

Kópavogi, 3. apríl 2018

b/t Benedikts Benediktssonar
Skrifstofu skattamála
Fjármála og efnahagsráðuneyti
Lindargötu 7
101 Reykjavík

Efni: *Umsögn um drög að skýrslu starfshóps um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis*

Skattlagning ökutækja og eldsneytis hefur ekki verið löguð að markmiðum í orkuskiptum og loftslagsmálum. Það er því tímabært að taka kerfið til ítarlegrar endurskoðunar. Við fögnum því að skýrsla starfshópsins er fram komin og vonumst til að stjórnarráðið og Alþingi vinni hratt að lagasetningu þannig að réttir hvatar myndist til að draga úr notkun mengandi orkugjafa.

Gjöld vegna öflunar og umráða

Þrjár stoðir skattkerfisins eru nefndar í skýrslunni, öflun, umráð og notkun ökutækja. Núgildandi kerfi gerir nokkuð skýran greinarmun á hreinum rafbílum og öðrum ökutækjum. Hinsvegar er reyndin sú að þegar eru á götunum vistvæn ökutæki sem brenna eldsneyti en valda engu meiri losun en hreinn rafbíll. Mikilvægt er því að gera skýran samanburð á milli þessara kosta og innleiða gegnsæja mælikvarða sem taka mið af umhverfisáhrifum bíls og orku á lífsferlinum frá brunni til barða (e. *well-to-wheel*).

Bílar geta valdið mismunandi miklum umhverfisáhrifum áður en þeir koma á göturnar og eftir að þeir hafa lokið hlutverki sínu. Framleiðsla og förgun rafbíla og tengiltvinnbíla veldur meiri losun en bíla með sprengihreyfli, einkum vegna framleiðslu rafhlaða og förgunar þeirra.

Hérlandis er framleitt metangas úr lífrænum úrgangi og endurnýjanlegt metanól með rafgreiningu. Hvort tveggja eldsneytið dregur úr losun á lífsferlinum frá brunni til barða með sambærilegum hætti og notkun rafbíls. Einnig eru metangass og metanólbílar búnir hefðbundnum sprengihreyfli og bera því ekki þá þyngd í rafhlöðum sem fylgir rafbílum, né valda þeir sömu umhverfisáhrifum við framleiðslu og förgun. Ef fyllsta jafnræðis væri gætt, ættu skattar af öflun, umráðum og notkun þessara þriggja tegunda ökutækja að taka mið af þessari greiningu á lífsferli frá vöggju til grafar.

Við hvetjum til þess að þeim ívilnunum sem þegar eru til staðar, þar sem heimilt er að fella niður innflutningsgjöld af metangas- og metanólbílum upp að settu hámarki, verði viðhaldið. Einnig verði gætt jafnræðis við ákvörðun gjalda af umráðum þessara bifreiða og rafbíla.

Hinsvegar mætti færa rök fyrir því að ívilnun vegna öflunar, umráða og notkunar bíls sem notar aðeins þessi vistvænu eldsneyti ætti að vera engu minni en ívilnun vegna notkunar hreins rafbíls. Óhjákvæmilegt er að þessi hluti skattkerfisins verði tekinn til endurskoðunar eftir því sem fjöldi vistvænna ökutækja eykst. Mikilvægt er að jafnræðis verði gætt og ólíkir kostir bornir saman með tilliti til heildaráhrifa þeirra.

Skattur á eldsneyti

Sá þáttur sem hefur hvað mest áhrif á hegðun er orku- og eldsneytisverð, sem ræðst að stórum hluta af skattlagningu.

Í núverandi skattkerfi er innbyggð skekkja, vegna þess að kolefnis- og eldsneytisskattar eru óháðir losun og orkuinnihaldi.

Skattar á eldsneyti hafa verið skilgreindir sem krónutala á lítra en orkuinnihald hvers lítra er mjög breytilegt eftir tegund eldsneytis. Endurnýjanlegt eldsneyti inniheldur almennt minni orku á lítra en bensín og dísil. Þetta á t.d. við um lífdísil, etanól, metanól, metangas og vetni. Því þarf fleiri lítra af þessu endurnýjanlega eldsneyti en jarðefnaeldsneyti til að flytja ökutæki sömu vegalengd. Ef skattur er reiknaður á lítra er greitt meira til ríkisins fyrir hvern ekinn kílómetra með umhverfisvænu eldsneyti en ef notað væri jarðefnaeldsneyti, sem gengur þvert á markmið orkuskipta.

Auk þess er innbyggt í núverandi kerfi að eldsneyti sem dregur nærri 100% úr losun miðað við jarðefnaeldsneyti er skattlagt með sama hætti og t.d. eldsneyti sem dregur 50% úr losun.

Þessa skekkju, sem leiðir af mismuandni orkuinnihaldi og að skattur er ekki reiknaður út frá losun, má leiðrétta með því að reikna skatt út frá losun í koltvísýringsjafngildum (CO₂eq) á orkueiningu, t.d. gCO₂eq/MJ. Einfaldasta útfærsla þessa kerfis er að skattur minnki línulega miðað við frávik frá losun dísil og bensíns á orkueiningu. Tökum sem dæmi etanól, sem inniheldur tæplega 35% minni orku en bensín á lítra. Ef lítri af bensíni ber 100 krónu skatt, yrði skattur á etanóli sem drægi 50% úr losun á orkueiningu tæplega 33 krónur á lítra (65%*50%*100 kr.). Eldsneyti sem dregur 100% úr losun bæri hinsvegar engan skatt.

Að skattinum undanskildum eru þessar stærðir, s.s. losun dísil og bensíns eða orkuinnihald mismunandi tegunda eldsneytis þegar skilgreindar í nógildandi lögum og reglugerðum. Útfærsla kerfisins og eftirlit ætti að vera auðveld, þar sem þegar er áskilið að öllu endurnýjanlegu eldsneyti sem nýtur skattaívilnunar fylgi upprunavottorð og lífsferilsgreining, þ.e. losun mæld í gCO₂eq/MJ.

Við viljum því leggja til eftirfarandi:

1. Ívilnun í skattkerfinu vegna öflunar og umráða ökutækja sem geta brennt hreinu metani og metanóli verði óbreytt. Við endurskoðun gjalda í framtíðinni verði jafnræðis gætt í ívilnun vegna bíla sem nota aðeins rafmagn og bíla sem brenna aðeins umhverfissvænu eldsneyti og tekið mið af lífsferilsgreiningu frá vöggju til grafar.
2. Skattlagning eldsneytis sé reiknuð út frá losun á orkueiningu miðað við jarðefnaeldsneyti, til þess að auka hvata til notkunar eldsneytis sem veldur minnstri losun.