

Orkuskipti og ívilnanir

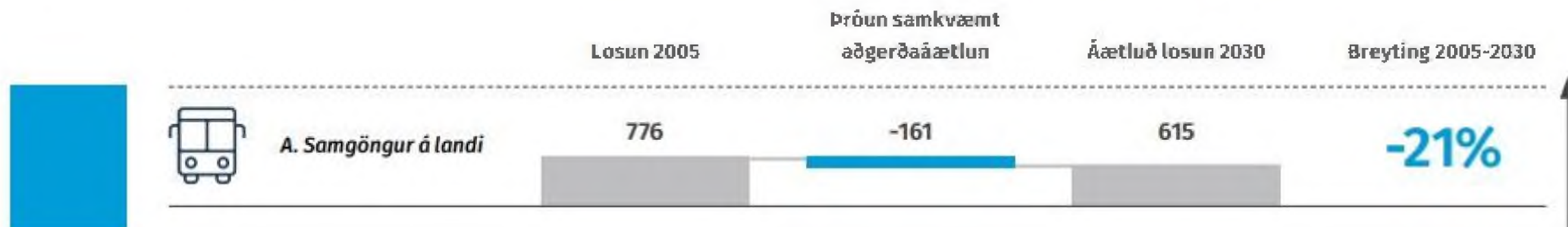
Sigurður Friðleifsson

Sviðsstjóri Loftslags- og orkuskipta

Aðgerðaráætlun

Áætlaður samdráttur í losun á beinni ábyrgð Íslands er 35% frá 2005 til 2030
— kolefnisbinding með bættri landnotkun verður stóraukin

Skipting á árlegri losun gróðurhúsalofttegunda og kolefnisbinding eftir flokkum, þúsund tonn CO₂-ígilda

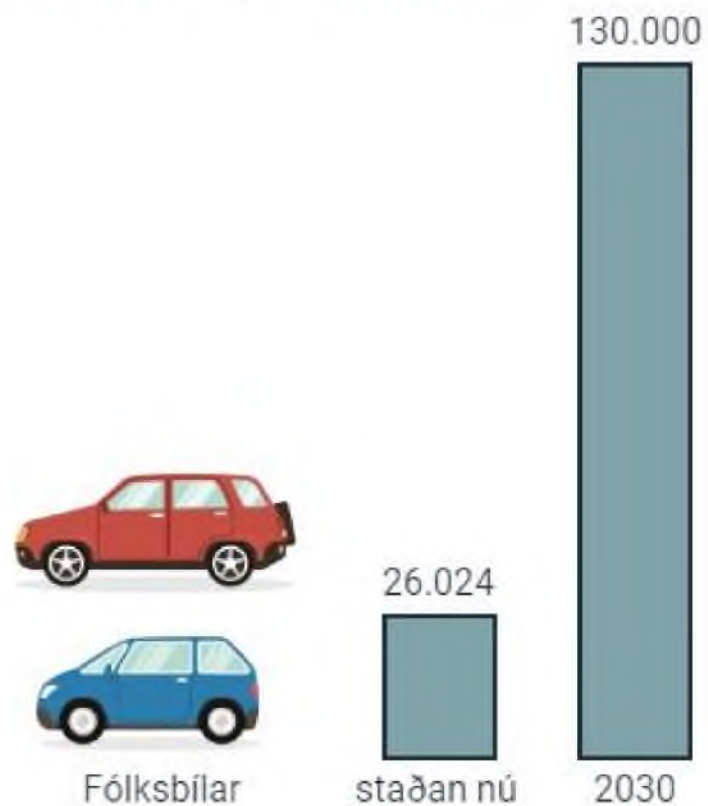


Flotinn 2019 og 2030

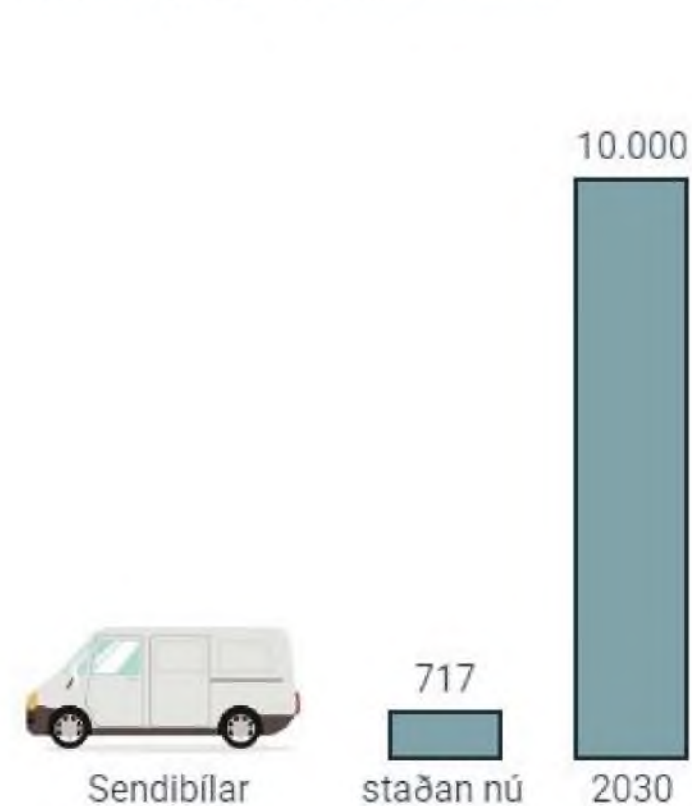
2019	Fólksbifreið	Hópbifreið	Sendibifreið	Vörubifreið	Notkun	
Bensín	137.104	45	3.927	232		
Dísel	77.606	2.033	18.654	7.707		
Nýorku	9.277	20	412	19	tonn olía	tonn CO2
Samtals	223.986	2.098	22.993	7.958	322.920	951.000
2030	Fólksbifreið	Hópbifreið	Sendibifreið	Vörubifreið	Notkun	
Bensín	70.000	0	0	0		
Dísel	50.000	2.000	15.000	8.000		
Nýorku	130.000	500	10.000	500	tonn olía	tonn CO2
Samtals	250.000	2.500	25.000	8.500	197.556	612.425

Staðan

Nauðsynlegur fjöldi nýorku-fólksbíla

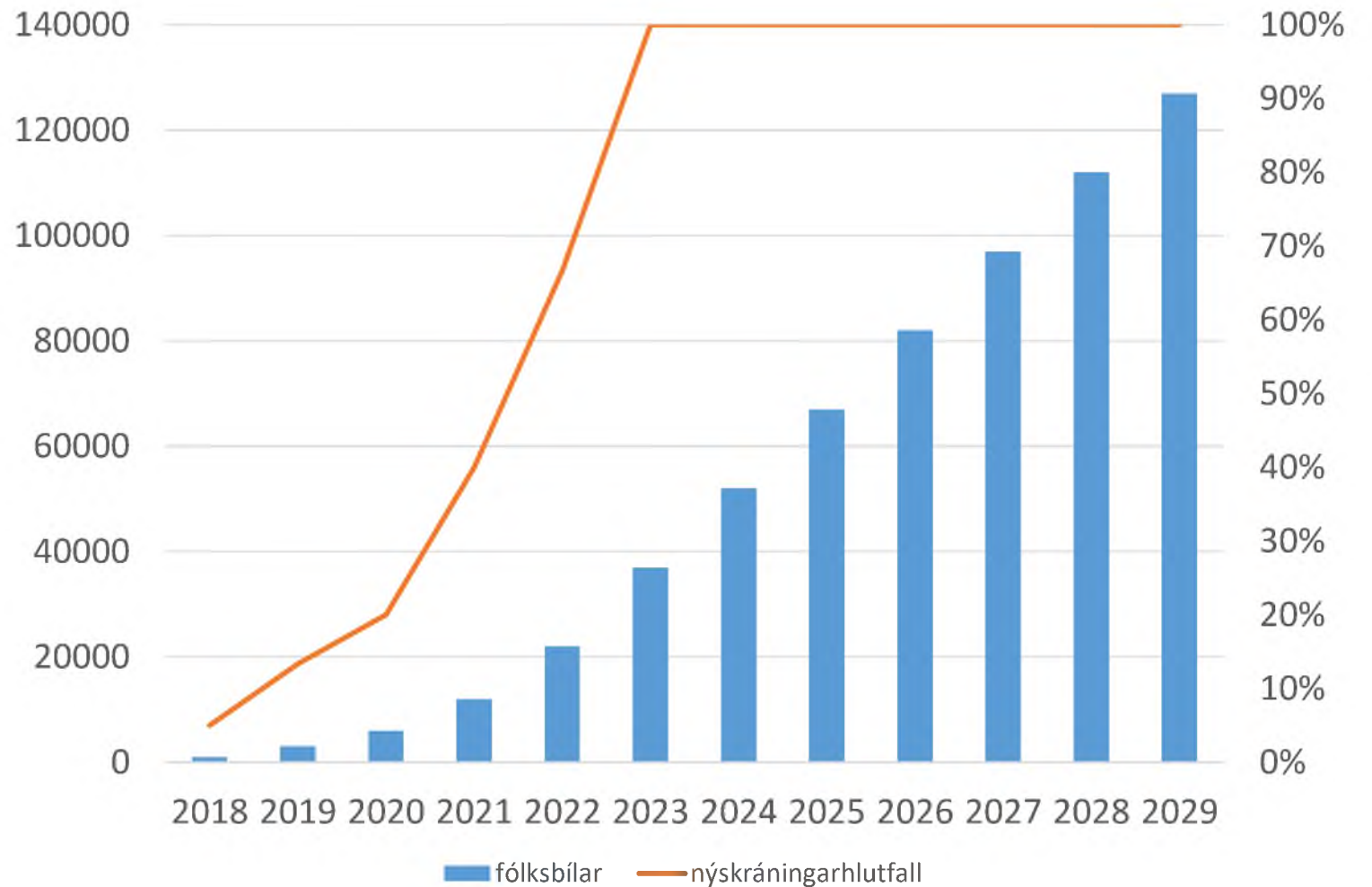


Nauðsynlegur fjöldi nýorku-sendibíla



15 þúsund
nýskráningar
á ári

Uppsafnaður fjöldi nýorkubíla og nýskráningarhlutfall
eftir árum



Flotinn 2019 og 2030

2019	Fólksbifreið	Hópbifreið	Sendibifreið	Vörubifreið	Notkun	
Bensín	137.104	45	3.927	232		
Dísel	77.606	2.033	18.654	7.707		
Nýorku	9.277	20	412	19	tonn olía	tonn CO2
Samtals	223.986	2.098	22.993	7.958	322.920	951.000
2030	Fólksbifreið	Hópbifreið	Sendibifreið	Vörubifreið	Notkun	
Bensín	70.000	0	0	0		
Dísel	50.000	2.000	15.000	8.000		
Nýorku	130.000	500	10.000	500	tonn olía	tonn CO2
Samtals	250.000	2.500	25.000	8.500	197.556	612.425



UPPSELT !!!

Frá 2015 hafa um 115 þúsund nýjir bensín- og dísilfólksbílar komið inn í kerfið

Nýskráningar bensín- og dísilbíla

- Er ávísun á 30 til 60 tonna CO₂ framtíðarlosun
- Verður örugglega yfirskot á lágmarks Parísarskuldbindingar
- Er líka innlegg fyrir
 - Minna orkuöryggi
 - Meiri losun heilsuspillandi efna
 - Minni efnahagstöðuleika
 - Dýrara raforkukerfi

Ívilanir

- VSK afsláttur
- Innflutningsgjöld
- Bensíngjald
- Sérstakt bensíngjald
- Bifreiðagjöld



INNKAUP



REKSTUR

Rekstur

- Kolefnisgjald
- Fyrir það fyrsta er kolefnisgjald lagt á lítrann sem nemur **10,5 kr/L.**
- Í samhengi við verð á kolefni á ETS markaði þá ætti það í raun að vera um **25 kr/L.**
- Kolefnisgjald verður aldrei lagt á annað en kolefni þannig að þessi skattur verður áfram bundinn við bruna jarðefnaeldsneytis.

Bensíngjöld

- Á bensín-lítrann eru svo lögð svokölluð bensíngjöld
 - Almennt bensíngjald 30,5 kr/L
 - Sérstakt bensíngjald 48,7 kr/L.
 - Þessi bensíngjöld nema því samanlagt 79,2 kr/L
-
- Ef stefnan er að bílar borgi nokkuð jafnan hlut fyrir afnot af vegakerfinu þá er þessi gjaldtaka auðvitað bogin og ójöfn. Hafa ber í huga að óháð rafbílum þá er gjaldtakan bjöguð þar sem tveir jafnstórir bílar greiða stundum ójafna eldsneytisskatta af þeirri einföldu ástæðu að annar þeirra getur verið talsvert sparneytnari en hinn.

Bifreiðagjöld eða kílómetragjöld

- Með nokkurri einföldun má segja að meðalrauneyðsla bensínfólksbíla sé um 7,5 L/100km.
- Samanlögð bensíngjöld á hvern kílómeter væri þá um 6 kr/km.
- 15 þúsund kílómetra akstur ári myndi þá kosta 90 þúsund kr. sem hægt væri að rukka í tveimur greiðslum líkt og bifreiðagjöld í dag.
- Hægt væri að leiðrétta upphæðina miðað við raunakstur við hefðbundna skoðun bifreiða.
- Bensínlíturinn myndi þá lækka um 79 kr. og gjaldtakan færast til en jafnframt jafnast á milli bifreiða.

Rafbíllinn þolir kílómetragjald

- Með fullum veggjöldum á rafbíla til jafns við bensínbíla myndi akstur rafbíla ennþá vera talsvert ódýrari.
- Orkukostnaður bensínbíls sem eyðir 7,5 L/100km er í dag rúmlega 2000 kr fyrir 100 km akstur.
- Rafbíll í heimahleðslu borgar einungis um 350 kr fyrir 100 km akstur.
- Ef 6 kr/km væri bætt við rafbíllinn þá færi kostnaður við 100 km akstur upp í 950 krónur sem væri samt sem áður rúmlega helmingi minni en hjá bensínbíl.

Vegakerfi og dreifikerfi eru innviðir

Forsendur

Árleg orkunotkun kWst Rafhitun Orkudreifing X v

Raforkudreifing

Fastagjald	32,64 kr	11.922 kr
Dreifing orku	6,01 kr/kWst	30.050 kr
Jöfnunargjald	0,41 kr/kWst	2.050 kr
<hr/>		
Samtals		44.022 kr
Vsk almennur	24,00 %	10.565 kr
<hr/>		
Samtals m/vsk		54.587 kr

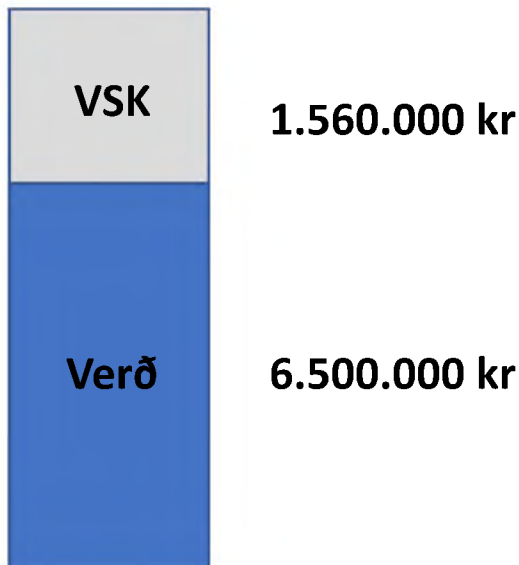
Af hverju er kílómetragjald svo mikilvægt

- Tryggir jafnar skatttekjur á bíla
- Frábært stýritæki til framfara og jöfnunar
- Auðveldar íblöndun lífoldsneytis
- Auðveldar innleiðingu neyðarbirgða
- Auðveldar breytingar á kolefnisgjaldi

VSK afsláttur

- Kostnaður aðgerðar er ofmetin

8.060.000 kr



Rafbíll

6.500.000 kr



1.258.000 kr

VSK

5.242.000 kr

Verð

Bensínbíll

Innkaupaverð ræður
hraða orkuskipta

VSK afsláttur

- Ef/þegar VSK afsláttur verður afnuminn myndast tvöfaldur kraftur gegn nýskráningum rafbíla.
 - Bíllinn hækkar sem nemur skattinum
 - Rafbílar verða með hærri VSK en bensín- og dísilbílar þar sem þeir hafa herra grunnverð.
- Mætti skoða að setja rafbíla í lægra þrepið 11%

Annað kerfi

- Hægt væri að setja á VSK að nýju en koma með nýjar ívilnanir sem væri **beinn fjárfestingastuðningur**
- Kostirnir er ýmsir:
 - Fyrirsjáanlegri útgjöld ríkissjóðs
 - Virkar til jafns fyrir heimilisbíla og bílaleigur
 - Hægt að yfirfæra á atvinnubíla

Dæmi milljón kr. fjárfestingastuðningur

- Kostirnir er ýmsir:
 - Einfalt, gegnsætt, fyrirsjáanlegt
 - Hlutfallslega hærra styrkir til ódýrari bíla
 - Auðvelt að setja þak á dýra bíla
 - Hægt að setja marföldunar stuðul á atvinnubíla t.d. á vöruflutningabíla í takt við áhrif þeirra á losun

Af hverju orkuskipti?

- Orkuöryggi
- Gjaldeyrissparnaður
- Minni heilsuspillandi mengun
- Minni hávaði
- Bætt nýting raforkukerfis
- Ódýrari neyðarbirgðir
- Minni losun gróðurhúsalofttegunda

Samfélagsávinningur

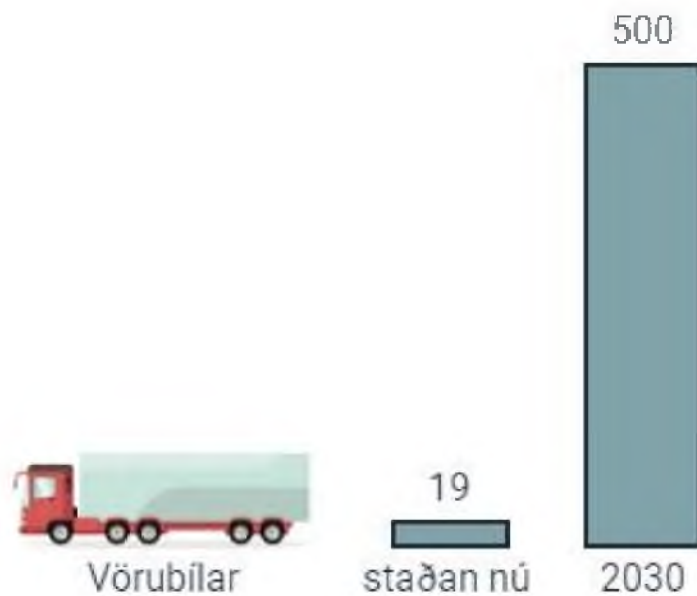


Tími raf-atvinnubíla er kominn

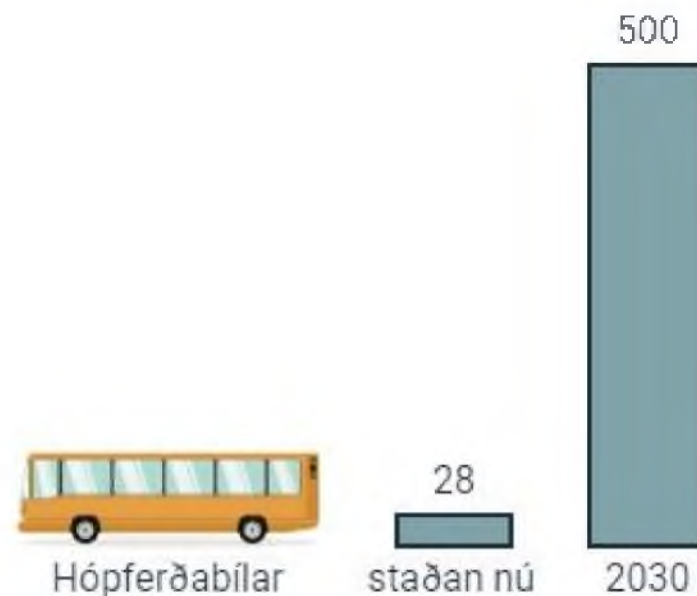


Staðan

Nauðsynlegur fjöldi nýorku-vörubíla



Nauðsynlegur fjöldi nýorku-hópfarabíla



Niðurstaða

- Já þetta mun kosta en við ætlum að ná þessu
- Þetta á ekki að þurfa endalausan kostnað
- Rekstrarstuðningur rafbíla er ekki lífsnauðsynlegur
- Innkaupa stuðningur er nauðsynlegur en bara tímabundið