

## Svar

### fjármála- og efnahagsráðherra við fyrirspurn frá Andrésí Inga Jónssyni um kolefnisgjald.

1. Hvernig hefur fjárhæð kolefnisgjalds á kolefni af jarðefnauppruna þróast á föstu verðlagi frá gildistöku laga um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, sé miðað við fjárhæð á hvert tonn af CO<sub>2</sub>? Óskað er sundurliðunar eftir eldsneytistegund, sbr. 2. mgr. 1. gr. laganna.

#### Skattur á tCO<sub>2</sub> á verðlagi ársins 2021

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bensín	1.504	2.114	2.644	2.545	2.544	2.503	2.534	2.608	3.811	4.080	4.359	4.351
Dísilolía	1.499	2.162	2.716	2.615	2.603	2.561	2.587	2.669	3.900	4.166	4.460	4.452
Svartolía	1.486	2.124	2.680	2.580	2.575	2.533	2.549	2.624	3.842	4.096	4.388	4.379
Jarðgas				2.576	2.580	2.539	2.558	2.628	3.840	4.104	4.394	4.381
Flugvélabensín	1.548	2.260	2.149									

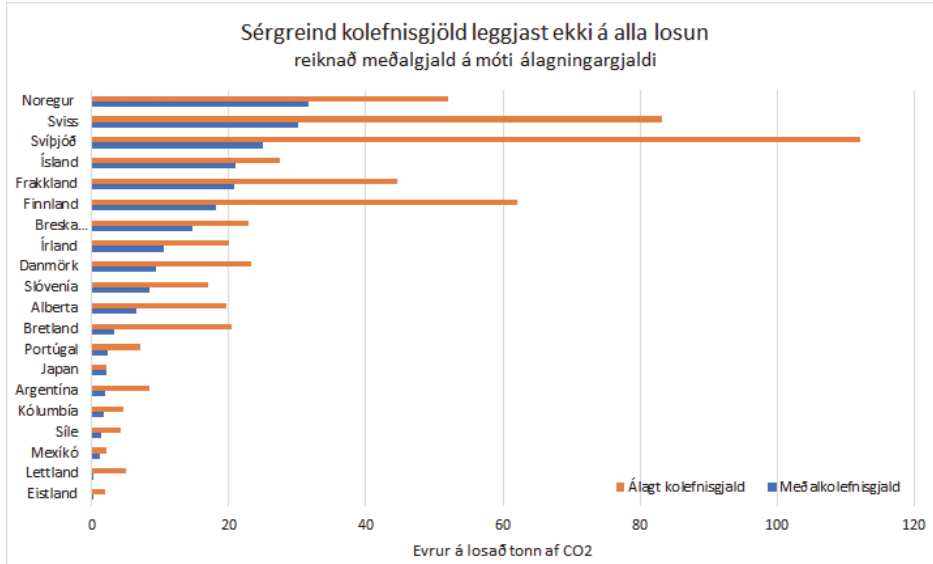
2. Hver er sambærileg fjárhæð kolefnisgjalds annars staðar á Norðurlöndunum?

Skattlagning með kolefnisgjaldi var tekin upp á Norðurlöndunum á árunum milli 1990 og 2010 en allur samanburður einstakra flokka kolefnisgjalds milli landa verður að teljast fremur erfður þar sem mismunandi aðferðir við skattlagningu eru notaðar. Á Íslandi eru fjórar tegundir eldsneytis skattlagðar, en í sumum löndum er tegundum skipt í fleiri flokka. Að auki skattleggja aðrar þjóðir gas, kol og flugeldsneytisólíu upp að ákveðnu marki sem ekki hefur verið gert á Íslandi frá árinu 2012. Þá getur útreikningur sem miðaður er við gengi gjaldmiðils skekkt samanburðartölur, og því er vandmeðfarið að bera saman fjárhæðir milli landa.

Auk sérstaks kolefnisgjalds leggja flestar þjóðir Evrópu vörugjöld á eldsneyti og aðra orkugjafa og eiga aðild að uppboðskerfi fyrir loftslagskvóta fyrir vissar atvinnugreinar í því skyni að beita verðlagsáhrifum til að draga úr CO<sub>2</sub>-losun. Einnig er veittur stuðningur eða undanþágur fyrir umhverfisvæna orkugjafa, t.d. er lögð mikil áhersla á lífildsneyti í Svíþjóð. Uppbygging slíkra kerfa og samsetning skattlagningarinnar getur haft í för með sér að álagning kolefnisgjalds sem slíks segi ekki alla söguna við samanburð milli landa. Þannig eru há vörugjöld lögð á eldsneyti fyrir ökutæki á Íslandi sem vega mun þyngra í verðlagningunni, og þar með í áhrifum á losun, en eiginlegt kolefnisgjald þótt það geti sem slíkt talist vera ofarlega í alþjóðlegum samanburði.

Efnahags- og framfarastofnunin (OECD) hefur um árabil safnað tölfræði og þróað aðferðafræði til að byggja upp heildstæðasta gagnagrunn sem til er um virka skattlagningu á kolefni af ólíkum toga. Þar er tekið tillit til afsláttar, undanþága og fleiri þátta til að öðlast betri samanburð. Í skýrslu OECD um þessar upplýsingar, *Taxing Energy Use 2019*, er m.a. að finna gögn um reiknað meðalkolefnisgjald í evrum á hvert tonn af CO<sub>2</sub>-losun hjá aðildarríkjunum og G20-löndum miðað við 1. júlí 2018. Í kostnaðarútreikningum í skýrslunni er notað opinbert gengi OECD. Á þann mælikvarða lenda Norðurlöndin öll í hópi tíu efstu en

Danmörk liggur þó talsvert lægra en hin. Af Norðurlandþjóðum eru Norðmenn með hæsta meðalgjaldið, Svíar koma þar á eftir og Íslendingar í þriðja sæti. Þegar litið er til fjárhæðar kolefnisgjalds sem slíkrar, án tillits til meðalálagningar á losun, er myndin talsvert önnur því að gjaldið er langhæst í Svíþjóð, um 112 evrur, en um 27 evrur á Íslandi og um 23 evrur í Danmörku. Þessi samanburður er sýndur í grafi hér fyrir aftan sem er fengið úr skýrslu OECD.



Frekari úrvinnsla á þessari tölfræði frá árinu 2018 kemur fram í nýlegri skýrslu frá OECD, *Effective Carbon Rates 2021*. Þar setur stofnunin fram svonefndan kolefnisverðkvarða (e. *carbon pricing score*). Með kvarðanum er metið hversu há gjöld lönd hafa sett á alla orkutengda kolefnislosun með hliðsjón af kostnaðarviðmiðum sem sett hafa verið fram um hversu mikla hagræna hvata þurfi til að ná loftslagsmarkmiðum Parísarsamkomulagsins. Í skýrslunni er einkum horft til viðmiðs um 60 evra gjald á hvert losunartonn af CO<sub>2</sub>, sem stutt hefur verið með tilteknum hagrannsóknum. Á þennan mælikvarða telst Ísland vera í fimmta efsta sæti aðildarríkja OECD og G20-landanna og er eitt tíu landa af 44 sem fer yfir 50% af settu marki fyrir kostnaðarverð á kolefnistonni. Á Norðurlöndum er einungis Noregur ofar, Danmörk er metin nokkru neðar en Finnland og Svíþjóð mun neðar. Þessi röðun Íslands á kvarðann ræðst af því að skattar á kolefnislosandi orku eru háir hér á landi og mikil orka nýtt sem veldur lítilli eða engri losun.

Í þessu sambandi þarf einnig að hafa í huga að kolefnisgjald hefur verið hækkað um 20% hér á landi frá því að þessar tölur voru teknar saman hjá OECD.