölga utanlandsferðum með rösklegri ívilnun fyrir bílakaup er ekki vist að það verði í raun neinn árangur í loftslagsmálum þótt bókhaldið hjá íslenskum stjórnvöldum líti betur út.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

A handwritten signature in blue ink that reads "Árni Davíðsson". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Árni Davíðsson
formaður umsagnarnefndar LHM.