



Fjármála- og efnahagsráðuneytið
Lindargata 7
101 Reykjavík

Reykjavík, 9. nóvember 2020

Efni: Umsögn vegna frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld (tryggingagjald, tekjuskattur, vörugjald, bifreiðagjald, skipagjald o.fl.). Mál nr. 231/2020

Samtökin fagna þeim breytingum sem lagðar er til í frumvarpi þessu en vilja þó koma á framfæri og leggja til eftirfarandi breytingar verði einnig gerðar á lögnum.

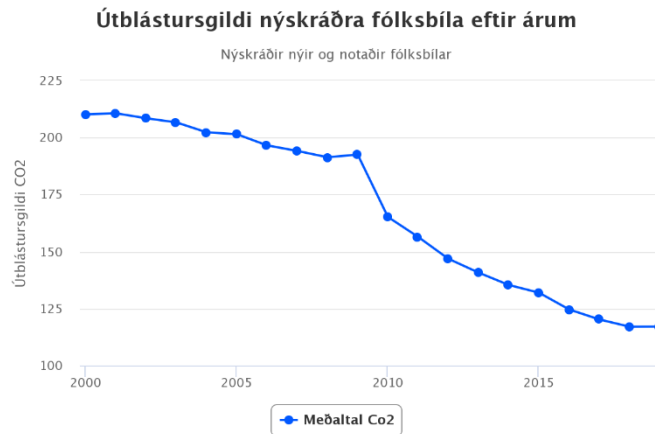
Þann 17. desember 2019 voru samþykkt lög á Alþingi um breytingu á lögum um virðisaukaskatt og lög um tekjuskatt (vistvæn ökutæki o.fl.) 154/2019. Í umsögnum sem lagðar voru fyrir Alþingi í desember 2019 fóru Bílgreinasambandið og Samtök ferðaþjónustunnar (hér eftir kölluð einu nafni samtökin), yfir mikilvægi þess að framlengja ívilnanir á tengil-tvinnbílum en það stóð til að fella slíkar ívilnanir út í lok árs 2020.

Tillögur sem samtökin leggja fram eru eftirfarandi og eru um breytingar á lögum virðisaukaskatt nr. 50/1988

- **1. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV verði breytt og annar málslíður orðist svo: *Ákvæði þetta skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning, fyrstu sölu og eftirmarkaðssölu notaðrar rafmagns-, vetnis- eða tengil-tvinnbifreiðar enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.***
- **3. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV orðist svo:**
Tollayfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af tengiltvinnbifreið:
Að hámarki 960.000 kr. frá 1. janúar 2021 til og með 31. desember 2023
- **5. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV orðist svo:**
Við skattskylda sölu tengil-tvinnbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:
Að hámarki 4.000.000 kr. frá 1. janúar 2021 til og með 31. desember 2023.

Áhættusamt að lækka ívilnanir á tengil-tvinnbílum

Í umsögnum sínum 2019 lögðu bæði samtökin áherslu á að ákveðnar breytingar yrðu gerðar á frumvarpinu er snéru að niðurfellingu ívilnana á tengil-tvinnbílum. Í frumvarpinu sagði að slíkar bifreiðar ættu að vera orðnar samkeppnishæfar í verði innan skamms og þurfi því ekki ívilnanir til lengri tíma en til loka ársins 2020. Samtökin voru þessu ekki sammála þar sem tengil-tvinnbílur eru talsvert dýrari í innkaupum. Líklegt er að svo verði áfram því mikil þróun er enn á tækni tengil-tvinnbílur þar sem m.a. drægni á hreinu rafmagni er að aukast. Drægnin var oftast skráð á milli 20-30 km samkvæmt evrópsku aksturslotunni (NEDC) en er að fara yfir í 50-96 km samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni (WLTP). Með þessu er raundrægni þessara ökutækja að meira en tvöfaldast og hafa þessi ökutæki því enn meira vægi í því að ná niður heildarútbæstri í samgöngum.



Í umræddu frumvarpi frá 2019 var mikil áhersla á að liðka fyrir kaupum, ekki einungis almennings heldur einnig fyrir ökutækjaleigur að festa kaup á vistvænum bílum. Þrátt fyrir mikinn samdrátt í kaupum á nýjum ökutækjum hafa ökutækjaleigur aukið kaup á tengil-tvinnbílum en hlutfall þeirra af nýskráningum er 7,7 á þessu ári en var 2% á síðasta ári. Það sýnir að ökutækjaleigur eru komnar af stað í að breyta flota sínum þrátt fyrir erfitt árferði í rekstri. Það er mjög mikilvægt að ökutækjaleigur hafi tök á að fjárfesta í tengil-tvinnbílum á hverju ári. Síðastliðin 10 ár hefur sala nýrra ökutækja til ökutækjaleiga verið 43% af heildarsölu hvers árs. Þau ökutæki sem bílaleigur kaupa fara fljótt aftur eftirbílamarkað og hraða því mjög orkuskiptum.

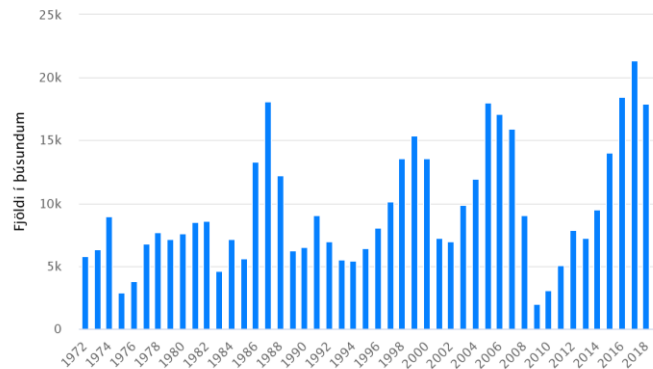


Hlutfall tengil-tvinnbíla í heildarsölu hvers árs hefur verið að aukast. Það sem af er árinu 2020 (fyrstu 8 mánuðir ársins) er hlutfall tengil-tvinnbíla 17,2% af sölu í ár samanborið við 10,3% árið á undan. Þegar einungis er horft til kaupa einstaklinga á tengil-tvinnbílum, hefur sala aukist um 40,1% fyrstu 8 mánuði ársins 2020 borið saman við sama tímabil 2019. Má gera ráð fyrir að með verðhækkunum á þessi ökutæki komi bakslag og aðrir orkugjafar verða fyrir valinu, svo sem bensín og dísel. Í þessu samhengi er einnig rétt að nefna að íbúar landsbyggðarinnar eiga oft erfiðara með að kaupa sér hreina rafbíla þar sem drægnin er enn ekki orðin nægjanleg til að fullnægja þörfum þeirra og hleðsluinnviðir ekki nægir. Tengil-tvinnbílar henta einstaklega vel á landsbyggðinni því þar geta þeir nýst 100% á rafmagni innanbæjar en nýtast að auki vel í langkeyrslur.

Kannanir sýna hvað tengil-tvinnbílar eru mikilvæg brú yfir í kaup á 100% rafbílum. Bæði hjálpa þeir þeim sem þurfa að keyra virkilega mikið að geta keyrt að hluta á rafmagni, á sama tíma og það aðstoðar þá sem treysta sér ekki til að festa kaup á 100% hreinum rafbíl. Kaup á fólksbíl er stór ákvörðun og því ótti við að komast ekki í hleðslu eða það að hafa ekki aðgengi að hleðslu á heimilinu setur fólk að sjálfsögðu á þann stað að geta ekki fjárfest í 100% rafmagnsbíl.

Nýskráðir nýir fólksbílar eftir árum

Árin 1972 – 2019



Sala fólksbíla það sem af er ári er langt undir þeirri áætlun sem Bílgreinasambandið gaf út í byrjun árs. Þarf að fara aftur til ársins 2013 til að sjá minni sölu miðað við fyrstu 8 mánuði ársins. Markmið stjórnvalda samkvæmt aðgerðaráætlun í loftslagsmálum er að 100.000 skráðir rafbílar eða önnur vistvæn ökutæki séu á götunni árið 2030 og því er mikilvægt að tryggja að ekki komi bakslag í þann góða gang sem við höfum náð. Hins vegar með þeirri minnkandi sölu sem hefur átt sér stað síðustu ár má búast við að erfitt verði að ná markmiðinu og að stjórnvöld verði að styðja við endurnýjun bílaflotans. Innleiðing nýorkubíla hefur gengið vel hér á landi og ein ástæða þess eru ívilnanir stjórnvalda sem hvetja til kaupa á slíkri bifreið. Samtökin telja að stjórnvöld þurfi að stíga varlega til jarðar þegar kemur að því að draga úr ívilnunum á tengil-tvinnbíla þar sem slíkt muni hægja á rafbílavæðingu þjóðarinnar, eins og dæmi erlendis frá sýna.

Vakin er athygli á að Samorka, stóð fyrir rannsókn á notkun tengil-tvinnbíla hér á landi á árinu 2019. Leiddi sú rannsókn í ljós að tengil-tvinnbílar eru að aka um 40% tíma sinn á rafmagni. Er í þessari rannsókn tengil-tvinnbílar sem eru eldri en árgerð 2018 og því allir með drægni skráða á milli 20-30 km samkvæmt evrópsku aksturslotunni (NEDC) og má því leiða að þau nýju ökutæki sem skráð eru með lengri drægni aki hlutfallslega lengri tíma á rafmagni.

Í dag er virðisaukaskattsívilnun fyrir tengil-tvinnbíla að hámarki 960.000 krónur en munu lækka í 600.000 krónur um áramót. Á sama tíma mun upphæð sem heimilt hefur verið að undanþiggja frá skattskyldri veltu lækka úr 4.000.000 króna í 2.500.000 króna. Ef ívilnanir lækka er ljóst að margar af þeim tengil-tvinnbílum sem eru í boði á markaðinum munu hækka sem þessari krónutölu nemur og verða því síður samkeppnishæfar við samskonar ökutæki með bensín eða díselvélum. Sem dæmi þá mun tengil-tvinnbifreið sem kostar 4.000.000 krónur í dag, hækka í 4.360.000 krónur eða um tæplega 10% á meðan að sambærileg bensín- eða díselbifreið mun áfram kosta það sama og verða enn hagkvæmari í kaupum þar sem sú bifreið er ekki með rafmótor eins og tengil-tvinnbifreiðin. Samkeppnishæfni tengil-tvinnbifreiðarinnar sem getur ekið 50-60 km daglega á rafmagni minnkar því umtalsvert og mun draga úr hvata til sölu slíkra bíla enda verður hún allt að 20-25% dýrari en sambærileg bifreið sem er einungis knúin áfram af jarðefnaeldsneyti.

Samtökin telja ráðlegt að ívilnanir tengil-tvinnbíla verði framlengdar og ekki komi til þeirra breytinga sem eiga að taka gildi um áramót heldur frestist þær um a.m.k tvö ár. Helsta ástæðan er að árið 2020 mun seint teljast venjulegt ár og hefur sala ökutækja borið þess merki.



Álagning virðisaukaskatts við eftirmarkaðssölu vistvænna ökutækja takmarkar hvata til kaupa.

Í lögum 50/1998 er í ákvæði XXIV veitt heimild til að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu að ákveðnu hámarki, fjárhæð af sölu nýrra rafmagns-, vetnis- eða tengil-tvinnbifreiða. Gildistími ákvæðisins er mismunandi eftir orkugjöfum.

Samtökin vilja benda nefndarmönnum efnahags- og viðskiptanefndar á að engin niðurfelling virðisaukaskatts er heimil fyrir eftirmarkaðssölu bifreiða sem gerir það að verkum að rekstraraðilar sem nýta sér innskatt við kaup á ökutækjum verða að leggja á virðisaukaskatt þegar umrædd ökutæki fara á eftirmarkað. Þessi ráðstöfun er því miður til þess fallin að letja bílaleigur og önnur virðisaukaskattskyld fyrirtæki eða rekstraraðila til að taka þátt í orkuskiptum. Sem dæmi má nefna að ökutæki eru að jafnaði í tvö til þrjú ár í eigu bílaleigu og ljóst að nýorkuökutæki í eigu bílaleiga verða, miðað við núgildandi ákvæði, mun dýrari á eftirmarkaði.

Samtökin leggja til að sú upphæð sem tengist vistvænum ökutækjum sem hafa fengið og munu fá virðisaukaskattsívilnun við fyrstu skráningu verði einnig frádráttarbær frá veltu þegar virðisaukaskattskildir aðilar setja vistvæn ökutæki á eftirmarkað. Sambærileg ívilnun við eftirmarkaðssölu og gildir nú við fyrstu kaup er ein helsta forsenda til að markmiðum um orkuskipti bílaflotans verði náð.

Samtökin hafa rætt við formann efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis um tillöguna og vilja gjarnan eiga fund með efnahags- og viðskiptanefnd til að fara nánar yfir tillöguna.

Tillagan sem lögð er fram tengist eftirfarandi heimsmarkmiðum:



Fyrir hönd Bílgreinasambandsins.

María Jóna Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri

Fyrir hönd Samtaka ferðaþjónustunnar.

Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri bílaleigu