



Reykjavík 23. desember 2022

Nefndarsvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík
nefndarsvid@althingi.is

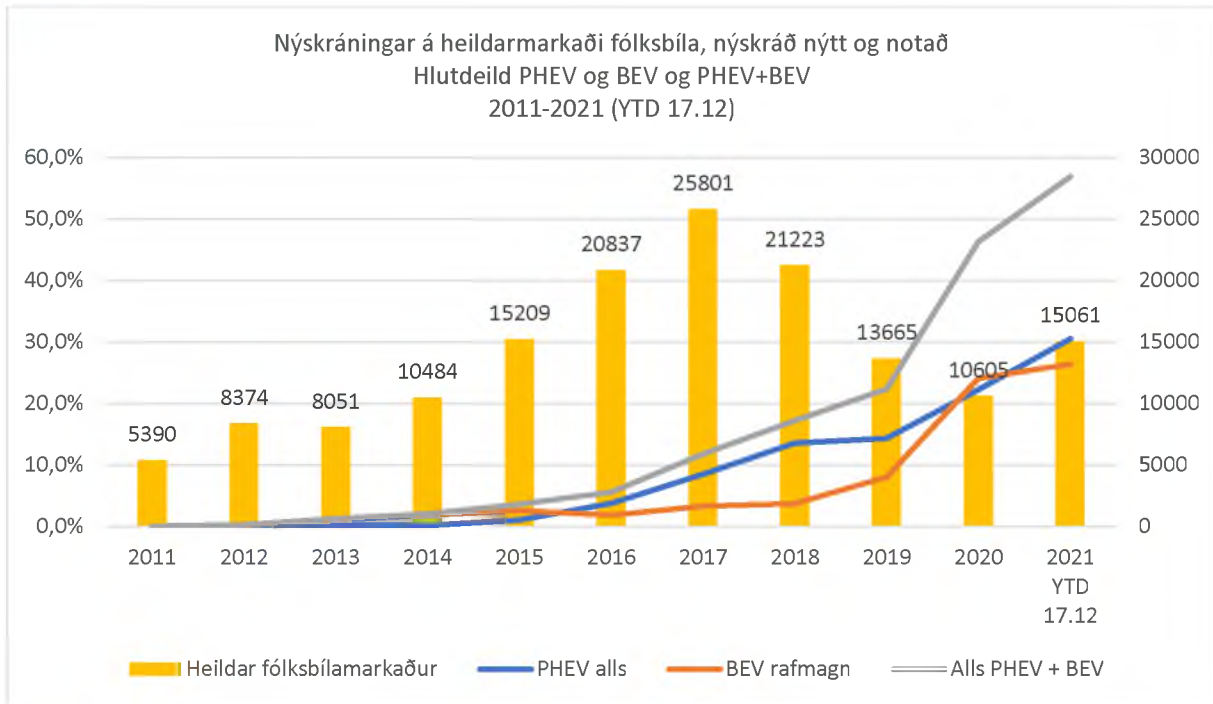
Efni: Viðbótarumsögn um 3. mál. breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022

Í ítarlegum svörum fjármála – og efnahagsráðuneytisins við umsögnum um virðisaukaskatt er settar fram röksemdafærslur sem Bílgreinasambandið gerir athugasemdir við og er margan hátt mikil einföldun og mati á áhrifum aðgerða til framtíðar er virtur að vettugi. Bílgreinasambandið gerir athugasemdir við þau rök er fjármála- og efnahagsráðuneyti leggur fram í sínum svörum.

Í sameiginlegri umsögn Bílgreinasambandsins (BGS), Samtaka fyrirtækja í ferðaþjónustu (SAF) og Samtaka verslunar og þjónustu (SVP) eru gerðar athugasemdir við fyrirhugað afnám virðisaukaskattsívilnunar vegna tengiltvinnbíla og fljótlega á næst ári vegna rafbíla. Umsögnin tiltók þau áhrif sem afnámið hefði á bílamarkaðinn, bílaleigur með tilliti til rekstrar, val á ökutækjum til útleigu, endursölu og þeirrar óvissu sem afnám ívilnana hefði í för með sér og ekki síst á stefnu stjórnvalda í loftlagsmálum og markmið með þeirri stefnu.

Það er ljóst að hraðvirkar lausnir eru nauðsynlegar í loftlagsmálum og samgöngur á landi eru einn af þeim þáttum sem hafa áhrif á koltvísyringslosun þó hann sé ekki sá eini. Það var hins vegar ljóst að aðgerðir til orkuskipta hvað varðar fólksbíla væru nokkuð einfaldar miðað við aðra kosti (þungaflutninga, skip og flugvélar) og hægt væri að flýta þeim aðgerðum með því að greiða fyrir þeim með ívilnunum. Tekin voru afgerandi skref í þá átt árið 2011 með breytingum á vörugjaldakerfinu með áherslu á koltvísyringslosun og það hefur skilað sér jafnt og þétt í lægri meðallosun nýskráðra innfluttra bíla. Aftur var tekið skref árið 2012 með sérstakri ívilnun á virðisaukaskatti fyrir tengiltvinnbíla og hreina rafmagnsbíla með það að markmiði að flýta enn frekar orkuskiptum. Fyrir lá að kostnaður hlytist af því að flýta orkuskiptum miðað við þann kost að láta orkuskiptin gerast á sama hraða og venjuleg endurnýjun fólksbíla fer fram á. Seinni kosturinn hefði og getur þýtt að Ísland nái ekki markmiðum um koltvísyringslosun með tilheyrandi álitshnekki og sektargreiðslum til alþjóðasamfélagsins.

Vörugjaldabreytingin árið 2011 hafði jákvæð áhrif til lækkunar á CO₂ gildi nýskráðra bíla sem hefur jafnt og þétt lækkað en þó ekki á nægjanlegum hraða til að ná markmiðum orkuskipta. Virðisaukaskattsívilnun rafbíla og tengiltvinnbíla hafði lítil sem engin áhrif fyrstu árin og ástæðan er augljós því frá árunum 2011 til 2015 var framboð tengiltvinn- og rafmagnsbíla lítið sem ekkert og afar fáir kostir í boði á markaðnum sem uppfylltu þarfir bílkaupenda. Breyting verður á þegar úrval tengiltvinnbíla fer að aukast árið 2016 og næstu ár eftir eykst framboð og samhliða eykst hlutdeild þeirra jafnt og þétt. Það er síðan ekki fyrr en árið 2019 sem úrval hreinna rafbíla fer að aukast og þá fyrst taka orkuskiptin á flug á sama tíma og úrval tengiltvinnbíla eykst líka ásamt því að drægni í akstri á rafmagni einu saman eykst umtalsvert og með því verður tengiltvinnbíll afar góður kostur fyrir marga bílkaupendur.



Niðurstaðan af þeirri leið sem valin var er augljós og er hraði orkuskiptanna miklu meiri en ella hefði orðið. Hins vegar er ljóst að enn er langt í land ef markmið eiga að nást enda stefnir í að hreinir rafbílur verði einungis 4,6% af heildarflota skráðra fólksbíla og tengiltvinnbílur 6,7% eða samanlagt 11,2% í lok árs 2021. Af því leiðir að aðrar gerðir orkugjafa eru enn 88,8% af heildarfjölda fólksbíla. Því þarf frekar að gefa í hvað varðar ívilnanir en draga úr.

Nýskráningar rafbíla og tengiltvinnbíla eftir landshlutum

Það er mjög sérstakt að sjá þá fordóma sem afhjúpast í umsögn ráðuneytisins varðandi skráningar tengiltvinnbíla og rafbíla í Garðabæ og Seltjarnarnesi og virðist vera gefið í skyn að þar séu efnameiri kaupendur að nýta sér ívilnun án þess að keyra síðan á rafmagn. Þetta er mjög gölluð nálgun og tekur að engu leiti tillit til heildarfjölda nýskráninga bíla á hverju landsvæði og þeirrar staðreyndar að á höfuðborgarsvæðinu búa flestir og að hlutfallslega fleiri nýskráningar eru þar umfram hlutfallslegan íbúafjölda sem hefur að öllum líkindum með almennan kaupmátt að gera sem er hærri á höfuðborgarsvæðinu en almennt á landsbyggðinni.

Ef fyrst er rýnt í töflu yfir nýskráningar bíla á höfuðborgarsvæðinu og aðeins horft til einkabílamarkaðar. Þá kemur í ljós að á svæðinu öllu frá póstnúmeri 101-270 eru nýskráðir, nýir eða notaðir fólksbílur 5.438.

| Einkabílamarkaður fólksbíla (ÁN bifaleigubíla) YTD 17.12.2021 | | | | | | | | | |
|---|-------------|-----------------|---------|-------------------|---------------|-------------|---------|---------|-------------|
| Nýskráningar nýrra og notaða bíla eðri sverðum á höfuðborgarsvæði og orkugjafum | REY 101-108 | REY 109-116,162 | SEL 170 | Kópavogur 200-203 | Gar 210 & 225 | HFJ 220-221 | MOS 270 | Unknown | Grand Total |
| Bensin/Rafmagn tengill | 475 | 388 | 44 | 384 | 234 | 223 | 104 | 0 | 1852 |
| Disin/Rafmagn tengill | 9 | 22 | 0 | 18 | 12 | 9 | 6 | 0 | 76 |
| PHEV | 434 | 410 | 44 | 402 | 246 | 232 | 110 | 0 | 1928 |
| BEV | 109 | 161 | 70 | 444 | 260 | 235 | 126 | 0 | 1405 |
| Aðrir | 737 | 627 | 40 | 262 | 149 | 162 | 78 | 0 | 2105 |
| Alls | 1380 | 1198 | 154 | 1108 | 655 | 629 | 314 | 0 | 5438 |
| PHEV | 35,1% | 34,2% | 28,6% | 36,3% | 37,6% | 36,9% | 35,0% | #DIV/0! | 35,5% |
| BEV | 7,9% | 13,4% | 45,5% | 40,1% | 39,7% | 37,4% | 40,1% | #DIV/0! | 25,8% |
| Aðrir | 57,0% | 52,3% | 26,0% | 23,6% | 22,7% | 25,8% | 24,8% | #DIV/0! | 38,7% |
| Alls | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | #DIV/0! | 100,0% |
| Hlutdeild einstakra svæði á höfuðborgarsvæðinu af heildarsölu | 25,4% | 22,0% | 2,8% | 20,4% | 12,0% | 11,6% | 5,8% | 0,0% | 100,0% |



Ef þeim eru 35,5% tengiltvinnbílar (PHEV) og þegar horft er á einstök svæði þá er nánast ekkert frávik á milli þeirra nema á Seltjarnarnesi sem kaupa hlutfallslega FÆRRI PHEV bíla en önnur svæði.

Þegar rýnt er í rafbílahlutdeildina (BEV) þá er áhugavert að sjá að í heild er hlutfallið 25,8% en utan Reykjavíkur er hlutfallið allsstaðar um og yfir 40%, hæst á Seltjarnarnesi. Vestur- og miðbær Reykjavíkur er með mjög lága hlutdeild eða aðeins 7,9% en úthverfi Reykjavíkur eru tvöfalt hærri en þó um helmingi lægra en meðaltal höfuðborgarsvæðisins. Þetta gæti mögulega skýrst af nokkrum þáttum. Akstur íbúa í borginni er minni og því minni ávinningur af lægri rekstrarkostnaði sem er nettaður fljótt út vegna herra innkaupsverðs en einnig er mjög líklegt að hleðsluinnviðir séu meira vandamál við heimili þar sem eru eldri byggingar og eða fjölbýli.

Þegar rýnt er í landið allt og einstök landsvæði og í hlutfallskráningu annars vegar á einkabílamarkaði (bílar skráðir til einstaklinga) og hins vegar á fyrirtækjamarkaði (bílar skráðir á fyrirtæki ÁN bílaleiga) þá kemur ýmislegt athyglisvert í ljós.

Einkabílamarkaður árið 2021:

| Einkabílamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021 | | | | | | | | | |
|---|-----------|----------|------------|------------|------------|------------|-----------|--------|---------|
| Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum | Stór-Rvík | Suðurnes | Vesturland | Vestfirðir | Norðurland | Austurland | Suðurland | Óþekkt | Samtals |
| Bensín/Rafmagn tengill | 1853 | 157 | 85 | 25 | 153 | 44 | 181 | 18 | 2516 |
| Dísil/Rafmagn tengill | 76 | 4 | 6 | 1 | 11 | | 4 | 2 | 104 |
| Tengiltvinnbílar | 1929 | 161 | 91 | 26 | 164 | 44 | 185 | 20 | 2620 |
| Rafmagnsbíll | 2107 | 161 | 111 | 10 | 117 | 30 | 208 | 11 | 2755 |
| Aðrir | 1405 | 158 | 102 | 32 | 133 | 58 | 171 | 35 | 2094 |
| Alls | 5441 | 480 | 304 | 68 | 414 | 132 | 564 | 66 | 7469 |
| Tengiltvinnbílar | 35,5% | 33,5% | 29,9% | 38,2% | 39,6% | 33,3% | 32,8% | 30,3% | 35,1% |
| Rafmagnsbíll | 38,7% | 33,5% | 36,5% | 14,7% | 28,3% | 22,7% | 36,9% | 16,7% | 36,9% |
| Aðrir | 25,8% | 32,9% | 33,6% | 47,1% | 32,1% | 43,9% | 30,3% | 53,0% | 28,0% |
| Alls | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Hlutfall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns- og tengiltvinn | 72,8% | 6,4% | 4,1% | 0,9% | 5,5% | 1,8% | 7,6% | 0,9% | 100,0% |

72,8% allra nýskráninga nýrra og notaðra bíla voru á höfuðborgarsvæðinu, næst kom Suðurland með 7,8%, þá Suðurnes með 6,4%, því næst Norðurland með 5,5% og Vesturland með 4,1% en aðrir landshlutar mun minni hlutdeild.

Þegar horft er á hlutdeild tengiltvinnbíla (PHEV) þá er hlutfall þeirra langhæst á Vestfjörðum og Norðurlandi miðað við landsmeðaltal enda strjálbýlt og vegalengdir miklar. Austurland er með aðeins lægra hlutfall en það skýrist af sérstaklega háu hlutfalli hefðbundinna bensín – og dísel bíla. Þeir landshlutar sem eru næst höfuðborgarsvæðinu, Suðurland og Vesturland ásamt höfuðborgarsvæðinu sjálfu eru síðan með hæst hlutfall hreinna rafbíla sem skýrist auðveldlega með að drægni dugar fyrir þær vegalengdir sem verið er að keyra og veikir hleðsluinnviðir hafa þá síður áhrif.



Fyrirtækjamarkaður árið 2021 (ÁN bílaleigubíla)

| Fyrirtækjamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021 | | | | | | | | |
|--|-----------|----------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------|
| Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum | Stór-Rvík | Suðurnes | Vesturland | Vestfirðir | Norðurland | Austurland | Suðurland | Samtals |
| Bensín/Rafmagn tengill | 740 | 29 | 11 | 7 | 26 | 3 | 16 | 832 |
| Dísil/Rafmagn tengill | 30 | | 1 | | 3 | | | 34 |
| Tengiltvinnbílar | 770 | 29 | 12 | 7 | 29 | 3 | 16 | 866 |
| Rafmagnsbíll | 765 | 17 | 7 | 2 | 14 | 1 | 13 | 819 |
| Aðrir | 723 | 23 | 10 | 4 | 49 | 3 | 30 | 842 |
| Alls | 2258 | 69 | 29 | 13 | 92 | 7 | 59 | 2527 |
| Tengiltvinnbílar | 34,1% | 42,0% | 41,4% | 53,8% | 31,5% | 42,9% | 27,1% | 34,3% |
| Rafmagnsbíll | 33,9% | 24,6% | 24,1% | 15,4% | 15,2% | 14,3% | 22,0% | 32,4% |
| Aðrir | 32,0% | 33,3% | 34,5% | 30,8% | 53,3% | 42,9% | 50,8% | 33,3% |
| Alls | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Hlutfall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns - og tengiltvinn | 89,4% | 2,7% | 1,1% | 0,5% | 3,6% | 0,3% | 2,3% | 100,0% |

Á fyrirtækjamarkaði er 89,4% allra nýskráningar á höfuðborgarsvæðinu. Þar er einnig enn meira áberandi að tengiltvinnbílar eða hefðbundnir jarðefnaeldsneytisbílar eru enn valkostur númer eitt utan höfuðborgarsvæðisins. Suðurnes, Vesturland, Austurland og sérstaklega Vestfirðir eru með sérstaklega hátt hlutfall tengiltvinnbíla. Þetta er hægt að skýra með meiri akstri fyrirtækjabíla og lengri vegalengdum og þá vegur drægni og hleðsluinnviðir enn meira í kaupákvörðun.

Niðurstaðan af þessu er skýr. Á meðan úrval rafbíla er eins lítið og raun ber vitni og sérstaklega bíla sem eru með drægni yfir 400 km á sama tíma og innviðir eru enn mjög veikir þá er augljóst að viðhalda þarf ívilnunum á bæði tengiltvinnbílum og hreinum rafbílum í nokkur ár í viðbót á meðan rafbílatæknin þróast og innviðir styrkjast.

Það er sérstaklega til talið í umsögn ráðuneytisins að miklir fjármunir hafi verið lagðir í að byggja upp innviði. Það er hins vegar dropi í hafið í strjálbýlu landi eins og á Íslandi. Þéttleiki hleðsluinnviða þarf að vera meiri, einstakar hlaðhredslustöðvar (DC) þurfa að vera öflugri því flestar þeirra í dag eru aðeins 50 kW en framtíðin krefst að lágmarki 150 kW stöðva auk þess sem uppítími stöðvanna sem núna eru í kerfinu er of lágur sem sést á miklum kvörtunum rafbílaeigenda. Einnig þarf að efla enn frekar innviði hægghleðslustöðva (AC) við gististaði, vinnustaði og á heimilum þar sem fólk er líklegra til að dvelja í lengri tíma.

En þetta tekur tíma og þá er rétt að nefna að aðgengi að orku á hverjum og einum stað fyrir hleðsluinnviði er annmörkum háð og dæmi eru um margra mánaða bið eftir að umsóknum sé svarað og síðan annað eins í framkvæmdir ef þá orkan er á lausu. Það má búast við að þétt, öflugt og gott kerfi hraðhleðslu og hægghleðslustöðva verði ekki raunin fyrr en árið 2025 og þangað til þarf að styðja við aðra valkosti eins og tengiltvinnbíla á meðan áfram er stutt við hreina rafbíla.

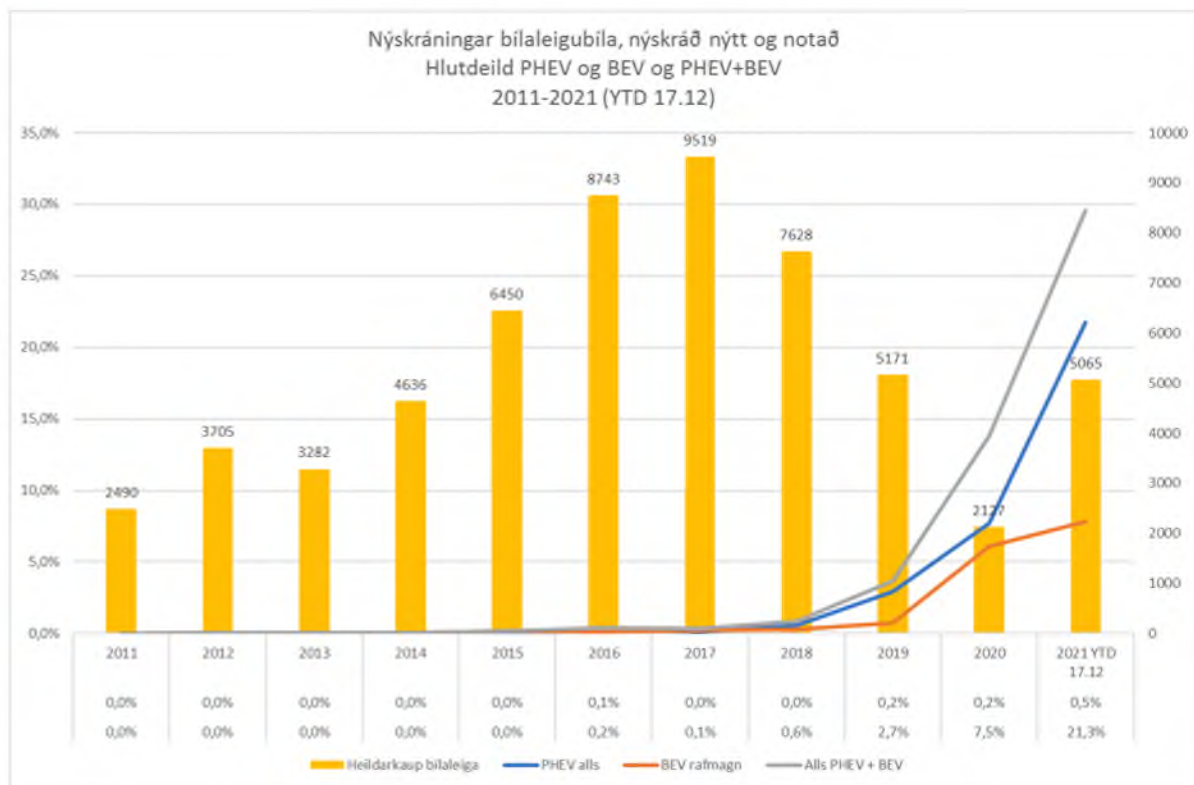
Ökutækjaleigur

Það er rétt að ökutækjaleigur hafa tekið verulega vel við sér með tilliti til orkuskipta en stóra stökkið var einmitt árið 2020 og á þessu ári einmitt vegna ívilnana. Því er sérstakt að aukinn árangur á þessu sviði sé sett fram sem sérstök rök fyrir því að afnema þær ívilnanir. Sé hlutfall skoðað og greint þá eru augljósar eftirfarandi staðreyndir

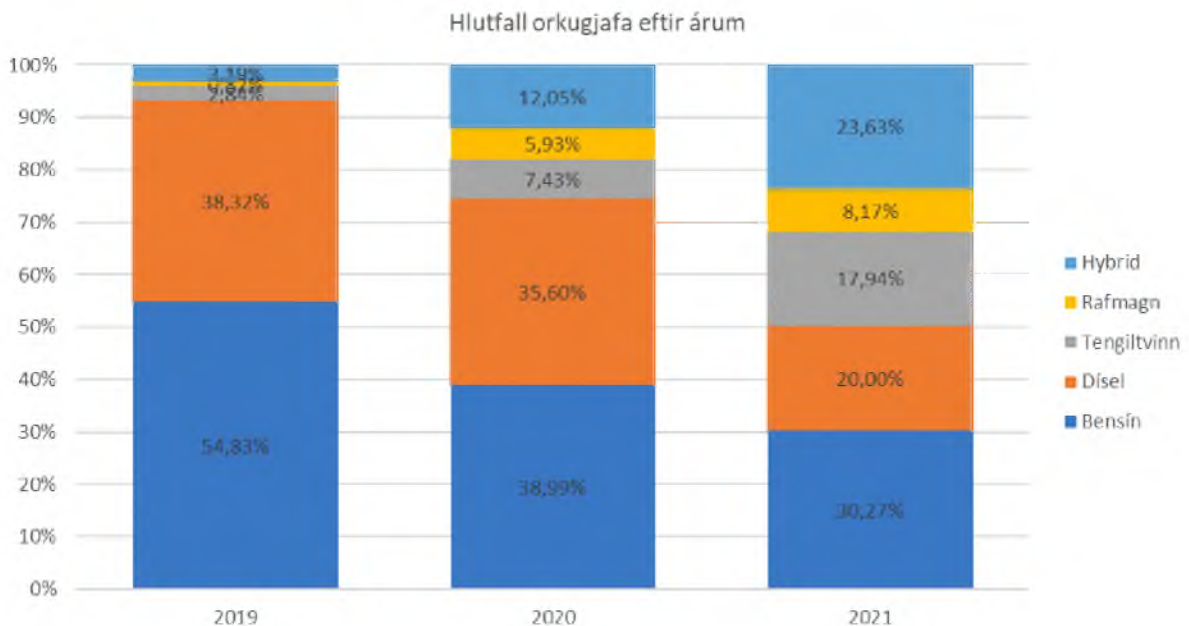
Nýskráningar í ökutækjaleigur þá sem af er ári eru 5065 fólksbifreiðar og sjá má hvernig þróun frá árinu 2011 til dagsins í dag hefur verið í grafi.



Tengiltvinnbílar (PHEV) Rafmagnsbílar (BEV) nýskráningar bílaleigubíla 2011 – 2021



Þar af eru 376 rafmagnsbifreiðar sem er 8,17% af heildarfjölda nýskráðra fólksbíla í ökutækjaleigur en var árið 2020 tæplega 6 % svo aukning í rafmagnsbílum er nánast engin milli ára. 826 tengiltvinnbílar sem er 17,94% af heildarfjölda nýskráðra fólksbíla í ökutækjaleigur en það hlutfall var 7,43% árið 2020 svo aukningin er í tengiltvinnbílum enda er tengiltvinnbíll besti kosturinn til útleigu.





Ef ferðapjónustan og koma ferðamanna til Íslands fara upp á næsta ári og næstu árum þá eykst heildarhlutfall bílaleiga í kaupum á nýjum bílum sem hefur gríðarleg áhrif á samsetningu nýrra seldra fólksbíla og ekki síður á endursölumarkað. Þar sem ívilnanir verða fallnar alveg út á tengiltvinnbílum og langt komið á rafmagnsbílum þá munu ökutækjaleigur kaupa bensín-og dísel bíla og þá hægir á hækkun hlutfalls af heildarflota af bílum með lágt eða ekkert CO₂ gildi.

Verðbreytingar vegna niðurfellinga ívilnana

Í umsögn ráðuneytis kemur fram að gerð hafi verið skoðun á verðbreytingum og skoðuð hafi verið dæmi er Bílgreinasambandið lagði til. Skoðum aðeins nánar það sem ráðuneyti tekur til. Í sex tilfellum er munur verðs á tengiltvinnbíl og hefðbundins bensín- eða dísel bíls um 10% en ekki er nefnt að í þessum tilfellum er tengiltvinnbíl núna á bilinu 3-10 % ódýrari í dag en verður ef ívilnun fellur út 3-10% dýrari.

Tengiltvinnvill sem kostar í dag 5,5 milljónir hækkar snemma árs 2022 um 960.000 kr og mun eftir niðurfellingu ívilnana kosta um 6,5 milljónir. Þótt verð slíks bíls sé þá eins og ráðuneyti setur fram einungis 10% hærra en sambærilegs bensín – eða díselbíls þá er hækkun bíls um 17% og í krónum talið þegar horft er til þess að bíls í þessum verðflokki þá er mikill munur á verði sem mun alltaf hafa veruleg áhrif á val kaupanda. Mikill munur er á að kaupa bíl sem kostar 5,5 milljónir eða bíl sem kostar 6,5 milljónir á sama tíma og hægt er að fá bensín-eða dísel bíl sem er um 10 % ódýrari eða 500.000 -650.000kr.

Að sama skapi virðist í útreikningum ekki vera tekið neitt tillit til þess að þær ívilnanir sem snúa að rafmagnsbílum og bundnar eru við 15.000 bíla kvóta munu renna sitt skeið um mitt ár 2022 og þá munu rafmagnsbílar hækka einnig umtalsvert í verði eða allt að 1.560.000 kr. og það mun því enn frekar verða til þess að hefðbundinn bensín-eða dísel bíl verður fyrir valinu.

Í umsögn ráðuneytiseins er einnig nefnt að rekstrarkostnaður tengiltvinnbíla- og rafbíla sé minni þar sem orkukostnaður er lægri og annar rekstrarkostnaður. Þetta er rétt en á móti, sérstaklega ef ívilnanir verða felldar niður, þá þýðir hærra kaupverð hærra árlegar afskriftir og hærra vaxtakostnað. Afskriftir má reikna með að séu um 20% á ári og vextir um 8%. Afskriftir og vextir á bíl sem hækkar um 1 milljón hækka því um 280 þús. á ári. Hækkun afskrifta og vaxta á rafbíl sem hækkar um 1.560.000 kr. gætu því hækkað um rúmar 430.000 kr.



Dæmi um verð og þær breytingar sem niðurfelling ívilnana hefur í för með sér

| Orkugjafi | Verð 18.11.2021 | Verð 01.01.2022 | Verð við fulla niðurfellingu | Losun samkvæmt WLTP | Verðmunur í % í dag | Verðmunur í % án ívilnunar |
|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|
| Dæmi 1 | | | | | | |
| Hybrid | 4.590.000 kr | 4.590.000 kr | 4.590.000 kr | 86 | | 27% |
| Tengiltvinnbíll | 4.890.000 kr | 5.370.000 kr | 5.850.000 kr | 29 | 7% | |
| Rafmagnsbíll | 5.490.000 kr | 5.490.000 kr | 5.490.000 kr | 0 | 20% | |
| Dæmi 2 | | | | | | |
| Tengiltvinnbíll | 6.090.000 kr | 6.570.000 kr | 7.050.000 kr | 31 | 2% | 18% |
| Bensín | 5.990.000 kr | 5.990.000 kr | 5.990.000 kr | 151 | | |
| Diesel | 6.130.000 kr | 6.130.000 kr | 6.130.000 kr | 136 | | |
| Rafmagnsbíll | N/A | N/A | N/A | N/A | | |
| Dæmi 3 | | | | | | |
| Tengiltvinnbíll | 5.490.000 kr | 5.970.000 kr | 6.450.000 kr | 32 | -6% | 10% |
| Diesel | 5.870.000 kr | 5.870.000 kr | 5.870.000 kr | 137 | | |
| Rafmagnsbíll | N/A | N/A | N/A | N/A | | |
| Dæmi 4 | | | | | | |
| Diesel | 6.990.777 kr | 6.990.777 kr | 6.990.777 kr | 133 | | |
| Tengiltvinnbíll | 6.790.777 kr | 7.270.777 kr | 7.750.777 kr | 35 | -3% | 11% |
| Rafmagnsbíll | Ekki í boði | Ekki í boði | Ekki í boði | N/A | | |

Á sama tíma og ráðuneyti setur fram að ekki sé mikill verðmunur og orkuskipti hafa gengið vel þá horfir ráðuneyti alfarið fram hjá þeirri staðreynd að framboð rafmagnsbíla er enn nokkuð takmarkað og sérlega í verðflokkum 4,5 – 6,5 milljónir sem er sá verðflokkur sem hin almenna fjölskylda kaupir bíla í auk þess sem drægni er enn takmörkuð miðað við langkeyrslunotkun og ýmsar aðrar þarfir ekki uppfylltar t.d. með stærri út rúmbetri bíla, m.a. 7 sæta, sem rúma fjölskyldur, barnastóla og farangur til ferðalaga og hvað þá með dráttargetu sem leyfir drátt á ferðavögnum um 1500-2000 kg. Það má því færa sterk rök fyrir því að það hlutdeild hefðbundna bensín og dísel bíla muni aukast ef ívilnanir verða felldar út.

Loftlagsmarkmið stjórnvalda

Í umsögn fjármála -og efnahagsráðuneytis er tiltekið að ríki heims séu hvött til að draga í skrefum úr óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsenytis með það að meginmarkmiði að draga úr losun en eru á sama tíma með fyrirhuguðum aðgerðum að taka skref afturá bak með því að stuðla að hækkun tengiltvinnbíla og í nánari framtíð rafmagnsbíla.

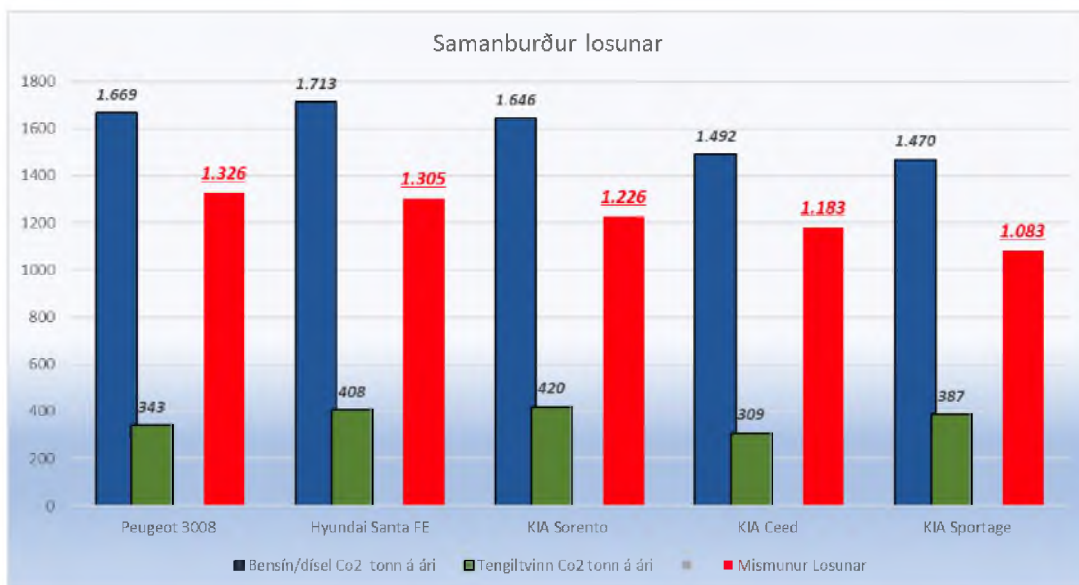
Það er því undarlegt að sjá að metnaðarfull markmið í loftlagsmálum eru hvergi tekin inn í þessa umræðu sem og þær afleiðingar í formi peninga og álitshnekkis sem af hlytist ef Ísland uppfyllir ekki loforð sín í þeim efnum. Eins og sjá má í dæmum hér að neðan þá mengar hefðbundinn bensín og/eða dísel bíll á bilinu 3 -5 sinnum meira en tengiltvinnbíll. Hvers vegna er ekki horft til þeirrar staðreyndar sætir furðu en það er einfalt að horfa einungis á fjárhagslegu hlið málsins og líta algjörlega framhjá loftlagsmálum. Verði ívilnanir felldar út hefur það gríðarleg áhrif á þau markmið sem stjórnvöld hafa sett sér og sá ávinningur sem náðst hefur verður að mestu þurrkaður út og við förum til baka um mörg ár og þeirra áhrifa mun gæta næstu 10-12 árin sé horft til aldursflota bíla á Íslandi. Það mun síðan beinlínis hafa áhrif á sektargreiðslur sem ríkissjóður þarf að greiða ef markmið



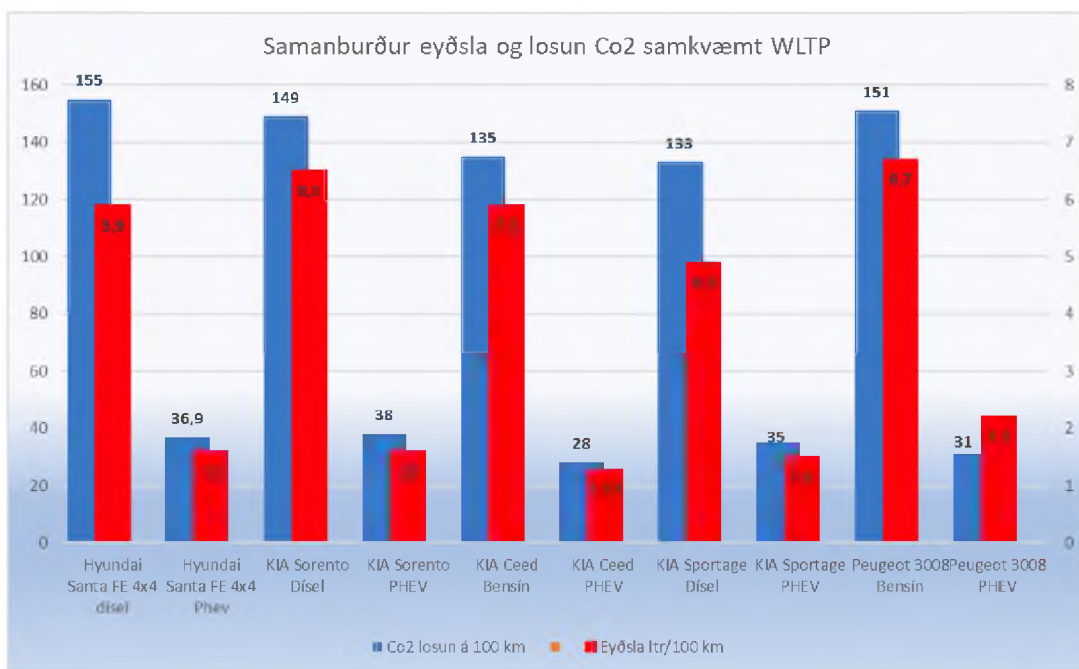
um lækkun koltvísyringslosunar nást ekki auk álítnhekkis Íslands sem hefur sett sér það markmið að verða fyrst þjóða til að verða jarðefnaeldsneytislaut árið 2040.

Til að setja þetta í samhengi þá losar hefðbundinn bensín og/eða dísel bíll nærri 5 sinnum meira af CO₂ til samanburðar við tengiltvinnbíl en ekki þykir ástæða til í umsögnum ráðuneytis að huga að þeim þætti. Það má færa rök fyrir því að með niðurfellingu ívilnana muni aukast hlutdeild hefðbundinna bensín – og dísel bíla með tilheyrandi aukinni losun og þeir bílar munu hafa áhrif á heildarlosun í samgöngum til fjölda ára.

Losun á ársgrundvelli og munur bensín- og/eða díselbíls og tengiltvinnbíls



Samanburður bensín- og/eða díselbíls og tengiltvinnbíls í eyðsluog losun á 100 km





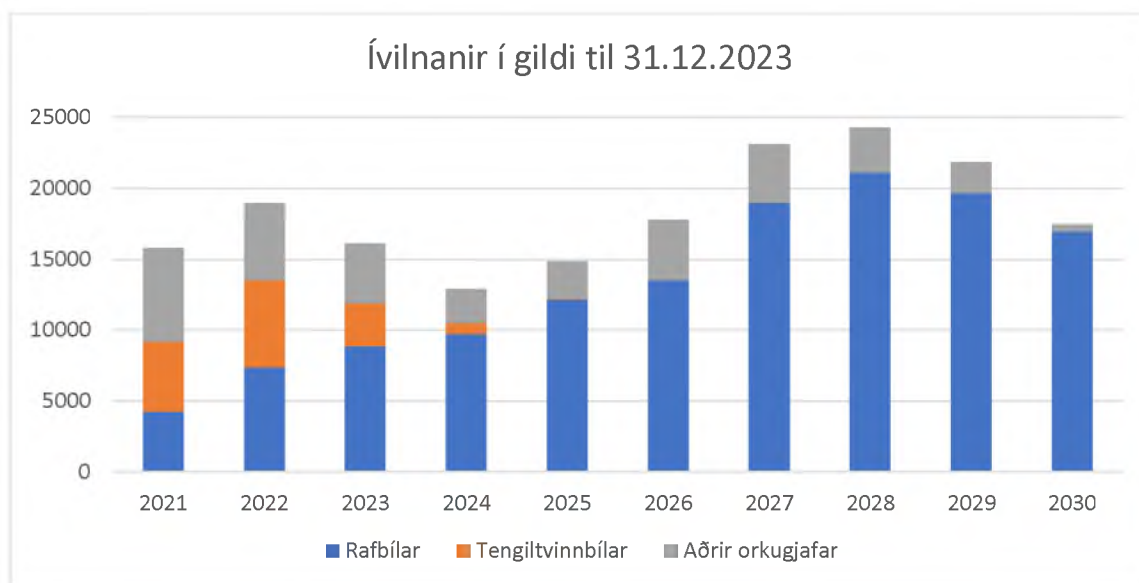
Áhrif til framtíðar

Samtökin hafa gert greiningu á markaði til framtíðar bæði miðað við þær forsendur eins og nú eru og eins ef Ívilnanir verða framlengdar í 2 ár og heildarfjöldi verði hækkaður.

Það er okkar mat að ef ívilnanir verða felldar úr gildi þá muni markmið stjórnvalda um að árið 2030 verði 100.000 vistvæn ökutæki (tengiltvinn og hreinir rafbílur) í umferð ekki nást og verður fjöldinn frekar um 83.000 bílar.

Ástæða þess að mikilvægt er að framlengja ívilnanir er að brúa bil þar til framboð rafmagnsbíla er orðið fullnægjandi og bílar í boði í öllum verðflokkum og sem uppfylla flestar þarfir kaupenda hvar sem er á landinu og því glapræði að fella ívilnanir úr gildi sem mun hægja á orkuskiptum þar sem almenningur og bílaleigur munu frekar velja bensín- og/ díselbíla.

Ef sú sviðsmynd sem byggir á framhaldi ívilnana er skoðuð til 2030 þá munu í enda árs 2030 verða um 135.891 rafmagns- og tengiltvinnbílar skráðar.



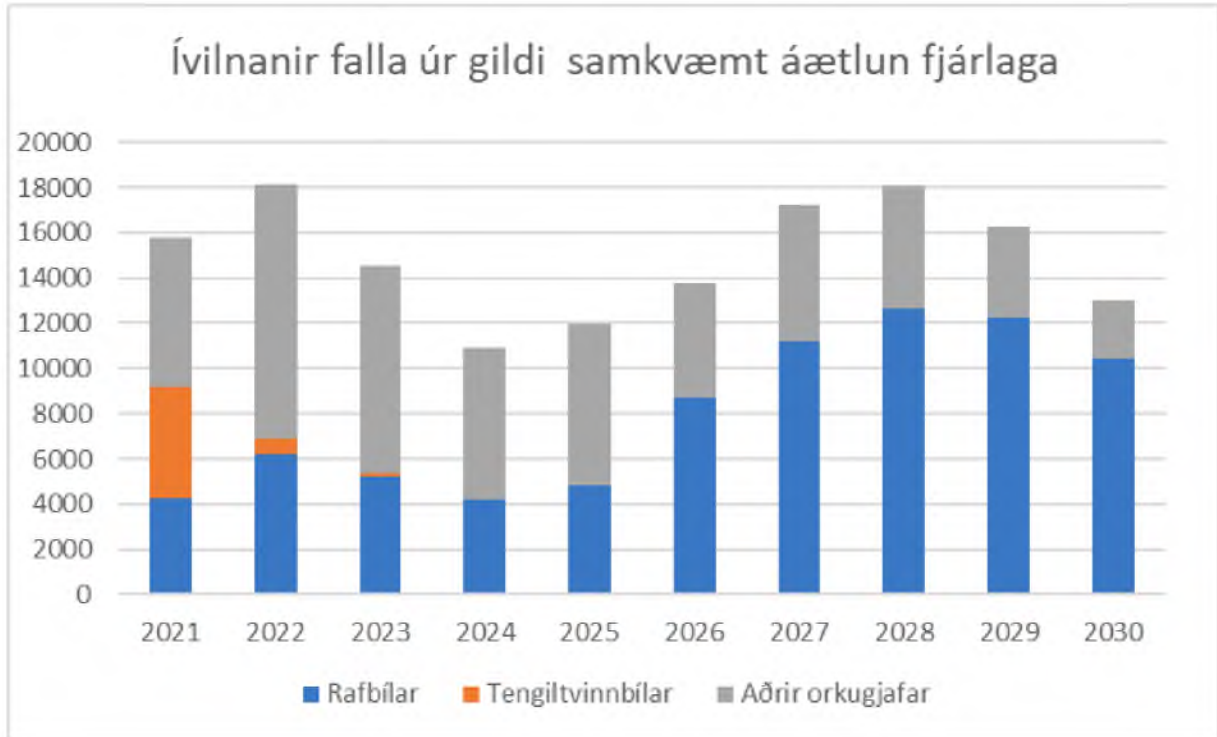
Séu þessi sviðsmynd um framhald ívilnana skoðuð nánar þá má sjá á grafi hér að ofan að hlutdeild rafmagns og tengiltvinnbíla mun aukast á næsta ári. En eftir það mun hlutdeild tengiltvinnbíla minnka t.d. vegna aukinna krafna um CO₂ losun vegna ívilnana en einnig vegna aukins úrval hreinna rafbíla og líklegt er að hlutdeild tengiltvinnbíla árið 2024 verði hverfandi því þá yrði nýr kvóti uppurinn auk fyrrgreindra þátta. Þá verða hreinir rafbílur orðnir mun aðgengilegri og hlutdeild þeirra mun aukast jafnt og þétt á kostnað hefðbundinna bensín og dísel bíla.

Sé sviðsmynd hins vegar skoðuð miðað við það að niðurfelling ívilnana verði að veruleika á er augljóst að hlutdeild tengiltvinnbíla mun strax á árinu 2022 verða lítil sem engin í sölu nýrra fólksbíla en aukning verður mikil í sölu á bensín og dísel bílum. Sé horft til framtíðar þá verður sala rafmagnsbíla á



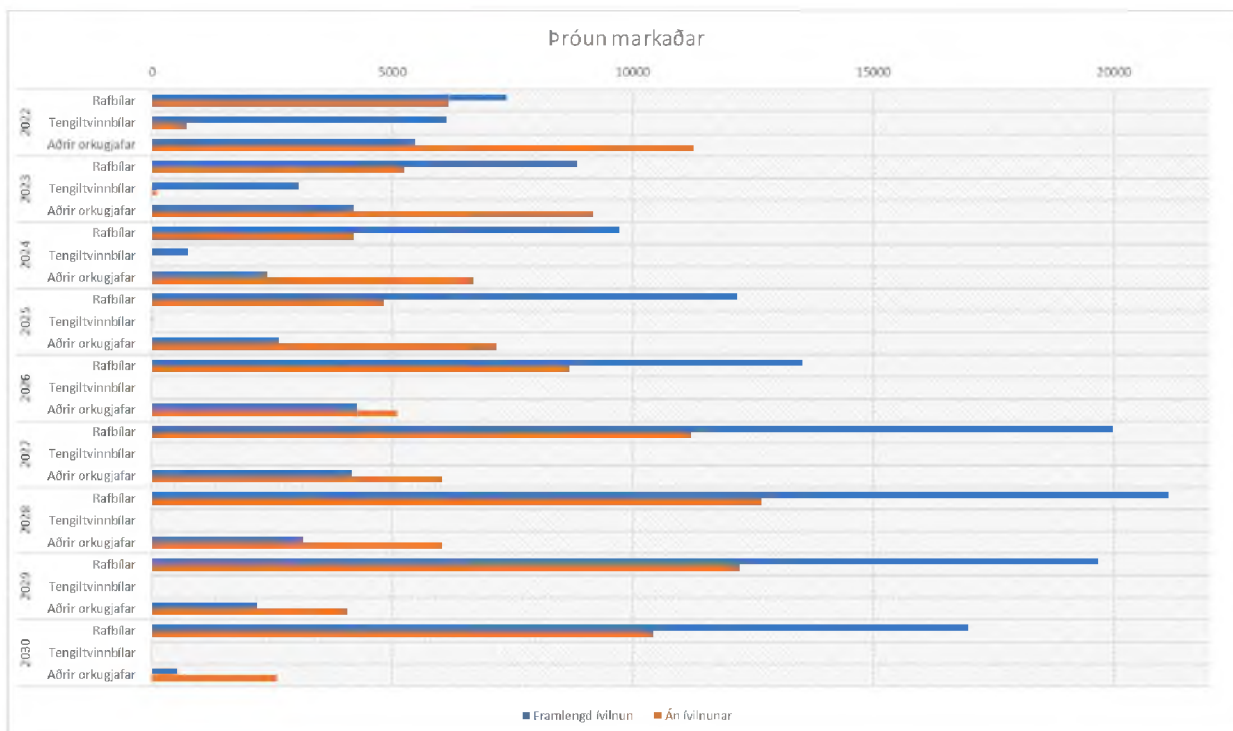
árunum 2024 og 2025 um 30% minni og sé horft enn lengra fram í tíman þá er munur í hlutdeild enn meiri. Sé markmið um 100.000 bíla árið 2030 skoðað þá mun það ekki nást í þessari sviðsmynd

Það er líka rétt að nefna að í fyrrgreindum sviðsmyndum eru fólksbílar taldir sem ein heild í kaupendahópum. Ekki er ólíklegt að bílaleigur kaupi enn lægra hlutfall af rafbílum og tengiltvinnbílum ef ívilnanir falla niður sem mun draga enn frekar úr hlutdeild vistvænna bíla af heildarsölu og heildarflota..





Samanburður sviðsmynda



Niðurstaðan af þeirri leið er stjórnvöld völdu að fara í sinni vegferð að hraða orkuskiptum sem mest var og er augljós og er hraði orkuskiptanna miklu meiri en ella hefði orðið. Hins vegar er ljóst að enn er langt í land ef markmið eiga að nást enda eru **hreinir rafbílur einungis 4,6% af heildarflota skráðra fólksbíla og tengiltvinnbílur 6,7% eða samanlagt 11,2%** og því eru aðrar gerðir orkugjafa enn **88,8% af heildarfjölda fólksbíla. Afnáam ívilnana á þessum tímapunkti mun hægja stórlega á hraða orkuskipta.**

Bílgreinasambandið telur að afnáam ívilnana á nú sé stórt skref afturábak og muni hægja á orkuskiptum og áhrif þess muni setja markmið stjórnvalda um kolefnislaust Ísland 2040 í uppnám og til að tryggja að hraði í orkuskiptum verði í það minnsta sá sami og verið hefur síðastliðin 2 ár þá þarf að framlengja ívilnunum og styðja með því enn frekar við orkuskiptin.

f.h Bílgreinasambandsins

Jóhannes Jóhannesson

Staðgengill framkvæmdastjóra