

## Svar

### fjármála- og efnahagsráðherra við fyrirspurn frá Sigríði Á. Andersen um undanþágur frá sköttum.

1. Hve háum fjárhæðum námu undanþágur frá sköttum, þ.e. hvers kyns niðurfelling eða endurgreiðsla á vörugjöldum, oliugjaldi og kolefnisgjaldi að viðbættum virðisauka-skatti, vegna innflutnings á lífoldsneyti á borð við etanól og lífdísil á árinu 2020? Hvaða tegundir lífoldsneytis voru fluttar til landsins árið 2020? Hver er kostnaður ríkissjóðs við ívilnun á hvert tonn CO<sub>2</sub> sem þessi aðgerð er talin draga úr losun á?

Við vinnslu svarsins sem sjá má í töflu hér á eftir er notast við sömu forsendur og koma fram í svari við fyrirspurn sama þingmanns um skattundanþágur vegna innflutts lífoldsneytis sem lagt var fram á 145. löggjafarþingi (þingskjal 1831, 812. mál). Um nánari skýringar vísast til þess svars, svo sem hvað varðar skilgreiningu á lífoldsneyti, annmarka á fyrirliggjandi upplýsingum og aðferð við útreikning.

Áætlað magn íblöndunarefna (þús. lítrar) <sup>1</sup>	Heimild	2020
Íblöndunarefni í bensín	Orkustofnun	13.971
Íblöndunarefni í dísilolíu	Orkustofnun	16.660
<b>Samsvarandi magn bensíns og dísilolíu (þús. lítrar)<sup>2</sup></b>		
Bensín	Orkustofnun	9.168
Dísilolía	Orkustofnun	15.272
<b>Vörugjöld á eldsneyti (kr./lítra)</b>		
Gjöld á bensín		85,10
Vörugjald á bensín, almennt		28,75
Vörugjald á bensín, sérstakt		46,35
Kolefnisgjald á bensín		10,00
Gjöld á dísilolíu		75,85
Oliugjald		64,40
Kolefnisgjald á dísilolíu		11,45
<b>Reiknað vörugjald (ásamt VSK) á samsvarandi magn jarðefnaeldsneytis m.v. orkuinnihald (m.kr.)</b>		
Íblöndunarefni alls	Orkustofnun	2.404
Íblöndunarefni í bensín	Orkustofnun	967
Íblöndunarefni í dísilolíu	Orkustofnun	1.436

1. Gert er ráð fyrir að 1 lítri lífdísilolíu og blanda hennar vegi að jafnaði 0,79 kg. Sýnt er áætlað magn íblöndunarefna samkvæmt gögnum Orkustofnunar.

2. Magn íblöndunarefna er umreiknað yfir í samsvarandi magn bensíns og dísilolíu m.v. orkugildi.

Heimildir: Orkustofnun og útreikningar fjármála- og efnahagsráðuneytis.

Þar sem ekki liggja fyrir upplýsingar um samdrátt losunar á CO<sub>2</sub> vegna þessara íválnana er ekki mögulegt að reikna kostnað pr. CO<sub>2</sub> tonn.

2. Hvað má gera ráð fyrir að muni á innkaupsverði rafbíla (hreinna rafbíla og tengiltvinnbíla) á árinu 2020 og bíla af sömu/svipaðri stærð og gerð með sprengihreyfli? Hve háum fjárhæðum nema undanþágur frá sköttum, þ.e. hvers kyns niðurfelling eða endurgreiðsla á vörugjöldum, virðisaukaskatti og bifreiðagjöldum vegna rafbíla á árinu 2020 í samanburði við bíla af sömu/svipaðri stærð og gerð með sprengihreyfli? Hver er kostnaður ríkissjóðs við íválnun á hvert tonn CO<sub>2</sub> sem þessi aðgerð er talin draga úr losun á?

Í töflunni hér á eftir er að finna meðaltollverð á níu algengum bifreiðategundum sem er ætlað að endurspeglar innkaupsverð. Um er að ræða meðaltollverð allra tiltekinnna bifreiða sem voru fluttar til landsins á árinu 2020. Það þýðir að ekki er tekið tillit til gæðaflokks bifreiða eða aldurs, þ.e. hvort bifreið sé notuð eða ný við innflutning. Þrátt fyrir að stærð bifreiða sé í sumum tilvikum sambærileg þá er gæðaflokkur það sjaldnast líka og því getur reynst erfitt að gera raunhæfan samanburð á verði ólíkra bifreiðategunda.

Orkugjafi	Tegund	Undirtegund	Meðaltollverð (m.kr.)
Rafmagn	Tesla	Model 3	4,2
Rafmagn	Hyundai	Kona	4,9
Rafmagn	Nissan	Leaf	3,3
Tengiltvinn	Mitsubishi	Outlander	4,2
Tengiltvinn	Volvo	XC40	5,6
Bensín	Toyota	RAV4	3,3
Dísill	Kia	Sorento	4,3
Dísill/Bensín	Skoda	Kodiaq	4,2
Bensín	Toyota	Yaris	1,6

Heimild: Skatturinn.

Vörugjöld og bifreiðagjöld taka mið af skráðri koltvísýringslosun fólksbifreiða sem felur í sér að rafbifreiðar greiða alla jafna engin vörugjöld og lágmark bifreiðagjalds. Ekki er því um beina niðurfellingu eða endurgreiðslu að ræða. Rafbifreiðar njóta hins vegar tímabundinnar undanþágu á virðisaukaskatti upp að ákveðnu hámarki sem er 1.560.000 kr. á hverja rafmagns- og vetnisbifreið en 960.000 kr. á hverja tengiltvinnbifreið.

Taflan sýnir yfirlit yfir fjölda bifreiða og undanþágu sem veitt var árið 2020.

Tegund bifreiðar	Fjöldi	Upphæð (m.kr.)
Rafmagnsbifreið	2.632	2.900
Tengiltvinnbifreið	2.360	2.220
Vetnisbifreið	1	2
<b>Samtals</b>	<b>4.993</b>	<b>5.122</b>

Heimild: Skatturinn.

Ekki liggur fyrir kostnaður ríkissjóðs af íválnun fyrir rafbíla á hvert tonn CO<sub>2</sub> þar sem upplýsingar um samdrátt í losun skortir. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands vinnur að kostnaðar- og nytjagreiðingu/ábótageiðninguá aðgerðum úr aðgerðaáætlun Íslands í loftslagsmálum

og þar með talið ívilnun virðisaukaskatts fyrir rafbíla og er gert ráð fyrir að þeirri vinnu ljúki síðar í haust.

3. *Liggur fyrir mat á því hvort lítill bensínbill sem ber veruleg opinber gjöld (vörugjöld, virðisaukaskatt og bifreiðagjöld) hafi meiri eða minni losun CO<sub>2</sub> í för með sér frá upphafi framleiðslu til enda notkunar en stór rafbill sem ber nær engin slík gjöld?*

Í skýrslu sem kom út í apríl 2020 frá Transport og Environment og ber heitið *How clean are electric cars? T&E's analysis of electric car lifecycle CO<sub>2</sub> emissions* kemur fram að rafmagnsbifreiðar í Evrópu losi alltaf minni koltvísýring en hefðbundnar bensín- eða dísilbifreiðar að teknu tilliti til losunar í framleiðsluferlinu en að munurinn sé þó mismikill eftir framleiðslulandi bifreiða. Þó að Ísland sé ekki í skýrslunni þá tryggir raforkukerfið hér á landi að niðurstaðan sé jafn góð eða betri en besta niðurstaðan í skýrslunni. Á Íslandi er því erfitt að finna nógu stóra rafmagnsbifreið sem gæti losað meiri koltvísýring en smæsta bensínbifreið.

4. *Hver er kostnaður við samdrátt í losun (kr./tonn CO<sub>2</sub>) með framangreindum aðgerðum í samanburði við þær leiðir til bindingar og samdráttar í losun CO<sub>2</sub> sem íslensk félög á borð við Kolvið og Votlendissjóð bjóða?*

Mikilvægt er að hafa í huga að ekki er hægt að leggja að jöfnu samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda og bindingu kolefnis, en til að stemma stigu við loftslagsbreytingum og hamfarahlýnun er nauðsynlegt bæði að draga úr losun og auka bindingu. Í því sambandi er nauðsynlegt að horfa til allra mögulegra leiða til að draga úr losun og auka bindingu, óháð uppsprettu losunarinnar eða viðtaka kolefnisbindingarinnar.

Hvað varðar mat á kostnaði við samdrátt á hvert tonn af CO<sub>2</sub>-ígildum með framangreindum aðgerðum þá liggur það mat ekki fyrir, en Hagfræðistofnun Háskóla Íslands vinnur nú að kostnaðar- og nytjagreiðingum byggðri á aðgerðum úr aðgerðaáætlun Íslands í loftslagsmálum. Í greiningunni verður lagt mat á kostnað og ábata í peningum, eftir því sem gögn leyfa. Einnig verður lagt mat á kostnað við bindingu á hvert tonn af CO<sub>2</sub>-ígildum, sem aðgerðir á sviði landnotkunar leiða til.

Þegar horft er til kostnaðar vegna mismunandi aðgerða þarf einnig að hafa í huga að mismunandi verkefni eru mislengi að skila árangri. Til dæmis þegar vél sem gengur fyrir jarðefnaeldsneyti er skipt út fyrir vél sem gengur fyrir vistvænni orkugjafa dregur samstundis úr losuninni, en aðgerðir eins og gróðursetning trjáa getur verið ár eða jafnvel áratugi að skila sér. Það er mikilvægt að greina á milli kostnaðar til skamms tíma og til lengri tíma, en aðgerðir sem virðast vera dýrar til skemmri tíma geta reynst ódýrar í lengri tíma samhengi.

Það er því ekki hægt að bera saman með einföldum hætti aðgerðir sem leiða til samdráttar í losun gróðurhúsalofttegunda annars vegar og aðgerðir sem binda líkt og skógrækt.