

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið
b/t. Hugi Ólafsson
Skuggasundi 1
101 Reykjavík

Reykjavík, 15. nóvember 2018

Efni: Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030, 1. útgáfa (Mál nr. S-124/2018)

Viðskiptaráð þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri um Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030, 1. útgáfu. Viðskiptaráð telur brýnt að markmið áætlunarinnar náist í sátt við viðskiptalífið. Þess vegna gengur Viðskiptaráð nú fram fyrir skjöldu til að geta átt uppbyggilegt samtali við stjórnvöld um hvaða leiðir séu greiðastar til að ná markmiðum áætlunarinnar.

Helstu atriðin sem Viðskiptaráð vill koma á framfæri eru eftirfarandi:

- Viðskiptaráð vill leggja sitt af mörkum til að ná markmiðum áætlunarinnar
- Viðskiptalífið, hið opinbera og almenningur verða að vinna saman til að ná markmiðunum
- Nauðsynlegt er að kostnaðar- og ábatagreina tillögurnar í áætluninni hið fyrsta
- Gjöld sem lögð verða á til að ná markmiði áætlunarinnar verða að vera tekjuhlutlaus
- Viðskiptaráð telur bann á nýskráningu bensín- og díselbíla skiljanlegt en misráðið
- Þær aðgerðir sem gripið verður til mega ekki skerða samkeppnishæfni íslensks viðskiptalífs
- Viðskiptaráð vill koma með beinum hætti að annarri útgáfu áætlunarinnar og Loftslagsráði

Fullur vilji til samstarfs, að einni forsendu gefinni

Viðskiptaráð fagnar því að fram sé komin áætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum. Stjórn Viðskiptaráðs, sem telur tugi stjórnenda fyrirtækja landsins, fékk kynningu á áætluninni í formi minnisblaðs. Þær ábendingar og athugasemdir sem bárust voru flestar á þann veg að markmið áætlunarinnar væri markmið sem eigi að stefna að, þó svo að misjafnar skoðanir væru á því hvernig best væri að ná því markmiði.

Grundvallarforsenda fyrir stuðningi viðskiptalífsins við áætlunina er og verður **að þau gjöld sem verða lögð á fólk og fyrirtæki í þeim tilgangi að ná markmiðum áætlunarinnar verði tekjuhlutlaus** fyrir ríkið, en verði ekki bara enn einn tekjustofn hins opinbera. Í dæmaskyni má þannig nefna að skili kolefnisgjald ríkissjóði tíu milljörðum króna skuli aðrar álögur á fólk og fyrirtæki lækka um sömu fjárhæð eða meira.

Viðskiptaráði hugnast þannig ekki sú sviðsmynd að ríkið tæki sér það hlutverk að ráðstafa þeim tekjum sem falla til af kolefnisgjaldi í aðgerðir í nafni loftslagsmála. Slík ráðstöfun yrði að mati Viðskiptaráðs ómarkviss, ógagnsæ og jafnframt til þess fallin að gera rekstrarumhverfi íslenskra fyrirtækja verra og draga úr samkeppnishæfni þeirra. Auk þess myndi það draga verulega úr mögulegum stuðningi viðskiptalífsins við hækkun gjaldsins og tiltrú viðskiptalífsins á ásetning ríkisins um að ná markmiðum áætlunarinnar með álagningu kolefnisgjalds.

Rétt er að vekja athygli á tekjur ríkissjóðs af kolefnisgjaldi verða samkvæmt fjárlagafrumvarpi fyrir árið 2019 **5,9 milljarðar króna**. Viðskiptalífið væntir þess að áður en til frekari hækkunar gjaldsins kemur

verði aðrir skattar, svo sem tryggingagjald eða tekjuskattur, lækkaðir um það sem samsvarar þessari fjárhæð. Þannig mætti lækka tryggingagjald um á að giska 0,4 prósentustig til að ná þessu markmiði.

Að öðrum kosti má draga verulega í efa vilja ríkisins til að nota kolefnisgjald sem verkfæri til að ná markmiðum áætlunarinnar og jafnframt dregur það úr líkum á að viðskiptalífið geti tekið sér stöðu með áætluninni. Með þessu myndi ríkið senda **skýr skilaboð** um að kolefnisgjald á jarðefnaeldsneyti væri hugsað til að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og gera aðra orkugjafa að fýsilegri kosti, en ekki hugsað til enn frekari tekjuöflunar ríkissjóðs.

Kostnaðar- og ábatagreining grundvöllur árangurs

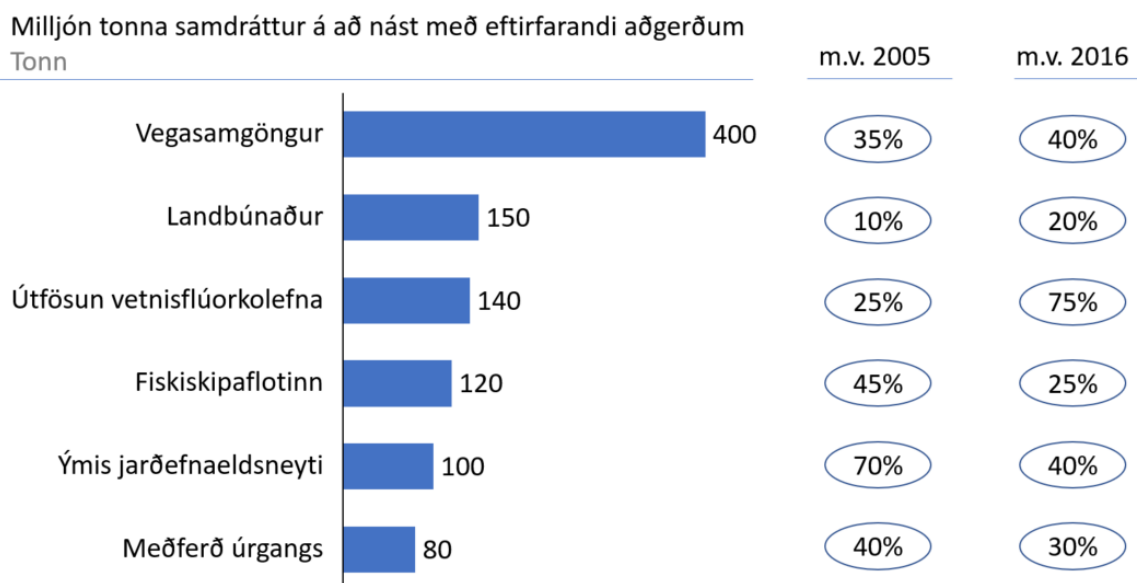
Við lestur aðgerðaáætlunarinnar er ljóst að þær 34 tillögur sem settar eru fram eru misjafnar að gæðum og umfangi. Auk þess eru sumar ekki ítarlega útfærðar. Loks er auðsýnt að ekki hefur verið gert kostnaðar- og ábatamat á tillögunum, og þeir árangursmælikvarðar sem lagt er til að stuðst verði við eru misgóðir. Þannig má nefna tillögu 15, sem mælir fyrir um landtengingu flugvéla. Árangursmælikvarðinn sem þar er notaður er fjöldi landtengdra flugvéla. Með því er á engan hátt mældur væntur árangur af aðgerðinni í útblásturssparnaði eða hvaða kostnaður hlýst af aðgerðinni og hvort þeim fjármunum sem á að verja í aðgerðina væri betur varið í aðra ódýrari eða árangursríkari aðgerð. Áður en ráðist er í aðgerðir sem þessa er því rétt að reikna út hvort þær eigi að vera í forgangi.

Viðskiptaráð kallar því eftir vandaðri kostnaðar- og ábatagreiningu á öllum tillögum áætlunarinnar.

Hins vegar segir í áætluninni að margir þeir vankantar sem eru taldir upp séu höfundum áætlunarinnar ljósir, enda aðeins um fyrstu útgáfu skýrslunnar að ræða. **Í ljósi þess óskar Viðskiptaráð eftir að koma með formlegum hætti að útgáfu annarrar útgáfu skýrslunnar, til dæmis með þátttöku í Loftslagsráði** eða á öðrum viðeigandi vettvangi og ítrekar mikilvægi þess að fyrst verði ráðist í þær aðgerðir sem skila mestum árangri með sem minnstum tilkostnaði.

Megináhersla á samgöngur á landi

Í aðgerðaáætluninni er gert ráð fyrir að kolefnisfótspor Íslands minnki um milljón tonn til ársins 2030 – á næstu ellefu árum. Ljóst er að sá samdráttur mun ekki dreifast jafnt yfir alla geira. Þannig er gert ráð fyrir að um 40% samdráttarins náist með orkuskiptum í vegasamgöngum, nokkru minna en í næstu þremur liðum samanlagt.



Eðli málsins samkvæmt er því lögð áberandi mest áhersla á þessi orkuskipti í fyrstu ellefu tillögum aðgerðaáætlunarinnar, A-hluta áætlunarinnar. Fyrir utan aðrar og almennari athugasemdir gerir Viðskiptaráð sérstaklega athugasemdir við tillögur 1, 2, 5, 6, 8, 10 og 11 og eina úr D-hluta, tillögu 34.

1. Ívilnanir fyrir loftslagsvæna bíla og eldsneyti

- a. Viðskiptaráð er hlynnt ívilnunum fyrir loftslagsvæna bíla og eldsneyti, svo fremi sem slíkar **ívilnanir kalli ekki á auknar álögur á íslenskt viðskiptalíf.**

2. Kolefnisgjald: Hækkun

- a. Viðskiptaráð er hlynnt hækkun kolefnisgjalds að einni grundvallarforsendu uppfylltri; **kolefnisgjald má ekki verða enn einn tekjustofn ríkisins.** Þess vegna er það forsenda stuðnings Viðskiptaráðs við álagningu og hækkun kolefnisgjalds að **aðrir skattar og gjöld, svo sem tryggingagjald, lækki samtímis að minnsta kosti jafnmikið svo gjaldheimtan verði tekjuhlutlaus.** Þessu til viðbótar leggur Viðskiptaráð áherslu á að málefnalegar undanþágur verði gerðar frá álagningu kolefnisgjalds á eldsneyti, svo sem á sjávarútvegsfyrirtæki og í einhverjum tilvikum ferðaþjónustufyrirtæki. Hækkun gjaldsins má auk þess ekki bitna um of á íbúum utan höfuðborgarsvæðisins. Verði kolefnisgjald hækkað í skrefum er nauðsynlegt að slíkar **hækkanir verði boðaðar með eðlilegum fyrirvara** samhliða tilgreiningum á hvaða skattar og/eða gjöld verði lækkuð.

5. Nýskráning dísil- og bensínbíla verði óheimil eftir 2030

- a. Viðskiptaráð hefur skilning á þeim sjónarmiðum sem liggja að baki tillögu um bann en veltir upp hvort ekki sé réttara að **gera rekstur eyðslufrekra dísil- og bensínbíla kostnaðarsamari með álagningu kolefnisgjalds**, samanber tillögu 2, og skapa þannig hvata til kaupa á sparneytnari bílum. Ráðið leggst því gegn fortakslausu banni sem þessu. Þróun bensín- og dísilbíla gæti orðið þannig að þeir þurfi miklu minna jarðafnaeldsneyti en forverar þeirra, sem mælir gegn banninu. Þá þarf einnig að skoða hvort í banninu felist einnig bann við tengiltvinnbílum.

6. Úrelding eldri bíla: Stuðningur stjórnvalda

- a. Sömu sjónarmið eiga að einhverju leyti við um þetta atriði og tillögur 2 og 5. Viðskiptaráð leggst ekki gegn þessum aðgerðum að því gefnu að þær **feli ekki í sér auknar álögur á fólk og fyrirtæki.**

8. Innviðir fyrir rafhjól og reiðhjól

- a. Viðskiptaráð telur uppbyggingu innviða fyrir rafhjól og reiðhjól jákvæða. Með því skapast hvati fyrir fólk til að hjóla meira og nýta síður einkabíla. Því fylgir ýmis mögulegur ávinningur, svo sem minna slit á vegum og hreinna loft í þéttbýli.

10. Efling almenningsgangna og deilihagkerfis í samgöngum

- a. Fer að miklu leyti saman við lið 8. Því til viðbótar þarf að hafa augun á **kostnaði.** Hér þarf sérstaklega að skoða hlut deilibíla, sókn í átt að samgöngum sem styðjast við fjórðu iðnbýltinguna á borð við kerfi eins og þau sem Lyft og Uber hafa þróað, sem og sjálfkeyrandi bíla. Auk þess má efla samgöngustyrki¹ fyrir starfsfólk sem kemur til vinnu með öðrum ferðamáta með því að fyrirtæki leigi vistvæna bíla fyrir starfsfólk til afnota á vinnutíma.

¹ Samkvæmt reglum í skattmáti skal ekki telja til skattskyldra hlunninda greiðslu launagreiðanda á kostnaði launþega vegna ferða milli heimilis og vinnustaðar og/eða vegna ferða í þágu launagreiðanda, ef nýttar eru almenningsgangur eða vistvænn samgöngumáti að hámarki samtals 7.500 kr. á mánuði og að uppfylltum tilteknum skilyrðum.

11. Innleiðing vistvænna bíla á vegum ríkisins

- a. Viðskiptaráð fagnar þessu framtaki ríkisins og **hvetur aðildarfélög sín til að gera slíkt hið sama.**

34. Stefna og leiðbeiningar í loftslagsmálum vegna skipulagsgerðar

- a. Viðskiptaráð vill að kannað verði hvaða þéttbýlisskipulag þjónar best markmiðum aðgerðaáætlunarinnar, til dæmis með tilliti til hvernig má með hagkvæmustum hætti ná fram orkuskiptum í vegasamgöngum og fleiri þátta.

Þessu til viðbótar er rétt að halda til haga að Viðskiptaráð telur tillögur 3, 4, 7 og 9 góðra gjalda verðar og rétt að kanna hagkvæma útfærslu þeirra.

Aðrir hlutar áætlunarinnar

Í B-hluta áætlunarinnar er að finna tillögur um orkuskipti í öðrum geirum en vegasamgöngum. Þar þarf vissulega að ná fram umtalsverðum samdrætti í losun koltvísýrings en tillögurnar eru flestar þess eðlis að þörf er á frekari kostnaðar- og ábatagreinungu, að tillögu 14 um rafvæðingu hafna undanskilinni þar sem fjallað er um að rafvæðing hafna eigi að nást í skrefum eftir því hvaða árangri er mögulegt að ná og með hvaða tilkostnaði. Viðskiptaráð er hlynnt því að kannaður verði væntur árangur af því að ráðast í þær tillögur sem þar eru nefndar.

Í C-hluta áætlunarinnar er fjallað um kolefnisbindingu og bætta landnotkun. Viðskiptaráð er hlynnt því að kannaður verði væntur árangur af því að ráðast í þær tillögur sem þar eru nefndar, því jafnvel þótt endurheimt votlendis dragi ekki úr kröfum um minni losun á öðrum sviðum bendir flest til að losun vegna framræsingu lands sé umtalsverð og því rétt að stöðva óþarfa framræsingu og endurheimta votlendi þar sem þess er kostur.

Í D-hluta er svo að finna aðrar aðgerðir. Meðal þeirra er að koma á fót loftslagssjóði, að stjórnarráðið setji sér loftslagsstefnu, urðunarskattur, bann við urðu lífræns úrgangs, að fræða almenning og nemendur um loftslagsmál, minni matarsóun og fleira. Viðskiptaráð telur tillögurnar góðra gjalda verðar og rétt að kanna betur þær tillögur sem talið er að skili sem mestum árangri með sem minnstum tilkostnaði. Um útfærslur í hlutanum og tæknilega nálgun vekur Viðskiptaráð athygli á umsögn EFLU verkfræðistofu um málið, en hún er aðgengileg [hér](#).

Loks vekur Viðskiptaráð athygli á að í aðgerðaáætluninni er ekki horft til stóriðju, flugsamgangna, fragtsiglinga og ekki nema að litlu leyti til mögulegs ávinnings af skógrækt, landgræðslu og endurheimt votlendis. Í náninni framtíð er ljóst að taka verður þessi atriði til skoðunar og býður Viðskiptaráð fram krafta sína í þeirri vinnu.

Meiri áherslu á nýsköpun

Viðskiptaráð kallar eftir að horft verði í auknum mæli til nýsköpunar í loftslagsmálum í annarri útgáfu áætlunarinnar. Það er nauðsynlegt að horfa ekki aðeins til þess hvernig hægt er að dragar úr útblæstri heldur einnig hvaða leiðir eru færar og raunhæfar til að fanga koltvísýring úr andrúmsloftinu. Auk þess er rétt að kanna með hvaða hætti ríkið getur stutt við einkafyrirtæki sem vinna að lausnum til að draga úr útblæstri. Eigi markmið áætlunarinnar að nást og markmið um kolefnishlutleysi að nást fyrir 2040 er ljóst að virkja þarf færustu huga þjóðarinnar á hinum ýmsu sviðum í þeim tilgangi.

Í upphafi skyldi endinn skoða

Viðskiptaráð vill leggja sitt af mörkum til að markmið áætlunarinnar náist. Stuðningur ráðsins veitur hins vegar að töluverðu leyti á því að aðgerðir sem fela í sér álagningu gjalda komi ekki niður á íslensku viðskiptalífi og verði tekjuhlutlausar.

Að sama skapi ítrekar ráðið ákall sitt um að tillögurnar 34 verði greindar með tilliti til vænts árangurs og kostnaðar. Til að undirstrika vilja ráðsins til að koma að loftslagsmálum með afgerandi hætti hefur ráðið komið á fót umhverfishópi Viðskiptaráðs, þar sem fulltrúar viðskiptalífsins munu meðal annars vinna að Aðgerðaáætlun viðskiptalífsins í loftslagsmálum. Stefnt er að fyrstu útgáfu áætlunarinnar á fyrri hluta næsta árs.

Viðskiptaráð leggur til að **þær athugasemdir, tillögur og ábendingar sem hér koma fram verði höfð að leiðarljósi við útfærslu áætlunarinnar og við aðra útgáfu hennar. Viðskiptaráð ítrekar jafnframt óskir sínar um að koma að vinnu við aðgerðaáætlunina og Loftslagsráði.** Að lokum áskilur Viðskiptaráð sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og er reiðubúið að skýra þessa umsögn nánar og svara spurningum í ráðuneytinu.

Virðingarfyllt,



Gunnar Dofri Ólafsson

Lögfræðingur Viðskiptaráðs Íslands