



# Náttúruverndarsamtök Íslands

Iceland Nature Conservation Association

## Fjárlaganefnd Alþingis

Bjarkey Olsen Gunnarsdóttir

Haraldur Benediktsson

Inga Sæland

Björn Leví Gunnarsson

Bryndís Haraldsdóttir

Ingibjörg Isaksen

Kristrún Frostadóttir

Stefán Vagn Stefánsson

Vilhjálmur Árnason

Reykjavík 13. desember 2021

Umsögn um *Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. Frá fjármála- og efnahagsráðherra.*

Fjárlagafrumvarpið bendir ekki til að ríkisstjórnin setji sama-sem-merki á milli yfirlýsinga um metnaðarfulla loftslagsstefnu annars vegar og verðlagningar á kolefni hins vegar. Frumvarpi um *til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.*“ Verður að breyta verulega. Samtímis þarf að tryggja að launafólk beri ekki skarðan hlut frá borði vegna hækkunar á kolefnisgjaldi.

Um þetta segir [OECD í skýrslu](#) sinni um Ísland frá júlí sl.:

Iceland's climate policy should rely on effective carbon pricing, complemented by investment in low-carbon infrastructure, targeted spending on green research and development, and well-designed environmental regulation. To ease the transition, the country should remove barriers for new and innovative firms and foster the creation of green jobs and skills.

To garner political support and make the low-carbon transition beneficial for all, proceeds from carbon pricing could be redistributed to households and firms, at least partly.

Þingmenn verða að hafa í huga að frá 2005 hefur losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi dregist saman um 8%. Miðað við yfirlýsta stefnu nýrrar ríkisstjórnar eru þá eftir 47 prósentustig fram til ársins 2030. Það er ærið átak en svo virðist sem fjármálaráðherra geri sér litla grein fyrir hvað fyrir höndum er.

Í [Þingsályktunartillögu](#) fjármálaráðherra um fjármálastefnu fyrir árin 2022–2026.

Notast verður við jákvæða hvata til að greiða fyrir grænum lausnum samhliða gjaldtöku á losunarvalda gróðurhúsalofttegunda. Markmið stjórnvalda um samdrátt í losun kalla á áframhaldandi endurskoðun regluverks svo liðkað verði fyrir þátttöku fólks og fyrirtækja í þeirri vegferð. Mikilvægt er að ráðist verði í þá vinnu tímanlega til að tryggja fólki og fyrirtækjum nægan aðlögunartíma og auka með því skilvirkni og hagkvæmni einstakra aðgerða.

Fjárlagafrumvarpið ber ekki með sér að samhliða hvötum til að greiða fyrir grænum lausnum verði hækkað gjald á losunarvalda gróðurhúsalofttegunda. Í flestum tilfellum fyrir. Dæmi: Í fjárlagafrumvarpinu, þingskjal 1, segir á bls. 113 um *Tekjur af sköttum á ökutæki*

Á móti vega aðrir þættir við áætlunargerð til lækkunar á tekjum, s.s. örar tæknibreytingar með **tilkomu nýorkubifreiða og sparneytnari véla**. Áhrif þessarar þróunar eru mest á tekjur af vörugjaldi af ökutækjum sem lagt er á við innflutning bifreiða. Gjaldið er aðeins lagt á bifreiðar sem losa umfram ákveðið magn af koltvísýringi og fyrir vikið bera rafmagnsbifreiðar og flestar tengiltvinnbifreiðar ekki vörugjald, en þær eru ríflega helmingur nýskráðra fólksbifreiða það sem af er ári.

### Nýorkubílar?

Hugtakið [nýorkubílar](#) blekkir. Blekkingin felst í að tvinnbílar ganga að mestu leyti fyrir bensíni eða dísil. Tengiltvinnbílar ganga að miklu leyti fyrir bensíni og losa jafnvel meiri koltvísýring út í andrúmsloftið en venjulegir bensínbílar af sömu gerð og rafmagnsbílar.

Fyrir ríkisstjórn sem segist ætla að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda um 55% fyrir árið 2030 er óverjandi að ekki leggja vörugjald á bifreiðar sem að miklu eða mestu ganga fyrir bensíni eða olíu.

Meini stjórnvöld eitthvað með nýju markmiði um 55% í losun verður að banna nýskráningu bensín og dísilbíla frá og með árinu 2025. Nóg er til af bílum í landinu og árið 2025 ætti framboð á bílum sem ganga fyrir endurnýjanlegum orkugjöfum að vera meira en nóg til að fullnægja kröfum um árlega endurnýjun bílaflotans. Tryggja verður að orkunet um landið dugi fyrir þessa bíla.

Ríkið á ekki að niðurgreiða mengandi bifreiðar með afslætti á vörugjaldi. Hugtakið nýorkubílar er heimatilbúin skilgreining sem einungis mun skaða trúverðugleika stefnu stjórnvalda um orkuskipti.

Við bendum á skýrslu samtakanna [Transport & Environment](#) þar sem fram kemur að iðulega eyða tengiltvinnbílar mun meira eldsneyti en framleiðendur gefa upp. Samtökin mæla eindregið með því að stjórnvöld í Evrópu hætti að niðurgreiða tengiltvinnbíla. Það ættu íslensk stjórnvöld einnig að gera.

Sem dæmi um þær ógöngur sem stjórnvöld hafa ratað í er hér [stubbur úr ræðu](#) þv. umhverfisráðherra, Guðmundar Inga Guðbrandssonar á – viðburði World Resources Institute og norrænna sendiráða í Washington 15. apríl 2021:

To give you another example, in the first three months of this year over half of the cars sold in Iceland were electric cars or plug in hybrid and 67 percent were considered clean cars according to government tax waiving scheme. That ... were 60 percent in 2020 and only 28 percent in 2019. Well, that is a way to go.“

Þessi skilgreining á „clean cars“ stenst ekki lögmál eðlisfræðinnar.

### **62,5% í Noregi**

Í Noregi er kolefnisgjald ríkur þáttur í loftslagsstefnu stjórnvalda. Það sem af er þessu ári er [hlutfall](#) nýskráðra rafmagnsbíla í Noregi 62,5 prósent. Hlutfall tengiltvinnbíla á sama tímabili er 22%. Norðmenn leggja hins vegar ekki saman þessar tvær tölur og fá út að hlutfall *nýorkubíla* sé samanlagt um 85%.

**Kolefnisgjald** hefur þegar verið hækkað þrisvar sinnum frá árinu 2018. Hver voru áhrif hækkunar um 70% í tíð sitjandi ríkisstjórnar? Voru þau einhver? Eða voru áhrifin ekki rannsökuð? Á því hefði ekki verið vanþörf miðað við þá miklu umræðu sem varð um hvort hækka skyldi kolefnisgjald um 50 eða 100% hinn 1. janúar 2018<sup>1</sup>, eða bara 50% líkt og niðurstaðan varð.

Af hverju hefur þetta ekki rannsakað?

Þær tillögur sem er að finna í frumvarpinu um breyting á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993 ná varla að halda í við verðlagsþróun. Frumvarpið gerir loftslagsstefnu ríkisstjórnarinnar ótrúverðuga.

Á líðandi ári er [hlutfall nýskráðra rafmagnsbíla](#) hér á landi 26% af heild.

### **Losun nýrra bíla eykst á ný**

Gögn frá Umhverfisstofnun Evrópu sýna að sýna að meðaltalslosun koltvísýrings frá nýjum bílum jókst árið 2019, þriðja árið röð í sambandsríkjunum. Tölurnar taka einnig til Bretlands, Íslands og Noregs.

---

<sup>1</sup> Þ.v. fjármálaráðherra, Benedikt Jóhannesson, hafði lagt fram fjárlagafrumvarp sem fól í sér 100% hækkun á kolefnisgjaldi. Nýr fjármálaráðherra í ríkisstórn Katrínar Jakobsdóttur lagði til að gjaldið yrði lækkað um helming en síðan hækkað um 10% 1. janúar 2019 og önnur 10% 1. janúar 2020.

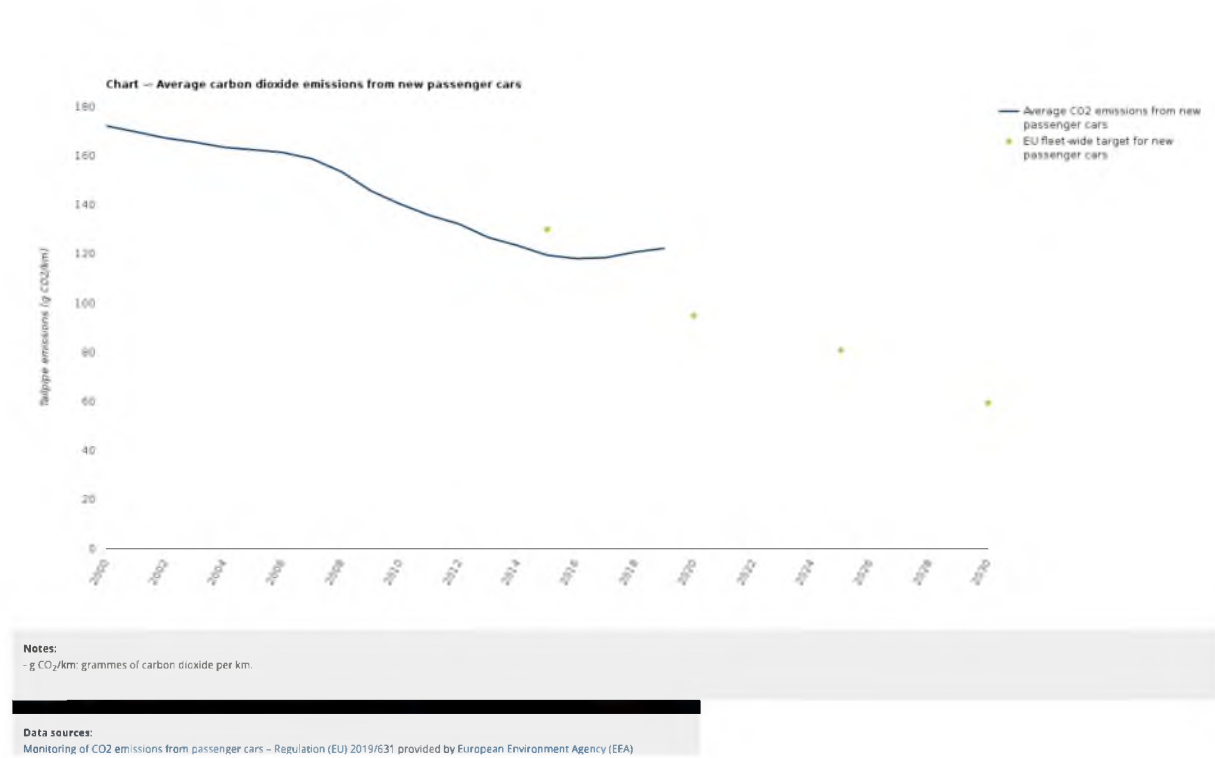


Figure 1: Average carbon dioxide emissions from new passenger cars

Árin 2010 til 2016 minnkaði meðaltalslosun fólksbifreiða á Evrópska efnahagssvæðinu um nærri 22 grömm af CO<sub>2</sub> á hvern ekinn kílómetra (g CO<sub>2</sub>/km) en árin 2017–2019 jókst meðaltalslosun á ný, um 2,8 g CO<sub>2</sub>/km.

Þá ber að hafa í huga að markmið Evrópusambandsins var að árið 2019 skyldu nýir bílar losa minna en 130 g CO<sub>2</sub>/km. Þetta náðist en árið 2020 eru nýir bílar í ESB, auk Bretlands, Íslands og Noregs, fjarri því að losa að hámarki 95 g CO<sub>2</sub>/km.

Náttúruverndarsamtökum Íslands er ekki kunnugt að Ísland hafi sett sér markmið hvað þetta varðar, en benda má á að samkvæmt [losunarstuðlum](#) Umhverfisstofnunar fyrir árið 2020 er meðaltalslosun bensínbíla 224,2 g CO<sub>2</sub>-íg/km annars vegar og dísilbíla 194,4 g CO<sub>2</sub>-íg/km hins vegar.

F.h. Náttúruverndarsamtaka Íslands,

Árni Finnsson