

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið
Skuggasundi 1
150 Reykjavík

Reykjavík 31. október 2018

Efni: Umsögn um drög að aðgerðaráætlun í loftslagsmálum.

SORPA bs. fagnar áætlunum ríkisstjórnar Íslands sem birtist í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar og í drögum að aðgerðaráætlun í loftslagsmálum sem nú er til umsagnar í samráðsgátt Stjórnarráðsins.

SORPU bs. er kunnugt um og tekur undir umsögn Sambands Íslenskra Sveitarfélaga, en vill benda að auki á eftirtalin atriði.

- Þeir fjármunir sem ætlaðir eru til verkefnisins eða 6,8 milljarðar á tímabilinu 2019-2023 (5 árum) eða 1,36 milljarðar á ári eru líklega of litlir til að þeir geti skilað tilætluðum árangri. Rétt til samanburðar eru SORPA bs. og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu að fjárfesta í gas- og jarðgerðarstöð sem kostar um 3,6 milljarða og mun hafa bein og veruleg áhrif á árangur sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu í loftslagsmálum. Í því ljósi eru þetta litlir fjármunir sem ætlað er að dreifa til margvíslegra nota. Hætt er því við að framkvæmdir verði ómarkvissar.
- Leggja má meiri áherslu á græn innkaup ríkis, sveitarfélaga og jafnvel fyrirtækja til að ýta undir frekari notkun á vörum og þjónustu sem hjálpar til við að ná markmiðum í loftslagsmálum. Til grundvallar vali á þjónustu séu notaðar viðurkenndar aðferðir við líftímagreiningu þar sem tekið er tillit til efnahags-, umhverfis- og samfélagsþátta.
- Hugmyndir um deiliahagkerfi séu vel ígrundaðar áður en þær verði settar í framkvæmd. Nægir að benda á að Airb&b var hugsuð sem deiliahagkerfi en hefur snúist upp í algera andhverfu sína og hefur ekkert með sk. deiliahagkerfi að gera.
- Undir kaflanum A.1 Vegasamgöngur er mjög fjallað um rafmagnsvæðingu bílaflotans. Hins vegar er hvergi minnst á þá staðreynd að rafhlöður í ökutæki innihalda í flestum tilvikum frumefnið líþíum sem er sjaldgæft og krefst meiriháttar inngrípa í náttúruna þar sem efnið er í þeim mæli að það sé vinnanlegt. Ekki er heldur minnst á þá staðreynd að líþíum rafhlöðum þarf að eyða eða endurvinna að lokinni notkun – vinnsla sem er vandasöm og mjög dýr. Allsendis er óvíst að slík ökutæki séu umhverfisvæn þegar tekið er tillit til allra þátta.
- Undir kaflanum A.2 Fiskiskip er ekkert fjallað um þá staðreynd að nú þegar eru í undirbúningi smíði fyrsta togarans sem munu ganga fyrir fljótandi metani¹. Það er þekkt staðreynd að útblástur frá vélum sem ganga fyrir jarðgasi spara allt að 20% í útblæstri gróðurhúsalofttegunda jafnvel þótt eldsneytið sé jarðefnaeldsneyti og um 95% minni útblástur sótagna en frá vél knúinni með dísel. Það er varla sú ferja eða skemmtiferðaskip sem smíðuð eru í dag sem ekki ganga fyrir hreinu fljótandi metani eða ganga fyrir blöndu af díslu og metani („dual-fuel“)². Ekki má loka augunum fyrir þessari þróun³.

¹ Sjá http://www.ngvglobal.com/blog/man-systems-selected-for-worlds-first-lng-powered-fishing-vessel-0526?fbclid=IwAR3ptB6HL_SegXZ1C6lc3KsMFzZOXNIE48Hcwc2GEcYF9QoEkUTpSw2SIG8#more-53672

² Sjá ýmsar fréttir um metanvæðingu á <https://www.facebook.com/metaneldsneyti/>

³ Sjá m.a. <https://skemman.is/bitstream/1946/16103/1/LNG%20as%20a%20ship%20fuel%20in%20Iceland.pdf>

- Undir kaflanum „Bætt landnotkun“ má benda á að nýta má jarðvegsbæti sem unnin er úr lífrænum úrgangi til landbóta gegn jarðvegseyðingu og til uppgræðslu. *Í áætlunin vantar að samþætta áherslur við að hætta urðun á lífrænum úrgangi og notkun t.d. ríkisstofnana á jarðvegsbæti til land-, skóg- og uppgræðslu um leið og orkan úr efninu í formi metans væri t.d. nýtt á ökutæki í opinberri þjónustu.*
- **Kafli 3. Stuðningur við innviði fyrir rafbíla og aðrar vistvænar bifreiðar**
 - Tekið er undir áætlanagerð um að styrkja innviðauppbyggingu fyrir metanökutæki og ökutæki sem ganga fyrir öðrum vistvænu eldsneyti en rafmagni. Því miður hafa stjórnvöld með sértæku vali á innviðauppbyggingu fyrir rafbíla, hamlað uppbyggingu fyrir aðra valkosti sem síst eru verri en rafmagnsbílar hvað varðar mengun eða útblástur og í raun þannig stuðlað að skekktri samkeppnisstöðu þessara orkugjafa. Þar af leiðandi má álykta að ákvarðanir byggji ekki á vistferilsgreiningum, heldur einhvers konar smættaðri framtíðarsýn einstakra hagsmunahópa og er það leitt.
- **Kafli 6. Úrelding eldri bíla: Stuðningur stjórnvalda**
 - Mjög mikil þörf er á styrkingu innviða ef auka á notkun bifreiða sem ganga fyrir metani en skortur á afgreiðslustöðvum hamlar í dag frekari notkun þessa eldsneytis. Tímabundið átak sem snýr að úreldingu bíla sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti mun ekki hvetja til notkunar á metanbílum ef innviðina vantar. Því mætti slíkt átak ekki koma í stað uppbyggingar innviða heldur aðeins samhliða eða í kjölfar slíkrar uppbyggingar. Fyrirsjáanlegt er að þegar magn metans frá SORPU tvöfaldast með tilkomu gas- og jarðgerðarstöðvar, verði ekki not fyrir það ef innviði skortir enn. Í því fælist mikil sóun á tækifærum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.
- **Kafli 7. Sérstakt átak til að nýta metan frá urðunarstöðum sem eldsneyti**
 - Það er nokkuð sérstakt að leggja þetta til á þessum tíma. SORPA hefur unnið metan úr stærsta urðunarstað landsins allt frá árinu 1996 og framleitt eldsneyti frá árinu 2001 án þess að ríkið hafi sýnt þessu verkefni sérstakan áhuga. Um leið og þetta er lagt til á jafnframt að banna urðun á lífrænum úrgangi sem er jú uppspretta metans á urðunarstöðum. Rétt væri að ríkið styrkti frekar framleiðslu á metani úr lífrænum úrgangi þ.a. hann verði aldrei að þessari uppsprettu metans á urðunastað.
 - Mjög mikil þörf er á styrkingu innviða ef auka á notkun ökutækja sem ganga fyrir metani en skortur á stöðvum hamlar í dag frekari notkun þessa eldsneytis. Leggja þarf sérstaka áherslu á uppbyggingu innviða ef á að nýta þau tækifæri sem felast nú þegar í framboði metans sem eldsneytis á ökutæki.
 - Rétt er einnig í þessu sambandi að benda á að eina svansvottaða eldsneytið á Íslandi (metan) sætir verulegum hömlum á kynningu og dreifingu af hálfu Samkeppniseftirlits. SORPU bs. er bannað að flytja eldsneytið á markað eða hafa afskipti af smásölu þessa vistvæna eldsneytis. SORPU bs. og Metan ehf. hefur verið gert nánast ókleyft að afla nýrra notenda, auglýsa metan eða koma því á framfæri sem vistvænu og sjálfbærnu eldsneyti. Ekkert annað eldsneyti á Íslandi þarf að lúta sömu hömlum og því er brýnt að þessari hindrun sé rutt úr vegi eða þá að sömu hömlur séu settar á allt annað eldsneyti.
- **Kafli 9. Innlend eldsneytisframleiðsla úr plöntum og úrgangi**
 - Í kaflanum er eingöngu fjallað um framleiðslu á repju úr orkuplöntum. Það hefur fyrir löngu verið sýnt fram á að meiri orka fæst úr ræktun orkuplantna til metangerðar þar sem ekki skiptir máli hver plantan er, eingöngu að hún sé fljótsprottin. Því hlýtur að vera lagt í þá vinnu að bera amk saman orkuframleiðslu per ræktað flatarmál eftir því hvort framleidd er repjuolía, metan, metanól, DMA etc.
 - Unnið er að undirbúningi þess að framleiða díselolíu úr úrgangsplastu sem til fellur á höfuðborgarsvæðinu. Sjá þarf til þess að úrvinnslugjald geti nýst á sama hátt og til

annarrar vinnslu og ekki sé þar gert upp á milli aðferða þ.e.a.s. hvort plastið er endurunnið til efnisendurvinnslu erlendis eða til eldsneytisframleiðsu hér á landi og komi þá í stað innfluttrar díselolíu. Slíkt er í samræmi við stuðning við „end-of-waste“. Til að ná enn betri árangri þarf að skoða að setja úrvinnslugjald á allt plast en ekki eingöngu umbúðir úr plasti. Þannig mætti ná enn betri árangri.

- **Kafli 13. Aukin hutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í skipum**
 - Ekkert er fjallað um þá staðreynd að fljótandi metan (LNG) ryður sér mjög til rúms í flutningum á sjó. Nú þegar rekur Samskip nokkur slík skip í Noregi og fyrirséð að þróun í flutningum á sjó, hvort sem er með vörur eða farþega stefna hraðbyri í þá átt. Því hlýtur það að vera óhjákvæmilegt fyrir Íslendinga að skoða þennan orkukost.
- **Kafli 18 Skógrækt og kafli 19. Landgræðsla**
 - Hér vantar samþættingu við bann við urðun á lífrænum úrgangi. Slíkt bann mun óhjákvæmlega leiða til þess að til verður e.k. jarðvegsbætir (molta) sem þörf er á að nýta. Því blasir við að ríkið setji sér það markmið að nýta slíkt efni til landgræðslu og skógræktar. Með gas- og jarðgerð er því hægt að tvíanna saman mörg markmið í þessari áætlun: metan til að draga úr útblæstri frá umferð, hætta urðuna á lífrænum úrgangi, framleiða innlent efni til landgræðslu og skógræktar. Ekkert annað verkefni í þessari áætlun getur tvíannað þetta allt saman. Moltugerð ein og sér dregur ekkert úr losun koltvísýring og eykur hann ef hún er nýtt sem eini áburður. Gasgerð úr sama hráefni nær að endurheimta allt að tvo þriðju hluta orkunnar sem í lífræna efninu felst. Ökutækjaeldsneyti unnið úr hauggasi er myndast við niðurbrot úrgangs er Svansvottað eldsneyti, ásamt því að vera innlendur virðisauki og gjaldeyrissparnaður. Gas- og jarðgerðarstöð SORPU bs. og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu fellu fullkomlega að hugmyndafræði s.k. hringrásarhagkerfis.
- **Kafli 28. Urðunarskattur og bann við urðun lífræns úrgangs**
 - Notkun urðunarskatts til að draga úr urðun á úrgangi er ein leið til að stuðla að minnkun úrgangs til urðunar. SORPA telur skilyrði fyrir slíku að þannig skattur renni óskiptur til sveitarfélaganna sem bera ábyrgð á málaflöknum og að slíkur skattur ef af yrði færi eingöngu til verkefna tengdum endurnýtingu úrgangs. Hins vegar er það nokkuð sérstakt að leggja til urðunarskatt þegar sveitarfélögin eru að undirbúa verulega breytingu á urðun og síðan á sama tíma ætla að banna lífrænan úrgang til urðunar. Rétt væri að banna urðun á lífrænum úrgangi fyrst, gefa aðlögunartíma t.d. 3 ár og leggja síðan á urðunarskatt. Þannig væri ekki verið að íþyngja sveitarfélögunum og fyrirtækum um of – bæði að byggja upp innviði fyrir nýjar lausnir en á sama tíma þurfa að greiða urðunarskatt sem innviðuppbyggingin á að leysa.
 - Tækifæri til endurheimt landgæða felast í að nýta innlendan jarðvegsbæti sem unnin er úr lífrænum úrgangi, sjá umfjöllun um kafla 18 og 19. Hins vegar þarf að setja reglur um framleiðslu og notkun á slíku efni svo tryggt sé að framleiðsla og nýting efnisins skili raunverulegum umhverfisávinningi.

Virðingarfyllst,
f.h. SORPU bs.



Björn H. Halldórsson
framkvæmdastjóri