



BÍLGREINASAMBANDIÐ



Reykjavík, 13. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022

Hinn 7. desember síðastliðinn óskaði efnahags- og viðskiptanefnd eftir umsögnum um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þskj. 3 í 3. máli á 152. löggjafarþingi). Efni frumvarpsins ber hvað helst einkenni svokallaðrar verðlagsuppfærslu, þ.e. uppfærslu svokallaðra krónutöluskatta miðað við verðbólguþröskulmarkmið Seðlabanka Íslands, en auk þess er þar að finna ýmsar árvissar framlengingar og breytingar.

Efni frumvarpsins hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi Bílgreinasambandsins, SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*). Við það tilefni telja samtökin sig hafa rekið augu í að mikilvægt atriði er hvorki ávarpað í frumvarpinu né öðrum frumvörpum sem tengjast frumvarpi til fjárlaga 2022. Þykir verulegt tilefni til að samtökin veki sameiginlega athygli á þessu.

Rétt er að geta þess að SAF og Bílgreinasambandið hafa áður vakið athygli á annmörkum á kerfi virðisaukaskattsívilnana vegna orkuskipta með erindum til efnahags- og viðskiptanefndar og fjármála- og efnahagsráðuneytisins í mars og nóvember 2021.

Áhersla á loftslagsmál og orkuskipti

Fáum hefur dulist að sitjandi ríkisstjórn setur loftslagsmál og orkuskipti á oddinn. Slík málefni hafa einnig verið fyrri ríkisstjórn, Alþingi og stjórnvöldum að öðru leyti afar hugleikin síðustu ár. Birtist það m.a. í ýmsum aðgerðaráætlunum um orkuskipti, m.a. í samgöngum. Um þessar mundir liggur það metnaðarfulla markmið til grundvallar að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en 2040 og verði þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja. Í alþjóðlegum samanburði er staða orkuskipta í samgöngum á Íslandi góð. Með einum eða öðrum hætti hefur Alþingis beitt sér fyrir því að fólksbifreiðar eyði sem minnstu eldsneyti í notkun. Frá 2012 hefur hagrænum hvötum verið beitt með virkum hætti í skattkerfinu í því skyni að raunverulega fjárfesti einstaklingar og fyrirtæki í ökutækjum sem með einum eða öðrum hætti gangi fyrir rafmagni. Ljóst er að sú viðleitni hefur skilað árangri sem hvað helst endurspeglast í skráðum orkugjöfum við nýskráningu bifreiða.

Hagrænir hvatar og virkni þeirra

Allar götur frá 2012 hefur virkan hvata til orkuskipta verið að finna í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Hefur hvatinn þá virkni að skattur er felldur niður og undanþegin virðisaukaskattskyldri veltu að tilteknu hámarki. Fyrst um sinn hafði hvatinn nær einungis áhrif þá sem ekki voru virðisaukaskattsskyldir. Áherslunum var hins vegar að vissu



leyti breytt árið 2019 í því skyni að tryggja að hann hefði ekki síður áhrif í starfsemi ökutækjaleiga en frá þeim tíma hefur þeim verið heimilt að undanþiggja útskatt af útleigu rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbifreiða skattskyldri veltu. Árið 2020 ákvað Alþingi að ganga enn lengra við að hvetja ökutækjaleigur til orkuskipta. Var það gert með því að tryggja leigunum í raun rétt til afsláttar af vörugjöldum sem lögð eru á bifreiðar við innflutning gegn skuldbindingu um að hlutur rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða nemi 15% af heildarinnkaupum þeirra árið 2021 og 25% 2022. Til grundvallar áherslubreytingunum lá sú vitneskja að ökutækjaleigur kaupa inn verulegan stóran hluta nýskráðra fólksbifreiða, selja þær á endursölu markaði notaðra ökutækja fáum árum síðar og hafa því veruleg áhrif á þróun og samsetningu fólksbifreiðaflotans á Íslandi. Að jafnaði er nýskráð bifreið í notkun um langan tíma og því skiptir verulegu máli að losun frá nýskráðum bifreiðum sé sem lægst.

Allt til ársins 2020 tóku ökutækjaleigur afar takmarkaðan þátt í orkuskiptum fólksbifreiða og keyptu fyrst og fremst inn bifreiðar sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti en það ár varð þátttakan virk og virknin tók stakkaskiptum á líðandi ári.

Skakkaföll framundan

Að óbreyttu mun virðisaukaskattsívilnun tengiltvinnbifreiða helmingast að efnahagslegu umfangi um næstu áramót og taka að nema að hámarki 480 þús. kr. á hverja bifreið í stað 960 þús. kr. Við þetta bætist að sýnt þykir að viðmiðum um 15.000 bifreiða hámark nýskráninga verði náð um mánaðarmótin janúar/febrúar og því líklegt að hvarar virðisaukaskattskerfisins til kaupa á slíkum bifreiðum muni hverfa þar sem niðurfellingin mun orsaka hliðstæða hækkun útsöluverðs sem nemur niðurfellingu eins og fram hefur komið í ályktun sem Bílgreinasambandið sendi fjármálaráðuneytinu sem og efnahags- og viðskiptanefnd 11 nóvember síðast liðinn. Við það mun ekki einungis draga úr líkum á að einstaklingar og önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur kaupi tengiltvinnbifreiðar heldur munu ökutækjaleigur gera það líka. Það sem verra er mun brottfall ívilnunarinnar setja ökutækjaleigur sem tekið hafa virkan þá í orkuskiptum að undanförunu í erfiða stöðu. Þau markmið sem þær hafa undirgengist tengjast nefnilega virðisaukaskattsívilnuninni órofa böndum. Kaupi ökutækjaleiga tengiltvinnbifreið utan ívilnunar verður henni ekki heimilt að fella útskatt af útleigu hennar undan skattskyldri veltu. Þar að auki telur slík bifreið ekki heldur með í skuldbindingarmarkmiðum vörugjaldsafsláttarins. Þar með munu ökutækjaleigur takast á hendur verulega áhættu nema þá því aðeins að markmiðunum verði unnt að ná með kaupum á rafmagnsbifreiðum. Fari svo er hins vegar hætt við að 15.000 bifreiða hámark nýskráninga rafmagnsbifreiða verði náð á fyrri hluta ársins 2022.

Í þessu samhengi þarf ekki hvað síst að hafa í huga að nokkur reynsla hefur myndast við útleigu rafmagnsbifreiða. Hefur skammtímaútleiga reynst verulegum erfiðleikum háð og því eru bifreiðarnar fyrst og fremst leigðar út til lengri tíma og oft líður nokkur tími milli útleigutímabíla. Að jafnaði er bifreiðum í skammtímaleigu ekið mun meira en bifreiðum í langtímaleigu. Því kallar útleiga rafmagnsbifreiða ekki á sömu tíðni endurnýjunar og á við í tilviki annarra bifreiða. Þá eru rafmagnsbifreiðar tæknilega betur búnar en aðrar bifreiðar og því kalla tæknibreytingar og öryggisþættir ekki á eins hraða endurnýjun og ella. Virðisaukaskattsívilnunin nær aðeins til bifreiða sem eru yngri en þriggja ára og því neyðast ökutækjaleigur til að selja bifreiðarnar frá sér löngu áður en þær hafa náð fjárfestingu í þeim til baka og áður en eðlilegum endurnýjunartíma hefur verið náð. Öðrum kosti þarf leigan að leggja útskatt á söluverð bifreiðarinnar á eftirmarkaði notaðra ökutækja. Ef ívilnunin dregst saman að efnahagslegu



umfangi eða hverfur alveg þarf ökutækjaleiga sem sagt að hefja skil á útskatti af hluta eða að öllu leyti af söluverði bifreiða á eftirmarkaði og það þó engin innskattur hafi verið nýttur við kaup þeirra. Þar með skapast órókrænt samhengi í virðisaukaskattskerfinu. Ráðstöfunin hamlar bæði þátttöku ökutækjaleiga í orkuskiptum og skapar verulega óþarfa óvissu í tengslum við afsetningu á eftirmarkaði.

Uppbygging hleðsluinnviða hefur staðið útleigu rafmagnsbifreiða til skammtímaleigjenda fyrir þrífum. Nýverið kynnti Íslensk Nýorka niðurstöður könnunar á stöðu hleðslustöðva fyrir rafbíla og notkun þeirra. Af niðurstöðunum má leiða almenn hlaði eigendur rafbifreiða þær á heimili sínu eða vinnustað. Skammtímaleigjendur búa ekki við þann munað og þurfa að reiða sig á hleðsluinnviði í almenningsnotum. Var það ein meginniðurstaða könnunarinnar að hleðslustöðvar vanti um allt land og þá einna helst við gisti-, veitinga- og áningarstaði. Á meðan eftirspurn eftir hleðsluinnviðum er ekki mætt mun útleiga rafmagnsbifreiða áfram verða afar erfið viðfangs. Helgast það ekki einvörðungu af reynsluleysi margra leigutaka heldur einnig erfiðleikum sem þeir kunna að upplifa á ferðalögum um landið. Því hefur útleika tengiltvinnbifreiða leikið lykilhlutverk í þátttöku skammtímaleigutaka í orkuskiptum. Sú staðreynd endurspeglar einnig í þeim aðstöðumun sem landsbyggðarfolk býr við þegar að hleðsluinnviðum kemur.

Á þessum tímapunkti virðist ljóst að tilefni sé til að taka forsendur þeirra tveggja hagrænu hvata sem finna má í virðisaukaskattslöggjöfinni til endurskoðunar, þ.e. ívilnun vegna kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum og ívilnun vegna útleigu slíkra bifreiða. Til að varpa nánara ljósi á þann vanda sem að óbreyttu blasir við fylgir erindi þessu samantekt sem unnin var á vettvangi samtakanna. Þá leyfa samtökin sér jafnframt að teikna upp þær breytingar sem þau telja æskilegt að verði gerðar á viðeigandi ákvæðum virðisaukaskattslaga.

Rétt er að taka fram að samtökin hafa ekki verið í aðstöðu til að leggja mat á áhrif breytinganna á fjárhag ríkisjóðs. Hins vegar verður að ætla að áhrifin endurspegli í raun og veru framtíðarfjárfestingu í orkuskiptum í samgöngum.



BÍLGREINASAMBANDIÐ



Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar

Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Fylgiskjöl:

1. Samantekt: Skattalegir hvatar til orkuskipta í samgöngum – Þátttaka ökutækjaleiga og alvarleg áhrif breyting um næstu áramót.
2. Skjal sem inniheldur tillögur að lagabreytingum sem hafa verið færðar inn í viðeigandi bráðabirgðaákvæði í lögum um virðisaukaskatt í breytingaham (rauðlitaður texti).

Afrit: Fjármála- og efnahagsráðuneytið



BÍLGREINASAMBANDIÐ



SVP

Samtök
verzlunar og
þjónustu

Samantekt: Skattalegir hvatar til orkuskipta í samgöngum

Þátttaka ökutækjaleiga og alvarleg áhrif breytinga um næstu áramót

13. desember 2021

Yfirlit

- I. Um samtökin
- II. Áherslur ríkistjórna
- III. Virðisaukaskattskerfið stuðlar að orkuskiptum í samgöngum
- IV. Umhverfi ökutækjaleiga
- V. Þróun nýskráninga fólksbifreiða
- VI. Þróun orkuskipta í samgöngum
- VII. Þróun orkuskipta hjá ökutækjaleigum
- VIII. Ályktanir og ábendingar
- IX. Sviðsmynd

I. Um samtökin

Bílgreinasambandið

Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra
johannesj@bgs.is
s. 891-6706

SAF – Samtök ferðaþjónustunnar

Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri
gunnar.valur@saf.is
s. 822 0058

SVP – Samtök verslunar og þjónustu

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur
benedikt@svth.is
s. 864 9136

- **Bílgreinasambandið** er samtök atvinnurekenda í sölu ökutækja, vöru og þjónustu þeim tengdum. Í Bílgreinasambandinu er fjöldi fyrirtækja þ.e. almenn bílaverkstæði, bílasölur, bílaumboð, hjólbarðaverkstæði, málningar- og réttingarverkstæði, ryðvarnarstöðvar, smurstöðvar, varahlutasalar og aðrir þjónustuaðilar í bílgreininni.
- **SAF – Samtök ferðaþjónustunnar** eru hagsmunasamtök allra fyrirtækja sem starfa í ferðaþjónustu. Samtökin voru stofnuð 11. nóvember 1998 og eru byggð á grunni Sambands veitinga- og gistihúsa og lögðu önnur hagsmunasamtök sem störfuðu innan ferðaþjónustunnar niður starfsemi sína á sama tíma. Í dag er fjöldi fyrirtækja í SAF. Það eru flugfélög, ferðaskrifstofur, gististaðir, veitingahús, bílaleigur, hópbifreiðafyrirtæki, afþreyingarfyrirtæki svo og önnur fyrirtæki sem telja sig til ferðaþjónustufyrirtækja.
- **SVP – Samtök verslunar og þjónustu** eru málsvari atvinnurekenda í verslunar- og þjónustufyrirtækjum. Samtökin vinna að almennum, sameiginlegum hagsmunamálum aðildarfyrirtækja og stuðla að framförum í verslun og þjónustu, bættum starfsskilyrðum, aukinni arðsemi og samkeppnishæfni. Meðal aðildarfyrirtækja SVP eru verslanir, innflytjendur, ræstingafyrirtæki, sjálfstæðir skólar og sérfræðilæknar.



II. Áherslur ríkisstjórna

Skattkerfinu hefur verið beitt um tveggja áratuga skeið til að draga úr eldsneytiseyðslu ökutækja

Núverandi og síðasta ríkisstjórn hafa lagt áherslu á orkuskipti í samgöngum

Fyrirliggjandi eru markmið vegna orkuskipta ökutækjaleiga

Skattkerfinu hefur verið beitt til að hvetja einstaklinga og fyrirtæki til orkuskipta

Loftslagsmarkmið ríkisstjórnarinnar eru metnaðarfull

Ríkisstjórnin leggur ríka áherslu á orkuskipti í samgöngum

- Frá vormánuðum árið 2000 hafa íslenskt lög um skatta sem lagðir eru á eigendur ökutækja í raun verið búin hvötum til kaupa á sparneytnum bifreiðum.
- Sterkar vísbendingar eru um að efnahagslegir hvatar til minni eldsneytiseyðslu og koltvísyringslosunar hafi virkni. Milli áranna 2011 og 2017 lækkaði t.d. meðallosun nýskráðra fólksbifreiða í eigu einstaklinga úr um 160 g/km í um 117 g/km.

Þá eru hafnar aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá ferðaþjónustu, m.a. með áframhaldandi og vaxandi ívilnunum til vistvænna bíla, endurgreiðslum á virðisauka-skatti fyrir útleigu vistvænna bifreiða hjá bilaleigum, styrkjum til uppsetningar hleðslustöðva um landið, m.a. við gististaði, og styrkjum til rafvæðingar hafna.

Markviss skref verða tekin til orkuskipta í ferðaþjónustu, m.a. með stuðningi við uppbyggingu hleðslunets um land allt, rafvæðingu bilaleigubíla og tænni tengingu við Keflavíkflugvöll.

- Aukinn stuðningur við orkuskipti í samgöngum

Markmið 3: Umhverfisleg sjálfbærni í ferðaþjónustu.
Áfangastaðir í opinberri umsjón með virka álagstýringu.
Stuðningur við orkuskipti hjá bilaleigum.*

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti

Umhverfisleg sjálfbærni í ferðaþjónustu. Markmiðið byggir á grunni Parísar-samkomulagsins. Með því að stuðla að orkuskiptum frá hefðbundnu jarðefnaeldsneyti yfir í rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar hjá bilaleigum er unnið að því markmiði að ferðaþjónustan verði umhverfislega sjálfbær. Nú er staðan sú að einungis 1,35% af fólksbílafloata íslenskra bilaleiga eru rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar og því mikil tækifæri sem felast í aukinni hlutdeild þeirra í flotanum. Þá gefur hlutfall ferða-

Við munum setja okkur sjálfstætt markmið um 55% samdrátt á losun á beinni ábyrgð Íslands fyrir 2030 mið markvissar og metnaðarfullar aðgerðir og hraða orkuskiptum á öllum sviðum leysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en eldsneyti fyrst ríkja. Ríkisstjórnin mun ekki gefa út hagslögsgögu Íslands. Stjórnvöld munu í samráði við sveitarfélög setja áfangaskipt losunarmarkmið fyrir hvern geira.

Lögd verður áhersla á að ferðaþjónusta á Íslandi sé arðsöm og samkeppnishæf og undir aukna tæknivæðingu auðlinda. Við leggjum áherslu á losun, orkuskiptum og áframhaldandi efnahagslegri, samfélagslegra og atvinnugreini í sátt við náttúru, íslenska menningu og tungu. Við viljum að Ísland sé leiðandi í sjálfbærri þróun og að uppbyggingu innviða í takt við flutningum, ferjum og höfnum, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu.

- Ísland verði lágkolefnishagkerfi og nái kolefnishlutleysi eigi síðar en 2040.
- Sett verður sjálfstætt landsmarkmið um 55% samdrátt í losun á beinni ábyrgð Íslands fyrir 2030 miðað við 2005.
- Ögd verður fram þingsályktun um orkuskipti og útfösun jarðefnaeldsneytis, þar sem settar verða fram aðgerðir og grunnur lagður að því að fullum orkuskiptum verði náð eigi síðar en 2040 og Ísland verði óháð jarðefnaeldsneyti fyrst þjóða.

Heimildir:
Stjórnarsáttmáli ríkisstjórnarinnar, frumvarp til fjárlaga 2021, undirbúningsgögn þátt. um fjármálaáætlun fyrir árin 2022–2026.

III. Virðisaukaskattskerfið stuðlar að orkuskiptum

VSK-ívilnun hefur hvatt einstaklinga til kaupa á bifreiðum sem ganga ekki að öllu leyti fyrir jarðefnaeldsneyti

Ívilnunin fellur úr gildi í árslok 2023 eða þegar 15.000 rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar hafa verið nýskráðar

Ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða lækkar úr 960 þús. kr. á bifreið í 480 þús. kr. um næstu áramót

Aðeins er rými til að nýskrá 390 tengiltvinnbifreiðar þangað til ívilnunin fellur alfarið niður

Aðeins er rými til að nýskrá tæplega 5.000 rafmagnsbifreiðar þangað til ívilnunin fellur alfarið niður

Efnahagslegir hvatar til orkuskipta í samgöngum

- Almennt ber innflutningur og sala ökutækja virðisaukaskatt í virðisaukaskattsskyldri starfsemi.
- Á miðju árinu 2012 lögfesti Alþingi virðisaukaskattsívilnun sem ætlað er að hvetja neytendur til kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum í stað bifreiða sem ganga alfarið fyrir jarðefnaeldsneyti. Virðisaukaskatturinn er undanþegin veltu í innflutningi og felldur niður að vissu hámarki við skattskylda sölu enda sé viðkomandi bifreið þriggja ára eða yngri.

Virðisaukaskattsívilnunin hefur virkni

- Um þessar mundir hefur ívilnunin verið virk í nálega níu og hálf ári og er svo komið að af þeim 261.972 fólksbifreiðum sem eru á skrá eru 14.814 tengiltvinnbifreiðar og 10.037 rafmagnsbifreiðar.

Viss fyrirsjáanleiki tryggður

- Virðisaukaskattsívilnunin var lengi vel lögfest til bráðabirgða og hana þurfti Alþingi því að endurnýja á ári hverju. Í því skyni að tryggja vissan fyrirsjáanleika var henni breytt í lok árs 2017 og henni markaður þriggja ára gildistími. Við sama tilefni var gildistími ívilnunarinnar tengdur fjölda skráðra ökutækja þannig að gert var ráð fyrir að hún félli úr gildi þegar 10.000 rafmagnsbifreiðar og sama magn tengiltvinnbifreiða og vetnisbifreiða hefðu verið skráðar hér á landi.

- Töluverðar breytingar voru gerðar á ívilnuninni með lagabreytingu árið 2019 en með þeim voru útfærðar áherslur ríkisstjórnarinnar á orkuskipti í samgöngum. Við það tilefni var umfang ívilnunarinnar í ýmsu tilliti aukið, gildistími hennar lengdur út árið 2023 og nýskráningarviðmið hennar hækkuð í 15.000 í hverjum flokki. Við sama tilefni var einnig ákveðið að láta þá ívilnun sem kaupendur tengiltvinnbifreiða hafa notið renna sitt skeið í áföngum á árunum 2020–2023.
- Með breytingarlögum árið 2020 ákvað Alþingi að fresta því um eitt ár að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða hæfi að renna sitt skeið. Mun hún að óbreyttu helmingast að fjárhagslegu umfangi um næstu áramót og falla alfarið niður um áramótin 2022/2023.



Heimild: Tölfræðivefur Samgöngustofu 13. des. 2021

IV. Umhverfi ökutækjaleiga

Til ársloka 2023 leggja ökutækjaleigur ekki vsk. á leiguverð rafmagns- og tengiltvinnbifreiða sem fallið hafa undir vsk-vílnun

Vsk-undanþágan varðar útleigu rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða

Ökutækjaleigur njóta ígildis 30% afsláttar af vörugjaldi af ökutækjum standi þær við tiltekin markmið um innkaup og útleigu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða

Nýtingu vörugjaldsafsláttar fylgir kvöð um endurgreiðslu afsláttarins auk álags og dráttarvaxta standi ökutækjaleiga ekki við sett markmið

Ökutækjaleigur hvattar til orkuskipta í samgöngum

- Með lögum frá árinu 2019 var ökutækjaleigum og eigna- og fjármögnunarleigufyrirtækjum gert fært að njóta virðisaukaskattsívilnunarinnar vegna rafmagns-, tengiltvinn og vetnisbifreiða.
- Útskattur af ökutækjaleigu er felldur niður út árið 2023 hafi viðkomandi ökutæki fallið undir virðisaukaskattsívilnunina.
- Innkaup framangreindra aðila eru undanþegin virðisaukaskatti að 4 millj. kr. kaupverði tengiltvinnbifreiða og 6,5 millj. kr. kaupverð rafmagnsbifreiða. Útleiga er óháð virðisaukaskatti.

Vörugjaldakerfið hvetur ökutækjaleigur til orkuskipta

- Til loka árs 2018 nutu ökutækjaleigur vörugjaldsívilnunar og því var vörugjald á bílaleigubifreiðar lægra en almennt gerðist. Lá sú hugsun að baki bílaleigubílar hefðu sérstakt eðli, þeir væru í raun atvinnutæki á meðan þeir væru í eigu ökutækjaleiga en fengju hefðbundin not við endursölu á markaði notaðra fólksbifreiða.
- Með samþykkt 5. gr. laga nr. 140/2020 ákvað Alþingi að koma á fót sérstakri vörugjaldsívilnun sem hvetur ökutækjaleigur sérstaklega til kaupa á rafmagns- tengiltvinn- og vetnisbifreiðum.

- Ívilnunin veitir ökutækjaleigum ígildi 30% afsláttar af heildarfjárhæð vörugjalds af keyptum ökutækjum á líðandi ári, að hámarki 400 þús. kr. á bifreið, gegn því skilyrði að hlutdeild rafmagns-, vetnis og tengiltvinnbifreiða nemi 15% af heildarinnkaupum 2021 en 25% árið 2022.
- Vörugjaldsívilnunin er tímabundin og gildir vegna kaupa þeirra á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum á árunum 2021 og 2022. Standi ökutækjaleiga ekki við ofangreinda skuldbindingu ber henni að greiða vörugjaldsafsláttinn til ríkisins að viðbættu 10% álagi, dráttarvöxtum og innheimtukostnaði.

Vörugjaldsívilnunin er beintengd virðisaukaskattsívilnuninni

- Til að njóta vörugjaldsívilnunarinnar verða ökutækjaleigur að fjárfesta í bifreiðum sem falla undir virðisaukaskattsívilnunina.

[...] ökutækjaleigan gangist undir skuldbindingu þess efnis að hún muni kaupa inn ökutæki sem falla undir gildissvið 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt á árunum 2021–2022 sem nemi eftirfarandi hluta heildarinnkaupa ökutækja hvort ár:
a. 15% árið 2021,
*b. 25% árið 2022.**

*Úr 3. tölul. 1. mgr. bráðabirgðaákvæðis XIX í lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eidsneyti o.fl.

V. Þróun nýskráninga fólksbifreiða

Nýskráningum fólksbifreiða fækkaði verulega á árunum 2017–2020

Hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum fólksbifreiða hefur að jafnaði verið mjög há en lækkaði umtalsvert 2018 og 2019

Sveiflur í nýskráningum eru mun meiri milli ára í tilvikum ökutækjaleiga en annarra og fylgja að miklu leyti þróun ferðamannafjölda

Þar sem nýskráðir fólksbílar eru jafnan lengi í umferð á Íslandi gefa nýskráningar vísbendingu um framtíðarlausn koltvísýrings í samgöngum

Almennt um þróun nýskráninga

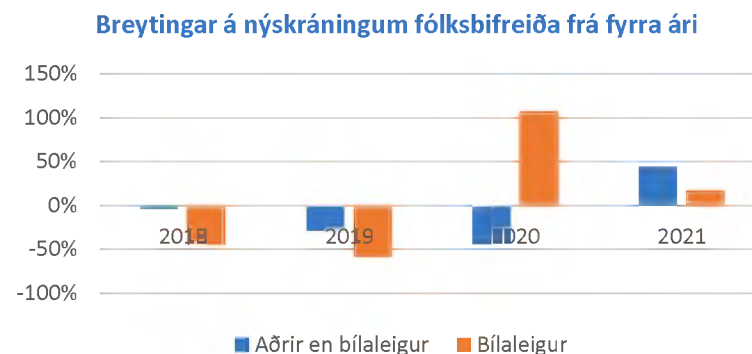
- Ástæða er til að skoða nánar þá þróun sem hefur átt sér stað á tímabilinu frá 2017 en þá náði sala fólksbifreiða ákveðnu hámarki. Á þessum tíma áttu sér stað breytingar sem eiga rót sína að rekja til fleiri þátta en orkuskipta í samgöngum.
- Á myndinni hér að neðan má sjá þær breytingar sem orðið hafa almennt á nýskráningu fólksbifreiða á tímabilinu.



- Eins og sjá má dróst heildarfjöldi nýskráðra fólksbifreiða verulega saman á tímabilinu.

Nýskráningar bílaleigubíla

- Árið 2017 nam fjöldi bílaleigubíla um 34% af heildarfjölda nýskráninga en aðeins 23% 2018 og 15% 2019. Árið 2020 nam fjöldi bílaleigubíla hins vegar 39% af nýskráningum og 34% það sem af er ári 2021.
- Hafa ber í huga að milli árunna 2017 og 2020 drógust nýskráningar almennt saman um nær 60%. Eins og sjá má af myndinni hér að neðan voru breytingar á nýskráningum mun sveiflukenndari hjá bílaleigum en öðrum.



VI. Þróun orkuskipta í samgöngum

Upplýsingar um breytingar á orkugjöfum nýskráðra fólksbíla frá 2018 samræmast orkuskiptaáherslum

Árið 2018 nam hlutdeild annarra bifreiða en rafmagns- og tengiltvinnbifreiða nálega 90%

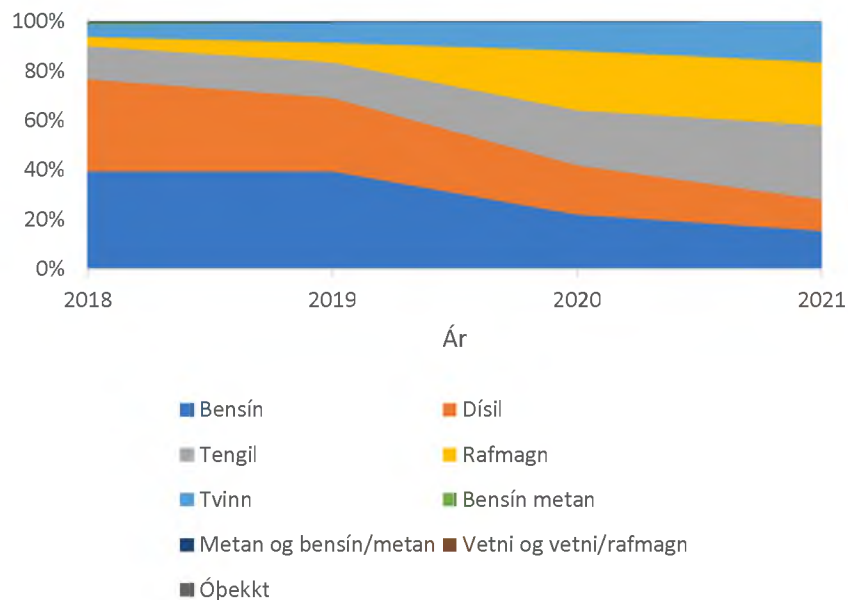
Það sem af er árinu 2021 nemur hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða tæpum 50%

Á árunum 2017–2019 tóku ökutækjaleigur takmarkaðan þátt í orkuskiptum

Hlutdeild orkugjafa almennt

- Áhugavert er að skoða hlutfallslega samsetningu nýskráðra fólksbíla á tímabilinu frá 2017 miðað við orkugjafa, þ.e. árið 2018 til og með þeim tíma sem liðinn er af 2021.

Hlutdeild orkugjafa í nýskráningum 2018–2021

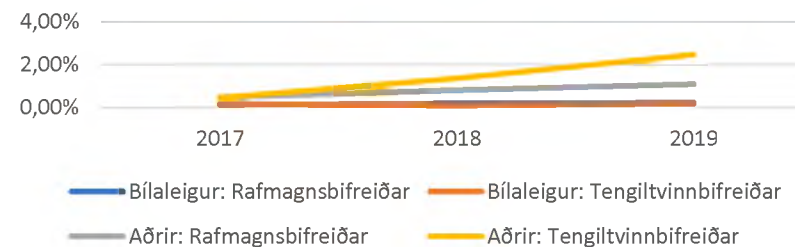


- Myndin hér að framan ber með sér gífurlegar breytingar á nýskráningum fólksbíla þegar að orkugjöfum kemur. Á þessu stutta tímabili lækkar samanlögð hlutdeild bifreiða sem aðeins nýta jarðefnaeldsneyti úr 71% í 25% og á sama tíma eykst hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða úr 16% í 49%. Það verður að teljast góður árangur.

Þátttaka ökutækjaleiga rýr framan af

- Myndina þarf hins vegar að skoða með hliðsjón af upplýsingum sem finna má á glærunni hér að framan. Fyrir liggja upplýsingar um að þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum var nokkuð rýr framan af eins og eftirfarandi mynd ber með sér.

Upphaf árs: Þróun hlutdeildar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða



VII. Þróun orkuskipta hjá ökutækjaleigum

Ökutækjaleigur eru mikilvægur hlekkur í orkuskiptum

Ökutækjaleigur ráða miklu um samsetningu fólksbílaflotans á Íslandi á hverjum tíma

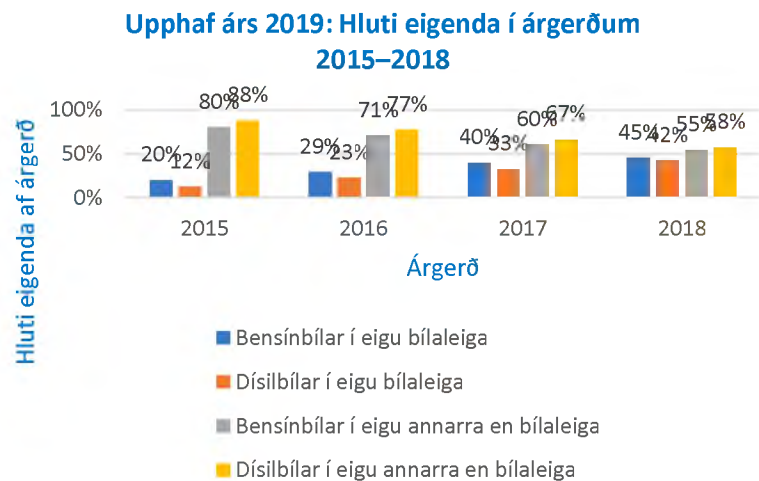
Að útleigutíma loknum eru bílaleigubílar afsettir á innlendum eftirmaða notaðra ökutækja

Á árunum 2019–2021 hafa ökutækjaleigur tekið virkan þátt í orkuskiptum og margfaldað innkaup rafmagns- og tengiltvinnbifreiða milli ára

Óhætt er að segja að efnahagslegir hvatar í vsk- og vörugjaldskerfinu hafi skipt sköpum

Ökutækjaleigur hafa töluverð áhrif á eftirmaða notaðra ökutækja

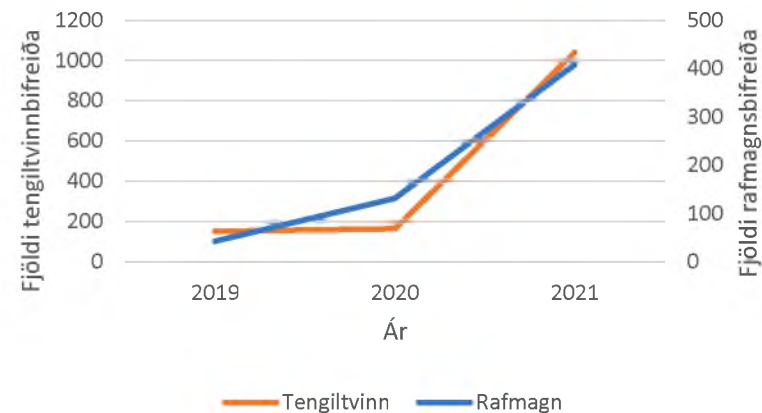
- Ef horft er nokkur ár aftur í tímann blasir sú mynd við að ökutækjaleigur keyptu lengi aðeins inn bensín- og dísilbifreiðar. Hlutdeild bílaleigubíla hefur verið afar há í nýskráningum fólksbíla, allt að tæplega 50% af öllum nýskráningum þegar mest lét en 39% árið 2020 og 34% það sem af er líðandi ári. Ef litið er til upplýsinga frá upphafi árs 2019 fæst sú mynd að bílaleigubílar eru mun yngri en fólksbifreiðar í eigu annarra.



Þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum hefur tekið stakkaskiptum

- Eins og fram hefur komið hafa verið í gildi efnahagslegir hvatar í formi virðisaukaskatts- og vörugjaldsivlnunar og því eðlilegt að skoða virkni þeirra í tilviki ökutækjaleiga.

Ökutækjaleigur: Fjöldi nýskráðra rafmagns- og tengiltvinnbifreiða



- Eins og myndin ber með sér tók nýskráningum bílaleigubíla sem eru tengdar rafmagnni að fjölga verulega árið 2020 og nemur fjölgunin milli árána 2020 og 2021 um 311% í tilviki rafmagnsbifreiða og 634% í tilviki tengiltvinnbifreiða.

VIII. Ályktanir og ábendingar

Stjórnvöld leggja áherslu á orkuskipti hjá ökutækjaleigum

Ökutækjaleigur hafa að undanfögnu tekið virkan þátt í orkuskiptum í ljósi efnahagslegra hvata

Afar líklegt er að vsk-ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða falli úr gildi á 1. ársfjórðungi 2022

Líkur eru á að vsk-ívilnun vegna rafmagnsbifreiða falli úr gildi á miðju árinu 2022

Niðurfall vsk-ívilnana mun í raun gjaldfella kröfu ríkisins um endurgreiðslu vörugjaldsafsláttar auk álags og dráttarvaxta

Niðurfallið mun rýra getu og vilja ökutækjaleiga til að taka þátt í orkuskiptum

Af framangreindri umfjöllun má draga eftirfarandi ályktanir

- Stjórnvöld leggja verulega áherslu á að hraða orkuskiptum, m.a. í samgöngum. Jafnframt er lögð rík áhersla á orkuskipti í starfsemi ökutækjaleiga.
- Almennt hafa orkuskipti í fólksbílaflotanum gengið ágætlega. Einstaklingar og önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur hafa tekið mjög virkan þátt. Þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum hófst tiltölulega nýlega en hefur gengið vel undanfarin tvö ár og vonum framur á líðandi ári.
- Um næstu áramót mun efnahagslegt umfang virðisaukaskattsívilnunar vegna kaupa á tengiltvinnbifreiðum dragast saman um helming. Á fyrsta ársfjórðungi 2022 er líklegt að fjöldatakmörkunum nýskráðra tengiltvinnbifreiða verði náð og virðisaukaskattsívilnun þeirra því alfarið falla úr gildi.
- Ef tekið er mið af árlegri fjölgun nýskráninga rafmagnsbifreiða undanfarin þrjú ár og mögulegrar aukinnar eftirspurnar ökutækjaleiga í ljósi brottfalls ívilnunar vegna tengiltvinnbifreiða munu fjöldatakmörkanir rafmagnsbifreiða væntanlega fella virðisaukaskattsívilnun þeirra úr gildi um mitt ár 2022.

Rétt er að koma eftirfarandi ábendingum á framfæri

- Samhliða lækking og niðurfalls virðisaukaskattsívilnunarinnar mun ökutækjaleigum verða ógerlegt að standa við skuldbindingar sínar samkvæmt vörugjaldsívinnuninni. Við niðurfall munu fyrirtækin búa við þann veruleika að geta aðeins selt þær bifreiðar sem þær hafa þegar keypt með virðisaukaskatti á endursöllumarkaði en nær engar líkur eru á að þær hafi gert ráð fyrir slíku við setningu leiguverðs.
- Afar litlar líkur eru á að ökutækjaleigur geti náð fyrirbyggjandi skuldbindingum um orkuskipti með kaupum á rafmagnsbifreiðum eingöngu. Er til þess að horfa að ívilnun þeirra mundi væntanlega falla niður um mitt ár 2022 þar með munu möguleikar einstaklinga og annarra fyrirtækja til að afla rafmagnsbifreiða jafnframt dragast verulega saman.
- Geti ökutækjaleigur ekki staðið við skuldbindingar samkvæmt vörugjaldsívinnuninni getur ríkissjóður eignast kröfu á hendur ökutækjaleigum sem nemur 30% vörugjalds af keyptum ökutækjum á þessu ári auk 10% álags, dráttarvaxta og innheimtukostnaðar. Ætla verður að áhrif þess muni koma fram í minni áherslu ökutækjaleiga á orkuskipti í samgöngum og innkaup þeirra hverfi í umtalsverðum mæli til fyrra horfs.

Á næstu glæru er fengist við það verkefni að draga upp sviðsmynd af áhrifum brottfalls ívilnana almennt á hlutdeild orkugjafa í nýskráningum fólksbifreiða.

IX. Sviðsmynd

Falli vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða úr gildi á 1. ársfjórðungi 2022 mun hlutur orkugjafa nýskráðra fólksbifreiða breytast verulega frá árinu 2021

Afleiðing niðurfallsins mun í besta falli skila svipaðri stöðu og í upphafi árs 2019

Ekki hefur verið tekin afstaða til þeirra áhrifa sem koma munu fram í innkaupum einstaklinga og fyrirtækja ef ökutækjaleigur auka áherslu á innkaup rafmagnsbifreiða árið 2022

Orkuskipti fólksbifreiða eru langhlaup – hlutdeild orkugjafa hefur áhrif á losun koltvísýrings í samgöngum um margra ára skeið

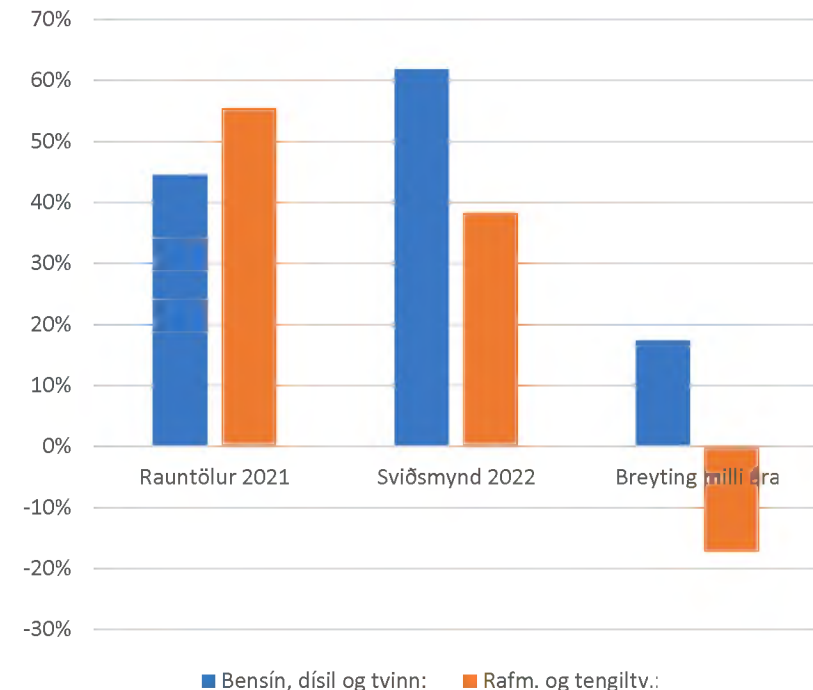
Til hægri er varfærin sviðsmynd sem sýnir möguleg nýskráningarhlutföll fólksbifreiða miðað við orkugjafa árið 2022

- Gengið er út frá því að almenningur kaupir sama magn bifreiða og árið 2021 en ökutækjaleigur kaupir 2.000 bifreiðar fleiri en það ár.*
- Gengið er út frá því að ökutækjaleigur kaupir sama hlutfall rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og árið 2019, þ.e. áður en ívilnanir tóku gildi.
- Gengið er út frá því að virðisaukaskattsívilnun tengiltvinnbifreiða renni út 1. mars 2022 en verði fullnýtt til þess tíma. Eftir þá dagsetningu er gert ráð fyrir að almenningur kaupir 70% þess magns tengiltvinnbifreiða sem hann keypti áður en 30% eftirspurnarminnkun færir í réttum hlutföllum á aðrar bifreiðar.

Rétt er að vekja athygli á að ekki hefur verið tekin afstaða til þess í sviðsmyndinni hvaða áhrif það kann að hafa að eftirspurn ökutækjaleiga færir í auknum mæli á rafmagnsbifreiðar með þeim afleiðingum að vsk-ívilnun rafmagnsbifreiða falli úr gildi um eða eftir mitt ár 2022. Afleiðingar slíkrar stöðu mundu væntanlega verða afdrifaríkar.

*Um 2,9% skekkja kemur fram í rauntölum 2021 sem helgast af mismunandi tímasetningum punktstöðu upplýsinga Samgöngustofu. Nálgun við leiðréttingu var gerð með því að deila skekkjunnú niður á orkugjafaflokka í réttu hlutfalli við hlutdeild þeirra.

Sviðsmynd: Möguleg breyting nýskráningarhlutfalla orkugjafa 2021 og 2022





BÍLGREINASAMBANDIÐ



SVP

Samtök
verslunar og
þjónustu

XXIV.

[Við innflutning og skattskylda sölu nýrrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar er heimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæði þetta skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning, [fyrstu sölu og endursölu] ¹⁾ notaðrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af rafmagns- eða vetnisbifreið:

1. Að hámarki 1.440.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020.
2. Að hámarki 1.560.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember ~~2023~~2025.

Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af tengiltvinnbifreið:

1. Að hámarki 960.000 kr. frá 1. janúar [2020 til og með 31. desember ~~2021~~2022]. ¹⁾
2. Að hámarki 720.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2023. ¹⁾
3. Að hámarki 480.000 kr. frá 1. janúar -til og með 31. desember ~~2022~~2024.
4. Að hámarki 240.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2025.

Við skattskylda sölu rafmagns- eða vetnisbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Að hámarki 6.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020.
2. Að hámarki 6.500.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember ~~2023~~2025.

Við skattskylda sölu tengiltvinnbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Að hámarki 4.000.000 kr. frá 1. janúar [2020 til og með 31. desember ~~2021~~2022]. ¹⁾
2. Að hámarki 3.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2023. ¹⁾
3. Að hámarki 2.000.000 kr. frá 1. janúar -til og með 31. desember ~~2022~~2024.

4. Að hámarki 1.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2025.

Skilyrði undanþágu skv. 1.–5. mgr. eru eftirfarandi:

1. Ökutækið sé skráð sem bifreið í ökutækjaskrá, sbr. 9. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#), og falli undir vöruliði 8703 eða 8704 í tollskrá.

2. Við innflutning og skattskylda sölu tengiltvinnbifreiðar skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi vera [40 g] ²⁾ eða minna á hvern ekinn kílómetra samkvæmt evrópsku aksturslotunni. Hafi koltvísýringslosunin verið skráð samkvæmt evrópsku aksturslotunni og samræmdu prófunaraðferðinni skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi samkvæmt evrópsku aksturslotunni vera [45 g] ²⁾ eða minna á hvern ekinn kílómetra. Hafi koltvísýringslosunin einvörðungu verið skráð samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi vera [50 g] ²⁾ eða minna á hvern ekinn kílómetra.

Þrátt fyrir 1.–5. mgr. er óheimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu:

1. Af rafmagnsbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaxmánaðar eftir að samtals ~~1530~~.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

2. Af vetnisbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaxmánaðar eftir að samtals ~~1530~~.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

3. Af tengiltvinnbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaxmánaðar eftir að samtals ~~1530~~.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

Við innflutning og skattskylda sölu nýs rafmagns- eða vetnisbifhjóls, léttis bifhjóls sem knúið er rafmagni eða reiðhjóls 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 vetnisbifhjóls enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 1.440.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020 og að hámarki 1.560.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember 2023. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#), vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

2. 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 vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#).

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 48.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#), og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

Við skattskylda sölu bifhjóls, léttis bifhjóls og reiðhjóls er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 6.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020 og að hámarki 6.500.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember 2023. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#), vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni 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 vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#).

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 200.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. [3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019](#), og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

Nýti skattaðili sér heimild skv. 4.–5. mgr. eða 10. mgr. 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.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um framkvæmd og skilyrði undanþágu

samkvæmt þessu ákvæði.] ³⁾ ⁴⁾

¹⁾[L. 133/2020, 39. gr.](#) ²⁾[L. 141/2020, 4. gr.](#) ³⁾[L. 154/2019, 1. gr.](#) ⁴⁾[L. 69/2012, 10. gr.](#)

[[XXXIX.]¹⁾

Útleiga á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV 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 um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002](#), eða starfsleyfis til rekstrar ökutækjaleigu skv. [3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015](#), og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laga þessara.

b. Virðisaukaskattur hefur verið felldur niður eða talinn til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV við kaup eða innflutning leigusala á ökutækinu.

Nýti skattaðili sér þessa heimild vegna skattskyldrar sölu 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.

[Þrátt fyrir ákvæði 2. másl. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV er heimilt að fella niður virðisaukaskatt af endursölu ökutækis skv. 1. mgr. hafi það verið undanþegið skattskyldri veltu samkvæmt ákvæði þessu.](#)

Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember ~~2023~~2028. Útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu sem fer fram eftir gildistöku þess telst til undanþeginnar veltu án tillits til dagsetningar leigusamnings. Fari útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu fram eftir 31. desember ~~2023~~2028 skal hún teljast til virðisaukaskattsskyldrar veltu samkvæmt lögum þessum án tillits til dagsetningar leigusamnings.] ²⁾