

Alþingi
Erindi nr. P 133/1614
komudagur 15.3.2007



Alþingi

Nefndasvið

Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Reykjavík, 19. mars. 2007

Efni: Umsögn um þskj. 1069 - 686 mál. Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

Berist til efnahags- og viðskiptanefndar:

Þann 6. desember síðastliðinn var gerð breyting, sbr. þskj. 390 – 359 mál, á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Undirritaður, Egill Jóhannsson framkvæmdastjóri Brimborgar, fyrir hönd fyrirtækisins sendi inn umsögn um það frumvarp. Nú er aftur til meðferðar hjá Alþingi frumvarp til breytinga á sömu lögum sbr. þskj. 1069 – 686 mál og felur frumvarpið í sér að fella niður vörugjöld alfarið af metangasbílum.

Ég vil fyrir hönd Brimborgar koma með ábendingu varðandi frumvarpið og um leið tillögu að frekari breytingu:

Ein tegund tvíorkubíla hefur verið að ryðja sér til rúms undanfarin ár erlendis en er ekki tilgreind í umræddum lögum. Það eru bílar sem ganga fyrir etanóli/bensíni. Venjulega er um að ræða etanól að 85 hlutum og bensín að 15 hlutum og gengur það þá undir nafninu E85 og er losun gróðurhúsalofttegunda hverfandi við notkun. Hægt er að blanda þetta í öðrum hlutföllum, hvort sem er meira eða minna, en algengast er E85 í Evrópu og Bandaríkjunum.

Það eru tveir stórir kostir sem þessir bílar hafa umfram þá tvíorkubíla sem ganga fyrir metani, vetni og rafmagni en þeir eru:

- Í fyrsta lagi nýta þeir núverandi vélartækni í bílum að mestu leiti (með sáralitlum breytingum ef notað er 85% etanól) og þess vegna er lítið um tæknileg vandamál við notkun eins og þekkist í öðrum tvíorkubílum.
- Í öðru lagi er mjög auðvelt að nýta núverandi dreifikerfi fyrir jarðeldsneyti eins og gert hefur verið í Svíþjóð og Bandaríkjunum en helsti ókostur annarra tvíorkubíla t.d. metanbíla og vetnisbíla er sá að setja þarf upp algerlega nýtt dreifikerfi fyrir eldsneytið.

Í lögnum og frumvarpinu er talað um að ökutækin skuli að verulegu eða öllu leyti nýta óhefðbundna orkugjafa til að uppfylla skilyrði um lækkun vörugjalda um kr. 240.000 t.d. metangas, rafmagn eða vetni í stað bensíns eða dísilolíu sem orkugjafa. Þegar Efnahags- og viðskiptanefnd fjallaði um erindi mitt í desember varðandi etanol bíla þá gerði nefndin þá athugasemd að þeir bílar nýttu ekki óhefðbundna orkugjafa að verulegu leiti eins og tvíorkubílar sem nota metan, rafmagn eða vetni. Þarna er augljóstlega á ferð misskilningur varðandi muninn á metan, rafmagns og vetnis tvíorkubílum annarsvegar og etanol tvíorkubílum hinsvegar.

Í þessu samhengi er rétt að benda á að ávallt þegar um tvíorkubíla, eins og felst í orðinu, er að ræða þá er val um notkun á hefðbundna orkugjafanum eða hinum óhefðbundna. Annaðhvort með því að ökumaðurinn velur orkugjafann eða aksturslag ökumannssins ákvarðar hvaða orkugjafi er notaður og er í sjálfu sér engin trygging fyrir því að notandinn nýti hinn óhefðbundna orkugjafa. Hvað þetta atriði varðar er jafnt á komið með öllum hinum óhefðbundnu orkugjöfum ef um er að ræða tvíorkubíla.

Undirritaður mælir því með að tvíorkubifreiðar sem ganga fyrir etanoli og bensíni fái sambærilega lækkun gjalda, þ.e. um kr. 240.000, og bifreiðar með metangasi, vetni eða rafmagni. Rökin eru þau að bifreiðar knúnar etanoli uppfylla markmið umræddrar greinar ofangreindra laga jafn vel, ef ekki betur, en þær eldsneytisgerðir sem nú þegar njóta lægri gjalda.

Mikil aukning hefur orðið á þessu ári í sölu og notkun bifreiða knúna þessu eldsneyti t.d. í Svíþjóð, Bandaríkjunum og Bretlandi og ESB mælir sérstaklega með aukningu á notkun þessháttar bíla til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Ástæðan er sú að þetta eldsneyti er hægt að nota með tiltölulega litlum breytingum á vélum og uppfyllir því jafn vel, ef ekki betur, markmiðin í núverandi frumvarpi um að tvíorkubílar séu nauðsynlegt skref til að brúa bil þangað til dreifikerfi orkugjafa hefur verið aðlagð að nýjum orkugjöfum. Þess má geta að yfirvöld og sveitarfélög í Svíþjóð veita ýmsar ívilnanir fyrir þá sem aka um á bílum knúnum etanóli.

Í stefnu ESB sem nýlega var samþykkt verður fjölgun etanólbíla ein af fjölmörgum aðgerðum til að draga úr mengun enda fljótverk og þjóðhagslega hagkvæm leið. Þessi gerð bíla er þegar í framleiðslu og þegar í sölu hjá fjölmörgum bílaframleiðendum, ólíkt metan, vetnis eða rafmagnsbílum, og því er þetta raunhæfur kostur í baráttunni við gróðurhúsalofttegundir.

Úrdráttur úr frétt þann 10. febrúar 2006 frá Ford Motor Company lýsir stöðunni nokkuð vel.


"Latest figures have revealed that more than 17,000 Ford Focus and Focus C-MAX Flexi-Fuel models have been sold in Sweden, which, in 2001, became the first European country to introduce FFVs (Flexi-Fuel vehicles).

This accounts for 80 per cent of all Focus sales in Sweden. And demonstrating a real shift in thinking, nearly 40 per cent of all Ford sales in Sweden now are FFVs. Following this success in Sweden, Ford Focus Flexi-Fuel and Focus C-MAX Flexi-Fuel models are now on sale in Germany, the UK and the Netherlands. The Focus Flexi-Fuel is also available in Austria and Ireland, and ready to be sold in France. Other countries are expected to follow.

FFVs are part of Ford's broad portfolio of environmentally advanced vehicle technologies and its commitment to develop and offer them as an affordable alternative for our customers."

FFV=Flexi Fuel Vehicles

Eins og áður segir eru ekki til staðar miklar tæknilegar hindranir við nýtingu þessa orkugjafa og lækkun gjalda á bílum af þessu tagi gæti gefið hugmyndum um framleiðslu á etanóli hér á landi byr undir vængi. Innflutningur á etanóli væri auðveldur og gæti skapað aukna samkeppni við innflutning á jarðeldsneyti eins og bensíni eða dísilolíu. Einnig er notkun bíla af þessu tagi í samræmi við rammisamning Sameinuðu Þjóðanna um loftslagsbreytingar og gæti stutt stefnu stjórnvalda í að auka hlut innlendra orkugjafa því líklegt verður að telja að hægt verði að framleiða etanól hér á landi.



Virðingarfyllt

Brimborg ehf.

Egill Jóhannsson, framkvæmdastjóri