

Nefndarálit

um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta (vistvæn ökutæki o.fl.).

Frá efnahags- og viðskiptanefnd.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Hlyn Ingason, Raket Jensdóttur, Írisi Hönnuh Atladóttur og Elínu Guðjónsdóttur frá fjármála- og efnahagsráðuneyti, Vigdísi Häsler og Eygerði Margrétardóttur frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Maríu Jónu Magnúsdóttur frá Bílgreinasambandinu og Gunnar Val Sveinsson og Benedikt S. Benediktsson frá Samtökum ferðaþjónustunnar.

Nefndinni bárust umsagnir frá Bílgreinasambandinu, BSRB, Grænu orkunni – samstarfs- vettvangi um orkuskipti, Hjólafærni á Íslandi, Landssamtökum hjólreiðamanna, ríkisskatt- stjóra, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Samorku – samtökum orku- og veitufyrirtækja, Samtökum ferðaþjónustunnar, Sjálfsbjörgu – landssambandi hreyfihamlaðra, Strætó bs., toll- stjóra og Viðskiptaráði.

Með frumvarpinu eru lagðar til nýjar tímabundnar skattaívilnanir vegna vistvænna bif- reiða og nýorku- og hreinorkubifreiða auk þess sem lagðar eru til breytingar á þeim ívilnun- um sem þegar eru í gildi vegna innflutnings og sölu á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbif- reiðum. Þá eru nýjar tímabundnar skattaívilnanir jafnframt lagðar til fyrir rafmagns- og vetnisbifhjól, létt bifhjól sem ganga fyrir rafmagn og reiðhjól.

Niðurfelling virðisaukaskatts vegna tiltekinna hjóla.

Í umsögn tollstjóra var lagt til að felld yrðu niður fjárhæðarmörk vegna þeirra hjóla sem tilgreind eru í 2. og 3. tölul. 2. mgr. l-liðar 1. gr. frumvarpsins í ljósi þess að vandkvæði gætu skapast fyrir innflytjendur við innflutning og tollafgreiðslu þeirra hjóla. Slíkt fyrirkomulag gæti leitt til mikillar fyrirhafnar bæði hjá innflutningsaðilum og starfsmönnum tollstjóra þegar um væri að ræða innflutning á miklu magni reiðhjóla því þá þurfi að skipta sending- unni upp þannig að hvert og eitt hjól yrði á sérstakri línu á aðflutningsskýrslu.

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar kemur fram að slíkt heyri til undantekninga og ætti ekki að skapa vandkvæði í tilviki netverslunar og annars innflutnings. Það væri því réttlæt看legt að leggja þá skyldu á innflytjendur sem njóta umræddra ívilnana að sundur- greina tilteknar upplýsingar á aðflutningsskýrslu. Þá á sérstakt hámark þeirra flokka sem um ræðir að koma til móts við það grunnmarkmið að styðja einstakling til að kaupa hjól til að stuðla að vistvænum samgöngutækjum en auk þess þarf að taka tillit til mismunandi eigin- leika þeirra og verðs. Því er ekki réttlæt看legt að fella niður hámarksívilnun einungis vegna aukins flækjustigs í framkvæmd. Nefndin tekur undir framangreind sjónarmið en áréttar mikilvægi þess að ráðuneytið komi til móts við töllyfirvöld vegna tímabundins aukins álags sem skapast getur vegna þessa ákvæðis.

Í umsögnum komu jafnframt fram sjónarmið um að hámarksívilnun er varðar niðurfell- ingu virðisaukaskatts fyrir rafmagnsreiðhjól, einkum með tilliti til nytjahjóla, og fyrir hefð- bundin reiðhjól ætti að vera hærri. Þá þyrfti að endurskoða tollskrá með hliðsjón af mismun-

andi fjárhæðarmörkum flokkanna. Að auki væri ívilnunin ekki nægilega há til að nýtast fólki með skerta hreyfigetu.

Í minnisblaði ráðuneytisins kemur fram að umrædd ívilnun eigi ekki að ná til dýrari gerða af hjólum sem að meginstefnu til eru einkum ætluð fyrir tómsfundastarfsemi. Við mat á fjárhæðarmörkunum hafi verið litið til hæsta verðs þeirra hjóla sem ætluð eru til almennings-samgangna og miðað við um það bil helming þeirrar fjárhæðar. Ráðuneytið áréttar að nytjahjól þurfi að skilgreina með nánari hætti til að réttur til ívilunar verði skýr. Sama eigi við um hjól fyrir hreyfihamlaða en í því samhengi þurfi m.a. skoða nánar aðrar styrkveitingar. Þá standi yfir skoðun á breytingu á tollflokkun tollskrár í samráði við tollyfirvöld. Nefndin beinir því til ráðuneytisins að kanna sem fyrst hvernig ívilunar getur notið við fyrir nytjahjól og hjól fyrir hreyfihamlaða og að ljúka við endurskoðun á tollflokkun tollskrár. Að öðru leyti tekur nefndin undir sjónarmið ráðuneytisins.

Hagrænir hvatar.

Í umsögn BSRB var bent á að fáir hagrænir hvatar væru til staðar varðandi hreinorku-væðingu þyngri bifreiða og vinnutækja þrátt fyrir að losun frá þeim hefði numið um þriðjungi losunar frá vegasamgöngum árið 2017. Gera þyrfti úttekt á því hvernig byrðar og ávinningur af hagrænum hvötum dreifðist á mismunandi tekjuhópa. Nefndin mælir með að slík úttekt fari fram samhliða nauðsynlegu mati á þeim árangri sem skattalegir hvatar hafa við innleiðingu orkuskipta í samgöngum.

Í minnisblaði ráðuneytisins er bent á að allflestir atvinnurekstraraðilar sem hafa með höndum rekstur þungra ökutækja séu innan virðisaukaskattkerfisins og hafi því rétt til að nýta innskatt vegna kaupa á ökutækjum í atvinnustarfsemi sinni. Af því leiðir að sérstök ívilnun í virðisaukaskatti nýtist þeim ekki. Hins vegar njóta þeir ívilunar í formi vörugjalds vegna kaupa á slíkum ökutækjum, að heildarþyngd yfir 5 tonn.

Hleðslustöðvar.

Í umsögn Sambands íslenskra sveitarfélaga komu fram sjónarmið um að heimila ætti endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna vinnu við uppsetningu og kaup á hleðslustöð fyrir þá aðila sem koma að rekstri almennings-samgangna og sveitarfélög sem haga skipulagi skóla-aksturs og akstursþjónustu fatlaðra og eldri borgara.

Nefndin bendir á að í frumvarpinu er slík ívilnun afmörkuð fyrir íbúðarhúsnæði en telur skynsamlegt að hugað verði að því að styðja við uppsetningu hleðslustöðva á vegum sveitarfélaga og þeirra sem koma að rekstri almennings-samgangna.

Breytingartillögur nefndarinnar.

Nefndin telur rétt að leggja til nokkrar breytingar á frumvarpinu sem gerð verður nánari grein fyrir hér. Jafnframt leggur nefndin áherslu á að fyrirkomulag um skattaívilnanir vegna vistvænna ökutækja o.fl. sæti endurskoðun með hliðsjón af fenginni reynslu innan tveggja ára frá gildistöku frumvarsins, einkum hvað varðar fjöldatakmarkanir og fjárhæðamörk. Beinir nefndin því til ráðuneytisins að slík endurskoðun fari fram árið 2021 og við þá vinnu verði m.a. litið til þeirra ábendinga sem fram hafa komið við umfjöllun um frumvarpið.

Tengiltvinnbifreiðar.

Með frumvarpinu er lagt til að frá og með 1. janúar 2021 skulu eingöngu rafmagns- og vetnisbifreiðar falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, en ekki tengiltvinnbifreiðar, sbr. a-, c-, e-, g- og k-lið 1. gr. frumvarsins.

Við meðferð málsins komu fram sjónarmið um að afnám ívilnana á tengiltvinnbifreiðum muni hægja á rafbílavæðingu þjóðarinnar m.a. þar sem afnám ívilnananna gæti dregið úr vilja söluaðila til að selja aðrar gerðir vistvænna bíla til landsins, telji bílaframleiðendur að þeir geti ekki náð markmiðum sínum. Þess í stað ætti að framlengja gildistíma ívilunarinnar ásamt því að hækka hámarksfjölda tengiltvinnbíla sem hlotið geta ívilnun í 15.000. Bifreiðarnar hafa enda mikið vægi þegar kemur að því að minnka heildarútbílastur í samgöngum auk þess sem raundrægni þeirra eykst sífellt.

Í minnisblaði ráðuneytisins er tekið fram að m.a. hafi verið litið til þess að tengiltvinnbifreiðar ættu að vera orðnar samkeppnishæfar á þessum tíma sem og þess að mikil uppbygging hefði átt sér stað og væri fyrirhuguð í tengslum við hleðslustöðvar. Samkvæmt mati ráðuneytisins er ekki þörf á ívilnununum til lengri tíma en til loka árs 2020.

Nefndin hefur skilning á þessu sjónarmiði en telur þó ekki tilefni til þess að ívilnunin falli niður með öllu í lok árs 2020. Nefndin leggur til að fjárhæðarmark ívilunarinnar lækki í nokkrum áföngum og að gildistími hennar verði framlengdur til 31. desember 2022. Hámark fjárhæðarinnar lækki þannig úr 960.000 kr. í 600.000 kr. í lok árs 2020 og í 480.000 kr. í lok árs 2021. Nefndin leggur til breytingar þess efnis á viðeigandi ákvæðum. Að auki leggur nefndin til að hámarksfjöldi þeirra bíla sem notið geta ívilunarinnar verði hækkaður í 15.000 til samræmis við hámarksfjölda hreinorkubifreiða. Nefndin áréttar þó að hún telji nauðsynlegt að ráðuneytið taki þetta atriði til endurskoðunar á árinu 2021 og kanni hvort ástæða sé til að framlengja ívilnunina frekar.

Útleiga vistvænna ökutækja.

Með frumvarpinu er lagt til að útleiguívilnun vegna þeirra vistvænu ökutækja sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt taki gildi 1. júlí 2020 og gildi til ársloka 2023, sbr. b-lið 2. gr. frumvarpsins. Í umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar er lagt til að gildistími þeirrar ívilunar verði framlengdur til ársloka 2026 í samræmi við tillögur starfshóps um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

Í minnisblaði ráðuneytisins til nefndarinnar er bent á að frumvarpið feli í sér tímabundnar ívilnanir til næstu fjögurra ára. Þar sem þróun og breytingar á sviði orkuskipta séu örur sé mikilvægt að tímarammi þeirra ívilnana sé takmarkaður þannig að hægt verði að endurmeta stöðuna áður en langt um líður.

Nefndin hefur skilning á sjónarmiðum ráðuneytisins en áréttar að gildistími útleiguívilunar samkvæmt frumvarpinu er ekki í samræmi við tillögur starfshóps um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Nefndin hvetur ráðuneytið til að huga að því hvort rök séu til að framlengja ívilnunina þegar löggin verða endurskoðuð. Samhliða þeirri endurskoðun verði metið hvort styttri gildistími dragi úr hvata bílaleigufyrirtækja að fjárfesta í hreinorkubifreiðum. Nefndin bendir á mikilvægi þess að stutt verði vel við rafbílavæðingu bílaleigufyrirtækja.

Þar sem um tímabundna ívilnun er að ræða leggur nefndin til að við ákvæðið bætist sérstakt lagaskilaákvæði um ívilnanir á grundvelli leigusamninga um vistvæn ökutæki sem í gildi eru annars vegar við upphaf tímabilsins og hins vegar við lok þess.

Innflutningur og skattskyld sala hópbifreiða í almenningsakstri.

Í frumvarpinu er lagt til að sett verði ákveðið hámark á fjölda þeirra innfluttu bifreiða í almenningsakstri sem nýta eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafa og verði heimilt að fella niður virðisaukaskatt af söluverði eða telja það til undanþeginnar veltu. Í umsögnum Strætó bs. og Sambands íslenskra sveitarfélaga er fjöldatakmörkunin gagnrýnd, enda falli töluverður fjöldi hópbifreiða þar undir.

Nefndin tekur undir þau sjónarmið að með hliðsjón af þeim fjölda sem fallið getur undir ákvæðið sé ástæða til að hækka fjöldatakmörkunina og leggur til að hún miðist við 120 bifreiðar. Nefndin beinir því til ráðuneytisins að endurskoða þessa takmörkun ef þakinu verður náð áður en gildistími ákvæðisins er á enda. Þá bendir nefndin á að umrædd heimild nær einnig til skipulagðrar ferðaþjónustu fatlaðs fólks, skipulagðrar ferðaþjónustu aldraðra og skipulagðs flutnings skólabarna, sbr. 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga og 6. tölul. 3. mgr. 2. gr. laga um virðisaukaskatt.

Aðrar breytingartillögur en þær sem hér hefur verið gerð grein fyrir eru tæknilegs eðlis og ekki ætlað að hafa efnisleg áhrif á frumvarpið.

Að framansögðu virtu leggur nefndin til að frumvarpið verði **samþykkt** með þeim breytingum sem lagðar eru til í sérstöku þingskjali.

Þorsteinn Víglundsson, Smári McCarthy, Oddný G. Harðardóttir og Ólafur Ísleifsson skrifa undir nefndarálit þetta með fyrirvara. Þau telja frumvarpið ásamt breytingartillögum nefndarinnar til bóta en að ganga hefði mátt lengra til að ná þeim markmiðum sem að er stefnt.

Alþingi, 12. desember 2019.

Óli Björn Kárason,
form., frsm.

Bryndís Haraldsdóttir.

Brynjar Nielsson.

Jóhann Friðrik Friðriksson.

Oddný G. Harðardóttir,
með fyrirvara.

Ólafur Ísleifsson,
með fyrirvara.

Ólafur Þór Gunnarsson.

Smári McCarthy,
með fyrirvara.

Þorsteinn Víglundsson,
með fyrirvara.