

Minnisblað um sérstöðu Íslands við setningu kvóta á losun koltvísýrings í flugi – tillögur um hugsanlegar undanþágur

Sérstaða

Samgöngugreinar á Íslandi

Fyrir utan það meginmarkmið að draga úr losun koltvísýrings frá flugi er það eitt markmiðað með kvótasetningunni að umferð frá flugi á stuttum vegalengdum (1 – 2 klst flug) færist yfir á aðrar og umhverfisvænni samgöngugreinar eins og járnbrautalestar og áætlunarbifreiðar (svokallað modal shift).

Sérstaða Íslands hvað þetta atriði varðar er augljós því að lestarsamgöngur eru engar og ekki er líklegt að þær verði teknar upp á næstu áratugum vegna fámennis þjóðarinnar og tiltölulega stórs lands. Áfangastöðum á aðalleiðum í flugi hefur fækkað á undanförunum árum vegna batnandi vegakerfis. Hefur umferð þannig flust frá flugi yfir á fólksbíla en að mjög litlu eða engu leyti yfir á áætlunarbifreiðar á styttri leiðum. Á lengstu leiðunum mun það tæplega gerast vegna langra vegalengda landleiðina. Forsendur tilskipunarinnar eru því ekki fyrir hendi í innanlandsfluginu og leiða má rök að því að sama eigi við um flug til nágrennaríkjanna Grænlands og Færeyja sem hefur fleira líkt með innanlandsflugi en millilandaflugi.

Efnahagsleg áhrif

Varðandi millilandaflugið þá er ljóst að flugrekstur á Íslandi vegur margfalt á við flest önnur Evrópulönd sem hlutfall af vergri landsframleiðslu eða jafnvel 4 – 6 falt. Vægi millilandaflugsins er einnig margfalt á við innanlandsflugið. Það var ekki markmið tilskipunarinnar að hafa áhrif á efnahag einstakra aðildarþjóða eða skapa ójafnvægi í aðstöðu fyrirtækja á EES-svæðinu, heldur að stuðla að minnkun losunar koltvísýrings með hagrænum og tæknilegum aðgerðum. Líkur eru á því að tilskipunin geti dregið nokkuð úr landsframleiðslu á Íslandi og meira en í öðrum aðildarlöndum vegna mikils vægis flugsins í landsframleiðslunni. Þetta atriði er mikilvægt og getur haft verulega þýðingu þegar horft er til sérstöðu Íslands á þessu sviði.

Öryggisgrein, aðgengi að losunarheimildum

Varðandi sérstöðu landsins þarf einnig að horfa til þess að flug er nánast eina samgöngugrein landsins milli landa í farþegaflutningum. Tryggja þarf að sú staða geti aldrei komið upp að ekki verði aðgengilegar losunarheimildir vegna flugs til og frá landinu.

Hugsanlegar undanþágur

Eftirfarandi eru atriði sem geta komið til skoðunar við mat á samningsstöðu Íslands á EES vettvangi um undanþágur frá kvótakerfi um losun CO₂ í flugi:

Ástæður undanþáganna gætu verið

- Undanþágur vegna skorts á vali um aðrar samgöngugreinar
- Undanþágur vegna mikilla og mun meiri áhrifa tilskipunarinnar en í öðrum aðildarlöndum á efnahag þjóðarinnar

Eðli undanþáganna gæti verið

- Kvótakerfið gildi ekki fyrir innanlandsflug
- Kvótakerfið gildi ekki fyrir flug til Grænlands og Færeyja og flug þangað verði í reynd skilgreint sem innanlandsflug
- Ísland fengi rýmri heimildir í tengslum við loftslagsvæna þróunaraðstoð sem t.d. mætti leggja í varasjóð fyrir flugsamgöngur
- Ísland fengi rýmri ókeypis heimildir, annað hvort í tengslum við árangursviðmið eða 3% varasjóðinn sem væri til sérstakrar úthlutunar til flugsamgangna
- Ísland fengi sérstakar heimildir við ráðstöfun tekna af uppboði losunarheimilda
- Samið yrði um sérstakan öryggisventil um tryggingu fyrir losunarheimildum vegna flugs til og frá landinu sem undir ákveðnum kringumstæðum mætti grípa til til að tryggja samgöngur til og frá Íslandi