



Nefndasvið Alþingis
b.t. fjárlaganefndar og efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefnasvid@althingi.is

Reykjavík, 6. júní 2022

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2023–2027 og frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988 (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl)

Hinn 29. mars síðastliðinn lagði fjármála- og efnahagsráðherra fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2023–2027 (þskj. 735 í 513. máli) og var henni vísað til fjárlaganefndar hinnar 7. apríl síðastliðinn (hér eftir nefnd *fjármálaáætlun*). Hinn 16. maí síðastliðinn lagði ráðherrann fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988 (þskj. 1012 í 679. máli) (hér eftir nefnt *frumvarpið*). Þingmálin eiga það sameiginlegt að í þeim er fjallað um tímabundna ívilnun samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, þ.e. heimild til að fella niður virðisaukaskatt eða undanskilja skattskylda veltu að tilteknu hámarki við innflutning eða skattskylda sölu rafmagns- og vetnisbifreiða (hér eftir sameiginlega nefnd *nýorkuökubifreiðar*).

Frumvarpið

Eins og fram kemur í greinargerð frumvarpsins hafa kaupendur rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbifreiða notið ívilnunar í formi lægri virðisaukaskattsbyrði í tæpan áratug. Með 2. gr. frumvarpsins er ætlunin að tryggja að svo verði eitthvað áfram í tilviki rafmagnsbifreiða. Innflutningur vetnisbifreiða hefur verið takmarkaður og ívilnun vegna kaupa á þeim fellur að óbreyttu niður í lok árs 2023. Hinn 6. maí síðastliðinn rann hins vegar ívilnun vegna kaupa á tengitvinnbifreiðum sitt skeið og bera þær því fullan virðisaukaskatt við innflutning og skattskylda sölu. Í greinargerð frumvarpsins er velgengni í orkuskiptum rakin með vísan til hlutdeildar nýorkubifreiða af heildarfjölda skráðra fólksbifreiða nýskráningarupplýsinga síðustu misseri. Státa stjórnvöld sig af árangrinum og viðurkenna fúslega að þar hafi efnahagslegir hvatar skattkerfisins leikið lykilhlutverk. Sérstaklega er horft til þróunar orkugjafa í nýskráningum frá árinu 2019 og fyrstu þrjá mánuði ársins 2022. Stjórnvöld hafa sett metnaðarfull markmið þegar kemur að loftslagsmálum og orkuskiptum sem endurspeglast í áformum um 100 þúsund skráðar nýorkubifreiðar árið 2030 eða 130 þúsund bifreiðar samkvæmt mati Orkustofnunar. Er óhætt að segja að stjórnvöld stefni að hröðum orkuskiptum í fólksbifreiðaflotanum.

Tillala að breytingum á fyrirliggjandi frumvarpi

Samtökin leggja til að eftirfarandi breytingar verði gerðar á frumvarpinu og ættu þær að stuðla að bættu jafnræði við endursölu og mæta áformum um skráðar nýorkubifreiðar þegar fram sækir.

1. Í stað ártalsins „2022“ í b-lið 2. gr. komi: 2024.
2. Í stað ártalsins „2023“ tvívegis í c-lið 2. gr. komi: 2025.
3. Í stað ártalsins „2023“ tvívegis“ í d-lið 2. gr. komi: 2025.
4. Í stað tölunnar „20.000“ í e-lið 2. gr. komi: 30.000.
5. Í stað ártalsins „2022“ í 1. tölul. f-liðar 2. gr. komi: 2024.
6. Í stað orðanna „2023 til og með 31. desember 2023“ í 2. tölul. f-liðar 2. gr. komi: 2025 til og með 31. desember 2025.
7. Í stað tölunnar 2.000.000 í 3. tölul. f-liðar 2. gr. komi 3.000.000
8. Við f-lið 2.gr. bætist 4. töluliður sem orðast: Að hámarki 2.000.000 kr. vegna tengiltvinnbifreiða frá 1. janúar 2024 til 31. desember 2025.
9. Á eftir 2. gr. komi ný grein, er verður 3. gr., svohljóðandi:

Í stað ártalsins „2023“ í tvívegis í 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXXIX í lögnum kemur: 2028.

Fjármálaáætlun og frumvarpið

Í greinargerð fjármálaáætlunar er gerð grein fyrir orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum sem einni af forsendu fjármálaáætlunar fyrir árin 2023–2027. Þar er vegið í sama knérinn og í frumvarpinu og m.a. vísað til þróunar nýskráninga nýorkubifreiða fyrstu tvo mánuði ársins 2022. Eins og í greinargerð frumvarpsins virðast stjórnvöld ganga út frá því að nýskráningar muni áfram þróast í átt til orkuskipta, þ.e. að hlutfall nýorkubifreiða af heildarfjölda skráðra fólksbifreiða muni áfram vaxa. Koma þar jafnframt fram áform um kerfisbreytingar sem hvetja eiga til orkuskipta sem virðast lítt undirbúnar og hafa enda ekki litið dagsins ljós. Í helstu áherslum 2023–2027 fyrir málaflokk 14.1 *Ferðaþjónusta* er m.a. vísað til þess að um fimmtungur skráðra fólksbifreiða í eigu ökutækjaleiga séu rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar. Í umfjöllun um markmið og mælikvarða fyrir umhverfislega sjálfbærni er veðjað á að 50% bifreiða ökutækjaleiga verði rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar árið 2023 og 90% árið 2027. Í greinargerð frumvarpsins er gefið til kynna að gangur orkuskipta sé með þeim hætti að líkur standi til þess að brottfall ívilunar tengiltvinnbifreiða muni koma fram hærrí nýskráningartíðni rafmagnsbifreiða frekar en bifreiða sem einvörðungu nýta jarðefnaeldsneyti.

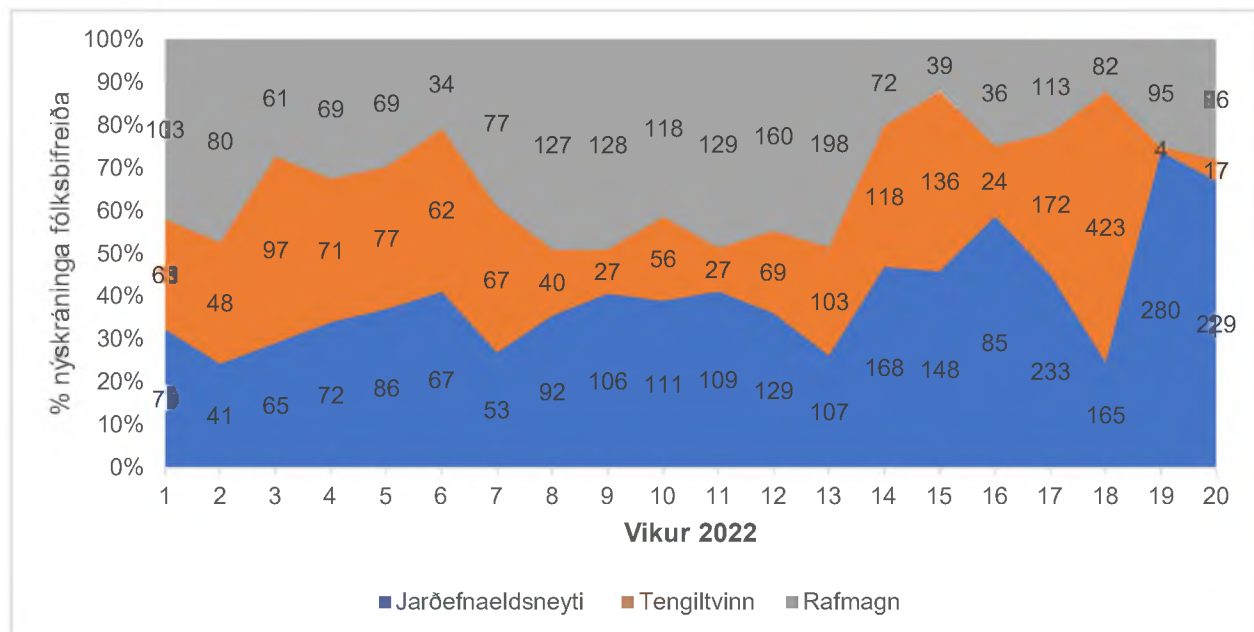
Markhæfni

Ætla verður að stjórnvöld séu meðvituð um að nýskráð bifreið hefur jafnan langan notkunartíma á Íslandi. Meðalúrvinnsluáldur fólksbifreiða hefur að meðaltali hækkað frá hrúni. Losun frá samgöngum hefur verið einn stærsti þáttur losunar á ábyrgð Íslands. Fjárfesting í nýorkubifreiðum er því fjárfesting í losunarsamdrætti til lengri tíma en til 2030. Hvernig sem á er litið verður losunarsamdráttur þjóðhagslega kostnaðarsamur ef horft er á kostnaðinn án samhengis. Má ætla að stjórnvöld geri sér grein fyrir því að bakslag þróunar í átt til orkuskipta getur einnig verið mjög kostnaðarsamt.

Á fyrri stigum hafa Bílgreinasambandið, SAF – Samtök ferðapjónustunnar og SVP – Samtök verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*) varað við því að dregið verði úr efnahagslegum hvötum til kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum. Hefur í því samhengi m.a. verið bent á að þrátt fyrir að staða innviða hafi batnað sé langt í land eigi þeir að anna þörfum landsmanna og ekki síst ferðamanna. Hefur því jafnframt verið haldið til haga að taktur orkuskipta fólksbifreiða sé hér á landi annar en í nágrannaríkjum okkar þar sem nær helmingur nýskráðra fólksbifreiða er hér keyptur inn af ökutækjaleigum, leigður út til ferðamanna um nokkurra ára skeið og að því loknu seldur á eftirmarkaði til almennings. Hafa samtökin því talið að stíga þurfi afar varlega til jarðar þegar dregnar eru upp spár um framgang orkuskipta miðað við forsendur sem fengnar hafa verið að láni frá nágrannaríkjunum. Hefur einnig og ekki síst verið litið til möguleika landsbyggðarfólks og íbúa fjöleignarhúsa til þátttöku í orkuskiptum, m.a. í ljósi framboðs á stærðum og gerðum bifreiða. Þar eru á ferðinni jafnræðissjónarmið.

Með framangreint í huga er rétt að skoða þróun nýskráninga fólksbifreiða nánar, samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu, ekki aðeins miðað við fyrstu tvo eða þrjá mánuði liðandi árs heldur út frá þeim nýskráningarupplýsingum sem nú liggja fyrir vegna apríl- og maímánaða. Er þá ekki síst haft í huga að þessir mánuðir eru meðal mikilvægustu innkaupamánaða ökutækjaleiga og þeirra staðreyndar að ívilnun vegna kaupa á tengiltvinnbifreiðum féll niður hinn 6. maí síðastliðinn.

Mynd 1: Nýskráningar fólksbifreiða – hlutfall orkugjafa fyrstu 20 vikur 2022



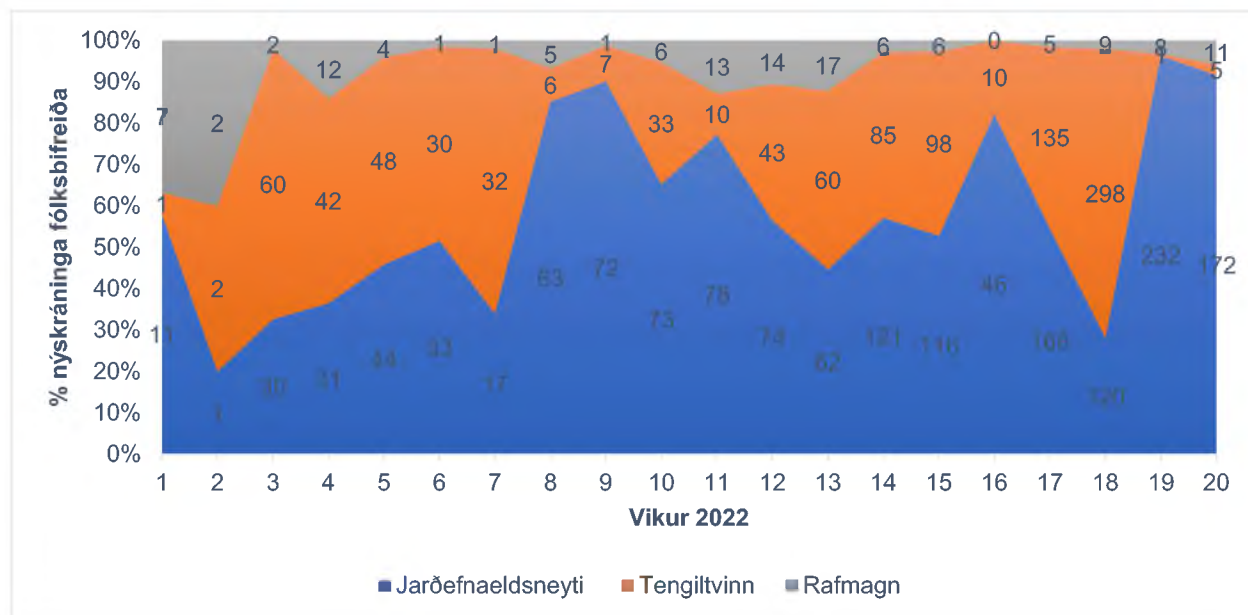
Á mynd 1 má sjá hvernig nýskráningar hafa þróast fyrstu 20 vikur ársins 2022, skipt í fólksbifreiðar sem taka jarðefnaeldsneyti, rafmagn eða eru tengiltvinnbifreiðar. Að meðaltali nam hluti tengiltvinnbifreiða rúmlega 28%, hluti rafmagnsbifreiða rúmlega 31% og hluti bifreiða sem einvörðungu taka jarðefnaeldsneyti rúmlega 40%. Fyrstu þrjá mánuði ársins var skiptingin aðeins önnur, þ.e. um 25% tengiltvinnbifreiðar, um 39% rafmagnsbifreiðar og rúmlega 37% bifreiðar sem

aðeins taka jarðefnaeldsneyti. Frá mánaðarmótum mars-apríl hefur hluti tengiltvinnbifreiða því aukist töluvert, hluti rafmagnsbifreiða dregist töluvert saman og hluti jarðefnaeldsneytisbifreiða aukist nokkuð. Séu hlutar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða lagðir saman fæst sú niðurstaða að nýskráningar tengdra bifreiða nam tæplega 63% fyrstu þrjá mánuði ársins en rúmlega 59% fyrstu 20 vikur ársins og dróst því saman í apríl og maí. Hluti jarðefnaeldsneytisbifreiða hækkaði sem samdrættinum nam. Athygliverðast er að horfa til þróunarinnar vikur 16–20 en við lok 18. viku féll ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða úr gildi og samhliða féllu þeir verulega í sölu, úr 423 í 4. Í viku 20 voru 17 tengiltvinnbifreiðar nýskráðar.

Eins og áður segir hafa apríl- og maímánuðir verið mikilvægir innkaupamánuðir ökutækjaleiga og því er eðlilegt að horfa til þróunar fjölda nýskráninga á mynd 1. Eins og við mátti búast tók nýskráningum að fjölga undir lok mars og náðu þær hámarki í viku 18. Þá viku voru nýskráningar tengiltvinnbifreiða 423 eða rúmlega 61% allra nýskráninga. Næstu viku þar á eftir voru þær aðeins 4. Á sama tíma varð veruleg breyting að nýskráningum jarðefnaeldsneytisbifreiða, þ.e. þær námu 165 í 18. viku en 280 í 19. viku. Þannig nam hlutur jarðefnaeldsneytisbifreiða tæplega 27% í 18. viku en tæpum 71% í 19. viku. Til samanburðar voru nýskráðar rafmagnsbifreiðar 82 í 18. viku en 95 í 19. viku.

Eins og áður segir hefur íslenski markaðurinn fyrir fólksbifreiðar mikla sérstöðu vegna fjölda bifreiða í eigu ökutækjaleiga. Því er nauðsynlegt að skoða hvernig nýskráningar hafa þróast í markaðseindum, þ.e. annars vegar í tilviki ökutækjaleiga og hins vegar m.t.t. annarra.

Mynd 2: Nýskráningar fólksbifreiða – hlutfall orkugjafa fyrstu 18 vikur 2022 – Ökutækjaleigur



Á mynd 2 má sjá nýskráningar fólksbifreiða fyrstu 20 vikur ársins 2022 í eigu ökutækjaleiga. Af henni má draga þær ályktanir að hlutur orkugjafa hafi verið sveiflukenndur, þ.e. að hluti rafmagns- og tengiltvinnbifreiða hafi verið nokkuð hagstæður m.t.t. orkuskipta fyrstu sjö vikur ársins, aukist aftur á milli 9. og 15. viku og tekið kipp í 17. og 18. viku en snarfallið undir lok 19. viku.

Á þeim tímavörðum féll ívilnun tengiltvinnbifreiða úr gildi og innkaup ökutækjaleiga færðust nær alfarið yfir í jarðefnaeldsneytisbifreiðar. Til dæmis voru 298 tengiltvinnbifreiðar nýskráðar í eigu ökutækjaleiga í 18. viku en aðeins 1 í 19. viku. Á sama tíma hélst hlutur rafmagnsbifreiða nokkuð stöðugur, 9 í 18. viku, 8 í 19. viku og 11 í 20. viku. Síðastnefndu vikuna voru 172 jarðefnaeldsneytisbifreiðar nýskráðar, 252 vikuna þar á undan en 120 í 18. viku.

Það er alveg ljóst að aðrir en ökutækjaleigur hafa tekið virkan þátt í orkuskiptum ef horft er til nýskráninga. Á tímabilinu nemur hluti rafmagnsbifreiða í nýskráningum tæplega 50%, hluti tengiltvinnbifreiða rúmum 30% og hluti jarðefnaeldsneytisbifreiða rúmum 20%. Brottfall ívilunar tengiltvinnbifreiða kemur fram í sölufalli eins og í tilviki ökutækjaleiga. Erfitt er að fullyrða að sala rafmagnsbifreiða hafi vegið það upp þar sem fjöldi nýskráninga þeirra hefur verið mjög breytilegur milli vikna. Námu nýskráningar 19. viku t.d. meðaltali alls tímabilsins. Hið sama er u.þ.b. uppi á teningnum varðandi jarðefnaeldsneytisbifreiðar en þó voru nýskráningar þeirra nálega 20% fleiri í 19. viku en að meðaltali allt tímabilið.

Rétt er að taka fram að vandamál í virðisbætur ökutækjaframleiðenda hafa skapað vanda sem kemur fram í framboði fólksbifreiða um þessar mundir. Eru þar bæði á ferðinni eftirköst framboðsröskunar íhluta vegna aðgerða sem gripið var til vegna heimsfaraldurs COVID-19 og frekari röskun sem orðið hefur í ljósi átakanna í Úkraínu. Þó röskunin hafi að vissu leyti verið almenn kemur hún hvað helst fram í framboðstakmörkunum hálfleiðara sem eru einn mikilvægasti íhluti rafmagns- og rafeindatækja sem eru nýtt ríkulega í nútímabifreiðaframleiðslu. Birtist framboðsvandinn m.a. í nýskráningum bifreiða í eigu ökutækjaleiga. Til samanburðar voru nýskráningar fólksbifreiða 5.552 frá 1. janúar–17. maí 2019 en hafa á sama tíma á líðandi ári aðeins numið 4.179. Ef mikilvægasti innkaupatími ökutækjaleiga er skoðaður námu nýskráningar 1. apríl–17. maí 2019 2.436 en 1.735 á sama tíma 2022. Ræður þar mestu vangeta bifreiðaumboða til afhendingar á fyrirliggjandi pöntunum ökutækjaleiga í ljósi framboðsskorts frá bifreiðaframleiðendum.

Af framangreindum upplýsingum er óhætt að draga þá ályktun að brottfall ívilunar tengiltvinnbifreiða hafi komið skýrt fram í upplýsingum um þróun nýskráninga, bæði hjá ökutækjaleigum og öðrum. Erfitt er að fullyrða hver áhrifin verða í tilviki annarra en ökutækjaleiga. Skýrar vísbendingar eru hins vegar komnar fram um áhrifin á nýskráningar bifreiða í eigu ökutækjaleiga. Það sem af er líðið árinu 2022 hafa nýskráningar bifreiða í eigu ökutækjaleiga numið rúmlega 44% af heildarnýskráningum fólksbifreiða. Er búist við því að sú hlutdeild muni vaxa. Að óbreyttu er því verulega hætt við að hlutur nýskráðra jarðefnaeldsneytisbifreiða muni aukast það sem eftir líður ári. Með fyrrgreint í huga er mikilvægt að viðhalda þeim hvata sem ökutækjaleigur hafa haft til að stuðla að orkuskiptum.

Framangreindar upplýsingar gefa tilefni til þess að litið sé sérstaklega til þróunar nýskráninga rafmagnsbifreiða. Að óbreyttu virðist ekki tilefni til að ætla að ökutækjaleigur taki þar ríkan þátt. Til dæmis námu kaup á þeim aðeins rúmlega 4,8% af nýskráningum bifreiða í þeirra eigu fyrstu 20 vikur ársins 2022 sem er ansi langt frá markmiðum stjórnvalda um 50% og síðar 90% hlut tengdra bifreiða í flota bílaleigubíla. Árið 2019 voru 1.090 fólksbifreiðar alfarið knúnar rafmagni nýskráðar hér landi, 2.551 árið 2020 og 4.261 árið 2021. Fyrstu 20 vikur ársins 2022 eru þær orðnar 2.435. Að meðaltali hafa 117 rafmagnsbifreiðar verið nýskráðar í viku hverri á tímabilinu. Gefi meðaltalið raunsanna mynd af því hvernig nýskráningar munu þróast 2022 verða 6.084

rafmagnsbifreiðar nýskráðar á árinu, þ.e. tæplega 1.100 fleiri bifreiðar en nemur þeirri aukningu sem boðuð er í frumvarpinu. Er þá ekki tekið tillit til þess að nýskráningar voru fremur fáar í kringum páskahátíðina. Í apríl 2021 voru t.d. 203 rafmagnsbifreiðar nýskráðar en 290 í maí sama ár. Sömu mánuði 2022 eru nýskráningarnar 406+489.

Eins og áður segir hefur verið gefið til kynna að gangur orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum sé með þeim hætti að tímabært sé að leyfa ívilnun tengiltvinnbifreiða að renna sitt skeið. Það er orðinn hlutur og vísbendingar þegar komnar fram um hver áhrif þess verða. Efnahagslegir hvarar skattkerfisins til orkuskipta hafa dregist saman með tilheyrandi áhrifum á hraða þeirra. Markhæfninni hefur verið stefnt í hættu, þ.e. sú aðgerð að hækka hámarksfjölda rafmagnsbifreiða sem fallið getur undir ívilnun um 5.000 bifreiðar mun ekki ein og sér stuðla að því að loftslags- og orkuskiptamarkmiðum ríkisstjórnarinnar verði náð. Með öðrum orðum stuðlar aðgerðin að vanfjárfestingu sem birtist á jákvæðan hátt sem bætt tekjumyndun í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2023–2027.

Greinar frumvarpsins

Fjöldatakmörkanir og íjærhæðir

Í a–e liðum 2. gr. frumvarpsins er lagt upp með 5.000 bifreiða fjölgun hámarksfjölda nýskráðra rafmagnsbifreiða sem fallið geta undir ívilnun samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt. Er uppleggið með þeim hætti að hámarksíjærhæð niðurfellingar við innflutning og undanþágu skattskyldrar veltu við sölu er látin lækka árið 2023 frá því sem nú er. Er aðgerðin rökstudd með vísan til takts orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum, nýtingar ívilnunarinnar og jafnræðissjónarmiða.

Eins og samtökin hafa áður bent á telja þau fjærhæðarlækkunina ekki tímabæra. Þrátt fyrir að e.t.v. megi rökstyðja lækkunina út frá nýtingarsjónarmiðum er ljóst að efri mörk ívilnunarinnar gagnast helst barnmörgum fjölskyldum og íbúum landsbyggðarinnar sem þurfa í ljósi aðstæðna að kaupa stærri og aflmeiri rafmagnsbifreiðar en aðrir. Þegar liggja fyrir upplýsingar sem gefa til kynna að íbúar höfuðborgarsvæðisins og nágrennabyggða hafi nýtt ívilnunina í ríkari mæli en íbúar landsbyggðarinnar. Hníga rök að því að takmarkað drægi og úrval sem lítt gagnast landsbyggðarfólki hafi þar ráðið ferðinni.

Hinn 27. maí síðastliðinn voru 1.533 bifreiðar eftir af 15.000 bifreiða hámarksfjölda ívilnunar rafmagnsbifreiða en 3.638 hinn 21. janúar síðastliðinn og hefur hann því rýrnað um 58% á tímabilinu. Að meðaltali hafa 117 rafmagnsbifreiðar verið nýskráðar í viku hverri á tímabilinu gefi meðaltalið til kynna hvernig nýskráningar hafa og munu þróast 2022 verða 6.084 rafmagnsbifreiðar nýskráðar á því ári, þ.e. tæplega 1.100 fleiri bifreiðar en nemur þeirri aukningu sem boðuð er. Er þá ekki tekið tillit til þess að nýskráningar voru fremur fáar í kringum páskahátíðina. Í apríl 2021 voru 203 rafmagnsbifreiðar nýskráðar en 290 í maí sama ár. Sömu mánuði 2022 eru nýskráningarnar 406+489. Ef framboðsvanda nyti ekki við má gera ráð fyrir að nýskráningar líðandi árs hefðu verið mun fleiri. Því verður að telja afar líklegt að 5.000 bifreiða viðbótin dugi í mesta lagi fram undir mitt ár eða til 29. viku ársins 2023 og ívilnunin falli úr gildi nokkuð löngu fyrir 31. desember 2023. Ekki er gert ráð fyrir neinum viðbrögðum við slíkri stöðu í fjármálaáætlun.

Ívilnun við endursölu og útleigu

Ánægjulegt er að sjá ákvæði f-liðar 2. gr. frumvarpsins en þar glittir í lausn á þeim vanda sem virðisaukaskattskyldir aðilar hafa staðið frammi fyrir vegna brottfalls ívilnana. Þannig hafa ökutækjaleigur t.d. staðið frammi fyrir því að ívilnunin verði í raun tekin til baka hafi ökutæki ekki verið selt áður en ívilnun vegna kaupa á því fellur úr gildi. Til að mynda hafa ökutækjaleigur sem keyptu tengiltvinnbifreiðar áður en ívilnun vegna þeirra rann út staðið frammi fyrir þeirri áskorun að leggja útskatt á bifreiðarnar við sölu eftir að ívilnunin féll úr gildi og hækka leiguverð þeirra í því skyni að afla tekna til greiðslu skattsins.

Sá hængur er þó á að ákvæðum greinarinnar er afmarkaður allt of þröngur gildistími þegar horft er til þess að ívilnununum ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt er ætlað að hvetja til orkuskipta og ekki síður eignarréttarlegra sjónarmiða þess efnis að gera verði skattskyldum aðilum fært að nýta fjárfestingu til öflunar nægilegra tekna. Eins og samtökin hafa áður bent á vara leigunot bílaleigubifreiða jafnan allt að 3 ár og á þeim tíma þarf ökutækjaleigum að gefa færi á að afla nægilegra leigutekna til að standa hið minnsta undir fjárfestingu í bifreið að frádregnu endursöluverðmæti en að viðbættum rekstrarkostnaði, t.d. tryggingum, fjármögnun og viðhaldi. Bílaleigubifreiðum er jafnan ekið meira en fólksbifreiðum í eigu einstaklinga, e.t.v. að rafmagnsbifreiðum í útleigu frátöldum, og því er viðhaldskostnaður þeirra jafnan hár. Skiptir þá ekki síst máli að notkun og umgengni við bílaleigubifreiðar er lakari en almennt gerist. Hins vegar hefur reynsla ökutækjaleiga verið sú að erfiðara hefur reynst að leigja rafmagnsbifreiðar skammtímaleigu og því hefur leigunýting þeirra oft og tíðum verið lakari en bifreiða sem taka jarðefnaeldsneyti. Eigi ívilnunin að halda virkni og sannarlega hvetja til orkuskipta verður gildistími ákvæða f-liðar 2. gr. frumvarpsins hreinlega að vera rýmri og þá svo rúmur að ökutækjaleigum sé veitt færi á að endurselja rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar að leigunotum loknum um þriggja ára skeið að loknum gildistíma ívilnunar sem gildi við kaup á þeim. Eins og leitt hefur verið í ljós í umsögninni er á brattann að sækja að tryggja fullnægjandi þátttöku ökutækjaleiga í orkuskiptum í samgöngum. Má segja að það sé lágmarkskrafa að þeirri þátttöku sem þegar hefur átt sér stað verði haldið við.

Niðurlag

Hér að framan hafa samtökin gert athugasemdir við forsendur fjármálaáætlunar og frumvarpsins. Rétt er að taka fram að í frumvarpinu felast skref í rétta átt. Þrátt fyrir það er það samantekin niðurstaða samtakanna að á báðum málunum séu annmarkar sem stefna í hættu getu okkar til að ná markmiðum um hröð orkuskipti í fólksbifreiðaflotanum. Verði ekki á þeim ráðin bót er hætt við að úr verði ígildi bjúgvorpils m.t.t. loftslags- og orkuskiptamarkmiða. Í því ljósi endurtaka samtökin hér eftirfarandi tillögur að breytingum á greinum frumvarpsins. Verði á þær fallist vænta samtökin þess að fjárlaganefnd Alþingis láti þær endurspeglast í umfjöllun sinni um fjármálaáætlun.

1. Í stað ártalsins „2022“ í b-lið 2. gr. komi: 2024.
2. Í stað ártalsins „2023“ tvívegis í c-lið 2. gr. komi: 2025.
3. Í stað ártalsins „2023“ tvívegis í d-lið 2. gr. komi: 2025.
4. Í stað tölunnar „20.000“ í e-lið 2. gr. komi: 30.000.
5. Í stað ártalsins „2022“ í 1. tölul. f-liðar 2. gr. komi: 2024.



BÍLGREINASAMBANDIÐ



6. Í stað orðanna „2023 til og með 31. desember 2023“ í 2. tölul. f-liðar 2. gr. komi: 2025 til og með 31. desember 2025.
7. Í stað tölunnar 2.000.000 í 3. tölul. f-liðar 2. gr. komi 3.000.000
8. Við f-lið 2.gr. bætist 4. töluliður sem orðast: Að hámarki 2.000.000 kr. vegna tengiltvinnbifreiða frá 1. janúar 2024 til 31. desember 2025.
9. Á eftir 2. gr. komi ný grein, er verður 3. gr., svohljóðandi:

Í stað ártalsins “2023” í tvívegis í 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXXIX í lögum kemur: 2028.

Að endingu er rétt að benda á að í sérstökum athugasemdum við 2. gr. frumvarpsins er gefið til kynna að heimild eftirlitsstofnunar EFTA, ESA, miðist við að ívilnanir vegna orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum renni út hinn 31. desember 2023. Í því samhengi er rétt að benda á að 15.000 bifreiða hámarksfjöldi rafmagnsbifreiða ívilnunar samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt var hluti forsendna ákvörðunar ESA nr. 178/21/COL í máli stofnunarinnar nr. 85245. Það er því nokkuð mótsagnakennt að lengd gildistíma ívilnunarinnar sé háð strangari mörkum en fjöldatakmörkanir. Verður í því sambandi einnig að hafa í huga að hinn 6. apríl síðastliðinn veitti ESA norskum stjórnvöldum nýverið heimild til útvíkkunar á gildandi ívilnunum vegna reksturs nýorkubifreiða eftir rúmlega fjögurra vikna málsmeðferðartíma. Sé íslenskum stjórnvöldum alvara með þeim markmiðum sem þau hafa sett er þeim einfaldlega í lófa lagið að tilkynna ESA um breytingar og afla samþykkis. Fjarvera upplýsinga um slíka tilkynningu gefur til kynna að viljann hafi vantað.

Virðingarfyllt,

f.h. Bílgreinasambandsins

Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar

Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur



Reykjavík 7. júní 2022

Til efnahags- og viðskiptanefndar

Efni umsögn við 679. mál á 152. löggjafarþingi, frumvarp um breytingu á lögum um virðisaukaskatt

Stjórn Flugbjörgunarsveitarinnar Reykjavík fagnar því að 1. gr. sé skýrt kveðið á um að endurgreiða skuli virðisaukaskatt af vinnu við að breyta ökutækjum sem eru sérútbúin til björgunarstarfa. Vinnuliðurinn er stór hluti af kostnaði við breytingar og gefur þetta aukið svigrúm fyrir björgunarsveitir í starfi sínu. Löggjafarvaldið mætti gjarnan huga að víðtækari undanþágum af rekstrarkostnaði björgunarsveita sem eru reknar meira minna með fjáröflunum sjálfboðaliða.

Stjórn FBSR gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við aðrar breytingar sem af frumvarpinu kunni að leiða.

Fyrir hönd stjórnar FBSR

Ingvi Stígsson



KPMG ehf.
Borgartúni 27
105 Reykjavík

Sími 545 6000
Fax 545 6001
Veffang www.kpmg.is

Nefndasvið Alþingis
efnahags- og viðskiptanefnd
nefnadasvid@althingi.is

Hafnarfirði, 6. júní 2022.

Umsögn KPMG um „frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988 (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.)“, á þingskjali 1012 – 679. mál.

Í tölvuskeyti nefndasviðs Alþingis 3. júní 2022 er KPMG gefinn kostur á að veita umsögn um framangreint frumvarp til laga. KPMG hefur kynnt sér frumvarpið og sér ástæðu til að koma á framfæri eftirfarandi ábendingum og tillögum.

Um f-lið 2. gr. frumvarpsins

Undir þessum lið eru lagðar til breytingar á ákvæði um niðurfellingu virðisaukaskatts við endursölu á vistvænum bifreiðum.

Niðurfelling virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu bifreiða felur ekki í sér neina ívilnun fyrir fyrirtæki sem heimild hafa til að færa til innskatts greiddan virðisaukaskatt af kaupverði. Fyrst og fremst er um að ræða bílaleigur og eignaleigufyrirtæki sem samkvæmt almennum reglum hafa heimild til innskattsfærslna við kaup fólksbifreiða til leyfisskyldrar starfsemi sinnar. Það kemur út á eitt fyrir þessi fyrirtæki hvort virðisaukaskattur er felldur niður við kaup þeirra á bifreiðum eða hvort þau greiða virðisaukaskatt við kaupin og fá hann endurgreiddan úr ríkissjóði í formi innskatts.

Fyrirtækjum þessum ber samkvæmt almennum reglum að innheimta virðisaukaskatt við sölu á bifreiðum, sem þær hafa notað í virðisaukaskattsskyldri starfsemi sinni. Aðrir seljendur notaðra bifreiða skulu ekki innheimta virðisaukaskatt við sölu. Söluverð ræðst að markaðsverði hverju sinni og því eru það umrædd fyrirtæki (bílaleigur og eignaleigur) sem í raun greiðir virðisaukaskatt í ríkissjóð af endursöluverði, ef ekki er fyrir að fara heimild til niðurfellingar virðisaukaskatts við endursölu.

Niðurfelling virðisaukaskatts sem aðrir hafa notið við kaup vistvænna bifreiða hefur stórlega rýrt verð vistvænna bifreiða þessara fyrirtækja umfram verðyrnun sem annars hefði orðið. Við þeirri verðyrnun bifreiða brást löggjafinn með setningu ákvæðis, sem gildi tók við upphaf árs 2021, þess efnis að niðurfelling virðisaukaskatts tæki einnig til virðisaukaskattsskyldrar endursölu vistvænna bifreiða að því tilskildu að bifreið væri þriggja ára eða yngri á söludegi. Setning þess ákvæðis breytti engu um það tap sem fyrirtæki höfðu þegar orðið fyrir við sölu vistvænna bifreiða fyrir upphaf árs 2021. Það rétti hins vegar nokkuð hlut þeirra við sölu á árinu 2021. Aftur seig á ógæfuhlið fyrir þessi fyrirtæki við upphaf árs 2022 með því að fjárhæð niðurfellingar var skorin niður um helming. Í apríl 2022 rann niðurfelling virðisaukaskatts af tengiltvinnbifreiðum skeið sitt á enda þegar skráðar höfðu verið 15.000 slíkar bifreiðir. Að óbreyttu ákvæði mun skeið niðurfellingar vegna rafmagnsbifreiða renna á enda síðar á yfirstandandi ári þegar gildandi 15.000 bifreiða fjöldamarki verður náð.

Í tillögu frumvarpsins felst að brott verði felldar tvær hömlur á niðurfellingu virðisaukaskatts við endursölu. Annars vegar það skilyrði að bifreið megi ekki vera eldri en þriggja ára á endursöludegi. Hins vegar að heimildin falli niður þegar tiltekinn fjöldi bifreiða af umræddum toga hefur verið færðar á bifreiðaskrá. KPMG fagnar tillögu um brottfellingu þessara hamlu, enda eru þær báðar órókréttar. Þegar fyrirtæki sem innskattsrétt höfðu keyptu vistvænar bifreiðir var virðisaukaskattur í raun ekki felldur niður. Niðurfelling að forminu til kom aðeins í stað innskatts, en hafði engin fjárhagsleg áhrif fyrir kaupendur. Það er fyrst við endursölu sem raunveruleg niðurfelling virðisaukaskatts af þessum bifreiðum á sér stað. Í raun er niðurfelling því færð til í tíma frá fyrstu sölu, eða eftir atvikum innflutnings, til endursölu. Þessi staðreynd endurspeglast í tillögu frumvarpsins. Þar er lagt til það skilyrði fyrir niðurfellingu við endursölu að felldur hafi verið niður virðisaukaskattur af viðkomandi bifreið við fyrstu sölu eða innflutning. Með því er tryggt að viðkomandi bifreið er stak í því mengi sem niðurfellingu er ætlað að taka til hvað fjölda varðar og jafnframt að uppfyllt er skilyrði um aldur bifreiðar við fyrstu skráningu hennar. Það skítur hins vegar skökku við að í frumvarpinu er lagt til að heimild til niðurfellingar virðisaukaskatts við endursölu falli niður í lok árs 2023 og takmarkist jafnframt við aðra fjárhæð, í flestum tilvikum lægri, en formlega var felld niður við fyrstu sölu eða við innflutning. Hvort tveggja er órókrétt í ljósi þess að í raun er um það að ræða að niðurfellingu við fyrstu sölu eða innflutning var frestað fram að endursölu.

Í tilvikum rafmagnsbifreiða hefur formleg niðurfelling virðisaukaskatts við fyrstu sölu eða innflutning numið að hámarki fjárhæðum sem hér segir:

- 1.530.000 kr. við sölu eða innflutning fyrir 1. janúar 2015.
- 1.440.000 kr. við sölu eða innflutning á tímabilinu 1. janúar 2015 til 30. júní 2020.
- 1.560.000 kr. við sölu eða innflutning frá og með 1. júlí 2020.

Í tilvikum tengiltvinnbifreiða hefur formleg niðurfelling virðisaukaskatts við fyrstu sölu eða innflutning numið að hámarki fjárhæðum sem hér segir:

- 1.020.000 kr. við sölu eða innflutning fyrir 1. janúar 2015.
- 960.000 kr. við sölu eða innflutning á tímabilinu 1. janúar 2015 til 31. desember 2021.
- 480.000 kr. við sölu eða innflutning á tímabilinu 1. janúar til 6. maí 2022.

Í frumvarpinu er lagt til að niðurfelling virðisaukaskatts geti að hámarki numið 1.440.000 kr. við endursölu rafmagnsbifreiða á árinu 2022, að hámarki 1.320.000 kr. við endursölu á árinu 2023, en engin niðurfelling verði við endursölu frá og með upphafi árs 2024.

Í frumvarpinu er lagt til að niðurfelling virðisaukaskatts geti að hámarki numið 480.000 kr. við endursölu tengiltvinnbifreiða á árunum 2022 og 2023, en engin niðurfelling verði við endursölu frá og með upphafi árs 2024.

Rókrétt er að niðurfelling virðisaukaskatts við endursölu geti numið allt að sömu fjárhæð og formleg niðurfelling við kaup eða innflutning viðkomandi bifreiðar var og það óháð því hve langur tími líður frá kaupum eða innflutningi fram að endursölu. **KPMG leggur því til að f-liður 2. gr. frumvarpsins verði orðaður svo:**

Á eftir 7. mgr. kemur ný málsgrein svohljóðandi: Þeim sem notið hefur niðurfellingar virðisaukaskatts við kaup eða innflutning bifreiðar skv. 1.-5. mgr. er við endursölu bifreiðarinnar heimilt að telja til undanþeginnar veltu allt að sömu fjárhæð og taldist til undanþeginnar veltu við kaup hans eða virðisaukaskattur var felldur niður af við innflutning. Heimildin er bundin því skilyrði að endurseljandi geti lagt fyrir Skattinn gögn til sönnunar á niðurfellingu virðisaukaskatt við kaup hans eða innflutning.

Að því er varðar bifreiðir keyptar eða fluttar inn fyrir upphaf árs 2015 felst í tillögu þessari frávik frá þeirri grunnreglu, sem lögð er til, að niðurfelling virðisaukaskatts geti numið sömu fjárhæð og formlega var felld niður við kaup eða innflutning. Frávikið ætti þó varla að koma að sök, þar sem líklegt má telja að flestar þær bifreiðir sem keyptar voru fyrir upphaf árs 2015 hafi nú þegar verið endurseldar og jafnvel

Þótt svo væri ekki þá má ætla að vegna verðrýrnunar nemi endursöluverði lægri fjárhæð en þeim hluta kaupverðs sem virðisaukaskattur var felldur niður af við fyrstu kaup eða innflutning. Jafnframt er vert að hafa í huga að lækkun fjárhæðar hámarksniðurfellingar við upphaf árs 2015 kom til vegna lækkunar skatthlutfalls virðisaukaskatts en ekki sökum breytts viðhorfs löggjafans til niðurfellingar.

Þar sem umrætt ákvæði er bráðabirgðaákvæði (ákvæði XXIV til bráðabirgða við lög nr. 50/1988) kann að vera eðlilegt að binda tímamarki heimild til niðurfellingar virðisaukaskatts við endursölu bifreiða. Slíkt tímamark verður að taka mið af aðstæðum þeirra fyrirtækja sem heimildin nær til. Verulegur hluti vistvænna bifreiða fyrirtækjanna er leigður út samkvæmt samningum um langtímaleigu, til allt að fimm ára. Tímamark þarf að vera það rúmt að það nái aftur fyrir gerða langtímasamninga og veiti fyrirtækjunum jafnframt eðlilegan tímafrest til endursölu bifreiðanna að leigutíma loknum. Heimildin þarf því að standa til a.m.k. loka árs 2028. Standi vilji til afmörkunar heimildarinnar í tíma væri unnt að auka við framangreinda tillögu KPMG að efni f-liðar 2. gr. frumvarpsins svohljóðandi málslið: **Heimildin fellur niður í lok árs 2028.**

Virðingarfyllst,

KPMG ehf.



Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.), 679. mál.

Rafbílasamband Íslands kallar eftir því að Alþingi setji skýra langtímastefnu í málum sem snúast um niðurfellingu á virðisaukaskatti við innflutning á rafbílum. Það hefur gríðarlega hamlandi áhrif á uppbyggingu innviða og framtíðaráætlanir einkaaðila, eins og bílaleiga og fyrirtækja sem sjá um stór net hleðslustöðva, að langtímastefna stjórnvalda sé ekki uppi á borðum. Í viðtölum við fagfólk, sem kemur á einn eða annan hátt að orkuskiptum á Íslandi, hafa allir kallað eftir meiri gagnsæi frá stjórnvöldum í þessum efnum og skýrri stefnu. Þetta stefnuleysi stjórnvalda er t.d. ein aðalástæðan fyrir því að bílaleigufлотinn er ekki að nýta rafbíla nema að mjög litlu leyti. Bílaleigur eru ábyrgar fyrir u.þ.b. 40% af öllum nýskráningum ökutækja á ári og rafbílavæðing þeirra myndi hafa gríðarlega jákvæð áhrif á rafbílaeign einstaklinga.

Rafbílasamband Íslands mælir með því að ívilnun í 2. tl. 7. mgr. ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt til 15.000 vetnisbíla verði færð yfir á rafbíla eða sameinað með rafbílum þannig að gert sé ráð fyrir 30.000 hreinorkubílum í lögnum að viðbættum þessum 5.000, sem frumvarpið snýst um, til loka árs 2023. Það eru innan við 30 vetnisbílar á Íslandi og alveg útséð að það er vita gagnslaust að bíða eftir því að þeir fullnýti sínar ívilnanir fyrir lok árs 2023.

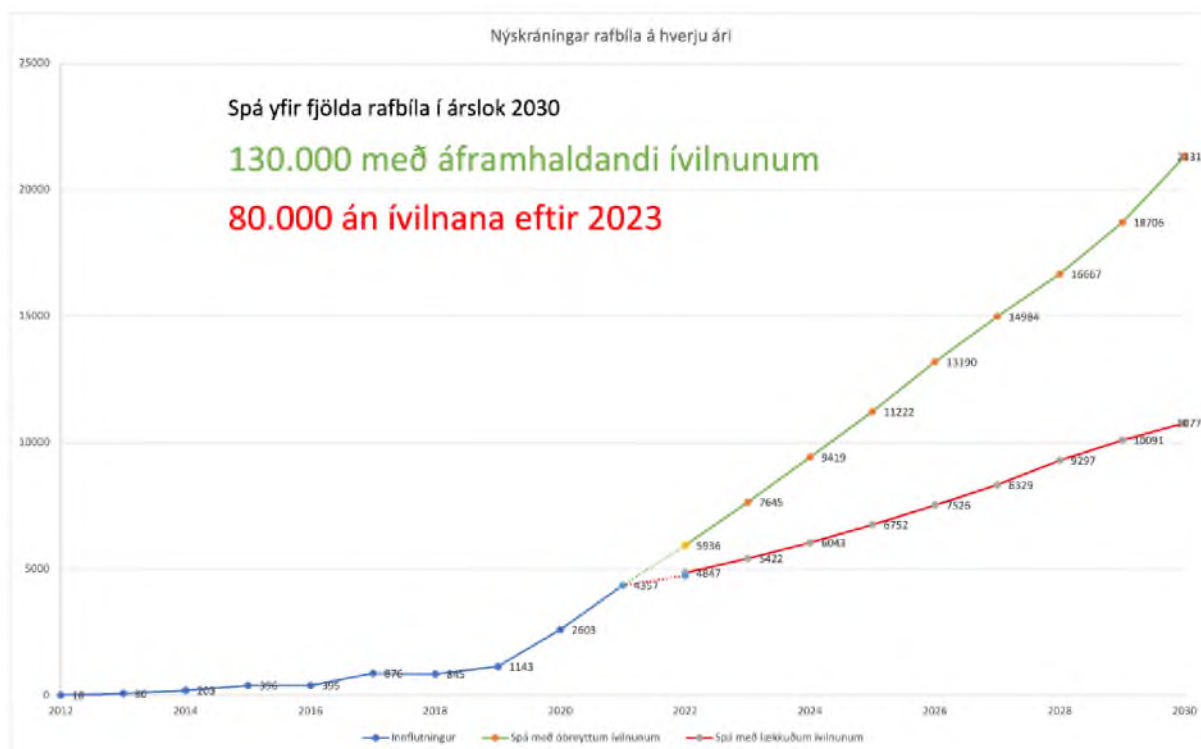
„Ekki er þó loka fyrir það skotið að þeim [vetnisbílum] muni fjölga á næstu árum, m.a. í ljósi yfirlýsinga stórra bifreiðaframleiðenda um aukna framleiðslu á vetnisbifreiðum.“

Þessi fullyrðing í greinargerð frumvarpsins er algerlega fráleit. Vetnisbifreiðar eiga sér enga framtíð á Íslandi. Utan Íslands er hægt að framleiða svokallað grátt og blátt vetni sem er mun ódýrara en grænt vetni. Grænt vetni, sem er það eina sem hægt er að framleiða héraendis, er gríðarlega dýr leið til að flytja raforku. Það fer a.m.k. þrisvar sinnum meira rafmagn í að framleiða vetni til að knýja ökutæki jafn langt og rafbíl auk þess sem framleiðsla, flutningur og geymsla vetnis er margfalt flóknara ferli en að flytja rafmagn. Þá mun vetni aldrei verða jafn aðgengilegt almenningi og rafmagn. Við bendum einnig á að við mat á fjárhagsáhrifum hefur þegar verið gert ráð fyrir þessum 15.000 vetnisbílum sem aldrei munu koma innan frestsins sem gefinn er í lögnum og því liggur beinast við að sameina ívilnunarkvóta vetnis- og rafmagnsbifreiða.

Eins og kemur fram í greinargerðinni þá hefur ákvæðið þann tilgang að styrkja samkeppnishæfni rafbíla gagnvart hefðbundnum bensín- og dísilknúnum bifreiðum með það að markmiði að efla og flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum. Stærsti kostnaðarliður við framleiðslu rafbíla er rafhlaðan. Hröð þróun í rafhlöðutækni hefur á 10 árum skilað rafhlöðum sem eru 10 sinnum ódýrari pr. kW, auðveldari í framleiðslu, með betri orkunýtingu og mun lengri líftíma. Með lækkanði innkaupaverði rafbíla er ljóst að ennþá færri rafbílar munu fullnýta heimild til niðurfellingar á virðisaukaskatti.

Neysluhegðun almennings er búin að taka gríðarlegum breytingum undanfarin ár og ber þar tvímælalaust að þakka stuðning stjórnvalda en Rafbílasamband Íslands telur að það sé útilokað að ná markmiðum Parísarsamkomulagsins ef þessum stuðningi við rafbílavæðinguna verður hætt um mitt

næsta ár, þegar 20.000 rafbílar hafa verið fluttir til landsins. Eins og sjá má á meðfylgjandi innflutningsspá til ársins 2030 ber mikið á milli ef ívilnanir falla niður við 20.000 bíla.



Myndin sýnir raunverulegan innflutning rafbíla frá 2012 til ársins 2021 og innflutningsspá til 2030.

Græna línan sýnir innflutningsspá til 2030 með óbreyttum ívilnunum til ársins 2026 og síðan lækkandi ívilnunum til 2030.

Rauða línan sýnir innflutningsspá til 2030 ef ívilnanir falla niður um mitt ár 2023, þegar 20.000 rafbílar hafa verið fluttir til landsins.

Þegar kemur að skattlagningu rafbíla þá telur Rafbílasamband Íslands að rekstur þjónustuinviða ríkisins ætti ekki að bitna á rafbílainnflutningi fyrr en markmiðum Parísarsamkomulagsins er náð. Langmest notkun rafbíla er á styttri vegalengdum á vegakerfi sveitarfélaga, sem ekki njóta góðs af olíusköttum eða bifreiðagjöldum, en ekki vegakerfi ríkisins og því er ekki óréttlátt að eigendur rafbíla greiði lægri skatt í ríkissjóð uns fyrrgreindum markmiðum er náð.

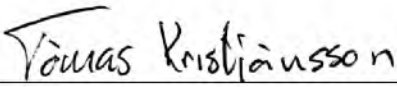
Í greinargerð með frumvarpinu kemur einnig fram að „ívilnunin væri frávik frá jafnræði aðila gagnvart virðisaukaskatti“. Frekar ætti að horfa á ívilnun stjórnvalda og langtímastefnu sem þá leið sem myndi skila mestum árangri í átt að þeim skuldbindingum sem ríkisstjórnin hefur sett sér í samdrætti á losun gróðurhúsalofttegunda til 2030. Tölurnar sýna það svo ekki verður um villst að skattaívilnun hefur skilað sér í gríðarlega miklum áhuga almennings á rafbílum síðustu ár.

Í umfjöllun í greinargerð frumvarpsins um bifreiðar sem fengu undanþágu á virðisaukaskatti 2021 má sjá að langflestar rafmagnsbifreiðar eru ekki að fullnýta ívilnunina. Reyndar kemur þar fram að í 74% tilvika á árinu 2021 nam full niðurfelling virðisaukaskatts við innflutning rafmagnsbifreiða lægri fjárhæð en 1.320.000 kr. Þessi staðreynd dregur stórlega úr neikvæðum fjárhagsáhrifum sem í greinargerðinni eru sögð geta verið allt að 5,7 ma.kr. Rafbílasamband Íslands telur mikilvægt að viðhalda áframhaldandi ívilnunum næstu fjögur árin og lækka þær síðan í skrefum til 2030. Það myndi auðvelda öllum sem vinna að orkuskiptum í samgöngum að marka sér raunhæfar áætlanir í rafbílavæðingu.

Rafbílavæðing snýst um miklu meira en neikvæð fjárhagsáhrif í fjárlögum íslenska ríkisins. Minni mengun í nærumhverfi skilar betri lífsgæðum og minnkandi olíuinnflutningur bætir viðskiptajöfnuð

við útlönd sem, í meðalári, kostar þjóðarbúið um 100 ma.kr. í gjaldeyri. Það er því gríðarlega mikilvægt að ekki verði dregið úr ívilnunum strax og að ríkisstjórnin setji skýra stefnu til ársins 2030.

Virðingarfyllt,
F.h. Rafbílasambands Íslands,

Handwritten signature of Tómas Kristjánsson in black ink, written in a cursive style. The signature is positioned above a horizontal line.

Tómas Kristjánsson, formaður

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Reykjavík, 4.6.2022
Tilvísun: 20220600610

Umsögn ríkisskattstjóra um frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.) þskj. 1012 – 679. mál.

Ríkisskattstjóri hefur þann 3. júní sl. móttengið tölvupóst þar sem embættinu er gefinn kostur á að veita umsögn um ofangreint þingmál.


Samkvæmt frumvarpinu er í fyrsta lagi lögð til heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu við breytingar á ökutækjum sem einungis eru notuð í þágu björgunarsveita. Í öðru lagi er lagt til að hámarksfjöldi rafmagnsbifreiða sem fallið geta undir ívilnun samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV við lög nr. 50/1988 verði hækkaður og samhliða því lögð til ný fjárhæðarmörk. Í þriðja lagi er lagt til að við endursölu vistvænna bifreiða samkvæmt sama bráðabirgðaákvæði verði skilyrði um aldur og fjölda slíkra bifreiða felld niður en heimildin takmörkuð við tiltekin fjárhæðarmörk og tiltekið tímabil og að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

Eins og fram kemur í 5. kafla greinargerðar með frumvarpinu var haft var samráð við ríkisskattstjóra við vinnslu þess í fjármála- og efnahagsráðuneytinu, en eins og frumvarpið liggur nú fyrir telur ríkisskattstjóri þó rétt að benda á eftirfarandi:

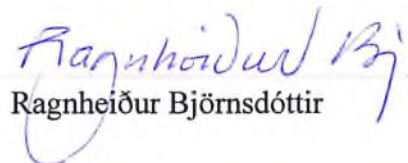
Samkvæmt 2. mgr. f-liðar 2. gr. frumvarpsins er kveðið á um að annað tveggja skilyrða fyrir ívilnun samkvæmt 1. mgr. sama stafliðar sé að skattaðili geti lagt fram reikninga eða önnur gögn til Skattsins sem staðfesta að niðurfelling virðisaukaskatts við innflutning eða fyrstu sölu hafi átt sér stað. Að mati ríkisskattstjóra er þetta skilyrði óþarft þar sem skattaðila ber að varðveita slík gögn í bókhaldi sínu samkvæmt lögum um bókhald nr. 145/1994, sbr. einnig VIII. kafla laga nr. 50/1988 og reglugerð nr. 50/1993, um bókhald og tekjuskráningu virðisaukaskattsskyldra aðila, og er því ekki þörf á að tiltaka það sérstaklega hér.

Að öðru leyti en að framan greinir gerir ríkisskattstjóri ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst,
f.h. ríkisskattstjóra



Oskar H. Albertsson



Ragnheiður Björnsdóttir



Alþingi
Alþingishúsið
Reykjavík
Althingi.is

Ungir umhverfissinnar
Rafstöðvavegur 5-7
110 Reykjavík
umhverfissinnar.is

06. júní 2022

**Umsögn við frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988
(fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.)**

Ungir umhverfissinnar gera tvær athugasemdir við þetta lagafrumvarp. Fyrsta gagnrýni okkar varðar innihald frumvarpsins og viljum við að fjármagni sé varið á skynsamari hátt heldur en í niðurgreiðslu á rafmagnsbílum til að ná fram samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda (GHL). Seinni gagnrýni okkur varðar umsagnaferlið þar sem okkur finnst of stutt að umsagnabeidni berist einungis þremur dögum fyrir umsagnafrest.

Skynsöm notkun á fjármagni í þágu loftslagsins

Nauðsynlegt er að fara vel með peninga ríkisins sem er í raun peningur almennings. Besta leiðin til að ná fram samdrætti í losun GHL er ekki með niðurgreiðslu á rafmagnsbílum ef miðað er við hlutfall króna per ton CO₂-íg. Þó að grunnhugsunin sé góð þar sem hún snýr að því að draga úr losun GHL er mun skilvirkara og efnahagslega skynsamlegra að verja þessum fjármunum í aðgerðir sem draga meira úr losun per krónu úr ríkissjóði. Einnig mætti beita öðrum efnahagslegum tólum svo sem gjaldtöku eða skattlagningu í auknu mæli til að ná fram fælingarmætti sem bæði eykur áhrif hvata aðgerða sem og tryggir meira fjármagn í loftslagsaðgerðir.

Í greinargerðinni sem fylgir þessu frumvarpi kemur fram að markmið ríkisstjórnarinnar sé að fjöldi rafbíla og annara vistvænna bifreiða á Íslandi verði orðinn 100.000 árið 2030. Þetta markmið er ekki ásættanlegt. Markmiðið á ekki að vera að ná ákveðnum fjölda bíla inn til

landsins heldur ætti það miklu frekar að leggja áherslu á það að draga úr notkun og innflutningi bíla. Þetta er byggt á þeim einföldu rökum að framleiðsla, notkun og förgun eða endurvinnsla á rafmagnsbílum hefur viðtæk umhverfisáhrif með sér í för. Markmiðið ætti miklu frekar að vera að fækka heildarfjölda bíla á Íslandi og að *hlutfall* rafmagnsbíla sé orðið ákveðið hátt árið 2030.

Allt of stuttur umsagnarfrestur

Okkur barst umsagnabeiðni frá Nefndasviði Alþingis þann 3. júní 2022 en umsagnarfrestur er 6. Júní 2022. Þetta gefur okkur sem vinnum nánast öll í sjálfboðaliðavinnu einungis þrjá daga til að undirbúa umsögn. Þar að auki barst beiðnin til okkar á föstudagseftirmiðdegi og umsagnarfrestur er á frídegi (Öðrum í Hvítasunnu) sem þýðir að ekki gafst neinn virkur dagur til að vinna þessa umsögn. Við erum meðvituð um að málið hafi verið komið inn á vef Alþingis um miðjan maí en við hefðum viljað fá umsagnabeiðni í tölvupósti mun fyrr þar sem við höfum ekki getu til að vakta stöðugt vef Alþingis.

Að lokum

Það þarf að sjá til þess að fjármagni til loftslagsaðgerða sé varið á skynsamari og skilvirkari hátt þegar horft er til krónu fjölda per ton CO₂-íg. samdráttur. Ungir umhverfissinnar kalla einnig eftir því að markmið stjórnvalda um fjölda og hlutfall rafmagnsbíla verði endurskoðað til að það stuðli betur að samdrætti í losun og taki tillit til allrar virðis kedju rafmagnsbíla. Svo biðjum við um að fá umsagnabeiðni með meiri fyrirvara næst.

Fyrir hönd Ungra umhverfissinna,

Finnur Ricart Andrason

Finnur Ricart Andrason,
Loftslagsfulltrúi