

15. mars 2017

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um aðgerðaáætlun um orkuskipti.

Landvernd hefur kynnt sér efni tillögu til þingsályktunar um aðgerðaáætlun um orkuskipti. Landvernd fagnar gerð áætlunarinnar og því í hvaða tilgangi hún er sett fram, þ.e.a.s. til að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og auka hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Hér á eftir fara athugasemdir samtakanna.

ALMENNAR ATHUGASEMDIR

- (1) Landvernd tekur almennt undir þau markmið og aðgerðir sem lagðar eru til í áætluninni, þó svo að samtökin vildu sjá metnaðarfyllri áætlun á a.m.k. sumum þeirra sviða sem hún nær til, og rætt verður síðar í umsögninni.
- (2) Landvernd bendir hinsvegar á að umfjöllun skortir í áætluninni um hvernig eigi að tryggja framleiðslu á endurnýjanlegri raforku til þeirra mikilvægu verkefna sem áætlunin tekur til. Að mati Landverndar þurfa stjórnvöld að forgangsraða þeirri orkuöflun sem ráðist verður í á næstu árum í þágu orkuskipta í landinu en ekki til mengandi stóriðju eða útflutnings um sæstreng til Evrópu, í samræmi við kröfur um vernd hálendisins og fleiri mikilvægra svæða. Ekki er nóg að setja fram áætlun um orkuskipti og huga ekki að þessum þætti. Þá má benda á að beina mætti sjónum að rannsóknum, þróun og nýsköpun á sviði framleiðslu endurnýjanlegrar orku, þ.m.t. virkjun sjávarfalla, sólarorku o.fl. Þáttu, þar sem þess yrði gætt að kanna vel umhverfisáhrif slíkra kosta.
- (3) Landvernd bendir einnig á að ekkert fjármagn er tengt við gerð áætlunarinnar, að frátalinni 67 milljóna króna upphæð árlega 2016-2018 til uppbyggingar innviða fyrir rafmagnsbifreiðar. Gera þarf betri grein fyrir því hvernig eigi að fjármagna aðgerðir ríkisins í samræmi við áætlunina, þar sem það á við, og tryggja það fjármagn af fjárlögum.
- (4) Landvernd bendir á að skoða ætti hvort æskilegt gæti reynst að leggja fram langtímaáætlun sem fæli í sér meiri stefnumörkun og síðan skammtímaáætlun eins og hér er lögð fram til fimm ára.
- (5) Að mati Landverndar skortir á að setja skýrari tímaramma fyrir hverja og eina aðgerð sem gert er ráð fyrir að ráðast í.
- (6) Af umfjöllun í greinargerð um Grænu orkuna – samstarfsvettvang um orkuskipti, sjá einnig [vefsíðu Grænu orkunnar](#), er erfitt að sjá hvert formlegt hlutverk hennar er gagnvart stjórnvöldum. Þó er sagt á blaðsíðu 30 í greinargerðinni að þingsályktunartillagan hafi verið unnin á vegum atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytis og Grænu orkunnar. Af vefsíðu Grænu orkunnar sést að einungis ein félagasamtök eru þar skráð sem aðili, Landssamband hjólreiðamanna. Í verkefnisstjórn eru einungis fulltrúar stjórnvalda og fyrirtækja (einkaaðila). Engir fulltrúar almennings eða umhverfisverndarsamtaka eiga þarna formlega aðkomu. Verður að það teljast mjög gagnrýniverð og mikilvægt að bæta úr því. Með þessari athugasemd er ekki verið að leggja dóm á eða kasta rýrð á vinnu Grænu orkunnar.

ATHUGASEMDIR UM EINSTAKA ÞÆTTI ÞINGSÁLYKTUNARTILLÖGUNNAR

(7) Í þingsályktunartillögunni eru sett fram þau markmið að hlutfall endurnýjanlegrar orku í samgöngum á landi verði 10% árið 2020 og 40% árið 2030. Þá er stefnt að 10% hlutfalli fyrir haftengda starfsemi árið 2030. Engin markmið eru sett fram um flugsamgöngur. Landvernd telur þessi markmið ekki nægjanlega metnaðarfull og telur að gera þurfi betur:

a. *Samgöngur á landi.*

Í greinargerð með þingsályktunartillögunni (bls. 10) kemur fram að samkvæmt Eldsneytisspá Orkuspárnefndar 2016-2050 hafi innlend notkun olíu árið 2015 numið 523 þúsund tonnum og að 92% hennar hafi verið vegna samgangna á landi og fiskveiða. Þar af nam notkun bifreiða um 50% og fiskiskipa um 30%. Eldsneytisspáin tekur mið af óbreyttri stöðu hvað stefnumörkun í eldsneytis- og orkumálum varðar og spáir 27% hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum árið 2030 og 74% hlutdeild árið 2050.

Í greinargerðinni kemur einnig fram að unnar voru tvær sviðsmyndir fyrir þróun orkunotkunar í samgöngum á landi, sjá myndir 2 og 3 í greinargerð, sem mögulegar eru ef stjórnvöld beita frekari stjórnvaldsagðerðum til að minnka notkun jarðefnaeldsneytis. Lesa má um forsendur sviðsmyndanna á bls 11 og 12 í þingsályktunartillögunni. Þessar sviðsmyndir (1 og 2) gera m.a. ráð fyrir því að söluskyldu á endurnýjanlegu eldsneyti til samgangna á landi sé komið á, þéttingu byggðar, o.fl.

Ef borin er saman hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum á landi eftir eldsneytisspá, ofangreindum sviðsmyndum og markmiðum þingsályktunartillögunnar (tafla 1), þá má sjá að markmið tillögunnar um 40% hlutdeild árið 2030 er lægra en bæði sviðsmynd 1 og 2 spá fyrir um. Ef tækist að ná þessu 40% markmiði yrði það einungis til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda þannig að útlosun frá samgöngum á landi yrði sú hin sama og hún var árið 1990 (sjá bls. 21 í þsl). Það er ekki nægur árangur. Hvers vegna 40% markmið er valið er ekki útskýrt nákvæmlega í greinargerð, en að mati Landverndar er það ekki nægilega metnaðarfullt markmið.

Tafla 1. Hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa (EO) í samgöngum á landi og á hafi árið 2030 samkvæmt eldsneytisspá Orkuspárnefndar, sviðsmyndum sem unnar voru fyrir atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti og samkvæmt markmiðum þingsályktunartillögu um aðgerðaáætlun í orkuskiptum á Íslandi.

Spár / markmið / sviðsmyndir	Hlutdeild EO í landsamgöngum 2030	Hlutdeild EO í hafsamgöngum 2030
Eldsneytisspá Orkuspárnefndar	27%	Nánast engin
Sviðsmynd 1	59%	-
Sviðsmynd 2	46%	-
Sviðsmynd 3	-	16%
Markmið þingsályktunartillögunnar	40%	10%

b. *Þróun orkuskipta á hafi.*

Í þingsályktunartillögunni er bent á hve mikil áhrif það geti haft á orkuskipti og losun gróðurhúsalofttegunda að taka skref í átt að orkuskiptum á hafi, innviðauppbýgging sé

einfaldari en fyrir samgöngur á landi og hvert verkefni vegi þungt. Í tillögnum kemur fram það sjónarmið að hraða beri mörkun stefnu um hvernig hægt er að auka notkun á vistvænu eldsneyti í skipum. Þetta tekur Landvernd undir.

Orkuspa gerir ráð fyrir nánast engum orkuskiptum á hafi fram til ársins 2030, en sviðsmynd sem unnin var fyrir atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti, kölluð sviðsmynd 3 í þsl (bls. 13), gerir ráð fyrir um 16% hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa í starfsemi á hafi árið 2030 (tafla 1). Ekki virðist liggja fyrir nákvæm greining á því hvers vegna valin er 10% hlutdeild sem markmið stjórnvalda, en ekki t.d. fylgt sviðsmynd 3, þar sem forsendur eru þekktar.

c. *Þróun orkuskipta í flugi.*

Í greinargerð með þsl kemur fram að þróun vistvænna samgangna í flugi sé almennt ekki eins langt komin og í land- og sjósamgöngum, en þó sé hún hafin. T.d. sé lífaldsneyti nýtt á flugvélar í einhverju mæli. Miklar framfarir hafi hinsvegar átt sér stað í eldsneytisnýtni flugvéla, þó hægt hafi á þeirri þróun. Landvernd bendir á að mengun vegna millilandaflugs hefur aukist mikið með auknum ferðamannastraumi til landsins. Samtökin sakna þess því að ekki séu sett fram markmið um orkuskipti fyrir flugsamgöngur, þrátt fyrir að millilandaflug heyri undir hið evrópska ETS-kerfi um losun gróðurhúsalofttegunda frá stóriðju og flugsamgöngum.

(8) *Hagrænir hvatar.*

Landvernd telur afar mikilvægt að nota hagræna hvata til að auka hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum. Samtökin taka undir áform þau sem fram koma í þsl um að skerpa á skattþrepum vegna kolefnislosunar bifreiða, sérlega að auka skattaávinning fyrir allra vistvænustu bílana. Í alþjóðlegu samhengi virðist hin s.k. innflutningsgjaldaleið sem gengur út á að gefinn er afsláttur af innflutningsgjöldum á vistvænar bifreiðar sem tengd er við útblástursgildi hafi gefist mjög vel og er því mikilvægt að leggja áfram áherslu á hana. Einnig telur Landvernd mikilvægt að viðhalda sérstökum hvötum fyrir hreinorkubifreiðar og að þær verði áfram undanþegar öllum opinberum gjöldum.

Landvernd tekur undir það sjónarmið að hagrænum hvötum verði sérstaklega beitt til þess að ökutækjaleigur sjái hag sinn í að nýta betur vistvænni bifreiðar og hreinorkubifreiðar. Einnig taka samtökin undir að beita þurfi hagrænum hvötum til aukinnar nýtingar á endurnýjanlegu eldsneyti á sjó. Landvernd fagnar þeim tillögnum sem settar eru fram um þessi atriði á bls. 2-3 í þsl. Samtökin leggja ríka áherslu á að unnin verði tímasett áætlun um þau atriði sem þar koma fram hið fyrsta ef þingsályktunartillaga þessi hlýtur brautargengi á Alþingi.

(9) *Uppbygging innviða.*

Landvernd telur að uppbygging innviða sé afar mikilvægur hlekkur í að koma á orkuskiptum héraendis. Í greinargerð bls. 24 er komið inn á aukna aflþörf í raforkukerfinu og styrkingu flutnings- og dreifikerfisins. Þar segir að verði allar samgöngur á landi, fiskimjölsverksmiðjur, iðnaður og hafnir rafknúnar er talið að aflþörfin verði að hámarki 880MW, samkvæmt úttekt VSO ráðgjafar í desember 2016. Landvernd bendir á í þessu samhengi að mikilvægi stefnumörkunar ríkisins um hvað eigi að nota orku sem aflað er héraendis í kristallast í umræðu um orkuskipti. Ekki er hægt á sama tíma að ætla að uppfylla þessa aflþörf og uppbyggingu mengandi stóriðju, eins og

kísilmálmvera, eða sæstreng til Evrópu. Til þess þyrfti að fórna of miklum náttúruverðmætum, eins og á hálendi Íslands og fleiri mikilvægum svæðum. Á sama tíma er mikilvægt að huga einnig að staðbundnum lausnum fyrir raforkuþörf einstakra verkefna, t.d. í höfnum og fyrir fiskimjölsverksmiðjur, þ.m.t. sjávarafsvirkjanir, sólar- eða vindafli, að teknu tilliti til umhverfisáhrifa.

(10)Orkusparnaður.

Landvernd leggur áherslu á þau atriði sem koma fram í umfjöllun um orkusparnað í greinargerð. Sérstaklega ber að huga að orkusparnaði sem felst í eflingu almenningssamgangna. Landvernd myndi vilja sjá raunverulegt fjármagn koma inn í að efla almenningssamgöngur, bæði á höfuðborgarsvæðinu sem og milli landshluta. Þar má nefna að Borgarlínan s.k. er mjög spennandi verkefni.

Virðingarfyllt,

f.h. stjórnar Landverndar

Guðmundur Ingi Guðbrandsson,
framkvæmdastjóri Landverndar.