



Umhverfis- og auðlindaráðuneytið

1. október 2020

Skuggasundi 1, 101 Reykjavík

## Umsögn grasrótarhóps Landverndar í loftslagsmálum við aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum

*Loftslagshópurinn er hluti af grasrót Landverndar, í honum eru félagar sem vilja hafa áhrif. Hópurinn hittist reglulega, fræðist um loftslagsmál, um loftlagsvána sem þegar er merkjanleg á Íslandi sem og um allan heim. Hópurinn skipuleggur ýmsa viðburði og gjörninga í þágu loftslagsins. Hópurinn samanstendur af fjölbreyttu fólki á öllum aldri og var stofnaður á vormánuðum 2019.*

### Inngangur

#### Margt vel gert

Grasrótarhópur Landverndar í loftslagsmálum fagnar því að ný útgáfa að aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum sé út komin. Hópurinn fagnar einnig, að áætlunin eigi að vera í stöðugri þróun og ávalt sýnileg almenningi. Hópurinn hefur beðið spenntur eftir útkomunni og vill segja að margt sé vel gert – en einnig þörf mikilla úrbóta og nauðsynlegt að við setjum okkur háleitari markmið.

Það er mikilvægt skref að umhverfisráðherra hafi skilgreinda ábyrgð, og valdheimild til að fylgja eftir úrbótum með raunverulegum aðgerðum. Áætlunin er viss framför frá þeirri síðustu og greinilegur metnaður hefur verið settur í faglega vinnu við uppfærsluna, þar má t.d. nefna:

- Brugðist hefur við umsögnum við fyrri útgáfu áætlunarinnar, sem nýtt hefur verið í þá nýju.
- Loftslagsáætlunin er frekar auðlesin, sem skiptir miklu máli varðandi skilning og aðgengi almennings.
- Vefurinn [co2.is](https://co2.is) býður uppá aðgengilega eftirfylgni með markmiðum fyrir almenning.
- Áætlunin er í betra samræmi við losunarbókhald Íslands, sem Umhverfisstofnun gefur út og eykur gagnsæi um áætlaðan samdrátt í losun.
- Betur er greint frá árangri hvernar aðgerðar varðandi losun og hvernig aðgerðirnar munu samanlagt nægja til að standast skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum.
- Gerð er grein fyrir kostnaði auk fjármögnunar aðgerða.

### Grafalvarlegt ástand

Friðsælt myndband með sætum ketti sem labbar hamingjusamur inní fallett sólarlag sem notað var við kynningu áætlunarinnar fangar alls ekki alvarleika málsins. Mikilvægt er að fegra ekki aðstæðurnar

fyrir fólki, heldur hvetja fólk til aðgerða á jákvæðan og en áhrifamikinn máta. Staða loftslagsmála á Íslandi í dag er grafalvarleg, og við erum ekki að standast þær skuldbindingar (Kyoto II)<sup>1</sup> sem við höfum gert og stjórnsýslan er algjörlega í molum<sup>2</sup>. Að mati okkar tekur aðgerðaráætlunin ekki nógu fast á málum, sbr. það að loftslagsmálin eru ekki tekin með að neinu marki, inn í öll önnur mál ríkisstjórnarinnar, eins og í samgönguáætlun, búvörusamningum, fjárfestingum ríkisins og í björgunaraðgerðum vegna Covid19.

Metnaðarfull markmið í dag, eru ekki þau sömu og voru 2015 þegar Parísarsáttmálinn var undirritaður. Við verðum öll Íslendingar saman að gera mun betur og við getum það.

Það er mikill meðbyr í samfélaginu fyrir meiri metnaði í loftslagsmálunum. Kannanir hafa sýnt að 61% þjóðarinnar vill að tekið sé jafn vandlega og alvarlega á loftslagsbreytingum og á Covid-19 faraldrinum.

Græningjar í Evrópu vilja sjá 60% samdrátt í CO2 fyrir 2030, Norðmenn og Þjóðverjar setja sér markmið um 55% samdrátt fyrir 2030, Danmörk setur sér enn þá hærra markmið og Ísland hefur alla burði til þess að fylgja þeim bestu.

Heildarkvóti jarðarinnar fyrir losun gróðurhúsalofttegunda til að ná markmiðum um mest 1,5 gráðu hitastigs hækkun andrúmsloftsins er að tæmast og við á Vesturlandabúar (20% mannkyns) berum ábyrgð á 70% af losun hingað til. Hraður samdráttur Vesturlanda er því afar brýnn, því okkar kvóti er raunverulega búin nú þegar eins og flestir vita.

Í ljósi þeirra forréttinda sem Ísland hefur fram yfir flestar þjóðir heims, sem eru okkar endur nýjanlegu orkuauðlindir, þá er það ekki bara mikilvægt heldur siðferðileg skylda okkar í alþjóðasamfélagi, að standa okkur í þessum málum því Íslendingar hafa all burði til þess að vera leiðandi í breytingum til bóta og frumkvöðlar í lausnum.

## A. Samgöngur

**A.1-3** Lykil áherslan í samgöngumálum ætti að vera á betri almenningssamgöngur og fækkun fólkubíla í umferð. Hópurinn furðar sig á hversu lítið er áætlað að aukin notkun virks ferðamáta og almennings samganga muni skila, aðeins 26.000 tonnum til ársins 2030. Það er því tilefni til að setja sér metnaðarfullri markmið á þessu sviði og þar ætti að koma til markviss herferð í framhaldsskólum og hásskólum landsins, til að hvetja ungafólk til að nota umhverfisvæna samgöngumáta. Þessari herferð mætti fylgja fræðsla um fjárhagslegan ávinning þess að eiga ekki bíl

**A.4** Við kaup á bifreið er kaupverðið sem skiptir mestu máli. Reynsla frá öðrum löndum eins og Noregi og Danmörku hefur sýnt að ein skilvirkasta leiðin leiðina til aukins hlutfalls rafbíla eru vörugjöld á á jarðefnaeldsneytis bifreiðar. Niðurfelling vörugjalda fyrir hreinorku bifreiðar hefur að sama skapi bein

<sup>1</sup> <https://www.ruv.is/frett/2020/06/16/undirbua-kaup-a-losunarheimildum-vegna-kyotobokunar>  
<https://www.ruv.is/frett/2020/06/11/utlokad-ad-islendingar-standi-vid-skuldbindingar-sinar>

<sup>2</sup> <https://www.ruv.is/frett/2020/06/18/engin-raunveruleg-stjornsysla-i-loftslagsmalum>

áhrif á kaupþróun á þeim. Til að draga úr losun sem fyrst væri því áhrifaríkt að beita tækjum ríkisins og stuðla þannig að aukinni fjárfestingu í hreinorkulausnum.

Vorið 2020 var gefin út B.S.c ritgerð eftir Davíð Björnson og Særúnu Sigurpálsdóttir um Aðgerðir stjórnvalda í orkuskiptum vegasamgangna<sup>3</sup>. Ein af lykil niðurstöðum ritgerðarinnar er að hækkun á vörugjöldum bifreiða sem knúnir eru af jarðefnaeldsneyti er mikilvægur þáttur til þess að flýta fyrir orkuskiptum. Noregur er og hefur verið leiðandi í innleiðingu vistvænna bíla á heimsmælikvarða en í byrjun árs 2020 voru um það bil 260.692 rafmagnsbílar í Noregi sem var aukning um 33,4% síðan 2019 (SSB, Noregi). Í ritgerðinni kemur fram að Noregur er með mun hærri vörugjöld sem reiknuð eru út frá þyngd bílsins á sprengihreyfilsbíla, eða um 30% af kaupverði bílsins samanborið við Ísland þar sem það er um 15%. Ívilnanir fyrir rafmagnsbíla í Noregi fela í sér að þeir eru undanþegnir vörugjöldum og virðisaukaskatti. Rannsóknir hafa verið gerðar í Noregi á því hvaða ívilnanir hafa haft mest áhrif á það að fólk kaupi rafmagnsbíl. Niðurstöður sýndu að það að þeir séu undanþegnir virðisaukaskatti og vörugjaldi hefur mest áhrif (IEA, 2018). Vörugjald af bifreiðum á Íslandi hafa verið og eru lág og skila sér sem brot í heildarkaupverði. Hækka þyrfti vörugjöld á bíla sem helst eru sambærilegir rafmagnsbíla, þ.e. smábíla, verulega til þess að gera innleiðingu rafmagnsbíla á Íslandi hraðari. Þetta borðliggjandi þáttur í því að gera vistvæna bíla samkeppnishæfari.

**A.8** Það er bæði mögulegt að framleiða metan (og vetni) á Íslandi. Raunar er ofgnótt af metani á Íslandi í dag. Undanfarið hefur staðið á að notkun slíkra lasuna verði að veruleika. Það er töluverður kostnaður fólgin í að setja upp orkustöðvar sem bjóða uppá endurnýjanlega valkosti, þegar aðeins örfá ökutæki nýttu orkugjafanna. Sömuleiðis er óraunhæft að kaupa ökutæki sem gengur fyrir endurnýjanlegum orkugjafa þegar orkustöðvarnar eru ekki til staðar. Til að hraða þessari þróun væri óskandi að ríkið taki af skarið og styrki uppsetningu á metan og vetnis hleðslustöðvum af krafti, og á sama tíma styrki rausnarlega kaup fyrstu þungaflutningsbifreiða sem ganga fyrir þessum nýju orkugjöfum.

## C. Orkuframleiðsla og smærri iðnaður

**C.1** Samkvæmt aðgerðaáætlun gæti förgun CO<sub>2</sub> frá jarðvarmavirkjunum skilað 108.000 tonnum árlega, miðað við 47% samdrátt. Í Aðgerðaáætluninni segir að hingað til hafi kostnaður fyrir ríkissjóð falist í samvinnu og samkomulagi við orkufyrirtæki. Við styðjum rausnarlegan fjárhagslegan stuðning ríkisins við þetta verkefni, Carbix verkefni Orkuveitunnar.

**C.4** Loftslagshópurinn vill að möguleikar við metanframleiðslu úr húsdýraáburði verði skoðaðir. Bú hafa farið stækkandi, þannig að þarna hefur opnast tækifæri. Það þarf að tryggja að metanið sem myndast í mykjunni fari ekki út í andrúmsloftið. Á þessu sviði hvetjum við til samvinnu á landsvísu, þannig að stuðlast verði við þær lausnir sem eru bestar fyrir heildina og að reynsla af lausnum leiði til vaxtar á þekkingu á landsvísu.

## D. F-göS

<sup>3</sup> <https://skemman.is/bitstream/1946/36059/1/BsC%20Ritger%c3%b0%20-%20Final.pdf?fbclid=IwAR3aZR0MHyddpbaSaqgfXjEkWjj48MF2ZD3Uq2AT41HHhEmQ26wEjk5tlxU>

Samkvæmt losunarbókhaldi Íslands fyrir árið 2018, má rekja 6% af losun sem telst til skuldbindinga Íslands til notkunar F-gasa<sup>4</sup> og er þau jafnvel ábyrg fyrir álíka stórum hluta heimslosunar alþjóðaflug<sup>5</sup>.

Til að fá betri yfirsýn yfir notkun F-gasa á Íslandi ætti að kortleggja kælimiðla notkun og meta lekahraða ýmissa tegunda kerfa.

**D.1** Reglugerð um F-gös þarf að fela í sér bætt eftirlit, eflingu eftirlitsaðila og tryggja að þeir sem vinna verkin séu vottaðir. Reglugerðum og áhrifum F-gasa þarf að miðla til þeirra sem koma að meðhöndlun þeirra. Tímasetning innleiðingu þessara reglugerða ætti að vera hið allra fyrsta.

**D.2** Það er í sumum tilfellum dýrt að gera breytingar til að skipta út F-gösum. Það gæti flýtt slíkri þróun að bjóða afslátt af virðisaukaskatti sem stuðlar að þannig breytingum. Besta lausnin er að losna við úreltar og óumhverfisvænar lausnir.

Samkvæmt upplýsingum frá umhverfisstofnun í grein sem Rúv birti<sup>6</sup> skilar sér mun minna af F-gösum til eyðingar eða endurvinnslu en flutt er inn. Það kostar tíma og fyrirhöfn að tæma F-gös úr stórum kerfum og setja á kúta. Það er því ódýrara og einfaldara að hleypa gösunum út í loftið. Miðað við öflugan hnatthlúnarmátt F-gasa mætti skoða möguleikann að borga aðilum fyrir að skila inn kútum með notuðum F-gösum.

## E. Landbúnaður

Aðgerðaáætlun skortir öll markmið um breyttar matarvenjur fólks. Við þurfum að leitast við að borða umhverfisvænna fæði, enda er losun frá landbúnaði 13% af heildarlosun sem við Íslendingar berum beina ábyrgð á. Aðgerðir í aðgerðaráætluninni varðandi landbúnaði eru metnaðarlausar og skortir mun meiri breidd.

Skipulag búfræðimenntunar á Hvanneyri er þannig uppsett; að nemendur geta valið tvö meginsvið af þremur sem eru: nautgriparækt, sauðfjárrækt og hrossarækt. Með hliðsjón af að jórturdýr valda meiri losun en önnur ræktun, þá skýtur það skökku við að menntun bænda skuli að miklu leyti aðeins miðast við þessi þrjú svið.

**E.3 og E.4** Ef ráðast á í stórar aðgerðir í innlendri grænmetisframleiðslu til auka hana um 25% á 3 árum er mikilvægt að kanna hvaða framleiðsluáferð hentar best með tilliti til umhverfis og sjálfbærni. Ef efla á landbúnað á Íslandi þarf að sjá til þess, að það landbúnaðarkerfi sem fær hvað mestan stuðning sé sjálfbært og ætti að uppfylla eftirfarandi skilyrði:

1. Framleiða eins hreina matvöru og hægt er
2. Menga hvorki vatn né sjó
3. Losa sem minnst kolefni og binda sem mest kolefni

<sup>4</sup> [https://ust.is/umhverfisstofnun/frettit/stok-frett/2020/04/15/Losun-Islands-breyttist-litid-a-milli-2017-og-2018-/?fbclid=IwAR0Dco-\\_NRwc5p1oUpmlGBwZMPYCGcBgaWqESIYhoc5GqhJZUv7D9GcqHic](https://ust.is/umhverfisstofnun/frettit/stok-frett/2020/04/15/Losun-Islands-breyttist-litid-a-milli-2017-og-2018-/?fbclid=IwAR0Dco-_NRwc5p1oUpmlGBwZMPYCGcBgaWqESIYhoc5GqhJZUv7D9GcqHic)

<sup>5</sup> [https://www.ruv.is/frett/kaelimidlar-losa-alika-mikid-og-althjodaflugid?fbclid=IwAR2AXQ5F3JbtM8jbGRkBg61u5czpc9myPn-nlNloJRA-ftxA\\_7EivJ\\_KLWCo](https://www.ruv.is/frett/kaelimidlar-losa-alika-mikid-og-althjodaflugid?fbclid=IwAR2AXQ5F3JbtM8jbGRkBg61u5czpc9myPn-nlNloJRA-ftxA_7EivJ_KLWCo)

<sup>6</sup> <https://www.ruv.is/frett/ust-hyggst-taka-a-brotalomum-i-kaelibransanum?fbclid=IwAR2324ktwHN-GYBo07ZibgrH9sdrHetYQ-gykMm040CwjSbMaBL7Pi9maLE>

4. Stuðla að líffræðilegum fjölbreytileika (dýr og plöntur) sem fer hratt hnignandi í heiminum í dag
5. Búa í haginn fyrir komandi kynslóðir, nýta jarðveginn og moldina á sjálfbærann hátt, og án eiturefna sem stuðli að því, að komandi kynslóðir geti framfleytt sér

Það kerfi sem uppfyllir öll þessi skilyrði í dag er lífrænn landbúnaður. Tilbúni áburðurinn er einn aðal losunar valdurinn í landbúnaði og garðyrkju, sem veldur því að moldin bindur mun minna kolefni í jörðu en hún gerir í lífrænni ræktun, losar einnig mun meira af kolefni og þar að auki hláturgas sem er 298 sinnum verra fyrir andrúmsloftið en koltvíoxíð. Lífræn ræktun bannar notkun á tilbúnum áburði og er lífræna vottunarkerfið það eina sem við höfum sem fullvissar okkur um að ekki sé notaður tilbúinn áburður og eða eiturefni í landbúnaði.

## F. Úrgangur

**F.1** Samhæfa þarf flokkun úrgangs og meðhöndlun á landsvísu. Það þarfnast talsverðs magns til að ná hagkvæmni í byggingu og rekstri sorpvinnslustöðva. Nú hefur Sorpa látið gera framsækna jarðgerðarstöð fyrir höfuðborgina. Á sama tíma eru sveitafélög á landsbyggðinni í vandræðum með urðun á sorpi. Sveitafélög á Vesturlandi, Vestfjörðum og sumstaðar á Suðurlandi hafa undanfarið urðað sorpi í hefðbundna landgrifju í Fíflholtum á Mýrum þar sem nú stendur til að auka urðunarheimild í óþökk sveitarfélagsins, Borgarbyggðar<sup>7</sup>. Í Vestmannaeyjum stendur til að reisa sorpbrennslustöð o.s.frv. Vegna smæðar sveitarfélaganna geta þau ekki fjárfest í ákjósanlegustu lausnum sem völ er á.

Það er engin trygging fyrir þau sveitafélög sem ekki hafa lausnir á eigin vegum að þau fái áfram að urða sorpi á núverandi urðunar stöðum. Framkvæma þarf langtíma áætlun á landsvísu varðandi hvaða meðferð sorps er hagkvæmust kostnaðar og umhverfislega. Áríðandi er að flokkun verði samhæfð og að gerð verði áætlun á landsvísu um það hvar og hvaða úrgangslaunum skuli beitt til að ná sem bestum umhverfislegum ávinningi. Skoða ætti að gera jarðgerðarstöðvar nærri stærri byggðakjörnum þar sem vinna megi metan til notkunar í landflutningum og jafnvel einnig í sjávarútvegi.

**F.3** Hópurinn telur að tækifæri séu til meiri árangurs en núverandi aðgerðaáætlun miðar að, þegar kemur að minni matarsóun. Stuðla þarf nú þegar, að aukinni fræðslu varðandi matarsóun t.d. að selja minni matar skammta í búðum og valdefla neytendur með betri upplýsingagjöf um uppruna, kolefnisspor, flutningsleiðir (flutt um langan veg að eða neytt úr heimabyggð) auk innihaldsefna.

Losun vegna neyslu Íslendinga á sér að stærstum hluta stað utan Íslands og fellur því ekki til beinna skuldbindinga landsins. Það er mikilvægt að Ísland horfi til þessa umhverfisspors af lífsstíl okkar og geri átak í að draga úr neyslu almennt. Í þessu samhengi leggur hópurinn til nýja aðgerð; *Eftirlit með kolefnisspori Íslendinga*, sjá í loka kafla sem kynnir tillögur að nýjum aðgerðum.

## G. Hvatar til umskipta

---

<sup>7</sup> Sjá frétt á 8 mínútu: <https://www.ruv.is/sjonvarp/spila/tiufrettir/25206/8kvqms>

Með því að stytta vinnuvikuna myndast svigrúm til þess að fólk tileinki sér umhverfisvænni lífstíl með meiri tíma fyrir afþreyingu, samveru, upplifana, útivistar og góðgerðamála. Neysluhyggjan þarf að víkja, með því stressi sem henni fylgir.

**G.1** Undanfarin ár hefur kolefnisgjald á jarðefnaeldsneyti verið hækkað milli ára. Losun gróðurhúsalofttegunda frá öðrum uppsprettum, t.d. jarðvarma, málmbraðslu iðnaði, tilbúnum áburði, sorpbrennslustöðvum eða urðun, hefur hinsvegar ekki verið skattlögð. Við mat á fjárfestingum fyrirtækja hefur tekjustreymi á líftíma fjárfestingarinnar bein áhrif á valkostamat. Skattlagning á losun er til þess fallin að hvetja til innleiðingar á lausnum sem draga á losun gróðurhúsalofttegunda. Slík skattlagning kæmi til með að hafa bein áhrif á hagkvæmnigreiningu þegar metnar eru fjárfestingar til slíkra verkefna og geta því skapað skilvirkan hvata til að flýta innleiðingu lausna sem draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

**G.2** Framlag til nýsköpunar og útbreiðslu íslenskra orkulausna erlendis gæti verið stærsta framlag Íslands til loftslagsmála. Fjárlög til Loftslagssjóðs þarf að hækka. Það mætti einnig vera töluvert skýrara hvaða og hvernig verkefni falla undir loftslagssjóð.

## **H. ETS: Flug og iðnaður**

**H.1** Á undnaförnum árum hafa orkufyrirtæki í eigu íslenska ríkisins og Reykjavíkurborgar haft hundruði milljóna króna innkomu vegna viðskipta með losunarheimildir sem leggst á sölu raforku til stóriðju. Mögulegt væri að semja um að hluti þessa fjármagns væri nýtt til að eyða koltvísýring úr losun frá starfsemi stóriðjunnar, með skilyrði um mótframlag frá stóriðju.

Við endurnýjun samninga við stóriðju fyrirtæki ættu endurnýjaðir samningar að innihalda ákvæði um samþykkt plan um að innleiða tækni sem felur í sér einhverskonar hreinsun af koldíoxíð úr útblæstri verksmiðjanna, hvort sem það er til nytja eða bindingu, t.d. með Carbfix.

## **I. Landnotkun**

**I.1** Gera þarf meira en að efla skógrækt með fjárstuðningi. Það þarf að gera skipulag fyrir Ísland og móta skógræktarstefnu sem felur í sér áætlun um það hvar og hve mikið á að planta af skógi og hvaða tegundum. Mismunandi trjátegundir gefa misgóðan árangur í kolefnisbyndingu og einnig þarf að taka tillit til ásýndar lands sem og útsýnis auk fleiri atriða, þegar staðsetning og tegundir eru valdar fyrir skógrækt. Skógrækt hefur auk þess áhrif á lífríkið og er notkun trjátegunda sem teljast erlendar umdeild. Það þarf að marka stefnu og auka samvinnu Landgræðslunnar og Skógræktarinnar til að bæta landið þar sem við íbúar landsins höfum í aldir ofnýtt það. Aðgreina á skógrækt til nytja og til landgræðslu, fegrunar landsins með innlendum tegundum.

Í sambandi við kolefnisbindingu með skógrækt skapast of umræður sem erfitt fyrir almennan borgara að leggja mat á. Til að auka sátt um og trúverðugleika skógræktar þarf að skipuleggja allt landið, áhættumeta og skilgreina hvar má planta hvaða trjám og hvar ekki. Í þessu samhengi leggur hópurinn einnig til að stutt verði við kolefnisjöfnunarsjóði s.s. Votlendissjóð og Kolvið, til að öðlast vottaða kolefnisbindingu.

**I.2** Leggja þarf aukna áherslu á fræðslu til almennings um uppgræðslu lands, landgræðslu og skógrækt. Hópurinn telur að stíga varlega til jarðar þegar kemur að tegundumsem vaða yfir allt og með því draga úr líffræðilegri fjölbreytni landsins (s.d. Lúpinu og Stafafuru).

**I.3** Hópurinn lýsir yfir fullum stuðningi við vinnu Votlendissjóðs og hvetur stjórnvöld til að styðja við Votlendissjóðinn og framgang þeirra verkefna sem bíða hans. Að moka ofan í skurði og endurheimta votlendi er aðgerð sem er skilvirk til að draga úr losun. Í aðgerðaráætluninni ætti að vera verkefni sem kalla mætti “ Lokum landinu saman”. Það er ekki eftir neinu að bíða í þessum efnum.

**I.5** Nýlega hefur átt sér stað kortlagning á ástandi gróðurlandsins. Þessu verkefni þarf að fylgja eftir með stýringu beitara í samræma við ástand hvers svæðis.

## Samræmi við aðra stefnumörkun

Stefnumótandi yfirlýsing eins og aðgerðaáætlunin er, verður að vera í samhljómi við aðra stefnumörkun stjórnvalda sem samgöngustefnu, fiskveiðistefnu og búvörusamningnum. Í þeim stefnuskjölum er margt að finna sem samræmist tilgangi áætlunarinnar, en önnur atriði stefna jafnvel í þveröfuga átt. Atriði þar miðast iðulega við að ná sem mestum vexti og oft á kostnað loftslagsins og annarra gæða náttúrunnar. Það hlýtur því að vera verkefni í framhaldi af aðgerðaáætluninni að endurskoða aðra stefnumörkun, svo hún sé í samhljómi.

Samgönguáætlun er að mörgu leyti framsæknari en aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum ef frá er talin flugáætlunin. Aðgerðaáætlunin ætti þess vegna að vera meira í takt við samgönguáætlun. Gæti verið að virkur ferðamáti sé vanreiknaður?<sup>8</sup>

Búvörusamningar kveða á um styrki til framleiðslu og miðast að einhverju leyti við aðgerðir í loftslagsmálum. Samningurinn er stefnumarkandi til 10 ára með endurskoðunarákvæðum. Þarna er sammæli um hvernig hægt sé að bæta rekstrargrundvöll landbúnaðar og gott að þar séu loftslagsákvæði. Þess heldur er einkennilegt að ekki sé á neinn hátt miðað við samninginn í aðgerðaáætluninni. Bæði til að hnykkja á þeim atriðum sem til góðs horfir og einnig að leggja áherslu á breytingar. Ákveðnar greinar í búvörusamningnum gera ráð fyrir því að draga úr loftslagsáhrifum. Það er þess vegna einkennilegt að þau atriði séu ekki dregin fram í þessari áætlun. Þar má nefna ákvæði um sjálfbæra nýtingu beitilands.

## Fjármögnun aðgerða

Eitt af því sem fékk mesta umfjöllun í fréttáflutningi í kjölfar kynningar á nýrri útgáfu aðgerðaáætlunar var að, það standi til að 46 milljarðar fara til loftslagsmála á næstu 5 árum. Þetta gefur ranga mynd og er blekkjandi fyrir almenning. Í áætluninni er tekinn með kostnaður vegna uppbyggingar borgarlínu

---

<sup>8</sup> Samanlagt er gert ráð fyrir að breyttar ferðavenjur muni hafa þá áhrif á losun að hún dragist saman um 10.000 tonn CO<sub>2</sub> eq. á ári og vegna aukinnar notkunar strætó um 16.000 tonn á ári. Losun árið 2005 frá samgöngum var 776 kílótonn CO<sub>2</sub> eq. Af hverju er ekki reiknað með að virkur ferðamáti og notkun almenningssamgangna geti haft meiri áhrif?

sem er fyrst og fremst nauðsynlegt samgönguverkefni fyrir höfuðborgina. Þá er ekki talað um loftslagstengdar tekjur ríkissjóðs eins og kolefnisskatt, urðrunarskatt og skatt á f-gös. Í kostnaðargreiningunni er ekki tekið tillit til þjóðhagslegrar hagkvæmni af orkuskiptum í samgöngum eða afleidda hagkvæmni vegna almenningsgangna og virks ferðamáta, s.s. bættu lýðheilsu, minni loftmengun og sparnað í vega innviðum fyrir ökutæki.

## **Tillögur að nýjum aðgerðum**

### **1. Ísland í alþjóðlegu samhengi**

Loftslagsváin er alþjóðlegt verkefni sem kallar á heildrænar lausnir. Í næstu loftslagsáætlun óskum við eftir skýrum og góðum kafla sem snýr að alþjóðlegum skuldbindingum og samstarfi sem Ísland þarf að eiga við aðrar þjóðir.

Loftslagsflóttafólk er fólk sem kemur til með að neyðast til að flýja heimkynni sín vegna áhrifa loftslagsbreytinga. Árið 2019 flúðu 23 milljóna manna heimili sín vegna loftslagsbreytinga og ofsavæðra. Íslandi ber að sýna ábyrgð á þessu sviði og setja fram aðgerðir til stuðnings loftslagsflóttafólki.

Ísland þarf að minnka neyslu og losun gróðurhúsalofttegunda umfram hvern einstakling á Íslandi - til að gefa þróunarríkjum svigrúm til að þróast. Heildarkvóti jarðarinnar fyrir losun gróðurhúsalofttegunda er að tæmast og við á Vesturlöndum berum ábyrgð á 70% af losuninni hingað til. Hraður samdráttur Vesturlanda (20% íbúa) er því afar brýnn. Að styðja við aðgerðir erlendis, t.d. neysluvatnsöflun gæti haft margföld áhrif miðað við það sem við getum náð á Íslandi.

### **2. Rafvæðing flugsamgangna**

Nú eru komnar rafknúnar flugvélar sem geta sinnt innanlandsflugi, það væri hægt að styðja íslenska flugrekstraraðila þannig að við kaup á nýjum vélum verði hagkvæmara að kaupa rafknúna vél. Rafvæðingu flugsamgangna ætti einnig að fylgja öflugar rafvæddar almennings samgöngur til og frá innanlandsflugvelli, sérstaklega til aðalsjúkrahúss, miðbæjar og millilanda flugvallar.

### **3. Minnka ferðapörf með stafrænum lausnum**

Á tímum Covid höfum við öll séð hvernig stafrænar lausnir geta dregið úr þörfinni til að ferðast. Á landsbyggðinni, þarf fólk mikið að ferðast til að fara á sjúkrahús, nám eða fundi. Reynsla af starfrænum samskiptum á tímum Covid19 gæti nýst áfram til að minnka þessi ferðalög. Lagt er til að unnið sé að nýsköpunar lausnum til að draga úr ferðapörf bæði á milli landshluta og innan höfuðborgarsvæðisins. Í Danmörku er t.d. verið að skoða lausnir sem snúast um að takmarka þörf fólks til að ferðast á aðalsjúkrahús, með því að veita starfræna ráðgjöf í samstarfi við heilsugæslustöðvar í nærumhverfi fólks. Minnkuð ferðapörf gerir



samfélagið einnig seigara fyrir truflunum svo sem óveðri, slæmri færð eða sjúkdómsfaröldrum.

#### **4. Olíulaust Ísland 2035**

Íslendingar hafa ekki sett sér nein markmið um það hvenær hætt verður að nota jarðefnaeldsneyti hér á landi. Á Íslandi er auðvelt að útfasa jarðefnaeldsneyti en stjórnvöld þurfa að stiga fram af miklu meiri krafti. Nauðsynlegt er að flýta orkuskiptum í vegasamgöngum. Það er bæði vel framkvæmanlegt og nauðsynlegt miðað við nýjustu tölur um losun koltvísýrings í vegasamgöngum á Íslandi, sem fer hækkandi þrátt fyrir spár.

Það þarf kjark og útsjónarsemi til þess að vera fyrirmynd og að taka erfiðar ákvarðanir, og sem til lengri tíma litið eru skynsamlegar.

Við leggjum til að stjórnvöld setji sér eftirfarandi markmið:

- 2020 Auka fjármagn í nýsköpun og þróun fyrir notkun hreinna orkugjafa í flugsamgöngum í samstarfi við grannþjóðir
- 2023 Banna innflutning á bensín og díselbílum
- 2025 Banna innflutning vinnuvélum og tækjum sem ekki ganga fyrir hreinum orkugjöfum
- 2025 Öll opinber framkvæmdasvæði noti eingöngu tæki sem ganga fyrir hreinum orkugjöfum
- 2025 Jarðefnaeldsneytisláusar almenningsamgöngur á landi
- 2030 Markmið um fyrsta raffarþegaflug innanlands
- 2030 Jarðefnaeldsneytisláusar landssamgöngur
- 2030 Jarðefnaeldsneytisláusar sjósamgöngur
- 2035 Jarðefnaeldsneytisláus fiskiskipafloti
- 2035 Markmið um rafvæðingu millilandaflugs

#### **5. Ábyrgur fréttáflutningur og ábyrgð stjórnvalda**

Nú geysa skógareldar á mörgum stöðum í heiminum og á sama tíma afneitar fólk í áhrifastöðum loftslagsvánni (t.d. Bandaríkjaforseti). Utanríkisráðuneytið ætti að fordæma tilfelli þar sem raunveruleika loftslagsbreytinga er vísað á bug eða þar sem samþykktar eru framkvæmdir sem augljóst þykir að munu valda náttúruspjöllum eða auka losun gróðurhúsalofttegunda. Ríkisútvarpið þarf einnig að leggja sérstaka áherslu á fréttir um loftslagsbreytingar og gæta þess að fara rétt með alvarleika málsins. Fjölmíðlafólk þarf að vera vel undirbúið að svara efasemdaröddum á haldbæran og skýran hátt. Áhersla þarf að vera á sanna og áreiðanlega, vísindamiðaða fjölmiðlaumfjöllun sem hvetur til aðgerða.

#### **6. Lækkun á raforkuverði til grænmetisframleiðslu**

Raforka er stór þáttur í rekstrarkostnaði garðyrkjubænda. Það þarf að vera samstíga aðgerðaráætlun umhverfis og landbúnaðarráðuneytis að lækka verð raforku til grænmetisframleiðslu. Lækkað raforkuverð myndi það skila sér í lægri verði til neytenda, og

stuðla að minni innflutningi á erlendu grænmeti. Framleiðsla í heimabyggð er atvinnuskapandi og veitir aukið matvælaöryggi hér á landi. Auk þess eru gríðarleg tækifæri fólgin í landbúnaðartúrisma (e. *agri tourism*).

## **7. Eftirlit með kolefnisspori Íslendinga**

Megnið af munaðarvöru sem Íslendingar kaupa er framleidd erlendis. Það er almennt viðurkennt að umhverfisspor af lífsstíl Íslendinga sé með hærra móti og vel þekkt að megnið af losuninni eigi sér stað erlendis. Til að hefja þá vegferð að Íslendingar dragi úr neyslu leggjum við til nýja aðgerð, að kolefnisspor Íslendinga sé reiknað, því miðlað og veitt athygli. Viðurkenning og þekking á almennu umhverfisspori er fyrsta skrefið að skapa hvata til að draga úr neyslu.