

Til starfshóps um endurskoðun skattlagningar ökutækja osfrv.

IB ehf andmælir hér með fyrirhuguðum hækkunum á skattlagningu ökutækja í drögum sem liggja fyrir og birt voru á vef fjármála- og efnahagsráðuneytissins.

Getur verið að öll umræða um mengunarmál sé byggð á misskilningi og röngum forsendum.

Mínar skoðanir á skattheimtu ríkisins eru einfaldar, að vera að fókusa á bílaflota Íslendinga í sambandi við CO2 losun sem er 4 % af heildar losun okkar er auðvitað bara grín sem varla er hægt að mæla í samanburði við aðra losun.

Aðaláhersla ætti að vera að skaffa Ríkinu sem mestar tekjur og ekki hindra fólk í að kaupa örugga bíla sem henta aðstæðum.

Ef að vörugjöld á millistórum og stærri bifreiðum myndu lækka til dæmis úr 65% í 45% í fyrsta þrepi kæmu miklu meiri tekjur til Ríkisins og alvarlegum bílslysum myndi fækka, þetta ásamt hugmyndum nefndarinnar um hækkun vörugjalda í næstu flokkum ætti að auðvelda aðlögun að einu vörugjalds þrepi sem nefndin stefnir að sem er frábært.

Ingimar Baldvinsson, Framkvæmdastjóri IB ehf , S: 6648080

Fylgiskjöl:

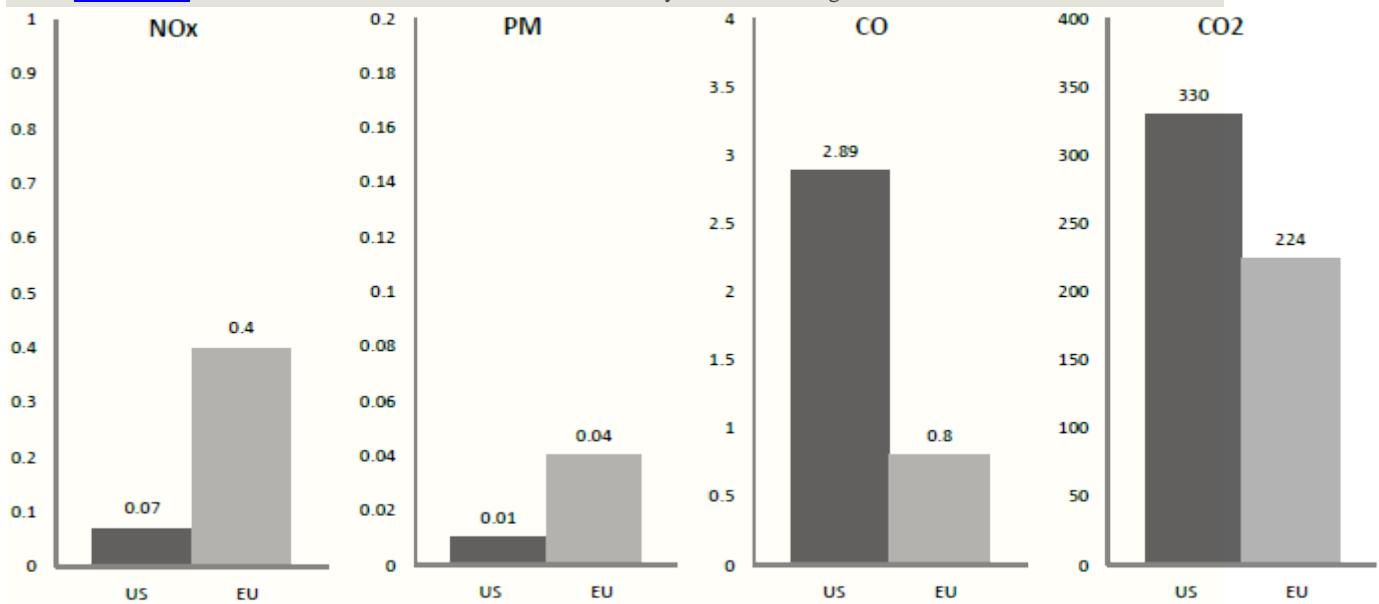
Í sambandi við Co2 og Nox losun lagnar okkur að benda á meðfylgjandi grein á mismunandi skilgreiningu USA og hinsvegar EU á losun.

1: <https://longtailpipe.com/2015/10/02/differences-in-us-and-eu-emissions-standard-key-cause-of-dieselgate/>

The Long Tail Pipe

Evaluating the full Transportation and Energy life-cycle





Differences in US and EU emissions standard key cause of Dieselgate

David Herron October 2, 2015 October 2, 2015

How did the automobile market go from “diesel is stinky, noisy and slow” to “diesels are fun and clean” with turbocharged diesels selling like hotcakes in Europe to the Dieselgate scandal? [Some economics researchers studied this question](#), and found it had to do with opposing goals for emissions control laws in Europe and the U.S. The turbocharged diesels were designed for European emissions control laws, but didn’t do so well against America’s.

The researchers note that it wasn’t until the introduction of TDI Diesel engines, in 1989, that diesel car sales took off. Within a decade the diesel car marketshare in Europe went from 10% to over 50%.

It’s commonly assumed the cause for this was the tax rate on diesel fuel. In order to “harmonize” energy taxation across Europe (I believe they mean the European Union), diesel fuel received favorable taxation with the European Fuel Tax Directive of 1973. However, that taxation treatment left the marketshare at 10%.

US, EU, Different air pollution standards

The picture at the top of this post shows the status of emission control standards in the U.S. and Europe. Note that US standards are strict on Nitrogen Oxides (NO_x) and Particulate Matter (PM), while the EU is strict on Carbon Dioxide (CO₂) and Carbon Monoxide (CO). In other words, European regulators are focused on fuel efficiency to limit the dependency on crude oil from Russia and the Middle East, and on greenhouse gas emissions to combat climate change. On the other hand, American regulators are focused on smog and health impacts of air pollution.

The 1990 amendments to the Clean Air Act focused on vehicle emissions connected with acid rain and smog. Remember when those were the hot button issues in America? Climate change is the issue today, but 20+ years ago we American's had a different worry.

According to the study: "Three-way catalytic converters used to reduce emission in gasoline engines cannot cope with the high concentrations of NO_x generated by diesel engines." That caused both VW and Mercedes-Benz to stop selling diesels in America, for awhile. But because European air pollution standards focused on other pollutants, they were free to sell diesels in Europe, where the cars did very well.

Adding a urea tank and injection system is the method used by most automakers to mitigate NO_x emissions from diesel vehicles. It's thought that Volkswagen didn't want the cost of that system, to hit lower price targets. Therefore VW's cars did not have a urea system, and instead VW claimed to have solved their NO_x emissions through some other mechanism. What we now know is that other mechanism was to lie and cheat the system.

But it gave VW several years of strong sales of TDI Diesels in America.

2:

<http://www.mbl.is/frettir/search/?period=0&category=&sort=1&q=n%C3%BDjar+bens%C3%ADnv%C3%A9lar+eitra%C3%B0ri+en+gamlar&submit=Leita>) 18.12.2013.

Haldið ykkur fast! Jú nýjustu bensínvélarnar menga þúsund sinnum meira en gamlar. Allt vegna ofuráherslunnar á að draga úr koltvíldislosun þeirra. Hægt er að leysa nýja vandann

með tiltölulega ódýrri síu en þar sem engin skylda er að brúka hana eru bílsmiðir ekkert að hafa fyrir því að nota hana.

Þetta leiða rannsóknir málsmetandi rannsóknarstofu í Þýskalandi, TÜV Nord (Technischen Überwachungsverein). Vissulega skiptir máli að draga úr losun gróðurhúsalofts frá bílum.

En þýska stofnunin segir að ofuráhersla á þann þátt hafi leitt til þess að nýjar og afar skilvirkar bensínvélar með beinni innspýtingu (GDI) losi þúsund sinnum fleiri skaðlegar efnaöreindir en gamlar bensínvélar. Og allt að tífalt fleiri hættuleg efнасambönd en dísilvélar losa.

Hér mun sérstaklega vera um beinu innspýtinguna að ræða. Með auknum bensínþrýstingi – til að fá sem mesta orku úr dropunum – verða til agnir sem þrengja sér inn í öndunarveg fólks og blóðrás og geta valdið ýmsum sjúkdómum, meðal annars krabbameini.

Því hefur verið haldið fram, meðal annars af Evrópusambandinu (ESB), að 406.000 ótímabær andlát á ári megi rekja til loftmengunar á sambands svæðinu – og þá er ekki bara verið að tala um mengun frá bílum einum og sér. Það jafngildi 100 milljónum töpuðum vinnudögum á ári og tekjutap hagkerfis ESB-landanna af því sé á milli 300 og 940 milljónir evrur árlega.

Að sögn TÜV Nord má komast fyrir vanda þennan með agnasíu sem kosti aðeins um 40 evrur og hafi engin neikvæð áhrif á afkastagetu eða notkun bensínbíla. Vandamálið sé aðeins það að engar kröfur eru gerðar til þess að bílar séu búnir slíkri síu. Og þrátt fyrir hóflegan kostnað við hana hafi allir bílaframleiðendur valið þann kost að sleppa því að setja hana í bíla sína. agas@mbl.is