

150. löggjafarþing 2019–2020.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um breytingu á ýmsum lagaákvæðum um skatta (ívilnanir vegna vistvænna ökutækja o.fl.)

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

I. KAFLI

Breyting á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, með síðari breytingum.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum:

- a. Í stað orðanna „rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar“ tvisvar sinnum í 1. mgr. kemur: rafmagns eða vetnisbifreiðar.
- b. 2. mgr. orðast svo: Tollstjóra er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af rafmagns- eða vetnisbifreið að hámarki 1.560.000.
- c. 1. málsl. 3. mgr. orðast svo: Við skattskylda sölu bifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð að hámarki 6.500.000 kr. vegna rafmagns- eða vetnisbifreiðar.
- d. 1. tölul. 4. mgr. orðast svo: Ökutækið falli undir hugtakið bifreið í 9. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.
- e. 2. tölul. 4. mgr. fellur brott.
- f. 6. mgr. orðast svo: Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember 2023.
- g. Í stað tölunnar 10.000 í 1.-2 tölul. 7. mgr. kemur: 15.000. Í stað tölunnar 10.000 í 3. tölul. kemur 12.500.
- h. 3. tölul. 7. mgr. fellur brott.
- i. Við ákvæðið bætist ný málsgrein, er verður 8. mgr., svohljóðandi:

Við innflutning og skattskylda sölu nýs rafmagns- eða vetnisbifhjól, létt bifhjól sem knúið er rafmagni eða reiðhjól er heimilt á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæðið skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðs rafmagns- eða vetnisbifhjól enda sé ökutækið þriggja ára eða yngri á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

Tollstjóra er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt eftir því sem nánar segir:

- a. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 1.440.000 kr. Bifhjólið skal falla undir 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni.
- b. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni að hámarki 96.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b. lið 28. tölul. eða b. lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr.

umferðarlaga nr. 77/2019 og vöruliði 8711.6010, 8711.6090 eða 8711.9090 í tollskrá.

- c. Af reiðhjólí með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóna að hámarki 24.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a. eða c. lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vöruliði 8711.9030, 8711.9031 8711.9090, 8712.0000, 8713.1000, 8713.9010 eða 8713.9090 í tollskrá.

Við skattskylda sölu bifhjóns, létt bifhjóns og reiðhjóns er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð eins og nánar segir:

- a. Af rafmagns- eða vetnisbifhjólí að hámarki 6.000.000 kr. Bifhjólíð skal falla undir 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vera eingöngu knúið rafmagn eða vetni.
- b. Af léttu bifhjólí eða reiðhjólí sem knúið er rafmagn að hámarki 400.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b. lið 28. tölul. eða b. lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vöruliði 8711.6010, 8711.6090 eða 8711.9090 í tollskrá.
- c. Af reiðhjólí með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóna að hámarki 100.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a. eða c. lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vöruliði 8711.9030, 8711.9031, 8711.9090, 8712.0000, 8713.1000, 8713.9010 eða 8713.9090 í tollskrá.

Nýti skattaðili sér þessa heimild ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík sala hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

2. gr.

Við löginn bætast þrjú ný ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:

a. (I.)

Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. 42. gr. er á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 heimilt að endurgreiða byggjendum íbúðarhúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna á byggingarstað við uppsetningu hleðslustöðvar fyrir bifreiðar í eða við íbúðarhúsnæði. Jafnframt er heimilt á sama tímabili að endurgreiða eigendum íbúðarhúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna vegna uppsetningu hleðslustöðvar fyrir bifreiðar í eða við íbúðarhúsnæði. Að öðru leyti gilda ákvæði 2. mgr. 42. gr. á umræddu tímabili.

Á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 er heimilt endurgreiða virðisaukaskatt vegna kaupa á hleðslustöð í eða við íbúðarhúsnæði. Sækja skal um endurgreiðslu sky. 1. og 2. mgr. á því formi sem að ríkisskattstjóri ákveður.

Samanlögð fjárhæð styrks og endurgreidds virðisaukaskatts frá opinberum aðilum vegna uppsetningar og/eða kaupa á hleðslustöð skal ekki vera hærri en heildarfjárhæð vinnu við slíka uppsetningu og/eða kaup. Gera skal grein fyrir slíkum styrkjum við framlagningu umsóknar um endurgreiðslu.

b. (II.)

Útleiga á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögnum er að fullu undanþegin skattskyldri veltu að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

- a. Leigusali er handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga nr. 161/2002, um fjármálafyrirtæki, eða starfsleyfis til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga nr. 65/2015, um leigu skráningarskyldra ökutækja og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laganna.
- b. Virðisaukaskattur hefur verið felldur niður eða talinn til undanþeginnar veltu skv. ákvæði til bráðabirgða XXIV við kaup eða innflutning leigusala á bifreiðinni.

Nýti skattaðili sér þessa heimild ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík útleiga hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember 2023.

c. (III.)

Á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 skal við innflutning og skattskylda sölu nýrrar hópbifreiðar í almenningsakstri sem eingöngu er knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni sem orkugjafa fella niður virðisaukaskatt af söluverði eða telja það til undanþeginnar veltu. Ákvæði þetta skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðrar hópbifreiðar í almenningsakstri sem nýtir eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafa enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

Það er skilyrði undanþágu samkvæmt ákvæði þessu að bifreiðin falli undir 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Nýti skattaðili sér þessa heimild ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík sala hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. er óheimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæði þessu af hópbifreiðum í almenningsakstri frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 100 slíkar bifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

II. KAFLI

Breyting á lögum um tekjuskatt, nr. 90/2003, með síðari breytingum.

3. gr.

Við lögin bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:

Þrátt fyrir ákvæði 1. tölul. og b. liðar 4. tölul. 37. gr. skal lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklingi sem stundar atvinnurekstur eða sjálfstæða starfsemi heimilt á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fyrna skráningarskyld ökutæki að fullu á kaupári þess niður að niðurlagsverði eignar sbr. 42. gr. að eftirfarandi skilyrðum uppfylltum:

a. Skráningarskyld ökutæki sé eingöngu knúð metani, metanóli, rafmagni eða vetni og sé að öllu leyti nýtt í skattskyldri starfsemi lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklings.

b. Ökutæki er skráningarskyld og fellur undir 47. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

III. KAFLI

Gildistaka.

4. gr.

Ákvæði a.-c liða og e, f og h liðar 1. gr. öðlast gildi 1. janúar 2021. Fjárhæðamörk b. og c. liðar vegna rafmagns- eða vetnisbifreiðar skulu þó öðlast gildi þann 1. júlí 2020.

Ákvæði d. liðar 1. gr. öðlast gildi 1. júlí 2020.

Ákvæði g. liðar 1. gr. öðlast gildi nú þegar.

Ákvæði i. liðar 1. gr. og a. liðar 2. gr. öðlast gildi 1. janúar 2020. Þrátt fyrir fjárhæðamörk staflíðar a. í 2. og 3. mgr. i. liðar 1. gr. skulu fjárhæðarmörkin þann 1. júlí 2020 vegna rafmagns- eða vetnisbifhjól verða 1.560.000 kr. í stað 1.440.000 kr. og 6.500.000 kr. í stað 6.000.000 kr.

Ákvæði b. og c. liðar 2. gr. og 3. gr. öðlast gildi 1. júlí 2020.

*Greinargerð.***1. Inngangur.**

Með frumvarpi þessu eru lagðar til nýjar tímabundnar skattaívilnanir vegna vistvænna-, nýorku- og hreinorkubifreiða auk þess sem lagðar eru til breytingar á þeim ívilnunum sem nú eru í gildi vegna innflutnings og sölu á rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðum. Þá eru nýjar tímabundnar skattaívilnanir jafnframt lagðar til fyrir rafmagns- og vetnisbifhjól, létt bifhjól sem ganga fyrir rafmagn og reiðhjól. Lagt er til að ívilnanirnar verði festar í sessi til nokkurs tíma.

2. Tilfni og nauðsyn lagasetningar.

Markmið frumvarpsins er að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum í samræmi við stefnu stjórnvalda í þeim efnum fyrir tilstilli efnahagslegra hvata.

Tillögur frumvarpsins eiga m.a. rót sína að rekja til stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar frá nóvember 2017 og aðgerðaráætlunar um orkuskipti sem kom fram í þingsályktunartillögu ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra um aðgerðaráætlun um orkuskipti sem lögð var fram á 146. löggjafarþingi (þskj. 205 í 146. máli) og samþykkt á Alþingi þann 31. maí 2017. Í þingsályktunartillögunni kemur m.a. fram að Alþingi álykti að fela ráðherra sem fer með málefni er varða orkumál og auðlindanýtingu að vinna að orkuskiptum með því að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og auka hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa sem hafi í för með sér orkusparnað, aukið orkuöryggi, gjaldeyrissparnað, minni staðbundna mengun og minni losun gróðurhúsalofttegunda. Með orkuskiptunum verði enn fremur stuðlað að aukinni nýsköpun og nýrri atvinnustarfsemi sem byggist á sjálfbærri þróun. Sá hluti aðgerðaráætlunarinnar er lýtur að skattaívilnunum vegna orkuskipta heyrir undir fjármála- og efnahagsráðuneytið. Tillögurnar ber þannig m.a. að skoða með hliðsjón af rökstuðningi sem kemur fram í athugasemdum við þingsályktunartillöguna, að teknu tillits til heildarsamhengis annarra tillagna sem þar koma fram.

Tillögur frumvarpsins eiga jafnframt rót sína að rekja til aðgerðaráætlunar stjórnvalda í loftlagsmálum 2018-2030 sem kynnt var í fyrstu útgáfu 10. september 2018 en markmið áætlunarinnar er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og stuðla að aukinni kolefnisbindingu þannig að Ísland geti staðið við markmið Parísarsamningsins til 2030 og markmið ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutleysi árið 2040. Fram kemur að verulega verði aukið við fjárfestingu og innviði vegna rafvæðingar í samgöngum, en m.a. verði ívilnunum fyrir rafbíla og aðra vistvæna bíla viðhaldið og nýjum ívilnunum komið á vegna

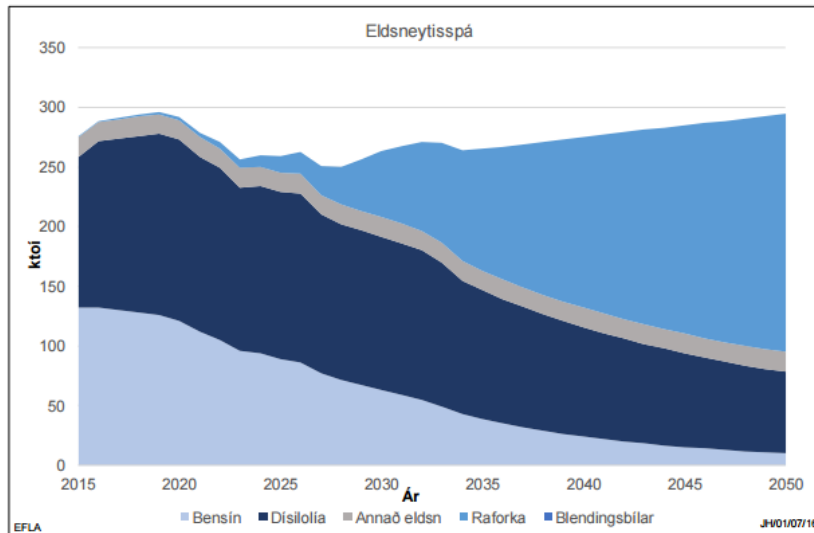
almenningsvagna, fleiri þyngri ökutækja og vegna kaupa og útleigu á ökutækjum í atvinnurekstrarskyni.

Þá má nefna að í ágúst 2018 skilaði starfshópur á vegum fjármála- og efnahagsráðherra ítarlegri skýrslu til ráðherra um framtíðarstefnu stjórnvalda um skattlagningu ökutækja og eldsneytis, en skýrsludrög lágu einnig fyrir í febrúar sama ár. Í skýrslunni er að finna ýmsar tillögur að breytingum á skattlagningu ökutækja og eldsneytis til að mæta þeim áskorunum sem framundan eru þegar kemur að skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Nefna má í því sambandi áskoranir sem stjórnvöld standa frammi fyrir vegna útbreiðslu tækni til nýtingar nýrra orkugjafa og vaxandi krafna um samdrátt losunar gróðurhúsalofttegunda og mengandi efna. Við gerð frumvarpsins var m.a. litið til hluta af þeim tillögum sem þar eru lagðar fram. Í kafla 4.2. (tekjur) í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2020-2024 kemur jafnframt fram að litið verði til tillagna umrædds starfshóps. Þar sé að finna tillögur um frekari stuðning í formi tímabundinna skattaívilnana við vistvæn ökutæki ásamt tillögum þess efnis að efla efnahagslega hvata til kaupa á vistvænum ökutækjum með auknum álögum á ökutæki sem losa koltvísýring.

Þá ber að nefna að í maí síðastliðnum skilaði starfshópur á vegum ferðamála- iðnaðar- og nýsköpunarráðherra og umhverfis- og auðlindaráðherra tillögum til stjórnvalda um eflingu innviða vegna orkuskipta í samgöngum og tillögur um áform um næstu skrefum í þeim efnunum. Tillögurnar vörðuðu m.a. frekari styrkingu á hraðhleðsluinnviðum milli landshluta, uppbyggingu rafinnviða í ferðaþjónustu til að liðka m.a. fyrir orkuskiptum hjá bílaleigum auk almennra aðgerða til stuðnings við uppsetningu álagsstýrðra hleðslustöðva í fjölbýlum í samvinnu við sveitarfélög, veitufyrirtæki og ráðuneyti. Í tillögunum kemur m.a. fram að ákjósanlegt sé að ráðast í almennar aðgerðir vegna uppbyggingar hleðslustöðva í fjöleignarhúsum og að endurgreiðsla á virðisaukaskatti af kaupum á hleðslustöðvum væri t.a.m. almenn aðgerð sem myndi liðka fyrir slíkum framkvæmdum.

2.1. Eldsneytisspá og sviðsmyndir Orkuspárnefndar.

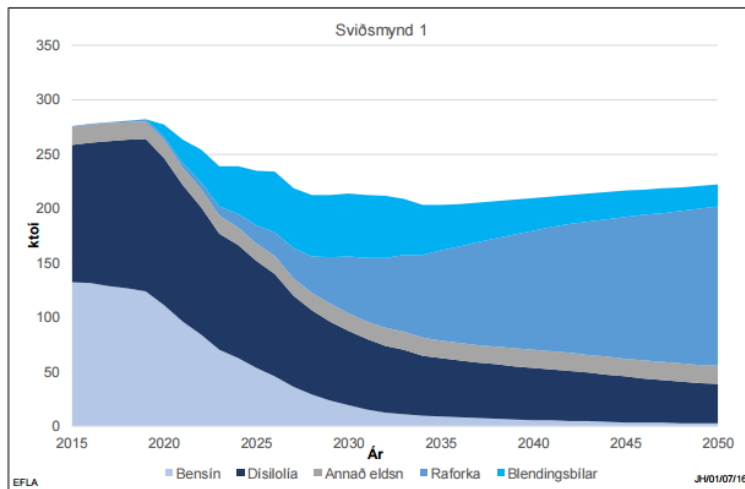
Orkuspárnefnd er samstarfsvettvangur nokkurra helstu fyrirtækja, stofnana og samtaka í orkuiðnaði hér á landi auk Hagstofu Íslands og Þjóðskrár. Nýjasta eldsneytisspá Orkuspárnefndar er frá júlí 2016 en þá gaf nefndin út skýrsluna „Eldsneytisspá 2016–2050“. Í skýrslunni er fjallað um áætlaða eldsneytissölu á Íslandi fram til ársins 2050 bæði miðað við notkun innanlands og í flutningum milli landa. Þar kemur m.a. fram áætlun nefndarinnar um notkun jarðefnaeldsneytis sem færast mun á næstu áratugum yfir á nýja orkugjafa, svo sem raforku og vetni, auk þess sem áhersla verður á orkusparnað vegna aukinnar áherslu þjóða á að minnka útblástur gróðurhúsalofttegunda. Á eftirfarandi mynd má sjá myndræna framsetningu Orkuspárnefndar á spá um orkunotkun í samgöngum á landi sett fram í þúsundum tonna olíuígilda (ktoí). Rétt er að geta þess að spá Orkuspárnefndar tekur mið af óbreyttri stöðu hvað stefnumörkun í eldsneytis- og orkumálum varðar.



Í september 2016 gaf Orkusparnefnd út sviðsmyndir að beiðni atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins. Markmið sviðsmyndanna er að varpa ljósi á þá áhrifaþætti sem geta leitt til minni notkunar jarðefnaeldsneytis og þar með samsvarandi minnkunar í losun gróðurhúsalofttegunda. Sviðsmyndirnar eru þrjár en grunninn af þeim er að finna í eldsneytisspá 2016-2050. Ýmsum forsendum hefur hins vegar verið breytt til að kanna áhrif mögulegra aðgerða stjórnvalda á orkunotkun. Sviðsmyndirnar taka mið af þremur mismunandi meginforsendum en tvær þeirra snerta samgöngur á landi. Eftirfarandi umfjöllun um sviðsmynd 1 er að finna í skýrslu Orkusparnefndar:

„Í sviðsmynd 1 er gert ráð fyrir þéttingu byggðar og kröfu um aukna notkun endurnýjanlegra orkugjafa í akstri fólksbíla. Samhliða þéttingu byggðar er gert ráð fyrir að samdráttur verði í akstri þar sem almenningssamgöngur eigi eftir að verða hagkvæmari og aðrir ferðamátar eins og t.d. hjólreiðar, vinsælli. Einnig er gert ráð fyrir að stjórnvöld beiti sér fyrir því að frá og með 2020 noti nánast allir nýir fólksbílar endurnýjanlegt eldsneyti að einhverju lágmarki. Niðurstaða sviðsmyndar 1 er að slík krafa hraðar verulega orkuskiptum í samgöngum á landi og dregur að sama skapi úr notkun jarðefnaeldsneytis. Hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa af heildarorkusölu í samgöngum á landi verður 59% árið 2030 í sviðsmyndinni og er það um 30 prósentustigum hærra en í Eldsneytisspá. Töluverður orkusparnaður kemur fram í sviðsmyndinni þar sem gert er ráð fyrir samdrætti í akstri.“

Myndræn framsetning sviðsmyndar 1 er eftirfarandi:

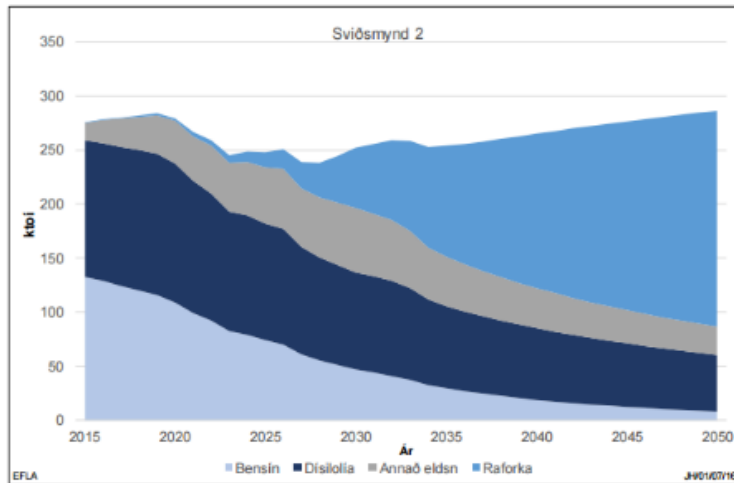


Mynd 1 Þróun orkunotkunar í samgöngum á landi í Eldsneytisspá (efri mynd) og sviðsmynd 1 (neðri mynd).

Eftirfarandi umfjöllun um sviðsmynd 2 kemur fram í skýrslu Orkuspárnefndar:

„Sviðsmynd 2 byggir á að stjórnvöld komi á stighækkandi söluskyldu endurnýjanlegs eldsneytis til samgagna á landi auk þess sem skattlagning á notkun jarðefnaeldsneytis er hærri en í Eldsneytisspánni. Ef miðað er við 30% hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis af heildarorku í eldsneytissölu leiðir það til þess að hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa verður um 46% árið 2030 og er það um 18 prósentustigum hærri en í Eldsneytisspánni. Verðteygni jarðefnaeldsneytis leiðir til minni notkunar jarðefnaeldsneytis en áhrifin eru þó ekki ýkja mikil þar sem eftirspurn eftir jarðefnaeldsneyti er frekar óteygjin. Hin aukna hlutdeild endurnýjanlega eldsneytisins leiðir til þess að notkun jarðefnaeldsneytis dregst saman um 55 ktoí árið 2030 og um nærri 18 ktoí árið 2050 ef miðað er við Eldsneytisspána.

Myndræn framsetning sviðsmynda 2 er eftirfarandi:



Mynd 3 Þróun orkunotkunar í samgöngum á landi í Eldsneytisspá (efri mynd) og sviðsmynd 2 (neðri mynd).

Í töflunum hér að neðan má sjá spá Orkuspárnefndar um samdrátt í notkun jarðefnaeldsneytis verði forsendur sviðsmyndanna tveggja að veruleika.

Tafla 3. Samanburður á hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum á landi og samdráttur í notkun jarðefnaeldsneytis miðað við eldsneytisspá.

Ár	Hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa		Samdráttur í notkun jarðefnaeldsneytis í Sviðsmynd 1 m.v. Eldsneytisspá (ktoil)
	Sviðsmynd 1	Eldsneytisspá	
2020	11%	7%	-15,4
2030	59%	28%	-94,9
2040	74%	59%	-55,0
2050	83%	75%	-34,2

Tafla 5. Samanburður á hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum á landi og samdráttur í notkun jarðefnaeldsneytis m.v. eldsneytisspá.

Ár	Hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa		Samdráttur í notkun jarðefnaeldsneytis í Sviðsmynd 2 m.v. Eldsneytisspá (ktoil)
	Sviðsmynd 2	Eldsneytisspá	
2020	15%	7%	-24,5
2030	46%	28%	-45,4
2040	68%	59%	-23,5
2050	79%	75%	-12,5

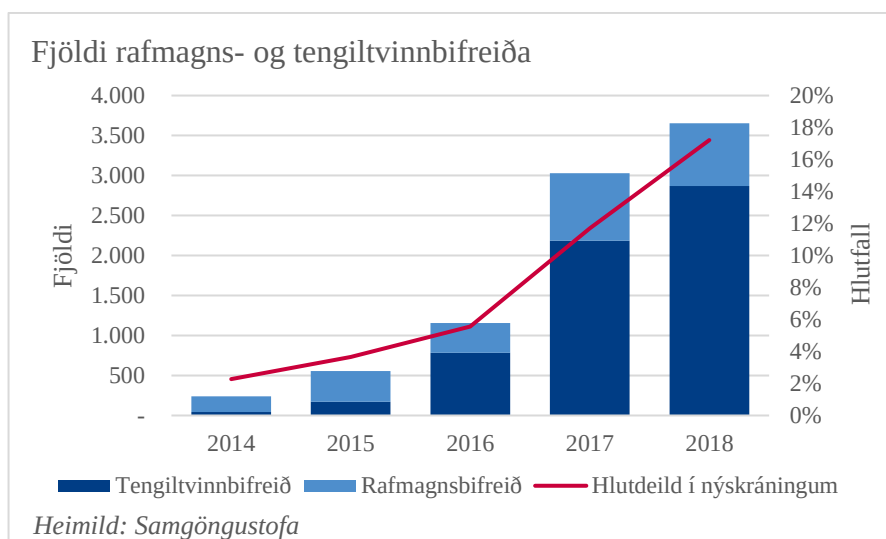
2.2. Nýskráningar ökutækja.

Nýskráningum bifreiða hefur fjölgað umtalsvert síðustu ár. Þannig hefur skráðum bifreiðum í umferð, af öllum gerðum, fjölgað úr 204.958 í árslok 2014 í 255.164 í árslok 2018, eða um tæp 24,5%. Raunar hefur fjölgunin verið stigvaxandi síðustu ár en meðaltalsfjölgunin á tímabilinu hefur verið um 5,5% á ári en hefur farið frá því að vera um 4% milli árunna 2014 og 2015 upp í rúm 7% milli árunna 2016 og 2017. Á árinu 2018 hefur fjölgunin hins vegar ekki verið eins hröð en á milli árunna 2017 og 2018 en hún var þá svipuð og á árinu 2014 eða rúm 4%. Þegar upplýsingar um nýskráningar bifreiða eru brotnar upp eftir orkugjöfum fæst nokkuð skýrari mynd af því hvernig bifreiðakaup hafa breyst á tímabilinu. Ef rýnt er í upplýsingar um nýskráningar á fólksbifreiðum, nýjum og notuðum, eftir orkugjöfum á árabilinu 2014-2018, má sjá að um 80.000 bensín- og dísilbifreiðar voru nýskráðar á tímabilinu. Á sama tíma voru hins vegar um 8.500 rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar nýskráðar, eða sem nemur tæplega 11% af fjölda nýskráðra bensín- og dísilbifreiða. Í eftirfarandi töflu má sjá hvernig nýskráningar fólksbifreiða hafa þróast eftir orkugjöfum milli árunna 2014-2018.

Fjöldi nýskráðra fólksbifreiða eftir orkugjafa	2014	2015	2016	2017	2018
Bensín	4.867	6.824	9.176	10.412	8.406
Bensín /Metan	29	214	341	302	140
Bensín /Rafmagn	199	309	790	1.158	991
Bensín /Raf.tengill	44	170	695	2.061	2.659
Dísel	5.159	7.293	9.296	10.926	7.972
Dísel /Rafmagn	1	4	3	12	32
Dísel /Raf.tengill			87	122	209
Metan	9	8	18	17	5
Metanól /Bensín			1		
Óþekkt	1		3		1
Rafmagn	195	386	375	845	784
Vetni /Rafmagn					16
Alls	10.504	15.208	20.785	25.855	21.215

Heimild: Samgöngustofa

Sú breyting hefur hins vegar orðið að mikil fjölgun hefur átt sér stað á nýskráningu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða síðustu tvö ár en á árinu 2018 var hlutfall slíkra bifreiða af nýskráðum bifreiðum um 17%. Fjölgunina má einkum rekja til aðgerða stjórnvalda í orkuskiptum, bæði hvað varðar skattalegar ívilnanir og innviðauppgjöfingu en ljóst er að niðurfelling virðisaukaskatts hefur stuðlað að kaupum slíkra ökutækja. Hér fyrir neðan má sjá fjölgunina með myndrænum hætti og hlutfall nýskráðra rafmagns- og tengiltvinnbifreiða af nýskráðum bifreiðum síðustu fjögur ár:



3. Meginefni frumvarpsins.

Í frumvarpinu er að finna eftirfarandi tillögur að lagabreytingum:

1. Að gildistími virðisaukaskattsívilnana samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar verði framlengdur til og með 31. desember 2023.
2. Að fjárhæðarmörk heimildar til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu við kaup á rafmagns- eða vetnisbifreið verði hækkuð.
3. Að virðisaukaskattsívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar falli niður eftir 31. desember 2020.
4. Að fjöldi þeirra bifreiða sem falla undir ívilnanir samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt verði aukinn.
5. Að heimilt verði að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki vegna innflutnings bifhjóls sem knúið er rafmagn eða gengur fyrir vetni, létt bifhjóls sem knúið er rafmagn eða reiðhjóls.
6. Að núverandi heimild til að endurgreiða byggjendum og eigendum íbúðarhúsnæðis 60% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna við uppsetningu hleðslustöðva í eða við íbúðarhúsnæði verði aukin upp í 100%.
7. Að byggjendum og eigendum íbúðarhúsnæðis verði veitt heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna kaupa á hleðslustöðvum í eða við íbúðarhúsnæði.
8. Að útleiga handhafa leyfis til að reka ökutækjaleigu, eignaleigu eða fjármögnunarleigu á bifreiðum sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt verði undanþegin virðisaukaskattsskyldri veltu.
9. Að heimilt verði við innflutning eða sölu á hópibifreið í almenningssakstri sem notar eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafa, að fella niður virðisaukaskatt eða telja hann til undanþeginnar veltu.
10. Að atvinnurekstraraðilum verði heimilað að fyrna að fullu á kaupári niður að niðurlagsverði eignar ökutæki sem nýta eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni að

því gefnu að nýorkuökutæki sé að öllu leyti nýtt í skattskyldri starfsemi lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklings.

3.1. Bráðabirgðaákvæði XXIV.

Sú meginregla verður leidd af ákvæðum laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt, að greiða beri virðisaukaskatt og skila í ríkissjóð af innflutningi og innlendri sölu fólksbifreiða. Öll sala slíkra bifreiða telst þannig til virðisaukaskattsskyldrar veltu. Þá er sú meginregla til staðar í lögum um virðisaukaskatt að ekki er heimilt að telja virðisaukaskatt af aðföngum er varða öflun, rekstur og leigu fólksbifreiða til innskatts. Sú undantekning er þó til staðar frá meginreglunni að skattskyldum aðilum, sem hafa með höndum sölu eða leigu bifreiða, og rekstraraðilum fólksbifreiða sem fengið hafa sérstakt leyfi Samgöngustofu til farþegaflutninga í ferðaþjónustu er heimilt að telja skatt af aðföngunum vegna slíkra viðskipta til innskatts.

Í ákvæði til bráðabirgða XXIV við lögin hefur frá miðju ári 2012 verið kveðið á um undantekningu frá framangreindri meginreglu er varðar innflutning og sölu rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar. Megininntak og tilgangur undantekningarreglunnar er að heimilt sé að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð upp að ákveðnu hámarki með það að markmiði að styrkja samkeppnishæfni umræddra ökutækja gagnvart hinum hefðbundnu bensín- og dísilknúnu ökutækjum og flýta þannig fyrir orkuskiptum í vegasamgöngum. Ljóst er að ívilnunin hefur skipt miklu máli þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum sem m.a. má sjá í sölutölum rafmagns- og tengiltvinnbifreiða en sala þeirra hefur aukist umtalsvert síðustu ár. Ef slíkrar ívilnunar hefði ekki notið við liggur fyrir að útsöluverð þeirra væri enn umtalsvert hærri en ríkjandi útsöluverð bensín- og dísilbifreiða.

Í frumvarpinu eru nú lagðar til töluverðar breytingar á ákvæðinu sem miða að því að greiða gang þeirra hreinorkuökutækja sem nú falla undir ákvæðið og auka fyrirsjáanleika atvinnurekstraraðila og annarra vegna kaupa og sölu á slíkum bifreiðum auk þess sem nýjar ívilnanir eru lagðar til. Í því sambandi er lögð til framlenging á ákvæðinu til og með 31. desember 2023 sem mun m.a. leiða til aukins fyrirsjáanleika allra aðila á bílamarkaði. Þá er lagt til að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða, þ.e. þeirra bifreiða sem bæði eru búnar sprengihreyfli og rafmótor, falli niður eftir 31. desember 2020. Tillagan er í samræmi við aðgerðaráætlun stjórnvalda um orkuskipti þar sem fram kemur að slíkar bifreiðar eigi að vera orðnar samkeppnishæfar á þessum tíma og þurfi því ekki ívilnanir til lengri tíma en til loka ársins 2020.

Þá er lagt til að skilgreining á þeim bifreiðum sem falli undir ákvæðið taki mið af skilgreiningu umferðarlaga nr. 77/2019 í þeim efnum. Lagt er til að breytingin öðlast gildi 1. júlí 2020 í ljósi ríkisstyrkjareglna EES-samningsins. Þá eru sambærilegar ívilnanir lagðar til fyrir bifhjól sem knúin eru rafmagni og vetni og nú eru til staðar fyrir slíkar bifreiðar og fjórhjól en með breytingunni verður greitt fyrir innflutningi og sölu hreinorku bifhjóla hér á landi og staða þeirra og bifreiða og fjórhjóla gerð sambærileg. Einnig er lagt til að komið verði á fót nýjum ívilnunum fyrir létt bifhjól sem knúin eru rafmagni og reiðhjól. Lagt er til að breytingarnar vegna bifhjóla, léttra bifhjóla og reiðhjóla öðlist gildi þann 1. janúar 2020. Þá er lögð til hækkun á fjárhæðarmörkum heimildar rafmagns- og vetnisbifreiða til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu til að greiða enn frekar fyrir orkuskiptum hreinorkubifreiða í samgöngum með gildistöku þann 1. júlí 2020. Auk þess er lagt til að sömu fjárhæðamörk skuli gilda fyrir bifhjól, þ.e. mótorhjól sem ganga fyrir rafmagni eða vetni. Loks er lagt til að sú fjöldatakmörkun sem lögð er til í ákvæðinu og nemur nú 10.000 bifreiðum fyrir hvern ökutækjaflokk fyrir sig verði aukin upp í 15.000 vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og 12.500 vegna tengiltvinnbifreiða. Lagt er til að breytingin öðlast gildi nú þegar.

Miklu máli skiptir að leitað sé allra leiða til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum og stuðla að aukinni kolefnisbindingu þannig að Ísland geti staðið við markmið Parísarsamningsins 2030 og markmið ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutleysi árið 2040. Í ljósi þessa og til að stuðla að bættum skilyrðum umhverfisvænna samgangna, hvetja til breyttra ferðavenja og draga úr álagi vegna bílaumferðar, er nú lagt til í frumvarpinu að heimilað verði að endurgreiða virðisaukaskatt vegna kaupa á léttum bifhjólum sem knúin eru rafmagni og reiðhjólum.

3.2. Endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöð í íbúðarhúsnæði.

Í dag veigra margir íbúðareigendur og húsfélög í fjöleignarhúsum sér við því að fara í framkvæmdir við uppsetningu á hleðslustöðvum í íbúðarhúsnæði fyrir íbúa vegna þess kostnaðar sem því fylgir. Frumvarpinu er m.a. ætlað að bregðast við þessu af hálfu stjórnvalda og greiða fyrir uppsetningu hleðslustöðva í íbúðarhúsnæði hér á landi með fullri endurgreiðslu virðisaukaskatts bæði af vinnu og kaupum á hleðslustöðunni sjálfri sem sett er upp í eða við íbúðarhúsnæði, s.s. í fjöleignarhúsum. Á árunum 2009-2015 endurgreiddu stjórnvöld tímabundið virðisaukaskatt að fullu leyti af vinnu manna, m.a. við íbúðarhúsnæði, en ráðist var í slíkar aðgerðir vegna þeirra aðstæðna sem sköpuðust hér á landi í kjölfar fjármálahrunsins til að koma hjólum atvinnulífsins í gang og bregðast við auknu atvinnuleysi á sínum tíma. Reynslan af aðgerðinni var góð og skilaði sér m.a. í minna atvinnuleysi. Það má þannig leiða að því líkum að heimild til fullrar endurgreiðslu vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum muni gera það að verkum að orkuskipti verði hraðari hér á landi þar sem hvati einstaklinga og annarra, m.a. húsfélaga, til uppsetningar hleðslustöðva í íbúðarhúsnæði, verður meiri.

Full endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum í íbúðarhúsnæði er í samræmi við vilja stjórnvalda í þessum efnum um að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum. Þá má nefna að ákvæðið er í samræmi við niðurstöður starfshóps á vegum ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra og umhverfis- og auðlindaráðherra um nauðsyn þess að ráðast í almennar aðgerðir vegna uppbyggingar á hleðslustöðvum í fjöleignarhúsum þar sem fram kom að endurgreiðsla virðisaukaskatts af kaupum á hleðslustöðvum væri t.a.m. slík almenn aðgerð sem myndi liðka fyrir slíkum framkvæmdum og stuðla að hraðari orkuskiptum í landinu.

3.3. Útleiga vistvænna bifreiða.

Í dag er útleiga á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum afar takmörkuð. Nokkrar ökutækjaleigur hafa verið með rafmagnsbifreiðar í boði og þá hafa eigna- og fjármögnunarleigufyrirtæki boðið rafmagnsbifreiðar til langtímaleigu. Auk þess hafa fjármálafyrirtæki boðið þeim sem vilja kaupa orkusparandi bifreiðar sérstök lánskör. Frumvarpinu er m.a. ætlað að hvetja ökutækjaleigur og þá aðila sem hafa með höndum eignaleigu- eða fjármögnunarleigu til að leigja út þau vistvænu ökutæki sem falla undir bráðabirgðaákvæði XXIV með því að undanþiggja slíka útleigu frá skattskyldri veltu virðisaukaskatts.

Ferðabjónusta hér á landi hefur mikil áhrif á þróun markaðar fyrir bifreiðar og er þáttur hennar því mikill þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum. Í athugasemdum þingsályktunartillögu um aðgerðaráætlun í orkuskiptum kemur m.a. fram að skattkerfið skuli hvetja til innkaupa og útleigu á vistvænum bifreiðum hjá ferðabjónustuaðilum, þar á meðal

ökutækjaleigum. Aukinn fjöldi ferðamanna á síðustu árum hefur kallað á aukin innkaup fólksbifreiða en slíkar bifreiðar eru seldar almenningi notaðar. Frá árinu 2010 hefur hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráðum bifreiðum verið umtalsverð, eða á milli 40-50%.

3.4. Innflutningur og skattskyld sala hópibifreiðar í almenningssakstri.

Útlosun koltvísýrings vegna vegasamgangna er stór hluti af beinum skuldbindingum Íslands vegna Parísarsamkomulagsins. Þáttur almenningssamgangna og samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum getur þannig skipt sköpum. Með 8. gr. laga nr. 126/2016, um ýmsar forsendur frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2017, var ákveðið að gera breytingar á bráðabirgðaákvæði XXIV í lögunum og bæta við upptalninguna þeim ökutækjaflokkum sem strætisvagnar féllu undir og þar með aðrar stærri gerðir hópferðabifreiða. Í nefndaráli efnahags- og viðskiptanefndar kom þó fram að vegna fjárhæðartakmarkanna í 3. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV yrði hlutfallslega um tiltölulega lága ívilnun að ræða fyrir hópibifreiðar en breytingin yrði þó fyrsta skrefið í átt að breyttu umhverfi og nýrri stefnumörkun í málefnum umhverfisvænna hópferðabifreiða. Um var að ræða hópibifreiðar sem féllu undir ökutækjaflokka M2 og M3, þ.e. bæði hópferðabifreiðar með leyfða heildarþyngd 5.000 kg eða minna (M2) og hópferðabifreiðar með leyfða heildarþyngd meira en 5.000 kg (M3). Frá og með 1. janúar 2017 hafa því fyrrnefndar hópibifreiðar notið þeirrar ívilnunar sem finna má í bráðabirgðaákvæði XXIV í lögunum.

Í frumvarpinu er lagt til að tekið verði næsta skref í málefnum umhverfisvænna hópibifreiða í almenningssakstri og full ívilnun lögð til vegna innflutnings og skattskyldrar sölu slíkra bifreiða þar til samtals 100 slíkar bifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá. Með nýjum umferðarlögum nr. 77/2019 sem taka munu gildi þann 1. janúar 2020 næstkomandi er að finna skilgreiningu á hópibifreið í almenningssakstri. Þar segir að með hópibifreið í almenningssakstri sé átt við bifreið sem ætluð sé til flutnings fyrir fleiri en átta farþega og notuð í reglubundna farþegaflutninga. Reglubundnir farþegaflutningar eru fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni, þ.e. almenningssamgöngur. Í ákvæði frumvarpsins eru ekki lögð til nein fjárhæðarmörk en af því leiðir að virðisaukaskattur verður felldur niður eða undanþegin skattskyldri veltu að öllu leyti. Hins vegar er lagt til að sett verði fram ákveðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfar ríkisins þannig að óheimilt verði að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæði þessu af hópibifreiðum í almenningssakstri sem falla undir ákvæðið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 100 slíkar bifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

Breytingin mun að jafnaði ekki hafa áhrif á þá atvinnurekstraraðila sem hafa með höndum virðisaukaskattsskylda starfsemi vegna heimildar þeirra til færslu innskatts heldur eingöngu þá atvinnurekstraraðila sem hafa með höndum rekstur hópibifreiða í almenningssakstri sem er undanþegin virðisaukaskatti.

3.5. Full fyrning á kaupári.

Miklu máli skiptir að auka hvata atvinnurekstraraðila til orkuskipta í samgöngum og stuðla þannig að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Í frumvarpinu er lagt til að þeim atvinnurekstraraðilum sem hafa með höndum rekstur á skráningarskyldum nýorkuökutækjum sem eru að öllu leyti knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni, s.s. bændur, rekstraraðila þungra ökutækja og ökutækjaleigur, verði frá og með rekstrarárinu 2020 heimilt að fyrna að fullu á kaupári niður að niðurlagsverði ökutækis, sbr. 42. gr. laganna, kaup

á slíkum ökutækjum að því gefnu að slík ökutæki séu skráningarskyld, að öllu leyti nýtt í skattskyldum rekstri lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklings og falli undir skilgreiningu umferðarlaga nr. 77/2019 þar um. Sambærilega tillögu og lögð er til í ákvæðinu er jafnframt að finna í skýrslu starfshóps um skatta á ökutæki og eldsneyti en í ákvæði því sem hér um ræðir er þó lagt til að eingöngu ökutæki sem knúin eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni skuli falla undir ákvæðið. Breytingunni er ætlað að hafa jákvæð áhrif á orkuskipti í samgöngum og leiða til minnkunar á losun koltvísýrings vegna notkunar á slíkum ökutækjum í atvinnurekstri.

3.6. Setning reglugerðar.

Í bráðabirgðaákvæði XXIV kemur fram í 5. mgr. að ráðherra sé heimilt með reglugerð að kveða nánar á um framkvæmd og skilyrði undanþágunnar. Þá er jafnframt að finna almenna heimild til handa ráðherra í 1. mgr. 49. gr. laga um virðisaukaskatt til að setja reglugerð um framkvæmd laganna. Kveðið er á um sambærilega almenna heimild til handa ráðherra í 1. mgr. 121. gr. laga um tekjuskatt. Með vísan til þessa er ekki talin þörf á að setja sérstök heimildarákvæði í önnur bráðabirgðaákvæði frumvarpsins um setningu reglugerðar þar um. Telja verður að fullnægjandi heimild sé til staðar bæði í lögum um virðisaukaskatt og tekjuskatt til setningar reglugerðar um framkvæmd á ákvæðum frumvarpsins ef talin verður nauðsyn af hálfu ráðherra á setningu reglugerðar um einstök ákvæði þess.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Frumvarpið felur í sér ýmsar tillögur um skattalegar ívilnanir vegna orkuskipta í samgöngum. Skattalegar ívilnanir falla undir ákvæði 40. og 77. gr. og 65. gr. stjórnarskrár lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, að því leyti sem í þeim felst niðurfelling, breyting eða afnám skatts. Framangreind ákvæði gera þær kröfur til ákvæða um ívilnanir að löggjafinn hafi tekið skýra afstöðu til heimilda til að fella niður eða lækka skatta og að slík ákvæði hafi ekki ólögmaeta mismunum í för með sér. Endurgreiðsla, undanþága eða niðurfelling á virðisaukaskatti felur í sér skattastyrk þar sem um er að ræða frávík frá almennri skattlagningu. Lög um opinber fjármál nr. 123/2015, og verklag við skattastyrki felur það í sér að ekki séu gerðar síðri kröfur til skattastyrkja en fjárveitinga ríkisins enda hafa þeir bein áhrif á afkomu ríkissjóðs. Að teknu tilliti til þessa hefur þess sérstaklega verið gætt við vinnslu frumvarpsins að kveðið sé á með nákvæmum hætti í ákvæðum þess um þau skilyrði sem þurfa að vera til staðar svo að unnt sé að beita skattaívilnunum og víkja í því sambandi frá meginreglum laga um virðisaukaskatt og tekjuskatt.

Fyrir liggur að þær tillögur sem um ræðir í frumvarpinu fela í sér ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningsins), sbr. lög nr. 2/1993. Í ákvæðinu er að finna almennt bann við ríkisaðstoð. Frá því banni eru þó ákveðnar undantekningar, sbr. einkum 2. og 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins og afleidd löggjöf sem tekin hefur verið upp í viðauka EES-samningsins. Undantekningar geta einkum átt við ef jákvæð áhrif ríkisaðstoðar á samfélagið vega þyngra en sú röskun á samkeppni sem af henni hlýst. Þá eru til staðar fastmótaðar undanþágur frá tilkynningarskyldu til Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) fyrir tilteknar tegundir ríkisaðstoðar (hópundanþágur), einkum í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 651/2014 um almenna hópundanþágu (GBER), þar sem tilteknir eru flokkar aðstoðar sem samrýmast innri markaðnum til beitingar 107. og 108. gr. sáttmálans, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 152/2014 frá 27. júní 2014.

Undanþágu er jafnframt að finna í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1407/2013 frá 18. desember 2013 um beitingu 107. og 108. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins gagnvart minniháttaraðstoð (de minimis) sem tekin var upp í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 98/2014. Samkvæmt bókun 3 við EES-samninginn milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls ber aðildarríkjunum almennt að tilkynna ESA um fyrirhugaða ríkisaðstoð og bíða samþykkis stofnunarinnar áður en aðstoð er veitt. Stjórnvöld þurfa þó ekki að leita samþykkis ESA ef bein eða óbein framlög til hvers fyrirtækis fara ekki yfir 200.000 evrur (u.þ.b. 28.000.000 kr.) á hverju 36 mánaða tímabili, að uppfylltum skilyrðum framangreindrar reglugerðar. Inn í þá fjárhæð skal einnig reikna aðra styrki sem viðkomandi hefur fengið frá opinberum aðilum.

Í frumvarpinu er lagt upp með að þær ívilnanir sem fela í sér endurgreiðslu virðisaukaskatts til byggjenda og eigenda íbúðarhúsnæðis við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum fyrir íbúðarhúsnæði falli undir 56. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 651/2014 um almenna hópundanþágu (GBER). Af því leiðir að ívilnunin er ekki háð samþykki ESA. Þá er gengið út frá því að sú ívilnun sem lögð er til í frumvarpinu vegna innflutnings og skattskyldrar sölu rafmagns- og vetnisbifhjóla annars vegar, léttra bifhjóla sem knúin eru rafmagni og reiðhjóla skuli fyrst um sinn falla undir minniháttaraðstoð (de minimis) eða allt þar til ESA hefur veitt samþykki fyrir ívilnuninni. Framangreindar ívilnanir taka því gildi þann 1. janúar 2020. Að öðru leyti er um tilkynningarskyldar ráðstafanir að ræða sem tilkynntar verða til ESA. Í ljósi þeirrar málsmeðferðar sem þarf að fara fram hjá ESA er lagt til að aðrar ívilnanir frumvarpsins taki gildi þann 1. júlí 2020 eða eftir atvikum 1. janúar 2021.

5. Samráð.

Frumvarpið snertir ýmsa aðila, m.a. innflytjendur, seljendur og kaupendur þeirra vistvænu og hreinorkuökutækja sem falla undir frumvarpið. Þá hefur frumvarpið áhrif á byggjendur og eigendur íbúðarhúsnæðis vegna uppsetningar eða kaupa á hleðslustöðvum fyrir bifreiðar í íbúðarhúsnæðum og ökutækja-, eigna- og fjármögnunarleigur og viðskiptavinir þeirra vegna útleigu þeirra vistvænu og hreinorkuökutækja sem falla undir frumvarpið. Auk þess snertir frumvarpið þá aðila sem hafa með höndum rekstur á hóp bifreiðum í almenningsakstri, s.s. Strætó bs. Þá hefur frumvarpið jafnframt áhrif á alla þá atvinnurekendur sem hafa heimild til að fyrna í atvinnurekstri sínum skráningarskyld ökutæki sem knúin eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni, s.s. bændur, rekstraraðila þungra ökutækja og ökutækjaleigur vegna fyrningar slíkra ökutækja í atvinnurekstri sínum.

Við vinnslu frumvarpsins var haft samráð við atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, umhverfis- og auðlindaráðuneytið, ríkisskattstjóra, tollstjóra, Samband íslenskra sveitarfélaga og Samgöngustofu. Þá var frumvarpið jafnframt kynnt hagsmunaaðilum og öðrum aðilum á samráðsgátt stjórnvalda daganna [x-x].

6. Mat á áhrifum.

Meginefni frumvarpsins er í tíu liðum og fela þeir allir í sér skattastyrk, þ.e. tímabundin ívilnandi frávik frá gildandi grunngerð virðisaukaskatts og tekjuskatts sem lækka tekjur ríkissjóðs frá því sem ella hefði orðið á tímabilinu 2020 til 2023. Áhrifin á tekjur ríkisins verða þó minni en sem nemur hina beina tekjutapi, eins og það er metið til ívilnana, þar sem stofn þeirra verður væntanlega stærri en ella vegna þess hvata sem ívilnunin skapar. Tillögurnar eru ólíkar þótt markmiðið sé í öllum tilvikum að greiða fyrir orkuskiptum og vistvænum samgöngum. Átta tillögur fela í sér eftirgjöf virðisaukaskatts af innflutningi eða sölu ökutækja, uppbyggingu heimahleðslustöðva og útleigu vistvænna bifreiða. Auk þess er lagt til að heimila

flýtifyrningu ökutækja. Talsverð óvissa er um umfang þeirra fjárfestinga heimila og fyrirtækja sem um ræðir en í heild má ætla að áhrif tillagnanna á tekjuhlíð ríkisins verði tekjulækkun nálægt 1 ma.kr. á árinu 2020 en 2,5 ma.kr. árlega 2021 til 2023. Frumvarpið dregur úr útgjöldum sveitarfélaga til fjárfestinga í nýorkuökutækjum og hefur því jákvæð áhrif á afkomu sveitarfélaga sem má ætla allt að [xxx] ma. kr. árlega 2020-2023.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

(A, E- og H-liðir).

Í greininni eru nú í fyrsta lagi lagðar til breytingar á ákvæðinu á þann veg að frá og með 1. janúar 2021 skulu eingöngu svokallaðar hreinorkubifreiðar, þ.e. rafmagns- og vetnisbifreiðar falla undir ákvæðið, en ekki tengiltvinnbifreiðar sem bæði eru búnar sprengihreyfli og rafmótor og geta þannig nýtt jarðefnaeldsneyti og rafmagn sem orkugjafa, sbr. a, e og h liðir greinarinnar. Í því ljósi eru viðeigandi breytingar lagðar til á ákvæðinu. Breytingin er í samræmi við aðgerðaráætlun stjórnvalda um orkuskipti sem samþykkt var á Alþingi þann 31. maí 2017, sbr. liður A.4. aðgerðaráætlunarinnar. Þar kemur fram að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða skuli ekki gilda lengur en til ársins 2020. Í árslok 2018 voru rúmlega 6 þúsund tengiltvinnbifreiðar í umferð. Í dag eru rúmlega 8.000 slíkar bifreiðar í umferð samanborið við níu bifreiðar í árslok 2012. Hlutfall þeirra af skráðum fólksbifreiðum í umferð er því nú orðið rúmlega 2%. Þegar litið er til nýskráninga bifreiða á árinu 2018 á vef Samgöngustofu má einnig sjá að hlutfall tengiltvinnbifreiða á árinu 2018 var á því ári um 13,5% af nýskráðum bifreiðum. Núgildandi ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða hefur þannig stuðlað að uppbyggingu þjónustuvinnviða vegna orkuskipta, m.a. hraðhleðslustöðva á opnum svæðum og gert það að verkum að innviðir hafa byggst hraðar upp en ella. Segja má að án slíkra ívilnana hefði þetta ekki gerst. Þegar litið er til þessa auk þess sem að verð á tengiltvinnbifreiðum hefur farið lækkandi, m.a. með lækkandi verði á rafgeymum, liggur fyrir að tengiltvinnbifreiðar eru orðnar vel samkeppnishæfar. Af þessu öllu leiðir að ekki er talin þörf á slíkum ívilnunum fyrir tengiltvinnbifreiðar lengur en til loka árs 2020. Telja verður að með aðgerðum stjórnvalda og núverandi uppbyggingu þjónustuvinnviða verði innviðir orðnir nægjanlega útbreiddir og öflugir í lok árs 2020 þannig að ekki verði talin þörf á sérstökum skattalegum ívilnunum vegna slíkra bifreiða. Í ljósi þessa eru nú lagðar til viðeigandi breytingar í frumvarpi þessu með það að markmiði að stuðla að enn frekari fjölgun hreinorkubifreiða í landinu.

(B-D liðir).

Í b- og c. liðum er lagt til að fjárhæðarmörk heimildar til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu við kaup á rafmagns- eða vetnisbifreið verði hækkuð. Í lið A.2. aðgerðaráætlunar um orkuskipti er gert ráð fyrir að „núverandi fjárþak virðisaukaskattsendurgreiðslu“ verði hækkað úr 6 millj. kr. í 6,5 millj. kr. Hækkunin kallar á breytingar fjárhæðum í 2. og 3. mgr. bráðabirgðaákvæðisins. Í b-lið er lagt til að fjárhæðarmörk niðurfellingar virðisaukaskatts við tollafgreiðslu rafmagns- eða vetnisbifreiðar skv. 2. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV verði hækkuð úr 1.440.000 kr. í 1.560.000 kr. Sú hækkun helst í hendur við hækkun á 6 millj. kr. undanþeginni veltu skv. gildandi ákvæði 1. máls. 3. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV í 6.500.000 kr. en 24% virðisaukaskattur af 6.500.000 kr. veltu nemur 1.560.000 kr. Í b-lið er lagt til að fjárhæðarmörk skattskyldrar veltu við sölu innanlands verði hækkuð úr 6 millj. kr. í 6,5 millj. kr.

Í d. lið er nú lagt til að í stað þess að kveðið verði á um tiltekna ökutækjaflokka samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja verði tekið mið af skilgreiningu hugtaksins „bifreið“ í nýjum umferðarlögum nr. 77/2019, sem taka munu gildi þann 1. janúar 2020. Samkvæmt 1. tölul. 4. mgr. núgildandi ákvæðis er það gert að skilyrði undanþágu samkvæmt ákvæðinu að ökutækið sem um ræðir sé skilgreint í tilgreinda ökutækjaflokka, þ.e. L6e, L7e, M1, M1g, M2 og/eða M3, undirflokk I, II og/eða III, og N1 samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Í ljósi þess að ný umferðarlög taka gildi þann 1. janúar nk. er nú lagt til að tekið verði mið að hugtakinu „bifreið“ í nýjum umferðarlögum nr. 77/2019 í stað umræddra ökutækjaflokka.

(F-liður).

Ákvæði til bráðabirgða XXIV átti upphaflega að gilda til og með 31. desember 2013. Gildistími ákvæðisins hefur verið framlengdur fimm sinnum og mun að óbreyttu gilda til og með 31. desember 2020. Til aukins fyrirsjáanlega fyrir innflytjendur, ökutækjaleigur og viðskiptavinum vegna kaupa eða leigu á þeim ökutækjum og reiðhjólum sem falla munu undir ákvæðið eftir þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpi þessu, er nú lagt til að ákvæðið verði framlengt til og með 31. desember 2023 en að framlengingin öðlist gildi þann 1. janúar 2021 þegar núverandi gildistími ákvæðisins rennur sitt skeið á enda. Þannig mun gildandi ívilnun fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar halda áfram gildi sínu frá 1. janúar 2021 til og með 31. desember 2023 með það að markmiði að flýta enn frekar fyrir orkuskiptum hreinorkubifreiða hér á landi. Ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar mun aftur á móti falla úr gildi eftir 31. desember 2020 í samræmi við núverandi áform.

(G-liður).

Í lið A.2. aðgerðaráætlunar um orkuskipti er gert ráð fyrir að endurgreiðsla virðisaukaskatts skuli gilda fyrir fyrstu 5.000–12.500 rafmagnsbifreiðarnar og fyrstu 5.000–12.500 vetnisbifreiðarnar. Í núgildandi ákvæði er kveðið á um að óheimilt sé að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu af rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðum frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 10.000 slíkar bifreiðar í hverjum og einum orkuflokki hafa verið skráðar á ökutækjaskrá. Í ljósi þess að mikilvægt er að reyna að hraða orkuskiptum í samgöngum eins og kostur er með vísan til áforma stjórnvalda í þeim efnum, er nú lagt til að miðað verði við innflutning á 15.000 hreinorkubifreiðum í stað 10.000. Með þessum fjöldatakmörkunum fyrir hreinorkubifreiðar er annars vegar ætlunin að setja fram framtíðarsýn um á hvaða tímapunkti teljist æskilegt að eigendur framangreindra bifreiða leggi jafnmikið af mörkum til ríkissjóðs í formi virðisaukaskatts og aðrir innflytjendur og kaupendur bifreiða og hins vegar að setja ákveðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfa ríkisins.

Þá er lagt til að miðað verði við innflutning á 10.000 tengiltvinnbifreiðum í stað 12.500. Mikil fjölgun hefur átt sér stað á tengiltvinnbifreiðum í ökutækjaskrá síðustu ár sem hefur stutt við uppbyggingu þjónustuinnsviða og gagnast hreinorkubifreiðum. Samkvæmt rannsóknnum hefur verið miðað við að ef um 5% bifreiðaflotans nýtir tiltekinn orkugjafa skapist forsendur til rekstrar þjónustuinnsviða á forsendum einkamarkaðar. Skráðar bifreiðar á Íslandi í umferð í lok árs 2018 voru 255.164. Ef miðað er við að 12.500 tengiltvinnbifreiðar njóti skattavílnunar í stað 10.000 líkt og nú er lagt til nemur það um 5% þeirra miðað við skráðar bifreiðar í lok árs 2018. Í ljósi þess er nú lagt til að miðað verði við 12.500 tengiltvinnbifreiðar í stað 10.000. Í dag hafa verið til staðar samlegðaráhrif á milli rafmagns- og tengiltvinnbifreiða sem báðar ganga fyrir rafmagn sem varðveitt er á rafhlöðu. Fjölgun tengiltvinnbifreiða hefur þannig og

mun því til lok ársins 2020 flýta fyrir uppbyggingu þjónustuinnsiðnaðs sem mun gagnast hreinorkubifreiðum. Í dag liggur fyrir að rúmlega 8.000 tengiltvinnbifreiðar hafa verið skráðar í ökutækjaskrá. Það má því leiða líkum að því að 10.000 slíkar bifreiðar verði skráðar í ökutækjaskrá á næstu mánuðum en þá mun ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar falla úr gildi, sbr. 3. tölul. 7. mgr. ákvæðisins. Þar sem þjónustuinnsiðnaður, þ.e. hleðslustöðvar o.fl., eru enn í uppbyggingu og notkun á tengiltvinnbifreiðum styður við slíka uppbyggingu er lagt til að viðmið ákvæðisins um 10.000 bifreiðar verði aukið fyrir tengiltvinnbifreiðar í 12.500 og að ívilnunin fyrir tengiltvinnbifreiðar falli úr gildi eftir 31. desember 2020 í samræmi við nógildandi ákvæði laganna.

(I-liður).

Í fyrsta lagi er lagt til að sambærilegum ívilnunum verði komið á fyrir bifhjól sem eru knúin rafmagni og vetni og nú eru til staðar fyrir slíkar bifreiðar og fjórhjól. Í dag falla bæði létt og þung fjórhjól undir bráðabirgðaákvæði laganna, þ.e. undir ökutækjaflokka L6e og L7e samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Samkvæmt skoðun á ákvæðinu og þeim ökutækjaflokkum sem þar falla undir liggur fyrir að kaupendur rafknúinna bifhjóla njóta ekki sambærilegra virðisaukaskattsívilnana og kaupendur rafmagns- og vetnisbifreiða og fjórhjóla njóta. Á vef Samgöngustofu kemur fram að skráð bifhjól á ökutækjaskrá í lok árs 2018 hafi verið 13.378 talsins. Af þeim hafi 13.287 verið knúin bensíni, 2 knúin dísil, 2 tvíorka og 87 knúin öðrum aflagjafa. Með því að bæta þeim bifhjólum sem eru knúin rafmagni og vetni við ákvæðið mun staða slíkra bifhjóla gagnvart þeim rafmagns- og vetnisknúnu bifreiðum og fjórhjólum sem nú falla undir ákvæðið verða sambærileg. Auk þess er breytingin í samræmi við stefnu stjórnvalda um orkuskipti í samgöngum. Innkaupsverð rafmagnsbifhjóla er hátt og töluvert hærra en sambærilegt innkaupsverð bensín- og dísilknúinna bifhjóla. Því er nú lagt til að bifhjól sem ganga fyrir rafmagni eða vetni njóti sambærilegra ívilnana og fólksbifreiðar og fjórhjól. Sömu fjárhæðarmörk eru lögð til vegna bifhjóla og gilda um bifreiðar. Lagt er til að ákvæðið taki gildi þann 1. janúar 2020 og fjárhæðarmörk þeirra bifhjóla sem falla undir ákvæðið muni hækka líkt og hjá bifreiðum þann 1. júlí 2020 í ljósi ríkisstyrkjareglna EES-samningsins.

Í öðru lagi er lögð til breyting á ákvæðinu á þann veg að létt bifhjól sem knúin eru rafmagni og reiðhjól skuli falla undir undanþáguna líkt og fólksbifreiðar og fjórhjól og njóta þannig skattalegrar ívilunar upp að ákveðnu hámarki. Við skilgreiningu á hugtakinu létt bifhjól og reiðhjól er lagt til að litið verði til viðeigandi hugtaka nýrra umferðarlaga nr. 77/2019 og viðeigandi flokkunar ökutækjanna í tollskrá. Í ljósi mismunandi eiginleika og verðs þeirra léttu bifhjóla og reiðhjóla sem falla undir ákvæðið eru mismunandi fjárhæðarmörk lögð til í ákvæðinu fyrir hvern og einn flokk fyrir sig. Sem dæmi má nefna að reiðhjól sem knúin eru rafmagni eru almennt mun dýrari heldur en hefðbundin borgarhjól og vélknúin hlaupahjól. Því þykir rétt að mismunandi fjárhæðarmörk skuli gildi um hvern flokk fyrir sig. Þá þykir jafnframt rétt að setja slík öryggismörk með tilliti til tekjuþarfar ríkisins.

Í staflíðnum er lagt er til að tollstjóra verði veitt heimild til að fella niður virðisaukaskatt af innflutningi léttu bifhjóls sem knúið er rafmagni eða reiðhjóls sem knúið er rafmagni að hámarki 96.000 kr. Að sama skapi er lagt til að við skattskylda sölu léttra bifhjóla sem ganga fyrir rafmagni og rafknúinna reiðhjóla verði heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð að hámarki 400.000 kr. vegna sölu slíkra hjóla innanlands. Við skilgreiningu á léttum bifhjólum og reiðhjólum sem knúin eru rafmagni er litið til sambærilegra skilgreininga í umferðarlögum nr. 77/2019. Í b. lið 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga kemur fram að létt bifhjól sem búið er rafhreyfli skuli hafa samfellt hámarksafl sem ekki er yfir 4 Kw. Þá kemur

fram í b. lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga að hjól með stig- eða sveifarbúnaði skuli búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfelld hámarksafl sé allt að 0,25 Kw og að afköstin minnki smám saman og stöðvist alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið. Létt bifhjól sem ganga fyrir rafmagni og reiðhjól sem eru rafknúin skulu einnig falla undir einhvern af þeim vöruliðum tollskrár sem fram koma staflaðnum, þ.e. vöruliði 8711.6010, 8711.6090 eða 8711.9090 í tollskrá.

Í staflaðnum er jafnframt lagt til að tollstjóra verði veitt heimild til að fella niður virðisaukaskatt af innflutningi hefðbundins reiðhjóls og annarra tegunda reiðhjóla að hámarki 24.000 kr. Að sama skapi er lagt til að við skattskylda sölu slíkra reiðhjóla hér á landi verði söluaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð að hámarki 100.000 kr. vegna sölu slíkra reiðhjóla. Hefðbundið reiðhjól skal falla undir skilgreiningu a. liðar 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga þannig að um sé að ræða ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði. Auk þess er gert að skilyrði að reiðhjólið falli undir vörulið 8712.0000 í tollskrá. Með öðrum tegundum reiðhjóla fellur annað vélknúið ökutæki sem telst ekki til hefðbundins reiðhjóls eða reiðhjóls sem knúið er rafmagni. Slíkt reiðhjól skal hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir skilgreininguna fellur m.a. vélknúið hlaupahjól og tvíhjóla ökutæki á einum öxli sbr. c. liður 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Hér undir falla jafnframt vélknúin hjólastólar, sem eigi eru hannaðir til hraðari aksturs en 25 km á klst. og verður einungis ekið hraðar með verulegri breytingu. Auk þess er gert að skilyrði að ökutækin falli undir einhvern af þeim tollflokkum sem tilteknir eru í ákvæðinu.

Ívilnanir vegna kaupa á léttum bifhjólum reiðhjólum eru til þess fallnar að draga úr bílaumferð og fjölga í hópi þeirra sem ferðast með vistvænum hætti. Þannig stuðla slíkar ívilnanir að umhverfisvænum samgöngum og eru til þess fallnar að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum. Sérstök áhersla er lögð á stuðning við rafmagnsreiðhjól þar sem rannsóknir hafa leitt í ljós að reiðhjól sem búin eru rafknúinni hjálparvél geti verið staðkvæmdarvara fyrir bifreiðar og leitt til þess að fólk velji slíkan samgöngumáta frekar en bifreiðar. Slík þróun er til þess fallin að minna álag verður á samgöngumannvirki en ella. Algengustu reiðhjólin sem knúin eru rafmagni eru þau sem styðja notanda með því að kraftur úr rafmagnsmótor bætist við þegar hjólað er með stigbúnaði á meðan hraði er ekki yfir 25 km á klst. Á rafknúnum reiðhjólum er hægt að komast lengri vegalengdir, fara upp meiri bratta og hjóla í mótvindi með minni áreynslu en við hjólreiðar á hefðbundnum reiðhjólum. Vegna þessara eiginleika er notkun reiðhjóla sem knúin eru rafmagni síður háð vegalengdum, veðri, aldri og stoðkerfisvandamálum en notkun hefðbundinn reiðhjóla. Aukið aðgengi að slíkum farartækjum er því til þess fallið að fleiri geti nýtt sér hjólreiðar sem samgöngutæki en hingað til hefur verið. Með vísan til alls þessa er breytingunni ætlað greiða sérstaklega fyrir kaupum og notkun léttra bifhjóla og reiðhjóla hér á landi til eflingar á umhverfisvænum samgöngum í landinu með það að meginmarkmiði að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum.

Um 2. gr.

a. (I.)

Í ákvæðinu eru lagðar til tvær breytingar með það markmiði að flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum.

Í fyrsta lagi er lagt til í 1. mgr. að endurgreiðsluhlutfall það sem kveðið er á um í 1. mgr. 42. gr. verði tímabundið hækkað úr 60% í 100%, þ.e. á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 vegna greiðslu af vinnu manna á byggingarstað við uppsetningu hleðslustöðvar fyrir bifreiðar í eða við íbúðarhúsnæði, en með hleðslustöð er átt við sérstakan

búnað sem notaðar til þess að hlaða þau hreinorkuökutæki sem ganga fyrir rafmagni. Markmiðið með breytingunni er að flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum og draga þannig úr losun gróðurhúsalofttegunda og stuðla að aukinni kolefnisbindingu þannig að Ísland geti staðið við markmið sín í loftlagsmálum. Í öðru lagi er á sama tíma lagt til í 2. mgr. að virðisaukaskattur verði endurgreiddur að fullu vegna kaupa á hleðslustöðinni sjálfri. Með breytingunni verður þannig komið til móts við íbúðareigendur vegna kostnaðar við uppsetningu á hleðslustöð í eða við íbúðarhúsnæði. Með íbúðarhúsnæði er átt við húsnæði eins og ríkisskattstjóri hefur túlkað það hugtak í skattframtækni, sbr. 2. mgr. 42. gr. laganna, sbr. og reglugerð nr. 449/1990, um endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu manna við íbúðarhúsnæði. Undir hugtakið íbúðarhúsnæði fellur þannig húsnæði sem byggt er samkvæmt skipulagi sem íbúðarhúsnæði og við byggingu sé ætlunin að nýta húsnæðið til samfelldrar notkunar á öllum tímum árs. Þá er það gert að skilyrði að húsnæðið sé skráð sem íbúðarhúsnæði í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands og geti þannig gengið kaupum og sölum sem slíkt húsnæði.

Í 3. mgr. er lagt til að samanlögð fjárhæð styrks og endurgreidds virðisaukaskatts frá opinberum aðilum vegna uppsetningar og/eða kaupa á hleðslustöð skuli ekki vera hærri en heildarfjárhæð þeirrar vinnu sem framkvæmd er vegna slíkrar uppsetningar eða kaupa. Þá skal umsóknaraðili gera grein fyrir slíkum styrkjum við framlagningu umsóknar um endurgreiðslu. Í dag liggur fyrir að sveitarfélög veita m.a. húsfélögum styrki til kaupa og uppsetningu á hleðslustöðvum í fjöleignarhúsum. Til þess að taka af allan vafa um að samanlagðir styrkir frá sveitarfélögum og endurgreiðsla ríkisins á virðisaukaskatti fari aldrei yfir heildarandvirði vinnu eða eftir atvikum vinnu og kaup á hleðslustöð í íbúðarhúsnæði er umrætt ákvæði lagt til. Jákvæð skylda hvílir á umsóknaraðila að gera ríkisskattstjóra grein fyrir mótteknum eða samþykktum styrkjum frá opinberum aðilum við framlagningu beiðni um endurgreiðslu til ríkisskattstjóra.

b. (II.)

Í ákvæðinu er lagt til í samræmi við aðgerðaráætlun stjórnvalda um orkuskipti sem lögð var fram á 146. lögjafarþingi (þskj. 205 í 146. máli) og sambærilega tillögu starfshóps sem fjallað var um í skýrslu starfshóps um skatta á ökutæki og eldsneyti á árunum 2020-2025, að útleiga þeirra vistvænu ökutækja sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt skuli vera undanþegin skattskyldri veltu að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

Í a. lið 1. mgr. kemur fram það skilyrði að leigusali skuli vera handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga nr. 161/2002, um fjármálafyrirtæki eða hafi með höndum starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga nr. 65/2015, um leigu skráningarskyldra ökutækja. Í 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. laga um fjármálafyrirtæki er að finna skilgreiningu á eignaleigu en þar kemur fram að með eignaleigu sé átt við leigustarfsemi með lausafé eða fasteignir þar sem leigusali selur leigutaka hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma. Eignaleigu er gjarnan skipt í þrennt: fjármögnunarleigu, kaupleigu og rekstrarleigu. Í fjármögnunarleigu helst eignarréttur hjá leigusala. Í kaupleigu er leigutaka veittur réttur til að eignast hið leigða í lok leigutíma. Þá er með rekstrarleigu átt við eignaleigu sem hvorki telst til fjármögnunarleigu eða kaupleigu. Fram kemur fram í 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. að starfsemi viðskiptabanka, sparisjóða og lánaðafyrirtækja geti tekið til fjármögnunarleigu en vegna slíkrar leigu helst eignarrétturinn eins og áður segir hjá leigusala. Í 3. gr. laga nr. 65/2015 um leigu skráningarskyldra ökutækja kemur fram að hver sá sem hyggist reka ökutækjaleigu skuli hafa til þess starfsleyfi frá

Samgöngustofu. Þá er fjallað um skilyrði starfsleyfis í 4. gr. laganna. Nauðsynlegt er að skattaðili uppfylli þau skilyrði sem fram koma í lögum um fjármálafyrirtæki eða eftir atvikum lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja til að öðlast rétt til útleigu þeirra skráningarskyldu ökutækja sem falla undir ákvæðið.

Í b. lið 1. mgr. kemur fram það skilyrði undanþágunnar að innflutningsaðili hafi fengið virðisaukaskatt felldan niður eða kaupverð verið undanþegið virðisaukaskattsskyldri veltu á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Ívilnunarinn mun þannig eiga við hvort sem leigusaliinn hefur notið ívilnunar ákvæðis til bráðabirgða XXIV fyrir eða eftir samþykkt frumvarpsins að uppfylltum öðrum skilyrðum ákvæðisins.

Í 2. mgr. er tiltekið að skattaðili skuli tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili ef slík útleiga hefur átt sér stað, á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Nauðsynlegt er að ríkisskattstjóri fái í hendur upplýsingar samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu fyrir hvert uppgjörstímabil um umfang þeirrar undanþegnu veltu sem fellur undir ákvæðið.

Í 3. mgr. kemur fram að ákvæðið skuli gilda til og með 31. desember 2023. Til að tryggja að leigusalar fái nýtt fjárfestingu sína í rafmagns- eða vetnisbifreiðum til útleigu og að fyrirsjáanleiki sé til staðar hjá atvinnurekendum og viðskiptavinum þeirra vegna slíkrar útleigu er lagt til að ákvæðið skuli gilda til og með 31. desember 2023.

Þegar litið er til nýskráningar á bifreiðum síðustu ár má sjá að um 40% nýskráninga síðustu ár hafa verið vegna bílaleigubifreiða sem rekja má að miklu leyti til aukinna umsvifa ferðabjónustunnar síðustu ár. Útleiga bifreiða ber virðisaukaskatt í almennu þrepi 24%. Ökutækjaleigum og eigna- og fjármögnunarleigufyrirtækjum er þannig gert að innheimta virðisaukaskatt af útleigu þeirra vistvænu bifreiða sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV við lögin en fyrir liggur að umræddar bifreiðar bera engan eða takmarkaðan virðisaukaskatt við innkaup í ljósi þeirra skattalegu ívilnana sem innflytjendur og eigendur slíkra ökutækja njóta. Af þessu leiðir að ívilnun ákvæðisins getur haft áhrif á hvort aðilar, t.d. atvinnurekendur, kaupi vistvænt ökutæki eða taki það á leigu. Breytingunni er þannig ætlað að jafna stöðuna annars vegar gagnvart kaupum og leigu á vistvænum ökutækjum.

c. (III.)

Í ákvæðinu er lagt til að við innflutning og skattskylda sölu nýrrar hópibifreiðar í almenningsakstri á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 sem nýttir eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafi verði heimilt að fella niður virðisaukaskatt af söluverði eða telja það til undanþeginnar veltu. Þá skuli ákvæðið jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðrar hópibifreiðar í almenningsakstri með sömu orkugjafa, enda sé ökutækið þriggja ára eða yngri á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu. Með ákvæðinu er þannig lagt til að svokölluð nýorkuökutæki sem knúin eru metani, metanóli, rafmagn eða vetni og flokkast sem hópibifreið í almenningsakstri skuli falla undir ákvæðið. Ákvæðið er að miklu leyti í samræmi við lið A.3 aðgerðaráætlunar um orkuskipti frá maí 2017 þar sem m.a. kemur fram að skoðað verði að endurgreiða virðisaukaskatt fyrir hreinorkubifreiðar með fleiri en 22 farþega. Þá er svipaða tillögu jafnframt að finna í skýrslu starfshóps um skatta á ökutæki og eldsneyti þar sem slík ívilnun er lögð til fyrir hópferðabifreiðar sem eru þyngrri en 5.000 kg og fyrir fleiri en 22 farþega í sætum og stæðum. Í ákvæði því sem hér um ræðir er þó lagt til að eingöngu svokallaðar nýorkubifreiðar sem knúnar eru metani, metanóli, rafmagn eða vetni skuli falla undir ákvæðið.

Í 2. mgr. ákvæðisins kemur fram að eingöngu þær hópibifreiðar í almenningsakstri sem falla undir 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga skuli falla undir ákvæðið. Í ákvæðinu kemur

fram að með hópþifreið í almenningssakstri sé þifreið sem ætluð er til flutnings farþega og er notuð í reglubundnum farþegaflutningum. Með reglubundnum farþegaflutningum eru fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni, þ.e. almenningssamgöngur. Í 6. tölul. 3. mgr. 2. gr. laga um virðisaukaskatt kemur fram að þjónusta sem felst í rekstri almenningssamgangna sé undanþegin virðisaukaskatti. Af því leiðir að rekstraraðilar almenningssamgangna hafa ekki heimild til færslu innskatts af kostnaði við aðföng til rekstursins andstætt öðrum atvinnurekstraraðilum, s.s. rekstraraðilum hópferðabifreiða í ferðaþjónustu, sem hafa heimild til færslu innskatts af kaupum og rekstri slíkra bifreiða að því gefnu að rekstur þeirra falli undir skattskyldusvið virðisaukaskattslaga. Í athugasemdum við 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga kemur fram að hópþifreið í almenningssakstri sé ný skilgreining í umferðarlögum og sé í samræmi við ákvæði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017. Skilgreiningin felir í sér skírskotun til ákveðinnar notkunar þifreiða til farþegaflutninga fremur en gerðar þifreiðarinnar.

Í 3. mgr. ákvæðisins er lagt til að sett verði ákveðið hámark á fjölda þeirra innflutta þifreiða sem geta fallið undir ákvæðið. Í því sambandi er lagt til að óheimilt verði að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæðinu frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 100 slíkar þifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá. Með þessum fjöldatakmörkunum er ætlunin að setja fram ákveðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfar ríkisins.

Um 3. gr.

Í 33. gr. tekjuskattslaga er greint frá þeim eignum sem teljast fyrnanlegar, þ.e. varanlegir rekstrarfjármunir sem notaðir eru til öflunar tekna í atvinnurekstri eða sjálfstæðri starfsemi og rýrna að verðmæti við eðlilega notkun eða aldur. Í 1. tölul. ákvæðisins kemur m.a. fram að þifreiðar, vélar og tæki teljist til fyrnanlegra eigna. Þá er greint frá fyrningarhlutföllum ökutækja í 1. tölul. og b. lið 4. tölul. 37. gr. laganna þar sem fram kemur að heimilt sé að fyrna fólksþifreiðar fyrir færri en níu menn, aðrar en leigubifreiðar að lágmarki um 10% á hverju rekstrarári og að hámarki 20%. Þá er rekstraraðilum heimilt að fyrna vélar og tæki til jarðvinnslu og mannvirkjagerðar, þifreiðar og önnur flutningatæki að lágmarki um 20% og að hámarki um 35% á hverju rekstrarári. Heimild til fyrningar er þannig bundin við tiltekin ökutæki sem teljast vera atvinnurekstrartæki í hendi fyrirtækisins hvort sem eignarhald er í eigu lögaðila, manna eða bundið fjármögnunarleigusamningi.

Í ákvæðinu er lagt til að þrátt fyrir framangreind fyrningarhlutföll laga um tekjuskatt verði atvinnurekstraraðilum þeirra nýorkuökutækja sem falla undir ákvæðið heimilað á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fyrna að fullu á kaupári þess niður að niðurlagsverði eignar, sbr. 42. gr. laganna, þau ökutæki sem falla undir ákvæðið. Í 42. gr. laganna kemur fram að eignir skv. 1. og 2. tölul. 33. gr., m.a. lausafé, s.s. þifreiðar, vélar og tæki, megi aldrei fyrna meira en svo að ávallt standi eftir sem niðurlagsverð eignar 10% af stofnverði hennar, sbr. 2. mgr. 12. gr. laganna. Þeim aðilum sem falla undir ákvæðið er því heimilt að fyrna ökutæki niður að niðurlagsverði þess á kaupári. Þau skilyrði sem þurfa að vera uppfyllt eru í fyrsta lagi að um sé að ræða svokölluð nýorkuökutæki sem eru eingöngu knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni. Ákvæðinu er þannig ætlað að greiða leið svokallaðra nýorkuökutækja í atvinnurekstri sem eru alfarið knúin þeim orkugjöfum sem tilteknir eru í ákvæðinu og ganga að engu leyti fyrir jarðefnaeldsneyti, þ.e. bensíni eða dísil. Í öðru lagi er sett fram það skilyrði að það ökutæki sem um ræðir sé skráningarskyld og falli undir skilgreiningu 47. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um ökutæki. Þar kemur fram að með ökutæki sé átt við tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er

til aksturs á landi og eigi rennur á spori. Þau nýorkuökutæki sem um ræðir þurfa þannig að vera skráningarskyld.

Lagt er til að allir þeir atvinnurekstraraðilar sem uppfylla skilyrði ákvæðisins skuli geta nýtt sér slíka fyrningu á kaupári vegna kaupa á skráningarskyldu ökutæki sem fellur undir gildissvið ákvæðisins. Við breytinguna mun því atvinnurekstraraðilum, t.a.m. bændum, rekstraraðilum þungra ökutækja, ökutækjaleigna og leigubifreiða, verða heimilt að fyrna að fullu á kaupári niður að niðurlagsverði eignar kaup á þeim nýorkubifreiðum sem falla undir ákvæðið og uppfylla að öðru leyti skilyrði þess.

Lagt er til að ákvæðið taki gildi þann 1. júlí 2020 og gildi frá rekstrarárinu 1. janúar 2020 að telja til og með 31. desember 2023.

Um 4. gr.

Ákvæðið fjallar um gildistöku.

Lagt er til að ákvæði, a-c liða og e, f, og h- liða 1. gr. öðlist gildi og komi til framkvæmda 1. janúar 2021. Núgildandi bráðabirgðaákvæði XXIV gildir til og með 31. desember 2020. Frá 1. janúar 2021 mun ákvæðið gilda áfram til og með 31. desember 2023 vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og bifhjóla, og létt bifhjóla sem knúin eru rafmagni auk reiðhjóla. Fjárhæðarmörk ákvæðisins vegna rafmagns- og vetnisbifreiða taka þó gildi 1. júlí 2020 eða eftir að ESA hefur tekið afstöðu til skattalegra ívilnana ákvæðisins. Eftir 31. desember 2020 mun ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar falla úr gildi.

Lagt er til að ákvæði d liðar 1. gr. og b. og c. liðar 2. gr. og 3. gr. öðlist gildi 1. júlí 2020 með vísan til ríkisaðstoðarreglna EES-samningsins. Fyrir liggur að þau ákvæði sem um ræðir eru tilkynningarskyld til ESA á grundvelli reglna EES-samningsins um ríkisaðstoð, og samnings EFTA-ríkjanna um eftirlitsstofnun og dómstól. Í ljósi þeirra krafna sem gerðar eru um biðstöðuskyldu stjórnvalda samkvæmt EES-samningnum er lagt til að ákvæði stafliðanna öðlist gildi þann 1. júlí 2020.

Lagt er til að ákvæði g- liðar 1. gr. öðlist gildi nú þegar. Í stafliðnum er lögð til fjölgun þeirra bifreiða sem falla undir bráðabirgðaákvæði XXIV frá 10.000 í 15.000 bifreiðar vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og frá 10.000 í 12.500 vegna tengiltvinnbifreiða. Að öllu óbreyttu mun innflutningur tengiltvinnbifreiða ná þeim fjöldatakmörkunum sem lögð eru til í núgildandi ákvæði innan skamms tíma. Enn fremur skiptir miklu máli að auka fjölda nýorku- og hreinorkuökutækja í samgöngum.

Lagt er til að ákvæði i liðar 1. gr. og a. liðar 2. gr. öðlast gildi 1. janúar 2020. Í i lið 1. gr. er lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við ákvæðið þess efnis að rafmagns- og vetnisbifhjóla, létt bifhjóla sem knúin eru rafmagni og reiðhjól geti notið skattalegrar ívilnunar í formi niðurfellingu eða undanþágu frá virðisaukaskatti upp að ákveðnu hámarki. Þar sem fyrst um sinn verður um að ræða svokallaða minniháttaraðstoð (de minimis) í skilningi ríkisstyrkjareglna EES-samningsins vegna þeirra ökutækja sem falla undir ákvæðið, er umrædd gildistaka stafliðarins lögð til allt þar til ESA hefur tekið afstöðu til þeirra skattalegu ívilnana sem um ræðir í ákvæðinu.

Þá er jafnframt lagt til að ákvæði a. liðar 2. gr. sem felur í sér ívilnun í formi endurgreiðslu virðisaukaskatts til byggjenda og eigenda íbúðarhúsnæðis vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum fyrir íbúðarhúsnæði skuli öðlast gildi þann 1. janúar 2020. Ívilnunin fellur undir svokallaða almenna hópundanþágu (GBER), sem tiltekur skilyrði þess að veita megi fyrirtækjum ríkisaðstoð á tilteknum sviðum án þess að leita þurfi eftir samþykki ESA.

Greinin þarfnast að öðru leyti ekki skýringar.