

Samráðsgátt stjórnvalda,

Innviðaráðuneytið

Mál nr. 74/2023



Reykjavík, 11. apríl 2023

Áform um gerð Vegvísis að vistvænum samgöngum til ársins 2030

Áður en lengra er haldið skal tekið fram að umsögn Rafbílasambands Íslands snýst að nær öllu leyti um orkuskipti í samgöngum á landi, eðli málsins samkvæmt.

Rafbílasamband Íslands fagnar því að fá tækifæri til að leggja lóð sín á vogaskálarnar í þessum málum. Í þessari umsögn verður fjallað um skattlagningu fólksbíla, orkunotkun í samgöngum, leiðir ríkis og sveitarfélaga til að stuðla að markmiðum stjórnvalda og rafbílaeign á Íslandi.

Það fyrsta sem við viljum nefna er sanngjörn gjaldtaka til að standa straum af raunverulegum kostnaði við viðhald vegakerfisins. Fyrir það fyrsta þá er tvennt ólíkt að skattleggja innflutning eða notkun rafbíla. Annað lendir á hinum fjársterku sem kaupa nýja bíla en hitt lendir jafnt á þeim og hinum efnaminni sem keyra á notuðum bílum. Markmið stjórnvalda miða við að koma bílunum inn í landið til að skipta út eldri eldsneytisbílum í umferðinni. Mikil umræða hefur síðan verið um álag kílómetragjalds til að standa straum af kostnaði við vegagerð á Íslandi og ef fram heldur sem horfir þá styttest óðum í að það verði að veruleika. Öll umræða um kílómetragjald hefur litast af gríðarlega ólíkum sjónarmiðum. FÍB hefur lagt til reikniformúlu fyrir kílómetragjald, menn hafa rifist um hvað sé sanngjarnt fyrir þá sem búa t.d. utan höfuðborgarsvæðisins en sækja jafnvel vinnu þangað, hversu auðvelt sé að svindla á kerfinu, hvernig sé best að innheimta gjaldið og svo mætti lengi telja. Það sem ráðherrum fjármála og innviða hefur tekist, er að sannfæra þjóðina um að skattlagning á notkun ökutækja sé nauðsynleg til að viðhalda vegunum. Þetta er að sjálfsögðu alrangt. Lagaleg tenging milli skatta og vegagerðar var afnumin með lögun nr. 47/2018. Eftir það skiptir engu máli hvað skattarnir heita, þeir fara ekki í vegakerfið heldur í ríkissjóð.

Rafbílasamband Íslands leggur til að bifreiðagjöld verði tvöfölduð, en þau skila í dag rúmlega 10 milljörðum í ríkissjóð, öll áform um kílómetragjald verði þurrkuð útaf borðinu og skattheimta á eldsneyti haldist óbreytt uns síðasti eldsneytisbíllinn verður sendur í urðun. Ef farin yrði sú leið þá helst æskilegur fyrirsjáanleiki í skattheimtu eldsneytis og öll sú sundrung sem myndast hefur meðal fólks vegna fyrirráetlana um kílómetragjald yrði úr sögunni. Rúmir 20 milljarðar í bifreiðagjöld á hverju ári ætti að teljast nægt afnotagjald af þjóðvegakerfinu fyrir eigendur ökutækja. Þjóðvegakerfið er virðisaukandi og án þess væri þjóðfélagið lamað. Það ætti því að vera skylda fyrir stjórnvöld að halda því við án þess að þykjast innheimta skatt fyrir notkun þess. Ekki má svo gleyma að sveitarfélög fá ekki krónu af áætluðu kílómetragjaldi, þrátt fyrir að stór hluti af keyrslu margra sé á vegakerfi sveitarfélaganna en ekki ríkisins. Á sama tíma og stjórnámálemenn og hluti almennings kveinka sér yfir þeim tekjumissi sem ríkið hefur orðið fyrir vegna afsláttar af virðisaukaskatti vegna rafbíla, þá er mjög fróðlegt að glugga í gegnum

fjárlög og sjá hversu miklu er sóað af almannafé.¹ Hafa verður samt í huga að þessi aðgerð hefur alltaf verið háð tímatakmörkunum og við teljum í raun ótrúlegt hversu mikið fjáðrafok hefur verið í kringum eins gagnlega aðgerð stjórnvalda og raun ber vitni.

Þegar rætt er um orkunotkun í samgöngum þá viljum við fyrst benda á að 4% af heildarframleiðslu raforku á Íslandi fer til heimila². Þegar sá dagur rennur upp að öllum fólksbílum hefur verið skipt út fyrir rafbíla þá má búast við að sú tala hafi tvöfaldast að fráregnum þeim virkjunum sem verður búið að bæta við kerfið á þeim tíma. Þetta er augljóslega mjög lágt hlutfall og í raun ótrúlegt hvað fréttir af orkuskortu í landinu hafa herjað á almenning þegar raunin er sú að almenningur hefur bara ekkert með ætlaðan orkuskort að gera. Næst mætti ræða á hvaða formi sú orka er sem hefur verið bendluð við orkuskipti í samgöngnum. Fyrir utan rafmagn, sem augljóslega trónir á toppnum, þá hefur verið þrálátur orðrómur um ágæti metans og vetnis þegar kemur að samgöngum almennings. Aðilar hafa nú fengið að prófa sig áfram með þessa orkugjafa hér á landi í rúma tvo áratugi og í dag er ekkert við þá sem státar rafmagninu, nema e.t.v. hraðari hleðslutími. Í raun snýst það bara um breytta neysluhegðun sem oliufélögin hafa barist fyrir að neytendur haldi sig við.³ Þeir sem hafa ekið rafbíl í einhvern tíma sakna þess ekki að stoppa á bensínstöð, þótt það spari nokkrar mínútur umfram hraðhleðslu á rafmagni. Orkuskipti í samgöngum snúast nefnilega líka um breytta neysluhegðun þar sem fólk hleður frekar bílana sína á nóttunni, frekar en að stoppa þegar allt er orðið tómt.

Í dag eru um 27.000.000 rafbílar á götum heimsins en einungis 50.000 vetnisbílar en langflestir þessara vetnisbíla eru í eigu fyrirtækja eða stjórnvalda sem hluti af einhverju tilraunaverkefni. Stjórnvöld ættu að fókusa á þá lausn sem almenningur hefur tileinkað sér og hverfa frá stuðningi við aðra tilgangslitla orkugjafa í samgöngum sem munu aldrei ná flugi héraendis. Héraendis hafa hagsmunaaðilar í áraraddir reynt að afvegaleiða umræðu um orkugjafa í samgöngum almennings og það á kostnað skattborgara. Þannig var t.d. nýlega varið 25% af heildarúthlutun úr Orkusjóði til vetnisverkefna en á sama tíma fór 15% af greiðslum úr Orkusjóði í innviðauppgjöngu fyrir rafmagnsvæðingu samgagna á öllu landinu. Þau þrjú fyrirtæki sem fengu samtals 225.000.000kr úthlutað úr orkusjóði voru:

Vetnis ehf – 100.000.000kr úr orkusjóði 2022 – „Prófanir á vetnistækjum og innviðum“
Green Fuel – 25.000.000kr úr orkusjóði 2022 – „Vetnis og orkuinnviðir - upphaf ammoniakframleiðslu“
Clara Arctic Energy ehf. – 100.000.000kr úr orkusjóði 2022 - "Vetnis og orkuinnviðir - Þungaflutningar og haftengd starfsemi knúin vetni"

Annað nærtækt dæmi er Íslensk Nýorka, einkahlutafélag stofnað 1999 að undangenginni ákvörðun Alþingis um að vetnisvæða bifreiða- og skipaflotann fyrir 2050. Síðan þá hefur ekkert marktækt gerst nema þá kannski að þeir örfáu starfsmenn þessa fyrirtækis hafa þegið samtals 300.000.000 í laun. Það geta allir sem vilja skoðað ársreikninga þessa gagnslausa fyrirtækis sem hefur ekki skilað neinu nema kostnaði til skattgreiðenda.

¹ https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/Skjol---Frettatengt/FJR_Fylgirit_070922_vefur.pdf

² <https://orkustofnun.is/gogn/Talnaefni/OS-2020-T013-01.pdf>

³ <https://www.pressreader.com/iceland/Serblod/20190131/281479277646240>

Annað dæmið er Íslenska vetnisfélagið sem, eins og sjá má á umsögn sinni, eru enn, eftir 20 ára tilgangslausa baráttu, að tala niður rafbílinn þrátt fyrir að yfir 20.000 slíkir bílar séu komnir á göturnar hérlandis og af öllum stærðum og gerðum. Félagið, eins og svo mörg önnur í sama bransa, eru mergsugur úr digrum sjóðum Evrópusambandsins sem hefur lengi styrkt slík verkefni. Þeir ætla að fara að reka vetnisstöðvar á hringveginum fyrir 30 bíla sem fara aldrei út fyrir höfuðborgarsvæðið. Stöðvarnar eru hluti af Hydrogen Mobility Europe verkefninu sem Íslensk Nýorka er aðili að. Verkefnið hefur hlotið styrk frá Fuel Cells and Hydrogen 2 Joint Undertaking (nú Clean Hydrogen Partnership) samkvæmt styrksamningi nr. 671438 og nr. 700350. Verkefnið fær stuðning frá Horizon 2020 rannsóknar- og nýsköpunaráætlun Evrópusambandsins, Hydrogen Europe og Hydrogen Europe Research. Nýlega tilkynnti Evrópusambandið svo um 5.200.000.000 EUR styrkveitingar til vetnisverkefna.⁴

Þessar gríðarlegu styrktarfjárhæðir sem hafa verið settar í vetnisverkefni á undanförunum árum eru á algjöru andstöðu við þá sjálfbæru þróun sem á sér stað á rafhlöðum þar sem gríðarleg aukning í sölu á rafbílum hefur orðið til þess að þróunin er löngu orðin sjálfbær.

Framleiðsla vetnis, hvort sem er til notkunar í efnarafal bifreiða eða efnaframleiðslu, krefst gríðarlegs orkutaps. Grænt vetni, sem er það eina sem hægt er að framleiða hérlandis, er gríðarlega dýr leið til að flytja raforku. Það fer a.m.k. þrisvar sinnum meira rafmagn í að framleiða vetni til að knýja ökutæki jafn langt og rafbíl auk þess sem framleiðsla, flutningur og geymsla vetnis er margfalt flóknara ferli en að flytja rafmagn. Þá mun vetni aldrei verða jafn aðgengilegt almenningi og rafmagn. Það er því mikil tvískinningur þegar stjórnvöld tala um orkuskort en styrkja á sama tíma uppbyggingu fyrir vetnisframleiðslu.

Í þessu samhengi viljum við benda á frábært viðtal við Professor David Cebon um notkun vetnis⁵ þar sem m.a. kemur fram að eina gagnlega notkun vetnis er við stóriðju sem staðsett er á sama stað og vetnisframleiðslan (e. „decarbonise existing heavy industry“). Þar átti hann við t.d. stálverksmiðjur en á Íslandi væri hægt að framleiða flókin kolvetni, eldsneyti, með rafgreiningu á vatni og kolefni úr loftinu. Slík framleiðsla er enn á tilraunastigi en gefur góðar vonir um að hægt sé að framleiða fljótandi kolefnishlutlaust eldsneyti fyrir orkufrekari samgöngumáta eins og t.d. flugvélar eða báta.

Skipasiglingar stærri skipa munu ekki nýta vetni í þeirri mynd sem við þekkjum í dag enda algjörlega glórulaust að ætlast til að skipafélög kaupi grænt vetni á 1900kr pr. kg. á meðan tonn af skipaolíu (e. bunker fuel) er á ca 19.000kr.

Öll svona afvegaleiðandi umræða um ógagnlega orkugjafa hefur tafið framfarir í þessum málum, dregið úr árangri stjórnvalda í loftslagsmálum og kostað ómælda skattpeninga.

Þegar ræða á leiðir ríkis og sveitarfélaga til að stuðla að markmiðum stjórnvalda þá viljum við fyrst fagna hugmyndum Reykjavíkurborgar um aukið samráð milli ríkis og sveitarfélaga. Þegar horft er til landa þar sem orkuskipti í samgöngum hafa gengið vel þá má vel sjá að ekki hefur verið einungis horft til aðgerða ríkisins heldur einnig sveitarfélaga. Þannig gætu sveitarfélög t.d. farið í herferð til að taka á ólöglegri lagningu ökutækja í hleðslustæði, veitt rafbílum aukin hlunnindi eða jafnvel útbúið háttarnisreglur við notkun hleðslustöðva innan sveitarfélagsins. Stjórnvöld og sveitarfélög ættu líka að koma sér saman um leiðir til að ýta undir að fólk fjölmenni í bíla með það að markmiði að fækka bílum í umferð, en fyrirkomulagið þekkest vel erlendis.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_5676

⁵ <https://youtu.be/JlOCS95Jvjc>

Rafbílasamband Íslands hefur lengi kallað eftir því að Alþingi setji skýra langtímastefnu í málum sem snúast um niðurfellingu á virðisaukaskatti við innflutning á rafbílum. Það hefur gríðarlega hamlandi áhrif á uppbyggingu innviða og framtíðaráætlanir einkaaðila, eins og bílaleiga og fyrirtækja sem sjá um stór net hleðslustöðva, að langtímastefna stjórnvalda sé ekki uppi á borðum. Í viðtölum við fagfólk, sem kemur á einn eða annan hátt að orkuskiptum á Íslandi, hafa allir kallað eftir meiri gagnsæi frá stjórnvöldum í þessum efnum og skýrri stefnu. Þetta stefnuleysi stjórnvalda er t.d. ein aðalástæðan fyrir því að bílaleiguflotinn er ekki að nýta rafbíla nema að mjög litlu leyti. Bílaleigur eru ábyrgar fyrir u.þ.b. 40% af öllum nýskráningum ökutækja á ári og rafbílavæðing þeirra myndi hafa gríðarlega jákvæð áhrif á rafbílaeign einstaklinga.

Engum dylst að rafbílaeign á Íslandi hefur aukist mikið á síðustu árum. Samkvæmt markmiðum um vegvísni á að skilgreina tímasettar aðgerðir sem miða að því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum um 55% árið 2030 miðað við losun árið 2005. Ljóst er að það mun ekki nást ef svo heldur fram sem horfir. Það sem af er ári stendur sala hreinna rafbíla nánast í stað miðað við árið í fyrra. Það er mikil breyting á frá þeirri gríðarlegri fjölgun sem átti sér stað í sölu rafbíla síðustu ár, sérstaklega frá 2019-2022 en seldir voru:

805 fólksbílar sem gengu fyrir rafmagni 2019,
2551 fólksbílar sem gengu fyrir rafmagni 2020,
4261 fólksbílar sem gengu fyrir rafmagni 2021 og
6865 fólksbílar sem gengu fyrir rafmagni 2022

Hér má svo sjá skráningu fólksbíla fyrstu fjóra mánuði ársins 2022 og 2023:

1.604 fólksbílar (M1) skráðir sem ganga einungis fyrir rafmagni á tímabilinu 1.1.2022 – 1.4.2022
360 bensín
394 dísel
487 hybrid
978 tengiltvinn

1.752 fólksbílar (M1) skráðir sem ganga einungis fyrir rafmagni á tímabilinu 1.1.2023 – 1.4.2023
492 bensín
674 dísel
596 hybrid
614 tengiltvinn

Þetta eru mjög forvitnilegar tölur og benda til þess að ákveðnum toppi er náð í sölu rafbíla, en þó með fyrirvara um að margt getur breyst út árið. Ef svo er þá er, eins og áður segir, ljóst að stjórnvöld munu ekki ná markmiðum sínum fyrir 2030.


Ísland á, líkt og Noregur, að vera leiðandi í heiminum þegar kemur að nýtingu endurnýjanlegrar orku í samgöngum. Útgjöld eða skattaafslættir ríkisins ættu að vera í samhengi við raunveruleg markmið um

minnkun á losun og alls ekki byggð á röngum útreikningum eins og t.d. nýleg skýrsla Hagfræðistofnunar HÍ – „Áhrif aðgerða í loftslagsmálum“ síðan í júlí 2022 þar sem ranglega kom fram að rafbílar væru óhagkvæmasta leið stjórnvalda til að standast loftslagsmarkmið. Hafna á hugmyndum um að bæta við bókhald Íslands losun sem stafar af framleiðslu ökutækja, einfaldlega vegna þess að ökutækin eru ekki framleidd á Íslandi og því telja því væntanlega til losunar í framleiðslulandinu.

Það vantar ekki bara skýra stefnu heldur aðgerðaráætlun sem setur raunveruleg markmið stjórnvalda í öndvegi og hvetur þannig alla þá sem koma að orkuskiptum í samgöngum til að sammælast um það markmið sem stjórnvöld hafa sett sér. Rafbílavæðing snýst um miklu meira en neikvæð fjárhagsáhrif í fjárlögum íslenska ríkisins. Minni mengun í nærumhverfi skilar betri lífsgæðum og minnkandi olíuinnflutningur bætir viðskiptajöfnuð við útlönd sem, í meðalári, kostar þjóðarbúið um 100 ma.kr. í gjaldeyri.

Rafbílasamband Íslands er tilbúið að koma á fund ráðuneytisins til að ræða þessi mál frekar sé þess óskað.

Virðingarfyllt,
F.h. Rafbílasambands Íslands,



Tómas Kristjánsson, formaður