



Umhverfis- og auðlindaráðuneytið
Verkefnisstjórn aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum
Skuggasundi 1
150 Reykjavík

Reykjavík, 23. nóvember 2018

Efni: Umsögn um „Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018-2030“

Hinn 10. september sl. var birt á samráðsgátt stjórnvalda svokölluð aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018-2030. Umhverfis- og auðlindaráðuneytið óskaði í kjölfarið eftir umsögnum um áætlunina, með það að markmiði að uppfæra hana og birta aðra útgáfu á komandi ári.

Meginmarkmið aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda af mannavöldum með það fyrir augum að Ísland geti staðið við skuldbindingar sínar gagnvart Parísarsamningnum til ársins 2030. Samkvæmt væntanlegum skuldbindingum Íslands innan ramma Parísarsamkomulagsins þarf losun í ákveðnum geirum að dragast saman um 30-40% til ársins 2030, miðað við árið 2005.

Stjórnvöld stefna að kolefnishlutleysi árið 2040 og áætlunin á að styðja við að því metnaðarfulla markmiði verði náð. Algjör útfösun jarðefnaeldsneytis er markmiðið, en spurning er hins vegar, hvenær hægt er að ná því og hvernig.

Samkvæmt áætluninni er gert ráð fyrir að sjávarútvegur minnki losun vegna brennslu jarðefnaeldsneytis um 45% til ársins 2030 miðað við notkunina árið 2005.

Í erindi þessu fara hugleiðingar og athugasemdir Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi (SFS), vegna þeirra málefna sem fjallað er um í aðgerðaáætluninni og varða sjávarútveg sérstaklega.

1. Kolefnisgjald – mótvægisáðgerðir (A2)

Kolefnisgjald heldur áfram að hækka. Í upphafi árs 2018 var kolefnisgjaldið hækkað um 50% og samkvæmt fjármálaáætlun fyrir árin 2019-2023 er fyrirhugað að hækka gjaldið um 10% til viðbótar árið 2019 og fylgja þeirri hækkun eftir með annarri 10% hækkun árið 2020. Áður hefur komið fram í greinagerðum SFS að til dæmis í Noregi sé skatturinn endurgreiddur vegna olúbrennslu norskra fiskiskipa og því er hér um að ræða röskun á samkeppni, íslenskum sjávarútvegi í óhag.

SFS leggur til að stjórnvöld kanni sérstaklega hvernig álagningu og framkvæmd kolefnisgjalda á atvinnugreinar sé háttað erlendis, sér í lagi á meðal þeirra þjóða sem keppa við íslenskan útflutning líkt og í sjávarútvegi. Álagning úr hófi og verulega umfram það sem þekkest á meðal samkeppniþjóða mun draga úr samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs og þannig minnka hagsæld. Þá leggja SFS til að heimilar verði mótvægisáðgerðir vegna brennslu á jarðefnaeldsneyti með kolefnisbindingu í skógrækt, landgræðslu eða endurheimt votlendis. Slíkar áðgerðir komi þá til lækkunar á kolefnisgjaldi og sú kolefnisbinding sem næst komi til frádráttar í losunarbókhalda viðkomandi fyrirtækis. Vert er að benda sérstaklega á þá staðreynd að stórlega hefur dregið úr brennslu jarðefnaeldsneytis í sjávarútvegi á undanförunum árum. Sú þróun hefur átt sér stað án beinnar íhlutunar ríkisvaldsins.

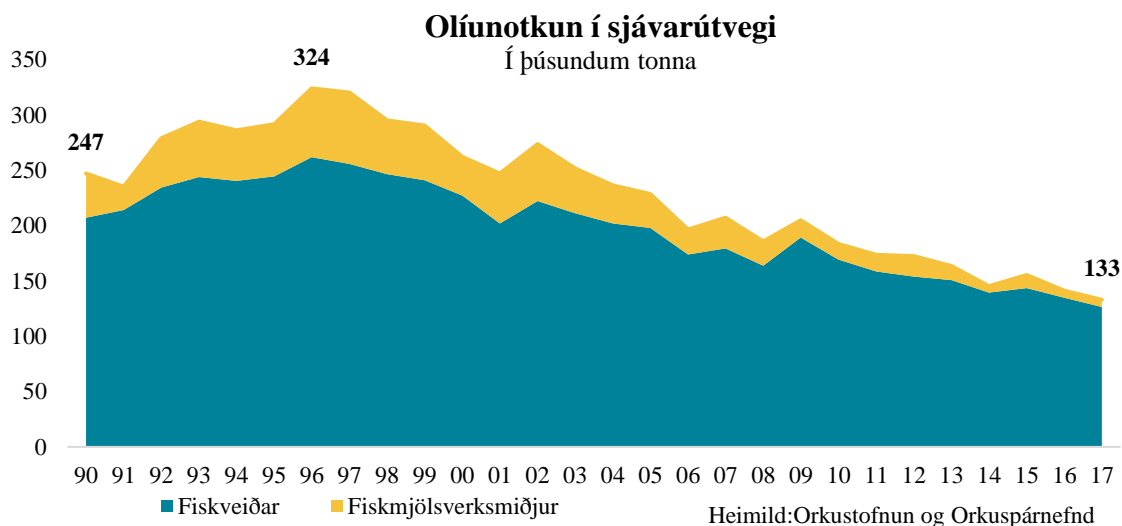
2. Eldsneytisnotkun í sjávarútvegi

Verulegur árangur hefur náðst í að minnka eldsneytisnotkun í sjávarútvegi síðan árið 1990. Eldsneytisbrennsla fiskiskipa minnkaði um 39% frá 1990 til 2017, en hún minnkaði um ríflega 36% sé miðað við tímabilið frá 2005 til 2017. Spá SFS í skýrslunni „*Nýting auðlindar og umhverfisþor*“, sem gefin var út 12. desember 2017, gerir ráð fyrir að olíunotkun íslenskra skipa verði 114.000 tonn árið 2030 miðað við sömu samsetningu afla og árið 2016. Minnkun losunar í sjávarútvegi má einkum rekja til bættrar veiðistjórnunar, nýrri skipa og betri stöðu fiskstofna. Loftslagsvæn tækni við fiskveiðar er skemmra á veg komin. Fram kemur í frétt á vef Hagstofu Íslands (30. október 2018) að samdráttur í losun á CO₂ frá sjávarútvegi hefur verið meiri en sem leiðir af beinni fækkun skipa. Á tímabilinu frá 1999 til 2016 fækkaði skipum um 18%, en losun dróst saman um 50%.

Af einstökum fyrirtækjum má nefna að samkvæmt samfélagsskýrslu HB Granda dróst olíunotkun fiskiskipa fyrirtækisins saman um tæplega 9,5% á milli árána 2016 og 2017 og fyrirtækið telur að forsendur séu til enn frekari samdráttar. Af nýlegum dæmum má jafnframt nefna Breka VE, sem er nýr ísfisktogari í Vestmannaeyjum. Á vef Vinnslustöðvarinnar, sem gerir hann út, segir í frétt frá 14. ágúst sl. að togarinn afkasti á við tvo en brenni um þriðjung minna af olíu en þeir tveir eldri sem hann leysti af hólmi.

Þegar horft er þeirrar þróunar sem orðið hefur í olíunotkun fiskveiðiflotans undanfarna tvo áratugi og spá fram til ársins 2030 er þörfin fyrir sérstakar áðgerðir lítil sem engin, og miðað við þróunina, ótímabær. Miklar líkur eru á því að spá SFS gangi eftir. Þá ber einnig að hafa í huga að fjárfestingar í nýrri tækni og betri skipum auka mjög líkurnar á því að hægt verði að minnka olíunotkun. Ef hins vegar þrengt er að getu fyrirtækjanna til fjárfestinga mun hægja á þessari þróun. Rekstrarskilyrði sem stuðla að fjárfestingu, og auðvitað sterkir fiskistofnar, eru því lykillinn að frekari samdrætti í olíunotkun fiskveiðiflotans.





3. Útfösun HFC kælimiðla

Tillögur aðgerðaráætlunarinnar um útfösun HFC kælimiðla ganga mun lengra en Evrópusambandið (ESB) hyggst gera. Innan ESB er miðað við að innflutningur á HFC kælimiðlum verði þrepaður niður í áföngum og heimilaður innflutningur verði aðeins 30% af reiknuðum grunni árið 2030. SFS vara við því að gengið sé lengra en almennt gerist hjá samkeppnisþjóðum í sjávarútvegi. Eiga þar við sömu rök um mikilvægi þess að tryggja samkeppnishæfni íslensks sjávarútvegs, eins og áður var vikið að.

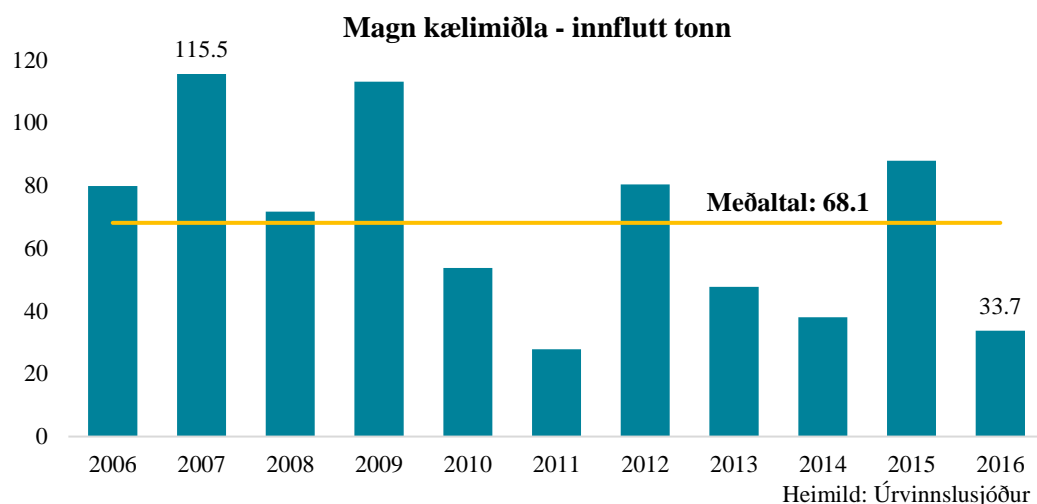
Helsta áskorun í áætluninni vegna fiskiskipa er að minnka heildarlosun á vetnisflúor-kolefnum. Hún var 69.000 CO₂ ígildistonn árið 2005, en var komin í 205.000 ígildistonn árið 2015. Áskorunin fellst í því að tíminn er naumur, aðeins 11 ár, og kælitækniðnaðurinn er nú að taka sín fyrstu skref í „grænni“ kælitækni fyrir fiskiskip. Þessi tækni er þó komin mun lengra á veg fyrir frystikerfi á landi. Að undanskildum stærstu fiskiskipunum, sem eru uppsjávar- og vinnsluskip, eru flest önnur fiskiskip með kælikerfi fyrir lest, til kælingar á afla, t.d með ísframleiðslu og nota HFC kælimiðla.

Umfangið á HFC kælimiðlum er ekki þekkt en flest fiskiskip sem komið hafa í fiskiskipaflotann á undanförunum árum eru með HFC kælikerfi, ef undanskilin eru stór vinnslu- og uppsjávarskip. Kostnaður við að skipta út HFC kælikerfum allra fiskiskipa liggur ekki fyrir, en ljóst er að hann nemur hundruðum milljóna króna. Af þeim sökum telja SFS að draga þurfi úr óraunhæfum væntingum í nefndum tillögum aðgerðaáætlunarinnar.

Eins og segir í aðgerðaáætluninni verða skoðaðar leiðir, s.s. styrkir og skattar, til að hraða útfösun. Fyrir liggur tillaga Umhverfisstofnunar um að skattleggja HFC kælimiðla, sem er sambærilegt því sem þekkist í Danmörku. Verði það raunin mun skatturinn, miðað við R 407C, nema um 4.900 krónum á kílóíð, auk gjalds sem Úrvinnslusjóður leggur á kælimiðla. Miðað við 35 tonna innflutning á HFC kælimiðlum á ári myndi HFC skatturinn skila ríkisjóði um 172 milljónum króna. Í norskrri reglugerð er HFC skatturinn 7,2 krónur á kíló.

Hinar íslensku tillögur eru því til muna meira íþyngjandi og er þeim m.a. af þeim sökum mótmælt.

Ef markmið aðgerðaáætlunarinnar eiga að ganga eftir er augljóst að Loftlagssjóður þarf að óbreyttu að styðja vel við HFC útfösunarverkefnið. Hið sama á við hér og vegna olíunotkunar, þ.e. að geta fyrirtækja til fjárfestinga í nýrri tækni mun að líkindum hafa mest áhrif á það hversu hratt útfösunin mun ganga.

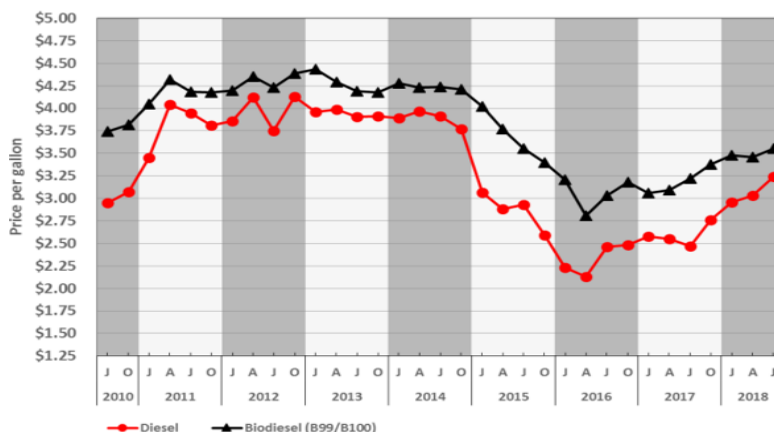


4. Eldsneytisframleiðsla

Fram kemur í aðgerðaráætluninni að skoðað verði af fullri alvöru hagkvæmni þess að hefja eldsneytisframleiðslu á Íslandi, til dæmis með ræktun á repju, vinnslu á plastúrgangi og/eða sláturúrgangi. Verð á lífdísil í bandaríkjum N-Ameríku í júlí s.l. var um 7,8% hærra en verð á dísilólíu, að teknu tilliti til orkuinnihalds sem er 10% lægra í lífdísil (sjá mynd hér að neðan). Rekstrarafkoma lífdísilverksmiðju er mjög háð verðsveiflum á jarðolíueldsneyti, sem hefur sveiflast verulega eins og sjá má á myndum í viðauka. Eins og kemur fram hér fyrir um eldsneytisnotkun í sjávarútvegi, hefur þróun í olíunotkun verið með þeim hætti að ekki er þörf á sérstökum aðgerðum í þessum málaflokki til að ná markmiðum aðgerðaáætlunarinnar. Hins vegar gæti slík framleiðsla orðið til þess að minnka úrgang og minnka jarðefnaeldsneytisnotkun almennt. Benda má í þessu samhengi á Skinney-Þinganes á Höfn í Hornafirði, en fyrirtækið ræktar repju og framleiðir olíu sem notuð hefur sem íblöndunarefni á skip. Þótt framleiðslan sé smá í hinu stóra samhengi, er hér þó að finna mikilvert frumkvæði fyrirtækisins sjálfs, sem unnið hefur verið í samstarfi við Samgöngustofu og verkfræðistofuna Mannvit.



Verð á dísil og lífdísil frá bensínstöð í Bandaríkjunum



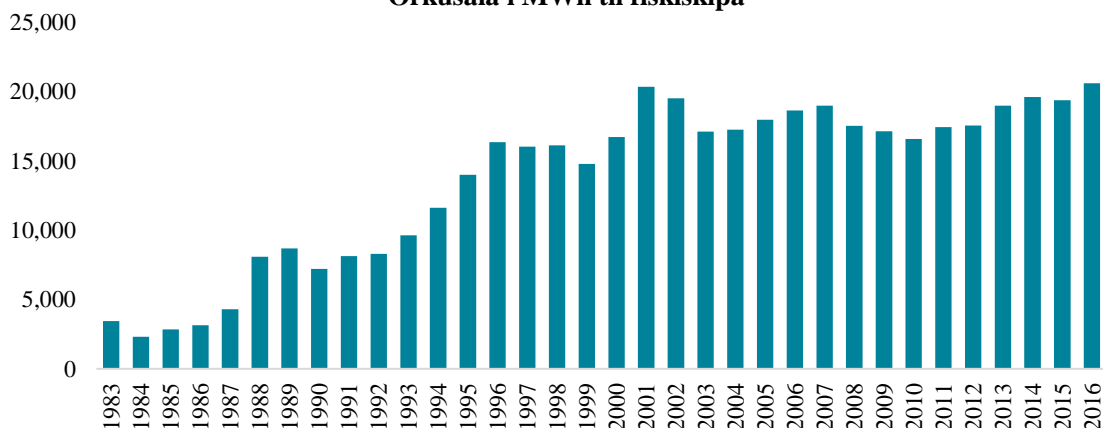
Heimild: Clean Cities Alternative Fuel Price Report kom út í júlí 2018. Lífdísil blöndur

5. Rafvæðing hafna

Íslensk fiskiskip geta tengst rafmagni frá landi með landtengingu. Þetta kerfi hefur verið við lýði síðan um 1980 og hefur lítið breyst á undanförunum áratugum. Hafnirnar hafa sjálfar séð um sölu, uppbyggingu innviða, dreifingu og tengingar á hafnarsvæðinu. Helstu annmarkar á landtengingu er að í mörgum tilfellum ræður landtengingin ekki við orkuþörf skipsins, til dæmis þegar verið er að landa. Þurfi skip meiri orku en landtenging ræður við þarf að keyra ljósavél. Hagkvæmisútreikningar sýna að landrafmagn er hagkvæmur kostur miðað við keyrslu á ljósavél. Heildarnotkun á landrafmagni árið 2016 var ríflega 20 þúsund kWh, sem svarar til um 20 tonna minni CO₂ ígilda losun miðað við að orkan kæmi frá ljósavél.

Augljóst er að spurn er eftir aflmeiri tengingum landrafmagns fyrir íslenska skipaflotann og hún hefur aukist. Hins vegar hefur skipum sem tengjast landrafmagni fækkað almennt og ólíklegt er að þeim fjölgi á næstu árum. Leggja þarf áherslu á að auka afl raforku sem fer um landtengingu hafna þar sem það á við. Á myndinni hér að neðan má sjá þróun á raforkunotkun fiskiskipa í megavattstundum frá árinu 1983.

Orkusala í MWh til fiskiskipa



Heimild: Nýting auðlindar og auðlindaspor, skýrsla SFS, desember 2017



6. Fiskmjölsverksmiðjur

Fiskmjölsverksmiðjum hefur fækkað á undanförunum árum úr 21 í 11. Þar af eru þrjár sem taka á móti tiltölulega litlu hráefni til vinnslu. Fjögur fyrirtæki vinna þrjá fjórðu þess hráefnis sem fer til vinnslu. Í spá SFS frá desember 2017 er gert ráð fyrir að losun gróðurhúsalofttegunda við framleiðslu á mjöli og lýsi minnki verulega á næsta áratug og ráðist verði í frekari fjárfestingar í búnaði og styrkingu raforkukerfisins. Samhliða fjárfestingum er nauðsyn að tryggja að raforkuverð verði samkeppnishæft miðað við verð á jarðolíu.

7. Svartolía

Brennslu á svartolíu í fiskiskipum má rekja til áttunda áratugar síðustu aldar þegar innflutningur hófst á svartolíu frá Sovétríkjunum. Svartolían var, og er enn, mun ódýrari en skipagasolía sem fiskiskipaflotinn brennir. Rússneska svartolían sem keypt var til landsins var blönduð með um 40% af léttum olíum og var með sömu eiginleika og gasolía. Því var sem næst fyrirstöðulaust að nýta þetta eldsneyti fyrir stærri skip eins og togara.

Rúmlega 60 togarar brenndu svartolíu fram til ársins 1985. Í dag eru 7 skip sem brenna svartolíu og fimm til viðbótar eru útbúin til að brenna svartolíu. Vandséð er að íslensk stjórnvöld geti bannað notkun svartolíu, nema innan íslenskrar landhelgi (12 mílna), og slíkt bann tæki fyrst og fremst til íslenskra skipa. Þar er þó ekki eftir miklu að slægjast því skip sem brenna svartolíu eru fá. Hámark brennisteinssambanda (SOx) í svartolíu er nú 3,5% m/m. Í janúar 2015 var brennisteinssamband í eldsneyti 0,1% m/m, sem brennt er í skipum á svokölluðum ECAS svæðum (SOx Emission Control Areas). ECAS svæðin eru samþykkt af IMO (Alþjóða siglingamálastofnuninni) og samþykktarferilinn er tímafrekur.

Nokkur umræða varð nýverið um svartolíubrennslu sjávarútvegsins, en hún hófst með fréttum um meintan svartolíureyk frá farþegaskipum í höfn. Samkvæmt reglugerð er skipum almennt óheimilt að brenna svartolíu í höfn sé áætlaður hafnartími lengri en tvær klukkustundir. Þessi regla er alþjóðleg og miðar að því að koma í veg fyrir heilsuspillandi útblástur (NOx og SOx) í höfnum og á hafnarsvæðum. Umfjöllunin var því villandi.

Frá 1. janúar árið 2020 verður hámark brennisteinssamband (SOx) í svartolíu aðeins 0,5% m/m en er 3,5% m/m í dag. Það er rúmlega ár þar til að sú regla tekur gildi. Af þeim sökum leggjast SFS gegn því að strangari kröfur verði settar en þær sem IMO gerir í þessum málafllokki. SFS telja rétt að benda á að við þessa breytingu hækkar verð líklegast á eldsneyti til skipa og svartolía verður síðri kostur vegna kröfu um hreinsun á útblæstri á öllum ECAS svæðum sem og í höfnum.



8. Skógrækt, landgræðsla og endurheimtun votlendis

SFS leggja til að heimilaðar verði mótvægisáðgerðir vegna brennslu á jarðefnaeldsneyti með kolefnisbindingu í skógrækt, landgræðslu eða endurheimtun votlendis. Allar slíkar áðgerðir komi til lækkunar á kolefnisgjaldi og sú kolefnisbinding sem fæst með þeim komi til frádráttar í losunarbókhaldi viðkomandi fyrirtækis. Komi til þessa skal gerður um það sérstakur samningur.

9. Loftslagssjóður

Loftslagssjóður verður settur á laggirnar skv. ákvæðum laga þar að lútandi og fær sjóðurinn fjármagn til að veita styrki frá og með árinu 2019. Reiknað er með að Loftslagssjóður styrki einkum verkefni á sviði nýsköpunar í loftslagsvænni tækni. Setja þarf sjóðnum starfs- og úthlutunarreglur og mögulega að skýra hlutverk hans betur í lögum og reglugerð. Gert er ráð fyrir 50 milljóna króna framlagi í sjóðinn á árinu 2019 og 100 milljónum króna árið 2020.

SFS telja mikilvægt að sjóðurinn styðji við útfösun á HCF kælimiðlum frá fiskiskipum, enda var losun vegna kælimiðla 205 þúsund CO₂ ígildis tonn árið 2015 og reikna má með að umtalsverður hluti hennar komi frá fiskiskipum.

10. Grænt bókhald: Útvíkkun kolefnisbókhalds

Samkvæmt aðgerðaráætluninni verður reglugerð um grænt bókhald breytt þannig að fyrirtækjum sem skila grænu bókhaldi ber að gera grein fyrir kolefnisspori sínu. Jafnframt verður skylda til að skila grænu bókhaldi útvíkuð, þannig að hún nái til stjórnarráðsins, ríkisstofnana og allra helstu atvinnugreina sem brenna jarðefnaeldsneyti, svo sem útgerða, fólksflutningafyrirtækja, ferðaþjónustufyrirtækja og verktaka. Óljóst er hvers vegna þessar atvinnugreinar fái umræddar kvaðir, en aðrar sem einnig brenna jarðefnaeldsneyti eru ekki undir sömu sök seldar. Þannig má m.a. skilja að landbúnaður og vöruflutningar á landi séu *undanþegin* frá grænu bókhaldi samkvæmt ofanrituðu. Sætir úrtak þeirra sem hlíta þurfa umræddum kvöðum því nokkurri furðu og vandséð er hvernig rökstyðja megi slíkt ójafnræði meðal atvinnugreina.

Fyrir öll skip stærri en 400 BT gilda ákvæði Marpol, Annex 1, um skráningu í olíudagbók og ýmsar áðgerðir í vélarúmi, m.a. móttaka á eldsneyti og smurolíum, flutningi á eldsneyti milli tanka, olíuskiljun o.fl. sem hafnareftirlit hefur eftirlit með. Umhverfisstofnun gefur út *olíudagbók* sem nálgast má hjá stofnuninni. Skip 15 metrar eða lengri færa olíudagbók og sorpdagbók. Grænt bókhald er því þegar til staðar í skipum en óljóst er hvernig staðan er hjá minnstu bátunum. SFS leggja áherslu á mikilvægi þess að ekki sé gerð krafa um tvenns konar grænt bókhald og að sú aðferð sem notuð verður sé einföld í vinnslu og að skráning og skil verði með rafrænum hætti.



* * *

Er framangreindum athugasemdum SFS hér með komið á framfæri við verkefnisstjórn aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum. SFS eru reiðubúin til frekara samstarfs og samtals um hvaðeina sem kann að varða aðgerðaáætlun þessa og snertir sjávarútveg.

SFS áskilja sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum á síðar stigum.

Virðingarfyllst,
f.h. SFS



Heiðrún Lind Marteinsdóttir,
Framkvæmdastjóri SFS

