

Frumvarp til laga

um breyting á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, með síðari breytingum.

Flm.: Mörður Árnason, Álfheiður Ingadóttir, Guðmundur Steingrímsson,
Höskuldur Þórhallsson, Ólína Þorvarðardóttir, Pétur H. Blöndal,
Skúli Helgason, Þór Saari, Þórunn Sveinbjarnardóttir, Þráinn Bertelsson.

1. gr.

Í stað ártalsins „2010“ í ákvæði til bráðabirða IX og 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða X í lögnum kemur: 2012.

2. gr.

Við ákvæði til bráðabirgða X í lögnum bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Ákvæði þetta skal einnig gilda um ökutæki sem hefur verið breytt þannig að ökutækið nýti metangas eða annan vistvænan orkugjafa að verulegu leyti í stað bensíns eða dísilolíu. Undanþága þessi gildir til 31. desember 2012.

3. gr.

Lög þessi taka þegar gildi.

Greinargerð.

Með lögum nr. 175/2008, um breyting á lögum nr. 29/1993, var heimilað að fella niður vörugjöld af innfluttum metanbílum í þeim tilgangi að gera samgöngur umhverfisvænni í samræmi við markmið um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Með lögum nr. 140/2008, um breyting á sömu lögum, var ráðherra veitt tímabundin heimild til að endurgreiða vörugjöld af bílum sem fluttir eru úr landi. Lögin veita hins vegar ekki heimild til að endurgreiða vörugjöld af bensín- og dísilbifreiðum sem breytt er þannig að þeir eru knúnir metani eða annari vistvænni orku. Að því hníga þó öll sömu rök og með framangreindum lagabreytingum en auk þess má nefna að breytingar á bílum sem þegar hafa verið fluttir inn til landsins skapa mikil verðmæti, fjölda nýrra starfa og mikilvægan þekkingargrunn. Á ákveðnum sviðum, við breytingu dísilbíla í metanbíla, eru hér unnin tilraunaverkefni í fremstu röð.

Samkvæmt greinargerð með lögum nr. 140/2008 var gert ráð fyrir að meðalupphæð endurgreiðslu vörugjalds yrði um 350.000 kr., breytileg eftir aldri bíla. Kostnaður við metanbreytingu á meðalstórum fólksbíl er um 450.000 kr. og borgar sig upp á um 30–50 þúsund km akstri, breytilegt eftir eldsneytiseyðslu. Ljóst er að jafnvel þótt upphæð endurgreiðslu lækki eitthvað vegna hækkandi aldurs bílaflotans yrði hér um verulega hvatningu að ræða fyrir íslenskar fjölskyldur að nota vistvæna, innlenda orku á bíla sína.

Bráðabirgðaákvæði laganna munu samkvæmt greinargerð með fjárlagafrumvarpi vera í endurskoðun í fjármálaráðuneytinu, en falla úr gildi að óbreyttu. Hér er því lagt til að gildistíminn sé framlengdur um tvö ár.

Metanvinnsla á Íslandi.

Í urðunarsvæði Sorpu á Álfsnesi er nægilegt magn af metani til að knýja um 4 þúsund fólksbíla á ári. Aðeins um 10% af þessu vistvæna innlenda eldsneyti er nýtt nú. Afgangurinn er brenndur til að draga úr skaðsemi metans á lofthjúpinum, en metan er um 21 sinni skaðlegri gróðurhúsalofttegund en koltvísýringur, CO₂.

Líkt og gert er með góðum árangri víða í heiminum geta Íslendingar unnið metan úr fleiri urðunarstöðum, úr úrgangi frá landbúnaði og matvælaíðnaði, en þetta metan sleppur nú allt óhindrað út í lofthjúp jarðar. Rannsóknir benda til þess að varlega áætlað megi knýja um 35–50 þúsund meðalstóra bíla með metani sem unnið væri hér úr lífrænum úrgangi. Reynsla annara þjóða sýnir að slík vinnsla getur orðið drjúg aukabúgrein í landbúnaði og skapað ný atvinnufæri um allt land.

Bílar sem breytt er í metanknúna bíla geta eftir sem áður nýtt bensín og dísilolíu og því er í raun um tvíorkubíla að ræða. Koltvísýringsútblástur frá metanbíl er aðeins lítið brot af losun bensínbils og þar sem metan úr lífrænum úrgangi er kolefnishlutlaust telst ekki verða nein losun við bruna metans. Þá er magn nitursameinda og svifryks langtum minna við bruna metans en bensíns og dísilolíu.

Algeng koltvísýringslosun frá meðalstórum fólksbíl, miðað við um 15 þúsund kílómetra akstur er um 2,7 tonn. Sé reiknað með að 80% aksturs séu á bifreiðum knúum metani en 20% á bifreiðum knúnum bensíni eða dísilolíu fæst samdráttur sem nemur 2,2 CO₂-tonnum. Ef notað er metangas sem annars hefði losast í andrúmsloftið, svo sem frá landbúnaði, bætast við 13 tonn koltvísýringsígilda. Árlega getur því breyting á einum meðalstórum bensín- eða dísilolíubíl yfir í metanknúinn bíl dregið úr losun sem nemur rúmlega 15 tonnum CO₂-ígilda.

Ekinn metan-kílómetri kostar um 50–60% af eignum bensín- eða dísil-kílómetra, en algengur eldsneytiskostnaður heimilis er um 300–400 þús. kr. á ári. Með því að auðvelda almenningi að breyta bílum sínum í metanknúna bíla væri hægt að spara heimilunum í landinu umtalsvert fé.