

Umsögn

um tillögu til þingsályktunar um aðgerðaáætlun um orkuskipti.

Frá 1. minni hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Markmið áætlunarinnar eru að mörgu leyti jákvæð en of skammt er gengið á ýmsum sviðum. Það er því erfitt að setja sig á móti áætluninni enda öll skref sem stigin eru í átt til orkuskipta til góðs.

Af því sem telja má ábótavant í áætluninni ber fyrst að nefna skort á mælanlegum markmiðum, hve mikið einstökum aðgerðum er ætlað að draga úr útblæstri og stuðla þannig að því að Ísland geti uppfyllt markmið sín samkvæmt Parísarsamkomulaginu.

Í annan stað skortir á að fjármunir séu eymamerktir í sérstakar aðgerðir. Það er einkum bagalegt þar sem þess sér ekki stað í fjármálaáætlun fyrir árin 2018–2022 hvernig fjármunum verður útdeilt til einstakra verkefna.

Í þriðja lagi verður áætlun eins og þessi að vera unnin með hliðsjón af öðrum stefnum og áætlunum er snúa að þessum málum, stefnu varðandi línulagnir, rammaáætlun um vernd og orkunýtingu landsvæða og almenna stefnu stjórnvalda um nýtingu raforku.

Fyrsti minni hluti gerir eftirfarandi athugasemdir við þau sex atriði sem nefnd eru sem leiðarljós í þingsályktuninni:

1. Markmið um orkuskipti.

Markmið um 10% hlutfall endurnýjanlegrar orku í samgöngum á landi fyrir árið 2020 er of lágt. Raunhæft markmið ætti að vera 12% vegna hraðrar þróunar, m.a. vetnisbíla, og þeirra möguleika sem felast í innlendri framleiðslu á metanóli, metani og lífdísil. Markmiðið fyrir árið 2040 ætti að vera 50% af sömu ástæðum.

2. Hagrænir hvatar.

Hagrænir hvatar eru taldir vera mikilvægir og ívilnanir sömuleiðis. Á hvort tveggja má fallast en jafnmikilvægt er að beita hagrænum aðgerðum á borð við beinan og öflugan fjárstuðning við verkefni sem leiða til orkuskipta. Það á einkum við um samvinnu innan atvinnugreina og um rannsóknir og þróun. Styrkja verður þróunarverkefni á fyrstu stigum, svo sem framleiðslu lífdísils úr þörungum og jurtum og nýta orkufyrirtæki í opinberri eigu til að flýta verkefnum á borð við aukna metanframleiðslu, og þá úr jarðhitagasi og vetni. Uppbygging vetnisframleiðslu- og áfyllingarstöðva verður að fylgja takti vetnisvæðingar í hluta bílafloðans. Þar eiga hagrænir hvatar að koma til. Hagrænir hvatar til íblöndunar lífoldsneytis í flugvélaeldsneyti verða einnig að koma til.

3. Innviðir.

Innviðir vegna orkuskipta snúa að rafhleðslustöðvum, fleiri metanstöðvum, vetnisstöðvum og raftengingum, bæði á flugvöllum og höfnum. Taka ber undir það markmið áætlunarinnar að raftengingar sem fullnægi raforkuþörf til almennrar skipastarfsemi í höfnum verði aðgengilegar fyrir árið 2025.

4. Orkusparnaður.

Orkusparnaður er eitt lykilatriði í orkuskiptum og verður að skipuleggja fræðslu og hagræna hvatningu til þess að tryggja sem mestan sparnað.

5. Samstarf.

Samstarf er réttilega skilgreint sem eitt af markmiðum til að flýta orkuskiptum. Þegar eru til samtök á borð við Samorku og öndvegissetur á borð við Hafid sem stjórnvöld verða að virkja til samvinnu við sig. Nú þegar verður að nýta þá stöðu sem felst í að flest orkuframleiðslu- og orkuflutningsfyrirtæki eru í opinberri eigu. Þannig má skipuleggja og samhæfa margar grunnaðgerðir.

6. Rannsóknir, þróun og nýsköpun og alþjóðasamstarf.

Þegar kemur að þætti rannsókna, þróunar og nýsköpunar í orkuskiptum er ljóst að þegar efla á þetta stuðningsumhverfi við þær aðstæður sem ný ríkisfjármálaáætlun býr til verður leiðarljósið nánast að lítilli tíru. Samkvæmt áætluninni lækka framlög til nýsköpunar og þróunar árið 2018 en eftir það ganga einungis um 120 milljónir króna að jafnaði í fjögur ár til þessa málaflökks, til viðbótar við þau framlög sem nú eru veitt. Þörf er sérstaks átaks til að tryggja framfarir í nýsköpun og þróun til orkuskipta. Slíks átaks sér hvergi stað í áætlunum ríkisstjórnarinnar og er það mjög miður.

Nánari yfirferð á liðum A, B, og C í þingsályktunartillögunni leiðir í ljós að fjöldi aðgerða, sem fremur mætti kalla markmið, er misvel fallinn til þess að ná þeim árangri sem að er stefnt.

A. Hagrænir hvatar, innlend framleiðsla og orkusparnaður

Vandséd er hvaða erindi gjaldtaka í samgöngum (A.1) til uppbyggingar og viðhalds samgöngumannvirkja á inn í aðgerðaáætlun um orkuskipti, umfram fjáröflun til annarra þátta samfélagsins sem stuðla að orkusparnaði. Vissulega hafa betri vegir og fleiri jarðgöng áhrif á orkunýtingu í samgöngum á landi en það á líka við um fjölda annarra þátta eins og þéttingu byggðar, aukna sjóflutninga í stað landflutninga og betri almenningssamgöngur. Þessa er hvergi getið þótt ástæða væri til stæði vilji til að ræða hliðlæg málefni á borð við gjaldtöku í samgöngum.

Í þessum kafla ályktunarinnar er réttilega bent á auknar kvæðir og gjaldtökur á jarðefnaeldsneyti og nauðsyn þess að útleigubílar verði sem vistvænastir. Að mati 1. minni hluta nefndarinnar eru veik og almenn markmið eins og að skoða möguleika á að auka hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í samgöngum óljós og hæfa ekki fimm ára áætlun um orkuskipti.

Líkt og segir í athugasemdum Carbon Recycling við þingsályktunartillöguna er brýnt að tengja gjaldtöku af eldsneyti við losun gróðurhúsalofttegunda. Samkvæmt lögum falla niður öll vöru- og kolefnisgjöld af eldsneyti sem ekki er af jarðefnauppruna, en réttara væri að gjöld af endurnýjanlegu eldsneyti væru lögð á í hlutfalli við mælda losun (gCO_2/MJ). Þannig mætti t.d. taka aftur upp gjaldtöku af endurnýjanlegu eldsneyti sem ekki uppfyllir viðmiðunarmörk, til þess að draga úr notkun eldsneytis sem unnið er úr korni og pálmaolíu og auka notkun eldsneytis úr lífrænum úrgangi og koltvísýringi.

Fjallað er um endurgreiðslu virðisaukaskatts af hreinorkubifreiðum og þá aðeins tölusett markmið fyrir rafmagnsbifreiðar (A.2). Sannarlega verður að gera slíkt hið sama fyrir t.d. vetnisbifreiðar og bifreiðar sem nota 50 til 100% metanól, svo dæmi séu tekin. Þar duga ekki sömu ívilnanir og fyrir metanbifreiðar. Sama gildir um endurgreiðslu virðisaukaskatts fyrir hópferðabifreiðar. Þar á að skoða möguleika í stað þess að setja nú þegar lágmarksmarkmið. Rétt er að taka einnig undir aðrar athugasemdir Carbon Recycling. Þar er því haldið fram að

með því að tengja skattlagningu sjálfbærnisviðmiðum sé stuðlað að því að skattkerfið yti undir notkun eldsneytis með sem minnsta losun. Breytt skattlagning myndi ívilnana 2. kynslóðar eldsneyti úr úrgangi og koltvísýringi en draga úr notkun eldsneytis af 1. kynslóð, þ.e. olíu og bensíni. Mikilvægt er að liðka sem mest fyrir innlendri eldsneytisframleiðslu af ólíkum toga sem unnið er sem 2. kynslóðar orkuberi (A.6).

Nú þegar eru komnar fram skipavélar, einkum frá framleiðandanum MAN, sem ganga fyrir metanóli og nokkur reynsla komin af þeim. Í þingsályktunartillögunni ætti að ganga lengra en að ákvarða einungis að skoða beri aðgerðir til að auka hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í haftengdri starfsemi (A.8). Þar þyrftu að koma fram raunsæ markmið og skýrari leiðir til lausnar en fram koma í lið A.

B. Innviðir.

Þær fjárveitingar til uppbyggingar innviða fyrir rafmagnsbifreiðar, sem gert er ráð fyrir í fjárlögum fyrir árið 2017 og næstu tvö fjárhagsár þar á eftir, eru of lágar, þ.e. 67 millj. kr. á ári (201 millj. kr. á þremur árum). Orkusjóði bárust umsóknir að upphæð 887 millj. kr. og verður unnt að byggja upp 105 hleðslustöðvar fyrir hina opinberu styrki. Þarna vantar fjármagn til að sinna hluta þeirra umsókna sem ekki komust í gegnum nálarauga Orkusjóðs, sem sá um úthlutunina, og flýta þannig raforkuvæðingunni. Hugmynd um sérstakan innviðasjóð (B.2) vekur þó vonir um að öflugt átak í rafvæðingu bíla, flughafna og skipahafna gæti orðið að veruleika ef stjórnvöld setja sér framsækin markmið, jafnt til tækniuppbyggingar sem fjárveitinga.

Í þingsályktunartillögunna vantar auk þessa skýrari umfjöllun um uppbyggingu annarra orkustöðva þar sem einkafyrirtæki halda að sér höndum, t.d. til afgreiðslu metans eða metanóls umfram íblöndunareldsneyti. Þá verður enn fremur að hyggja að uppbyggingu vetnisframleiðslustöðva, hvort sem er í samvinnu við einkaaðila eða að mestu fyrir opinberan tilstyrk.

Skýrt er að kveðið um að raforkuinnviðir og hvatar verði til staðar fyrir fiskimjölsverksmiðjur (B.6) en þegar kemur að raforku fyrir landtengingu skipa í höfnum (B.5) og flugvéla í flughöfnun er orðalag ýmist með þeim hætti að skoða eigi hvort hindranir séu í vegi eða beinlínis skrifað að flugvélum sé skylt að tengjast rafmagni á flugvöllum (B.8). Hér vantar nánari útfærslu á tímamörkum og leiðum, ásamt mati á orkuþörf, ella er ekki unnt að meta gildi þessa hluta áætlunarinnar.

C. Stefnumótun, reglugerðir og rannsóknir.

Fagna ber samgöngustefnu fyrir Stjórnarráðið og undirstofnanir þess, sem og vistvænni samgöngustefnu allra sveitarfélaga á Íslandi. Sama gildir um eflda starfsemi Orkusjóðs. Hitt er svo jafn ljóst að samkvæmt ríkisfjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar eru dimmt fyrir dyrum í rannsóknar- og þróunarstarfsemi. Vissulega er verulegu fjármagni veitt til hennar í ár, eins og undanfarin ár, en með aukinni þörf á enn öflugri vinnu næstu árin, vegna loftslagsmála, orkuskipta og viðnámi gegn loftslagsbreytingum, eru fjárveitingar til málasviðsins of lágar, sbr. það sem fram kemur fyrr í þessu áliti. Svipuð, röng fjármálstefna kemur fram gagnvart háskólastiginu. Þar vantar milljarða til næstu fimm ára, bæði til HÍ og annarra háskóla, háskólasetra og þekkingarsetra.

Alþingi, 26. apríl 2017.

Ari Trausti Guðmundsson.
Kolbeinn Óttarsson Proppé.
Einar Brynjólfsson.