

Reykjavík 6. desember 2010

Dofri Hermannsson,
fh Metanorku, Vélamiðstöðvar og Íslenska gámafélagsins.

Athugasemdir við mál nr. ^{197.}198, þingskjal 214, sem er frv um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, með síðarl breytingum.

Í 2. málsgrein 1. gr. segir: „Ef ökutæki er framleitt og skráð með metan sem aðalorkugjafa skal vörugjald ökutækisins að hámarki vera 750.000 kr. lægra en útreikningur skv. 1. mgr. segir til um.“

Með orðalaginu „framleitt og skráð“ er átt við svokallaða gerðarvottun. Aðeins lítill hluti metanbíla sem eru á götum heimsins í dag hafa þessa vottun en flestir metanbílur eru bensínknúnir bílar sem hefur verið breytt eftir á þannig að þeir nýta metan sem aðaleldsneyti.

Samkvæmt athugasemdum með frumvarpinu er það lagt fram með þau „...markmið að leiðarljósi að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa...“

Því óskar undirritaður að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við ofangreinda málsgrein 1. gr. lagafrumvarpsins.

- 1) Með þessari innbyrðis mismunun metanbíla sem 2. málsgrein 1. gr. frv. felur í sér er brotið gegn því markmiði lagafrumvarsins að leggja vörugjöld á eftir CO2 losun ökutækja.
- 2) Enginn munur er á virkni gerðarvottaðra metanbíla og eftirábreyttra metanbíla og því stríðir það gegn tilgangi frumvarpsins að útiloka mikinn meirihluta þeirra metanbíla sem almenningur á kost á að kaupa.
- 3) Með kröfum um gerðarvottun metanbíla eru valmöguleikar almennings til kaupa á metanbíl verulega takmarkaðir því aðeins örfáar tegundir gerðarvottaðra metanbíla eru í boði en flestum gerðum bensínbíla er hins vegar auðvelt að breyta í metanbíla.
- 4) Engin vandkvæði eru á því að láta breytta metanbíla njóta sömu ívilnana elns og berlega kemur í ljós í 9. gr. frumvarpsins en þar segir: „Ökutæki sem framleidd eru og skráð með metan sem aðalorkugjafa eða hefur verið breytt þannig að þau geti nýtt metan og breytingin hlotið vottun skoðunarstöðvar skulu greiða lágmark bifreiðagjalds skv. 2. gr.“ Vandséð er að rökin sem styðja 9. gr. gildi ekki jafnt um 2. málsgrein 1. gr.
- 5) Með því að veita öllum innfluttum metanbílum jafnan afslátt af vörugjöldum myndu skapast tækifæri fyrir íslensk breytingaverkstæði að sinna breytingum á bílum við innflutning til landsins. Kaupandi gæti þá ákveðið að láta breyta bílnum fyrir skráningu en ljóst er að af því væri mikið hagræði fyrir neytendur og breytingaverkstæði landsins.
- 6) Á Íslandi eru miklir möguleikar til framleiðslu á metani úr úrgangi af ýmsu tagi en rannsóknir benda til að í landinu falli til nægur úrgangur til að knýja allt að helming íslenska bílaflotans

með metani. Alþjóðlegum rannsóknum sem miða að því að fá meira metan út úr lífrænum úrgangi, m.a. með nýtingu varmaorku, fleygir fram og með betri nýtingu má fá enn meira metan úr þeim lífræna úrgangi sem fellur til í landinu.

- 7) Í dag sleppur nánast allt metan frá lífrænum úrgangi belnt út í andrúmsloftið en lofttegundin metan er um 21 sinni skaðlegri lofthjúp jarðar en lofttegundin CO₂.
- 8) Meðalstór bíll sem ekið er um 18 þ km/ári losar um 4 tonn af CO₂. Sé honum breytt í metan og ekið að 80% á metani sparast losun sem nemur 3,6 tonnum CO₂ á ári. Sé bíllinn knúinn metani sem annars hefði sloppið út í andrúmsloftið má hins vegar bæta um 13 tonnum af CO₂ losun við árlegan sparnað sem metanbreytingin hefur í för með sér. Samanlagður samdráttur við metanbreytinguna nemur því hátt í 17 tonnum CO₂ ígilda á ári.
- 9) Jafnvel þótt aðeins reyndist hagkvæmt að framleiða metan úr helmingi þess lífræna úrgangs sem fellur til í landinu þá yrði það meiri háttar framlag til samdráttar í losun gróðurhúsalofttegundar, gjaldeyrissparnaðar, atvinnusköpunar og orkusjálfstæðis Íslands.
- 10) Verði vörugjöld einungis felld niður af gerðarvottuðum metanbílum er ljóst að innflutningur metanbíla mun ekki aukast að neinu ráði á næstu árum. Ákvörðun um að láta einungis örfáa metanbíla njóta afsláttar á vörugjöldum jafngildir því ákvörðun um að hamlar verulega orkuskiptum í samgöngum, innlendra atvinnuupbyggingu í bifreiðatækni, atvinnuupbyggingu við nýtingu á lífrænum úrgangi og samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda.

Virðingarfyllt,

Dofri Hermannsson.