

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



Reykjavík, 9. desember 2019

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

Hinn 30. nóvember sl. lagði fjármála- og efnahagsráðherra fyrir Alþingi frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta. Frumvarpinu var vísað til efnahags- og viðskiptanefndar að fyrstu umræðu lokinni. Með tölvupósti, dags. 4. desember sl., óskaði nefndin eftir umsögn SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar um frumvarpið. Frumvarpið hefur verið yfirfarið á vettvangi SAF og vilja samtökin koma eftirfarandi á framfæri.

Almennt

SAF fagna þeim breytingum sem koma fram í frumvarpinu sem lúta öll að frekari hvötum til orkuskipta í samgöngum. Samtökin hafa tekið afstöðu með markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum og telja orkuskipti í samgöngum verulega mikilvæg í því samhengi. Þau metnaðarfullu markmið sem stjórnvöld hafa sett sér munu óhjákvæmilega krefjast þess að orkuskiptum verði hraðað frekar en orðið hefur. Að mörgu leyti endurspeglar kaupverð vistvænna ökutækja enn háan þróunarkostnað. Þátttöku í orkuskiptum fylgir enn fremur áhætta sem t.d. tengist upptöku nýrrar tækni, fjárfestingu í nýjum rekstrar- og þjónustuinnviðum, óvissu um tækniþróun og markaðssetningu. Til lengri tíma litið ættu orkuskiptin að skila þjóðhagslegum ábata en sá ábati er hins vegar í mörgum tilvikum enn ekki nægilega nálægur. Undir slíkum kringumstæðum eru jákvæðir efnahagslegir hvatar til fjárfestinga í vistvænum ökutækjum lykilatriði í því að tryggja virka þátttöku einstaklinga og fyrirtækja.

SAF vilja nota tækifærið og fagna sérstaklega ákvæðum b-liðar 2. gr. og 3. gr. Þau áform sem endurspeglast í nýju bráðabirgðaákvæði um virðisaukaskattsundanhágu útleigu ökutækja hafa í raun verið lengi í pípunum. Að mati samtakanna mun slík undanhága bæta samkeppnisstöðu vistvænna bifreiða verulega þegar að útleigu kemur. Þá mun flýtifyrning vistvænna ökutækja tvímælalaust hvetja atvinnulífið til fjárfestingar í vistvænum ökutækjum. Reynslan verður að sýna hve langt flýtifyrningin fleytir okkur en a.m.k. er hægt að segja að í henni birtist jákvæð hvatning.

Þá telja SAF tilefni til að fagna ákvæðum c-liðar 2. gr. þar sem lagt er til að virðisaukaskattur verði felldur niður eða undanþeginn veltu vegna innflutnings og sölu vistvænnar hóp bifreiðar í almenningsakstri.

Rétt er að benda á að SAF hafa lengi barist fyrir því að unnin verði bragarbót á virðisaukaskattsskyldu rekstraraðila hóp bifreiða í blandaðri starfsemi. Verulegt lag er að gera nauðsynlegar breytingar samhliða afgreiðslu frumvarpsins. Nægir í því efni að vísa til umfjöllunar í kafla 5.1 í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytisins um 2. mál á 145. löggjafarþingi sem finna má á vefslóðinni: <https://www.althingi.is/altext/erindi/145/145-373.pdf>. Einnig má líta til annars minnisblaðs ráðuneytisins um sama þingmál sem finna má á vefslóðinni: <https://www.althingi.is/altext/erindi/145/145-477.pdf>.

Uppbygging hleðsluinnviða

Segja má að hleðsluinnviðir fyrir rafmagnsbifreiðar séu enn í uppbyggingarfasa. Þar sem skráðar hreinar rafmagnsbifreiðar eru enn tiltölulega lítill hluti fólksbílaflotans má telja næsta líklegt að eigendur tengiltvinnbifreiða hafi verulegu hlutverki að gegna þegar að því kemur að tryggja forsendur fyrir æskilegum vexti og þróun innviðaupbyggingar.

Við upphaf líðandi árs voru samtals 8.735 tengilbifreiðar skráðar hér á landi, að tengiltvinnbifreiðum meðtöldum, eða sem nemur 3,27% fólksbílaflotans. Enn má því ætla að rekstrarforsendur þróaðra hleðsluinnviða séu takmarkaðar. Ef fjöldi tengilbifreiða væri 30.000 um þessar mundir næmi hann 11,22% af fólksbílaflotanum svo dæmi sé tekið. Það gefur auga leið að undir slíkum kringumstæðum væru rekstrarforsendur hleðsluinnviða sterkari en þær eru í dag og uppbygging þeirra hraðari.

Orkuskipti fyrir tilstilli tengilbifreiða

Tengiltvinnbifreiðum fjölgaði um 90% á milli árána 2017 og 2018. Á sama tíma fjölgaði hreinum rafmagnsbifreiðum um 41%. Ef þessi fjölgun mundi halda sér næstu ár munu tengilbifreiðar, að tengiltvinnbifreiðum meðtöldum, ná 30.000 bíla markinu á seinni hluta ársins 2021 og tengiltvinnbifreiðar enn leiða vagninn. Slík niðurstaða yrði hins vegar að sjálfsgöðu háð því að enn væru til staðar sterkir efnahagslegir hvatar til kaupa á tengiltvinnbifreiðum.

Verulegur hluti nýskráðra fólksbíla eru bílaleigubílar. Leigunot slíkra bíla eru um þessar mundir 1,5–3 ár en bílarnir eru jafnan mest notaðir til ferðalaga út á land og um langar leiðir. Að leigunotum loknum eru bílarnir afsettir á innlendum eftirmarkaði fyrir notaða fólksbíla. Hlutdeild bílaleigubíla á eftirmarkaði fólksbíla er því veruleg. Af þeim sökum hafa bílaleigur umtalsverð áhrif á þróun losunar frá flota fólksbíla. Stjórnvöld hafa sett sér metnaðarfull markmið í loftslagsmálum og orkuskiptum í samgöngum. Bílaleigur hafa lýst yfir vilja til að taka þátt í orkuskiptunum. Ljóst er að sú þátttaka mun reynast bílaleigunum erfið viðureignar, annars vegar vegna erfiðrar rekstraraðstæðna og hins vegar í ljósi takmarkaðs framboðs og afhendingaröryggis nýorkubíla, takmarkaðrar eftirspurnar eftir leigu á slíkum bílum, ófullbúinna og

vanþroskaðra innviða o.fl. Er í þessu samhengi rétt að hafa í huga að þátttaka bílaleiga í orkuskiptum í samgöngum er enn sem komið er mun minni en í tilviki einstaklinga eða annarra fyrirtækja.

Um síðustu áramót nam meðallosun bensínknúinna bílaleigubíla 132,27 g/km og dísilknúinna 142,47 g/km. Á sama tíma nam meðallosun bifreiða í eigu annarra en bílaleiga 176,55 g/km í tilviki bensínbíla en 178,84 g/km í tilviki dísilbíla. Ástæðan er fyrst og fremst sú að bílaleigubílar eru að meðaltali mun yngri en aðrir fólksbílar í flotanum. Langsamlega flestir bílaleigubílar ganga fyrir jarðefnaeldsneyti en um síðustu áramót nam hlutdeild hreinna rafmagnsbifreiða í flota bílaleigubíla 0,21% á meðan hún nam 1,08% í flota annarra fólksbíla. Að sama skapi nam hlutdeild tengiltvinnbifreiða 0,17% af flota bílaleigubíla en 2,46% af flota annarra fólksbíla. Helgast þessi takmarkaða þátttaka í orkuskiptum einkum af eftirspurn leigutaka og takmörkuðu framboði söluaðila bifreiða. Ef tekið er mið af þessum tölum verður hins vegar að ætla að bílaleigur geti haft umtalsverð áhrif á meðallosun í heildarflota fólksbíla m.a. í gegnum eftirmarkað notaðra fólksbíla. Það er því hið minnsta mikilvægt að hlúð verði að getu bílaleiga til að draga úr losun vegna notkunar bílaleigubíla.

Um einstök ákvæði

B-liður 2. gr.

Samkvæmt b-lið 2. gr. frumvarpsdraganna er ætlunin að útleiguúvilnun bílaleigu gildi til 31. desember 2023 en þann sama dag er gert ráð fyrir að virðisaukaskattsúvilnun vegna innflutnings og kaupa á rafmagns- og vetnisbifreiðum renni sitt skeið.

Þar með skapast hættá á að bílaleiga sem kaupir t.d. rafmagnsbifreið í árslok 2023 muni ekki geta leigt hana út án virðisaukaskatts. Af framangreindum sökum lagði starfshópur um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis til að gildistími útleiguúvilnunarinnar yrði þremur árum lengri en gildistími ákvæðis til bráðabirgða XXIV. Að óbreyttu skapast hættá á að útleiguúvilnun b-liðar 2. gr. frumvarpsdraganna muni ekki nýtast bílaleigum eins og lagt er upp með í frumvarpinu og aðgerðin missi þar með marks að miklu leyti.

Þrátt fyrir að bílaleigur muni geta keypt bifreiðar án virðisaukaskatts á gildistíma ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt og leigt þær út án virðisaukaskatts á grundvelli ákvæða b-liðar 2. gr. frumvarpsdraganna munu þær þurfa að skila virðisaukaskatti við afsetningu þeirra á endursölumarkaði innanlands. Annars vegar er um að ræða virðisaukaskatt af söluhagnaði notaðrar bifreiðar og hins vegar þar sem salan getur vart talist fyrsta sala sbr. 2. málsl. 1. mgr. bráðabirgðaákvæðisins. Afar hætt er við að slík skylda muni vinna gegn þeim hvata sem ætlunin er að skapa til fjárfestinga og útleigu rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða.

Í ljósi framangreinds leggja SAF til að gildistími útleiguúvilnunar b-liðar 2. gr. frumvarpsins verði út árið 2026.

Þá leggja samtökin til að nýju ákvæði verði bætt við staflidinn þar sem kveðið verði á um að bifreið í eigu ökutækjaleigu, eignaleigu eða fjármögnunarleigu, sem fallið hefur undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, hafi ekki skattverð við afsetningu á eftirmarkaði.

A-, c-, e-, g-,j- og k-liðir 1. gr.

Eins og fram hefur komið kalla forsendur rekstrar hleðsluinnviða á frekari uppbyggingu og fjölgun tengilbifreiða. Um þessar mundir eygja bílaleigur helst möguleika til að auka þátttöku í hröðum orkuskiptum með útleigu tengiltvinnbifreiða. Í ljósi umbreytinga sem orðið hafa á upplýsingagjöf um koltvísýringslosun bifreiða (WLTP í stað NEDC) og hertari reglna um meðallosun bifreiðaframléiðslu í ESB munu bifreiðaframléiðendur markaðssetja á næstunni tengiltvinnbifreiðar með allt að tvöfalt stærri rafhlöðu en nú er. Ætla má að innkaupsverð þeirra muni verða herra sem nemur þeim kostnaðarauka sem stækkunin hefur í för með sér. Þar með er hætt við að samkeppnishæfni tengiltvinnbifreiða gagnvart hefðbundnum bensín- og dísilbifreiðum muni standa í stað eða versna á næstu árum. Bílaleigumarkaðurinn er eftirspurnardrífinn og þar ríkir hörð verðsamkeppni. Það er til mikils að vinna að tryggja að bílaleigur geti boðið tengilbíla til útleigu á sem hagstæðustu verði. Afar hætt er við að niðurfelling virðisaukaskattsívilnunar fyrir tengiltvinnbifreiðar í árslok 2020 muni takmarka verulega möguleika bílaleiga til þátttöku í hröðum orkuskiptum í samgöngum.

Í ljósi framangreinds leggja SAF til að a-, c-, e-, g- og k-liðir 1. gr. frumvarpsins verði felldir brott þannig að gildistími virðisaukaskattsívilnunar fyrir tengiltvinnbifreiðar í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt verði jafn langur og í tilviki rafmagns- og vetnisbifreiða.

Að sama skapi leggja SAF til að í stað „12.500“ í j-lið 1. gr. komi: 15.000 þannig að sami fjöldi tengiltvinnbifreiða falli undir ívilnunina og á við í tilviki rafmagns- og vetnisbifreiða.

Þyki tilefni til að beina þeim hvata sem felst í virðisaukaskattsívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar einvörðungu að bílaleigum mætti setja það sem skilyrði ívilnunar að undir hana falli einvörðungu bifreiðar sem eru skráðar í eigu slíkra fyrirtækja. Svo tekið væri tillit til innkaupaferlis bílaleigubíla þyrfti tímasetning virkjunar fjöldatakmargana ívilnunarinnar einnig að taka mið af pöntunar- og innkaupatíma bílaleigubíla.

Virðingarfyllst

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson