

## Tillaga til þingsályktunar

um niðurfellingu gjalda á vistvænt eldsneyti sem er framleitt innan lands.

Flm.: Magnús Orri Schram, Björgvin G. Sigurðsson, Skúli Helgason,  
Sigmundur Ernir Rúnarsson, Ólína Þorvarðardóttir, Þór Saari,  
Birgitta Jónsdóttir, Margrét Tryggvadóttir, Sigríður Ingibjörg Ingadóttir,  
Mörður Árnason, Lúðvík Geirsson.

Alþingi ályktar að gerðar verði nauðsynlegar breytingar á lögum sem tryggja að vistvænt eldsneyti, sem framleitt er hér á landi, verði fram til ársins 2020 undanþegið öllum opinberum gjöldum og sköttum að virðisaukaskatti undanskildum, eða þar til 10% bílaflotans nýta vistvæna orkugjafa að öllu eða mestu leyti.

### Greinargerð.

Tillaga þessi var áður lögð fram á 140. löggjafarþingi (637. mál). Henni fylgdi þá svohljóðandi greinargerð:

„Nýlega mælti iðnaðarráðherra fyrir skýrslu Grænu orkunnar um „Orkuskipti í samgöngum“ á Alþingi. Mikilvægt er að hefja vinnu við þá aðgerðaáætlun sem þar var lögð fram og er þingsályktunartillaga þessi hluti af þeirri áætlun. Ísland er skuldbundið markmiðinu um 10% hlut endurnýjanlegrar orku í samgöngum árið 2020 með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/28/EB um aukinn hlut endurnýjanlegra orkugjafa. Innan við hálf tölur prósent samgöngutækja uppfyllir nú skilyrði tilskipunar, því er skammur tími til stefnu til að gera nauðsynlega bragarbót á. Ljóst er að það þarf að vera með allar klær úti til að ná settu markmiði í tæka tíð, þar sem tæknin er dýr, skortur er á innviðum fyrir nýja orkugjafa, endurnýjun bílaflotans er hæð og óvissa er um hvaða tækni verði ráðandi í framtíðinni.

Liður í því að ryðja hindrunum úr vegi er að tryggja starfsumhverfi þeirra sem vinna nú að framleiðslu og þróun (innlendra) vistvæna orkugjafa. Mikilvægt er að hægt sé að treysta á stöðugt skattaumhverfi til lengri tíma þegar kemur að því að binda fjármagn í fjárfrekum sprotaverkefnum nýorkugeirans. Nú þegar hefur það áhrif t.d. á aðila sem eru að hugsa um að fjárfesta í metanbílum að margir búast við að metan hækki fljótlega í verði vegna þess að ríkisvaldið hljóti að setja álögur á slíkt eldsneyti. Þessi þingsályktunartillaga tekur af allan vafa og styður við fyrirhugaðar fjárfestingar í framleiðslu og dreifingu á t.d. metani.

Með þingsályktunartillögu þessari er tekin stefnumótandi ákvörðun um að innlent vistvænt eldsneyti muni ekki bera önnur opinber gjöld en virðisaukaskatt til ársins 2020 eða þar til 10% bílaflotans nýta vistvæna orkugjafa að öllu eða mestu leyti. Alþingi samþykkti nýverið þingsályktun um eflingu græna hagkerfisins á Íslandi (7. mál á 140. löggjafarþingi). Þar var ályktað að endurnýjanleg orka til samgangna verði ekki skattlögð fyrir en hlutdeild hennar er orðin 20% af heildarorkunotkun í samgöngum. Tillaga þessi miðar hins vegar við ártalið 2020, eða þegar 10% bílaflotans nýta vistvæna orkugjafa að öllu eða mestu leyti, hvort sem kemur síðar. Nefndinni um Grænu orkuna var ætlað að samræma markmið og stefnu Íslands við alþjóðastofnanir samkvæmt erindisbréfi. Þá væri þessi tillaga í samræmi við markmið

tilskipunar 2009/28/EB. Það skýtur skökku við ef skattalegir hvatar eru ekki í takti við önnur markmið stjórnvalda.

Þær eldsneytistegundir sem nú þegar er verið að framleiða innan lands fyrir bíla eru: lífdísilolía, rafmagn, vetni, metanól og metan. Einnig ber að nefna að ammoníak og etanól gætu verið framleidd í framtíðinni, þó að hið fyrrnefnda sé harla ólíklegt.

### **Rafmagn.**

Raforkukerfi landsins er nokkuð vel búið varðandi hleðslu rafbíla (rafgeyma eða tengiltvinnbíla) enda gert ráð fyrir að langstærsti hluti hleðslu fari fram í heimahúsum eða á vinnustað (+90%). Áætluð notkun vegna rafknúinna ökutækja er einungis lítið hlutfall af heildarraforkunotkun á landinu öllu og mun því ekki auka svo mjög á álag raforkuflutningskerfisins. Hins vegar er líklegt að á einhverjum stöðum þurfi að styrkja dreifikerfi rafmagns þar sem notkun vegna hleðslu rafbíla er mikil, svo sem á heimilum, tengt vinnustöðum eða við hraðhleðslustaði. Jafnframt þarf að skoða sveigjanlegar lausnir varðandi hleðslumöguleika sem koma í veg fyrir yfirlestun á dreifikerfin og draga þannig úr kostnaði vegna styrkingar á þeim kerfum.

Þónokkur kostnaður gæti orðið við uppbyggingu hraðhleðslustaura, vegna fjárfestinga í staurunum sjálfum en einnig vegna styrkingar á dreifikerfi þeim tengdu. Því er mikilvægt að efla samstarf opinberra aðila, sérstaklega sveitarfélaga, hálfopinberra aðila (orkufyrirtækjanna) og fyrirtækja sem eru að huga að uppbyggingu á hraðhleðslu.

### **Vetni.**

Á undanförunum árum hefur byggst upp mikil þekking í landinu tengd vetnisrannsóknnum. Framleiðsla vetnisknúinna bíla er takmörkuð enn sem komið er en stærstu bílaframleiðendur hafa lýst því yfir að fjöldaframleiðsla slíkra bíla ætti að geta hafist eigi síðar en 2015. Jafnframt gera þeir flestir ráð fyrir að vetnisknúin bílar verði mjög áberandi í framtíðinni.

Ein vetnisstöð hefur verið starfandi við Vesturlandsveg. Með eina vetnisstöð hér á landi er ljóst að erfitt verður að innleiða tæknina. Nú þegar hafa allmörg ríki ákveðið að styrkja verulega uppbyggingu vetnisstöðva, t.d. Þýskaland, Kórea, Noregur og Japan svo að einhver dæmi séu nefnd. Þjóðverjar telja að stærsti hluti vishæfra bíla í umferð þar í landi eftir 2025 verði vetnisrafbílar. Vetnisrafbílar á Íslandi munu því eiga erfitt uppdráttar ef nýir innviðir verða ekki byggðir. Vandamál við innleiðingu vetnisbíla eru því af sama toga og hvað varðar flestar aðrar tegundir vistvæns eldsneytis, þ.e. að styrkja verður uppbyggingu innviða.

### **Metan.**

Metandreifing er takmörkuð við tvo staði á höfuðborgarsvæðinu, á Bíldshöfða og í Vallahverfinu í Hafnarfirði. Dreifing metans er dýr og á það bæði við um flutning á sölustað og dælubúnað. Dreifing með gasleiðslum virðist þó vera hagkvæmasti kosturinn en fjárfesting í upphafi er mikil, auk þess sem það tekur tíma að byggja upp nægilegan markað sem stendur undir uppbyggingunni.

Mikilvægt er að styðja við uppbyggingu á dreifikerfi fyrir metan en taka verður tillit til takmarkana sem eru á framleiðslu metans. Mikilvægast er að byggja upp dreifikerfin sem næst framleiðslueiningum. Samstarf metanframleiðenda við opinbera aðila er mikilvægt til að forðast offjárfestingar til lengri tíma lítið en ljóst er að hægja mun verulega á innleiðingu metanbifreiða ef ekki verður fjárfest í nýjum innviðum.“

**Lífdísilolía.**

Meginkosturinn við lífdísil (etanól, metanól o.fl.) er að ekki þarf að byggja upp nýja innviði til dreifingar.

Telja verður ólíklegt að forsvaranlegt verði að hefja mikla uppbyggingu á nýjum orkugjöfum ef ekki er hægt að sýna fram á að slík framleiðsla og framtíðarrekstur geti gengið á viðskiptalegum forsendum með eðlilegum endurgreiðslutíma fjárfestinga.

**Metanól.**

Framleiðsla metanóls er nú hafin í verksmiðju CRI á Reykjanesi. Metanólið verður til við blöndun vetnis (sem framleitt er á staðnum) og CO<sub>2</sub> frá jarðhitavirkjuninni í Svartsengi. Metanólið er notað sem íblöndunarefni í bensín – 3% í dag – en þetta hlutfall gæti hugsanlega verið aukið í framtíðinni.

Einnig er mögulegt að nýta metanól um borð í skipum, t.d. með Molten Carbonate efnarafölum eða öðrum leiðum. Möguleikar eru nokkrir, en a.m.k. er hægt að drygja bensín-brennslu með metanóli til skemmri tíma.

**Ammoníak.**

Mögulegt væri að framleiða ammoníak á svipaðan hátt og gert var í áburðarverksmiðjunni í Gufunesi. Nokkrar erlendar rannsóknir hafa verið gerðar á nýtingu á ammoníaki, t.d. í fyrrnefndum Molten Carbonate efnarafölum eða á annan hátt. Ólíklegt verður að teljast að ammoníak verði notað í bílum en skip kæmu til greina í framtíðinni en áður þyrfti að verða nokkur tækniþróun í búnaði sem nýtir ammoníak.

**Etanól.**

Etanól er nú þekkt eldsneyti víða erlendis, hreint eða blandað í bensín á bíla. Mögulegt er að framleiða etanól úr lífrænum leifum (þó að einnig væri hægt að gasgera þær í metan). Það er því ekki líklegt að slík framleiðsla yrði viðamikil á Íslandi. Nokkuð hefur þó verið framkvæmt af rannsóknum varðandi hugsanlega orkumlönturæktun á Íslandi (t.d. repju) og því ekki hægt að útiloka innlenda etanólframleiðslu í framtíðinni.

**Að lokum.**

Ólíklegt verður að teljast að aðrar innlendar eldsneytistegundir geti komið á markað en ekki skal útiloka neitt. Í fyrrnefndri skýrslu um „Orkuskipti í samgöngum“ var einnig lögð á það áhersla að stofna fjárfestingarsjóð til að stuðla að uppbyggingu innviða. Mikilvægt er að lögð verði á það áhersla á næstu missirum að slíkum sjóði verði komið á laggirnar til að ýta enn frekar undir uppbyggingu innviða fyrir vistvænt eldsneyti. Með slíkum aðgerðum verður hægt að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis í samgöngum (og útblæstri). Það er mikið hagsmunamál fyrir Ísland að auka notkun innlendra orkugjafa sem mun enn auka orkusjálfstæði þjóðarinnar og sýna að landið er fyrirmynd annarra þegar kemur að losun svokallaðra gróðurhúsalofttegunda.“