

Góðir áheyrendur!

Eins og kunnugt er hefur Ísland undirritað Kyoto bókunina um takmörkun á losun gróðurhúsalofttegunda, en undir hana fellur m.a innanlandsflug en ekki millilandaflug. Evrópusambandið ásamt EFTA þjóðunum leggja mikla áherslu á að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar sínar og jafnvel umfram það. Vöxtur flugsins í ESB er ör og meiri en á heimsvísu og jókst losun um 7,5% á milli árána 2003 – 2004 og hafði hlutur þess þá aukist um 87% á árunum 1990-2004. Auk þess er því spáð að flugumferð muni ríflega tvöfaldast milli árána 2005 og 2020. Í ljósi þessa hafa verið undirbúnar tillögur um að losun gróðurhúsalofttegunda í flugi verði felldar inn í tilskipun ESB um viðskiptakerfi með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda í því skyni að draga einnig úr slíkri losun frá flugi.

Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar segir m.a. um umhverfismál að ríkisstjórnin stefni að því að gera skýra áætlun um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Fyrirætlanir EES ríkjanna um setningu kvótakerfis á losun koltvísýrings í flugi og samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda á þessu sviði eru þannig í góðum samhljómi við fyrirætlanir Íslendinga í loftslagsmálum.

Þann 18. janúar 2008 skipaði ég stýrihóp, sem ætlað var að meta heildrænt áhrif kvótasetningar á losun koltvísýrings í flugi, en Flugráð hafði á fundi sínum þann 20. desember 2007 ályktað og gert að tillögu sinni að nú þegar verði ráðist í það verkefni að meta hver áhrif kvótasetningarinnar yrðu hér á landi. Er í ályktuninni tekið sérstaklega fram að meta þurfi áhrif á flutninga til og frá landinu, flugfargjöld, flugrekstur, ferðaþjónustu, byggðamál, auk áhrifa á neytendur og þar með á efnahagslíf Íslendinga.

Stýrihópurinn tók þegar til starfa undir forystu Gunnlaugs Stefánssonar formanns Flugráðs og hefur hann nú lagt fram áfangaskýrslu, en hafa skal í huga að málið er enn í fullum gangi innan Evrópusambandsins og engar formlegar ákvarðanir hafa verið teknar enn sem komið er. Helstu atriði í skýrslu stýrihópsins má draga saman í eftirfarandi meginatriðum:

Væntanleg tilskipun Evrópusambandsins mun gilda fyrir allt flug með örfáum undantekningum til og frá EES og innan svæðisins. Gert er ráð fyrir að í upphafi verði losunarheimildum að mestu úthlutað ókeypis en með tímanum muni hlutur uppboða á losunarheimildum aukast og verði 100% eigi síðar en árið 2020. Strax frá gildistöku kerfisins árið 2012 mun verða skortur á losunarheimildum vegna mikils árlegs vaxtar í fluginu. Vænta má að flugrekendur muni bregðast við með því að kaupa viðbótarheimildir jafnvel frá öðrum starfsgreinum, eða eins og hinn raunverulegi tilgangur kerfisins er, að hagræða í rekstri sínum t.d. með því að kaupa sparneytnari hreyfla og draga þannig úr losun CO₂.

Sérstaða Íslands í þessu máli felst einkum í því að ekki er öðrum samgöngugreinum til að dreifa fyrir almenning og fyrirtæki í samskiptum út fyrir landssteinana. Engar forsendur eru fyrir almenning að skipta yfir á aðrar vistvænni samgöngugreinar svo sem járnbrautir hvorki á skemmri né lengri leiðum eins og ein forsenda tilskipunarinnar er. Þá vegur flugrekstur margfalt þyngra í íslensku efnahagslífi en annarra Evrópuríkja sem og Bandaríkjanna.

Áhrifin fyrir Ísland verða þau að gera má ráð fyrir að fargjöld muni hækka nokkuð bæði í innanlandsflugi og millilandaflugi, nokkur samdráttur verður í fjölda farþega og ferðaþjónustu, og samdráttur gæti orðið í hagkerfinu.

Það er stefna íslenskra stjórnvalda að Ísland leggi sitt að mörkum til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, en líklegt og nánast öruggt þykir að þátttaka flugs í viðskiptakerfinu að öðru óbreyttu geti raskað samkeppnisstöðu Íslands og þrengt rekstrarsvigrúm íslenskra flugrekenda samanborið við aðra í Evrópu. Með fullri þátttöku verður framlag Íslands til samdráttar í losun gróðurhúsalofttegunda meira en annarra. Ástæðan er eins og áður segir fyrst og fremst sérstaða Íslands vegna landfræðilegrar legu landsins og það hversu mikil áhrif atvinnugreinarinnar, bæði bein og óbein, eru hér á landi.

Nauðsynlegt kann að verða að leitast verði við að tryggja jöfnun aðstöðu með því að fara fram á takmarkaðar undanþágur frá þátttöku í kerfinu eða rýmri losunarheimildir fyrir

Ísland umfram aðra. Eðlilegt er að reynt verði að ná fram niðurstöðu sem taki mið af því að framlag Íslands verði sanngjarnt á við aðrar þjóðir Evrópu og sé í samræmi við sérstakar aðstæður í flugstarfsemi á Íslandi. Á það skal bent að í umræðum á Evrópuþinginu um málið hefur verið fjallað um sérstöðu jaðarsvæða og fjarlæggra eyja. Er von til að komið verði á móts við þau sjónarmið sem ég hef lýst hér að framan.

Að lokum vil ég segja þetta:

Á ferð minni í Brussel í apríl síðast liðnum hitti ég samgöngustjóra Evrópusambandsins og ræddi við hann m.a. um þessi mál og kynnti sjónarmið Íslands. Nú þegar skýrsla stýrihóps um losunarheimildir á koltvísýringi liggur fyrir mun ég beita mér fyrir því að hún verði kynnt á viðeigandi stöðum innan Evrópusambandsins og fylgja eftir sanngjörnum hagsmunum Íslendinga og íslensks flugrekstrar í málinu.