

Fjármála- og efnahagsráðuneytið

Arnarhvoli við Lindargötu

101 Reykjavík

Drög að frumvarpi til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.)

Hinn 19. mars síðastliðinn birti Fjármála- og efnahagsráðuneytið drög að frumvarpi til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt (mál nr. 67/2022) á Samráðsgátt stjórnvalda.

Í heildina litið er skilningur til staðar af hverju stjórnvöld grípa nú til þessara aðgerða nú m.t.t. stöðu ríkisfjármála. Ætli stjórnvöld sér þó að halda áfram á vegferð orkuskipta og styðja við orkuskipti bílaflota landsmanna vinnur frumvarpið hreint og beint gegn þeirri áætlun stjórnvalda. Það má jafnvel fullyrða að tímasetning á tillögu sem þessari sýni í raun fram á metnaðarleysi í að ná fram hröðum orkuskiptum sem og mikla vanþekkingu á þróun bifreiða og umhverfi þeirra.

Stjórnvöld hafa sett sér það markmið fyrir Ísland að hér verði 100.000 vistvænir bílar skráðir fyrir lok árs 2030 og er það eflaust stefnan að flestir af þeim bílum séu alfarið knúnir af rafmagni. Það þýðir að á næstu 8 árum þarf að skrá yfir 10.000 rafbíla á hverju ári. Slíkt markmið er ekki raunhæft ef velta á allri þeirri byrði einungis á kaupendur rafbíla og geta stjórnvöld ekki horfið jafnhrott frá stefnu sinni um hröð orkuskipti og þau virðast ætla að gera með þessu frumvarpi. Horfa þarf til margra annarra þátta s.s. þess að 10.000 rafbílar á götum landsins spara hátt í 5.0 milljarða á hverju ári í eldsneytisonotun ef miðað er við meðal-jarðefnaeldsneytisbíl. Á 10 árum sparar slíkur floti því landsmönnum yfir 50 milljarða króna í notkun jarðefnaeldsneytis.

Þegar hefur sameiginleg umsögn Bílgreinasambandsins, SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (samtökin) verið lögð fram í Samráðsgátt. Bílaumboðið Askja er að mestu leyti sammála þeirri umsögn en vill leggja fram eftirfarandi þætti sem tillögur og um leið önnur atriði til frekari skýringa:

1. Lagt er til að ívilnun tengiltvinnbíla, sem í dag er 480.000 kr. niðurfelling virðisaukaskatts, verði óháð magni en renni þó út alfarið í árslok eða þann 31.12.2022. Annarskonar fyrirkomulag til að flýta orkuskiptum bílaleiga verði skoðað í framhaldi en tengiltvinnbílar eru afar mikilvægur valkostur fyrir orkuskipti bílaleiga.
2. Þróunar- og framleiðslukostnaður íhluta fyrir rafbíla líkt og t.d. rafhlöður lækkar ekki á einni nóttu. Bílaframleiðendur dreifa kostnaði á líftíma bifreiðar sem yfirleitt telur 7-8 ár. Þetta hefur umsagnaraðili séð í áætlunum sinna framleiðanda þar sem nýjar bílategundir áætlaðar á markaðinn árin 2025-2027 verða fyrstu bifreiðarnar sem lækka í verði (eða hækka ekki þótt rafhlaða stækki og/eða ný tækni kynnt til leiks). Markverð lækkun á framleiðslukostnaði og þ.a.l. verðlækkun framleiðanda á bifreiðum mun ekki eiga sér stað fyrir árslok 2025, það er því nokkuð ljóst að bílverð rafbíla mun hækka verulega þegar virðisaukaskattsívilnun er lækkuð sbr. tillögu stjórnvalda sem og samtakana eða allt að 32%. Þetta teljum við vera mikið óheillaskref og mun hægja verulega á orkuskiptum.

3. Til viðbótar lið 2 má taka fram að framleiðslukostnaður fer frekar hækkandi en lækkandi þar sem ýmis hráefniskostnaður hefur hækkað mikið auk þess sem COVID hefur haft margvísleg áhrif á framleiðslu bifreiða. Það má því auðveldlega sjá fyrir umtalsverða hækkun á bifreiðum án þess að lækkun niðurfellingar virðisaukaskatts bætist þar ofan á.
4. Umsagnaraðili skilur vel að stjórnvöld vilji sjá fyrir endan á ívilnunum til rafbíla líkt og eru til staðar í dag en staðreyndin er sú að það er alls ekki tímabært. Sá tími mun koma að stuðningur við orkuskipti verði ekki þarfur, en sá tími er ekki kominn. Afar mikilvægt er að langtíma áætlun verði gerð um orkuskipti samgangna enda heildarhagsmunir miklir að tímabil orkuskipta gangi hratt og vel fyrir sig. Í stað þess að binda ívilnanir við magn verði unnið með tímabil og við leggjum því samhliða til að sólarlag slíkra ívilnina verði með eftirfarandi hætti:
 - a. –31.12.2025: Óbreytt. 1.560.000kr – velta undanþegin 6.500.000
 - b. 1.1.–31.12.2026: 1.080.000kr – velta undanþegin 4.500.000
 - c. 1.1.–31.12.2027: 600.000 kr – velta undanþegin 2.500.000
 - d. 1.1.2028 – engin stuðningur enda gera áætlanir ráð fyrir að um þetta leyti verði verð á rafbílum orðið jafnt bensín/dísilbílum árið 2021.

Tölusett hámark á ívilnanir rafbíla er flókið viðangsefni meðal annars vegna þess að óvissa ríkir um tímasetningu verðbreytinga. Slíkt getur skapað óeðlilegt kapphlaup á markaði og haft mikil fjárhagsleg áhrif á bæði neytendur og innflytjendur rafbíla. Það er eðlilegra að tímasetja slíkar breytingar þar sem allir sitja við sama borð og með sömu upplýsingar og sama fyrirvara. Við mælumst því til þess að breytingar á ívilnunum séu tímasettar.

Ef það er talið með öllu óraunhæft að ekki sé tölusett hámark á magni þá má benda á umsögn sem Rafbílasambands Íslands hefur sent inn. Askja tekur undir umsögn Rafbílasambands Íslands þegar kemur að vetnisbifreiðum. Það bendir allt til þess að áætlanir bílaframleiðanda séu að hægja á þróun vetnistækni fyrir hefðbundna fólksbíla og sumir framleiðendur hafa gefið út tilkynningu þess efnis að þeir ætli að, eða hafa yfirgefið slíka þróun. Það virðist því vera mat bílaframleiðanda að þróun rafbíla sé vænni kostur enda ekki þörf á eins viðamiklum innviðum auk þess sem vetniskerfi er flóknari tækni sem eru töluvert orkufrekari þegar á hólminn er komið. Þróun á vetnistækni virðist liggja í stórum atvinnutækjum líkt og vöruflutningabifreiðum, jarðvinnuvélum o.s.frv, en þær falla ekki undir umrætt ákvæði.

Verði ívilnun ekki tímasett eins og Askja leggur til þá styðjum við tillögu Rafbílasambandsins að sameina flokk raf- og vetnisbifreiða undir sameiginlegu hámarki 30.000 bifreiða, að lágmarki.

Til viðbótar má benda á að algjörlega skortir áætlun hvernig best er að ýta undir rafvæðingu sendibifreiða og annarra atvinnubifreiða sem aka að jafnaði mun meira en fólksbílar. Þær bifreiðar eru í dag almennt keyptar af fyrirtækjum eða einstaklingum í atvinnurekstri sem almennt geta innskattað kaup bifreiðanna.

Fjárhagslegur ávinningur þeirra af kaupum rafknúinna sendibifreiða er því í raun neikvæður þar sem slíkar bifreiðar eru umtalsvert dýrari í innkaupum. Leggjum við til að áætlun verði gerð þess efnis að ýta undir orkuskipti í þessum flokki bifreiða t.d. með beinum styrk líkt og gert er í Noregi.

Virðingarfyllt,

f.h. Bílaumboðsins Öskju ehf,

Jónas Kári Eiríksson