



Alþingi - Nefndasvið
Atvinnuveganefnd
Kirkjustræti
150 Reykjavík

22.03.2017

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um aðgerðaáætlun um orkuskipti

Carbon Recycling International ehf. (CRI) hefur kynnt sér efni þingsályktunartillögu frá ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra um aðgerðaráætlun um orkuskipti og styður markmið hennar í meginatriðum. CRI hefur undanfarin tíu ár þróað aðferðir til að framleiða endurnýjanlegt fljótandi eldsneyti úr raforku/vetni og koltvísýringi. Við höfum jafnframt reist stærstu eldsneytisverksmiðju á landinu, við hlið orkuversins í Svartsengi. Við viljum setja fram nokkrar athugasemdir við tillöguna, sem varða hagræna hvata til notkunar endurnýjanlegs eldsneytis, innviðauppbyggingu og hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í orkunotkun skipa.

1. Hagrænir hvatar

Nokkuð hefur áunnist í að draga úr meðallosun bifreiða með því að miða vörugjöld við útblástur, þ.e. gCO₂/km og auka hlutfall endurnýjanlegrar orku í samgöngum. Þetta má rekja til hagrænna hvata sem komið var á með lögum. Við viljum undirstrika að án hagrænna hvata er ólíklegt að stórar breytingar verði á vali almennings og fyrirtækja í samgöngum. Mikilvægt er að haldið verði áfram á sömu braut og markvissasta leiðin til þess að breyta eldsneytis og bílamarkaði er að skattlagningu verði beitt á markvissan hátt til að hvetja til notkunar vistvænni orkugjafa.

Liður A.1. lýtur að endurskoðun á gjaldtöku í samgöngum. Brýnt er 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 (gCO₂/M). Þannig mætti til dæmis taka aftur upp gjaldtöku af endurnýjanlegu eldsneyti sem ekki uppfyllir viðmiðunarmörk, til þess að draga úr notkun fyrstu kynslóðar eldsneytis, t.d. eldsneyti unnið úr korni, repju og pálmaolíu og auka notkun eldsneytis úr lífrænum úrgangi og koltvísýringi.

Liður A.7. lýtur að sjálfbærnisviðmiði og hámarki á notkun eldsneytis af fyrstu kynslóð. Með því að tengja skattlagningu sjálfbærnisviðmiðum er stuðlað að réttum hagrænum hvötum, þ.e. að skattkerfið ýti undir notkun eldsneytis með minnsta losun. Breytt skattlagning myndi ívilna 2. kynslóðar eldsneyti úr úrgangi og koltvísýringi en draga úr notkun eldsneytis af 1. kynslóð.

Hnykkja mætti betur á þessum atriðum í tillögunni sem er mjög almennt orðuð.

2. Uppbygging innviða

Eins og bent er á í lið A.6 er eðlilegt að fyrir bifreiðar knúna metanóli gildi sömu ívilnanir og metanbifreiðar. Við viljum einnig leggja áherslu á að samræmis verði gætt í aðgerðum til þess að



fjölga fjölorkustöðvum og metanóli verði gert jafnhátt undir höfði eins og öðrum nýjum orkugjöfum þegar innviðir til dreifingar eru styrktir. Þetta mætti koma skýrar fram í tillögunni.

Eins og bent er á í greinargerð með tillögunni hefur aukinn fjöldi ferðamanna mikil áhrif á íslenska bílamarkaðinn, þar sem bílaleigurnar kaupa stærsta hluta innfluttra bíla og þeir eru síðar seldir almenningi. Þar sem bílaleigubílar ferðast eðli máls samkvæmt tiltölulega langan veg á hverjum degi og að mestu utan þéttbýlisstaða verður erfitt að auka hlutdeild endurnýjanlegrar orku með því að einblína fyrst og fremst á að styrkja innviði til dreifingar raforku eins og gert er ráð fyrir í [lið B.10](#) í aðgerðaráætluninni. Ef vistvænum bifreiðum sem nota endurnýjanlegt eldsneyti á að fjölga er mikilvægt er að fljótandi endurnýjanlegu eldsneyti eins og metanóli sé fáanlegt bæði í þéttbýli og utan þess. Aðgerðir til að styrkja innviði til dreifingar á endurnýjanlegu **fljótandi eldsneyti** og skattlagning á bílaleigubílum og leigugjöldum getur þannig haft sterk áhrif á það hvaða tegundir bíla rata inn á íslensk heimili.

Fljótandi eldsneyti eins og metanól verður einnig í fyrirsjáanlegri framtíð hagkvæmari lausn en gas og raforka þegar kemur að því að knýja stærri bifreiðar, til almenningssamganga eða vöruflutninga og ferjur eða skip. Eins og bent er á í greinargerð með þingsályktunartillögunni er útbreiðsla nýrra eldsneytistegunda gott dæmi um hvernig vandamálið um “eggid og hænuna” stöðvar þróun nýrra lausna. Stjórnvöld geta með markvissum aðgerðum til þess að bæta dreifikerfi stuðlað að því að almenningur og fyrirtæki hafi val um orkukosti og þannig hraða þróun á markaðnum. Hér skiptir einnig miklu máli að hagrænir hvatar séu til staðar. Hnykkja mætti á því í tillögunum að lausnir fyrir smærri samgöngutæki, s.s. rafhlöður, henta ekki fyrir stærri samgöngutæki og aðgerðaráætlunin verður að taka mið af því.

3. Aukin hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í orkunotkun skipa

Enn sem komið er hefur hagrænum hvötum lítið verið beitt til að auka hlutdeild endurnýjanlegrar orku á hafinu. Að undanfögnu hefur orðið hröð þróun í skipavélum sem geta brennt metanóli, einkum vegna krafna um minni brennisteinslosun. Með notkun endurnýjanlegs metanóls má jafnframt ná fram minni losun gróðurhúsalofttegunda. Þótt tæknin sé nú til staðar vantar þó á að útgerðarmenn séu tilbúnir að stíga fyrstu skrefin.

Þar sem sjávarútvegurinn leikur lykilhlutverk í íslenskrri atvinnustarfsemi, teljum við mikilvægt að unnið verði markvisst að því að hrinda í gang aðgerðum sem falla undir [lið A.8](#). Mikilvægustu skrefin sem stigin verða til þess að auka notkun endurnýjanlegs eldsneytis í skipum eru líklega af þrennum toga: hið opinbera þarf að styðja við aðila sem ríða á vaðið við breytingar á vélum eða nýsmíði til að skipta notkun úr olíu í endurnýjanlegt eldsneyti; jafnframt þarf að veita fé til uppbyggingar innviða til þess að tryggja að endurnýjanlegt eldsneyti verði fáanlegt í höfnum og í ljósi sögunnar þurfa að koma til hagrænir hvatar sem hvetja til notkunar á eldsneyti sem veldur minni losun.

Við vonum að Alþingi hrindi aðgerðaráætluninni í framkvæmd hið fyrsta og skerpi enn áherslurnar eins og bent er á hér að ofan.

Virðingarfyllt

f.h. CRI, Benedikt Stefánsson, framkvæmdastjóri viðskiptaþróunar