



Miljö- och energidepartementet  
Karolina Skog,  
umhverfisráðherra

Norðurlandaráð  
Ved Stranden 18  
1061 Kaupmannahöfn K  
Danmörku

## Svar við skriflegri fyrirspurn E14/2018 til ríkisstjórna Norðurlanda um minnkun útstreymis gróðurhúsa- lofttegunda frá samgöngum

Norðurlandaráð (Ketil Kjenseth) hefur borið fram fyrirspurn til ríkisstjórna Norðurlanda um hvað þær hyggist fyrir til að draga úr útstreymi gróðurhúsa-lofttegunda frá samgöngum almennt og hvað þær hyggist fyrir til að örva framleiðsluaukningu háþróaðs lífeldsneytis úr heimaefnum lífmassa á Norðurlöndum:

*Hvað atla ríkisstjórnir Norðurlanda að gera til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum almennt og hvað atla þær að gera til að bætja til aukinnar framleiðslu norrænu ríkjanna á háþróaðu lífeldsneyti unnu úr lífmassa sem ekki hefur ferðast langar leiðir?*

Viðmið um minnkun á útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum er fyrst og fremst að finna í sameiginlegum ESB-gerðum. Samningskröfur ríkisstjórna Norðurlanda við undirbúning gerðanna þess efnis að setja markið hátt báru góðan árangur.

Í norrænni samstarfsáætlun á sviði orkumála 2018 – 2021 eru orkutengd samgöngusjónarmið talin með forgangsmálum sem er ráðgert að fjalla um á gildistíma áætlunarinnar. Formennskuverkefni Svía, „Sjálfbærar norrænar borgir með áherslu á loftslagsvænar samgöngur“, sem unnið er að árin 2018 – 2020, er ætlað að stuðla að sjálfbærri þéttbýlisþróun og koma því til leiðar að samgöngur verði sjálfbærar og notkun jarðefnaeldsneytis hætt.

Norðurlöndin beita sér á vettvangi stofnana Sameinuðu þjóðanna, Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ICAO og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO, fyrir því að draga úr loftslagsmengun í flug- og skipasamgöngum á alþjóðavísu. ICAO hefur tekið upp alþjóðlegt kvótakerfi sem nefnist Corsia og felur í sér að

flugfélögin verði frá og með árinu 2021 að kaupa mengunarkvóta og með því bæta fyrir mengun umfram þá sem valdið var á árinu 2020. Sem stendur er unnið ötullega að innleiðingu á Corsia-reglunum. IMO hefur markað sér stefnu um að árslosun gróðurhúsalofttegunda frá alþjóðlegum siglingum nái brátt hámarki og minnki svo um að minnsta kosti helming fyrir árið 2050 miðað við losunina árið 2008. Jafnframt ber að hætta notkun jarðefnaeldsneytis svo fljótt sem kostur er. Sjávarumhverfisnefnd IMO (MEPC) heldur áfram að þróa reglur og hagræn stjórnæki vegna losunar frá siglingum fram til ársins 2023 þegar taka á upphaflega stefnumörkun til endurskoðunar.

**Svíþjóð** stefnir að því að minnka útstreymi frá samgöngum um 70 prósent fyrir árið 2030. Til að svo megi verða þarf að grípa til ráðstafana í því skyni að auka hlutdeild lífeldsneytis í samgöngum, rafvæða þær frekar og bæta skilvirkni þeirra. Frá og með 1. júlí 2018 eru í gildi útstreymistakmörk eða minnkunarskylda sem felur í sér að eldsneytisbirgjar skuli blanda lífeldsneyti saman við hefðbundið eldsneyti til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá eldsneyti. Minnkunin á að aukast stig af stigi til ársins 2030. Svíar hafa enn fremur innleitt hvata- og refsikerfi til að ívilna bifreiðum sem menga lítið. Liður í að losa samgöngugeirann við jarðefnaeldsneyti er nýtt verkefni sem ríkisstjórnin setti á laggirnar í þeim tilgangi að auka vinnslu á sjálfbæru lífgasi í landbúnaði til að knýja samgöngutæki. Auk þess hefur verið ráðist í mörg verkefni af þessum toga á sviði rannsókna og nýsköpunar, meðal annars til að auka hlutdeild endurnýjanlegs flugvélaeldsneytis og styðja við bakið á nýsköpunarklösum sem vinna að rafsamgöngum.

Í **Noregi** er á stefnuskrá ríkisstjórnarinnar að minnka losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum um helming fyrir árið 2030. Rafvæðing samgangna gegnir mikilvægu hlutverki í því sambandi. Norsk stjórnvöld hafa sett ýmis viðmið um hreinorkubifreiðir fyrir árin 2025 og 2030. Meðal annars er stefnan að allir fólksbílur verði hreinorkubifreiðir árið 2025. Noregur er kominn langt á veg. Frá janúar til og með október árið 2018 var hlutdeild rafbíla af heildarsölu nýrra bifreiða liðlega 29 prósent. Þá hafa orðið miklar framfarir á sviði grænna siglinga. Búist er við að þriðjungur bílferja í Noregi geti verið rafknúinn árið 2021. Auk rafvæðingar leggur ríkisstjórn Noregs áherslu á notkun sjálfbærs lífeldsneytis í samgöngugeiranum. Gerðar hafa verið opinberar kröfur um orkuskipti í vegasamgöngum og ríkisstjórnin hefur gert tillögur um þess háttar kröfur í flugsamgöngum frá árinu 2020.

Í **Finnlandi** er markmiðið að minnka útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum um helming fyrir árið 2030 miðað við útstreymið árið 2005. Til að það megi takast hefur verið tekinn saman fjöldi mismunandi aðgerða.

Viðfangsefnið er að skipta út jarðefnaeldsneyti fyrir lífrænt eldsneyti, bæta orkunýtingu samgöngugeirans meðal annars með rafvæðingu og bæta skilvirkni í öllu samgöngukerfinu með því að taka upp nýja samgönguhætti og svo framvegis.

Umskipti til aukinnar notkunar lífeldsneytis grundvallast á skyldu til íblöndunar. Ríkisstjórnin hefur nýlega lagt fram frumvarp á þinginu um mun ríkari íblöndunarskyldu til ársins 2030. Fyrst um sinn verður notast við íblöndunar-eldsneyti sem er framleitt í Finnlandi en verslun með lífeldsneyti lýtur lögmálum markaðarins og því er ekki hægt að útiloka innflutning.

Vinnuhópur umferðar- og samgönguráðuneytisins mun í desember leggja fram tillögu að möguleikum á að koma í veg fyrir alla mengun frá samgöngum fyrir árið 2045. Tillagan varðar aðallega akstur fólksbíla.

**Álandseyjar** fara eftir ákvörðun ríkisins um blöndun lífeldsneytis í hefðbundið eldsneyti. Strætisvagnar í áætlunarferðum um eyjarnar geta notað endurnýjanlega díselolíu þar sem heimastjórnin, sem hefur yfir þeim ferðum að segja, hefur fallist á umframkostnaðinn. Sama eldsneyti verður síðar meir sett á ökutæki sem heimastjórnin notar við starfsemi sína. Skattar ríkisins á lífeldsneyti ráða úrslitum um hvort það verði notað á ferjur í skerjagarðinum og aðrar samgöngur því að skattaálögur eru ekki á valdi Álandseyja. Verið er að kanna forsendur fyrir því að byggja lífgasver á Álandseyjum og, ef af verður, að knýja ökutæki með gasi sem er framleitt þar. Hvað snertir notkun rafmagns styður heimastjórnin uppbyggingu hleðslustöðva til að hraða rafvæðingu fólksbíla og strætisvagna.

Ríkisstjórn **Danmerkur** hefur sett sér það markmið á sviði samgangna að sölu bensín- og díselbíla verði hætt árið 2030. Jafnframt stefnir ríkisstjórnin að því að sölu tengiltvinnbíla verði hætt frá árinu 2035. Hún vill nú þegar greiða götu vistvænna bifreiða með því meðal annars að skattleggja þær hóflega og setja upp fleiri og hraðvirkari hleðslustöðvar fyrir rafbíla, bæta við bílastæðum og ívilna grænum leigubílum. Samhliða verður skilgjald hækkað til þeirra sem afhenda gamla díselbíla til förgunar. Ríkisstjórnin lætur almenningsvagna og leigubíla hafa forgang því að hún leggur kapp á að allir nýir strætisvagnar og leigubílar í bæjum verði hreinorkubifreiðir frá árinu 2025. Ríkisstjórnin hyggst auka kröfuna um samblöndun lífeldsneytis og bensíns eða díselolíu í 8 prósent. Enn fremur hafa Danir ráðstafað fé til frekari lífgasvinnslu og -notkunar meðal annars í samgöngugeiranum.

Á **Grænlandi** er unnið að grænni samgöngum með aðstoð rafbíla - einkum í bæjum sem nýta vatnsorku. Hvetja á til notkunar á rafbílum með því að betrum-

bæta aðstæður til hennar. Auka á hleðslumöguleika og bjóða áfram upp á fjárhagslega hvata til að nota rafbíla. Hvað flugsamgöngur snertir er unnið að nýju skipulagi flugstöðva. Þess er vænst að sú vinna skili sér í færri flugferðum innanlands sem hefur í för með sér minni mengun frá flugsamgöngum. Varðandi umhverfisverkefni á sviði siglinga hafa Grænland og Danmörk með sér samstarf innan IMO í því skyni að draga úr útstreymi frá skipum.

Á **Íslandi**, sem er strjálbýlt land, er samgöngugeirinn langstærsti notandi jarðefnaeldsneytis. Fiskifloti landsins er enn fremur tiltölulega stór og má rekja verulegan hluta mengunar til hans. Samgöngumál eru því ein mesta ögrun sem Íslendingar mæta þegar um er að ræða minnkun á losun. Í nýrri aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum, sem var gefin út í september 2018, eru samgöngur önnur megináherslan af tveimur. Aðgerðaáætlunin samanstendur af mörgum aðgerðum sem eiga að stuðla að því að loftslagsmarkmiðin náist. Helst er áherslan á rafvæðingu í vegasamgöngum en aðrir valkostir og loftslagsvænt eldsneyti eru einnig talin mikilvægir hvatar til að standa við markmiðin um minni losun frá samgöngum. Meðal annars er um að ræða aukna nýtingu lífildsneytis og vetnis. Auk þess er lögð áhersla á ýmsa hvata og stjórnþæki sem stuðla að því að neytendur sækist eftir kaupum á rafbílum og öðrum vistvænum bifreiðum. Fjármögnun og uppbygging innviða fyrir rafbíla í áföngum er einnig mikilvægur þáttur í aðgerðaáætluninni. Lífmassi gegnir miklu hlutverki í orkuframboði ýmissa norrænna landa. Öðru máli gegnir um Ísland þar sem nýting lífmassa er takmörkuð og landið ekki hentugt til framleiðslu lífildsneytis úr heimafengnum lífmassa. Á Íslandi er metan unnið frá urðunarstöðum og nýtt sem eldsneyti á bíla. Nýsköpunarfyrirtækið *Carbon Recycling International* á Íslandi breytir koltvísýringi í fljótandi metanól. Loks er sláturúrgangur og repja notuð í litlum mæli til að framleiða eldsneyti, aðallega á skip og báta.

Fyrirspurninni telst hér með svarað.

  
Karolina Skog