

Reykjavík 20. nóvember 2020

**Efni: Andsvör við greinargerð fjármálaráðuneytis um vörugjöld bílaleigubifreiða**

Ágætu nefndarmenn efnahags- og viðskiptanefndar,

Í kjölfar umfjöllunar fjármálaráðuneytisins um tillögu SAF varðandi tímabundna, takmarkaða lækkun vörugjalda á bílaleigubifreiðum vilja samtökin og bílaleigunefnd koma eftirfarandi andsvörum á framfæri.

Andsvörin eru sett upp sem spurningar og svör við þeim atriðum sem samtökin telja álitamál.

Byrjum á því að skoða tillöguna sjálfa:

- Þrátt fyrir ákvæði 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. skal á árunum 2021, lækka skráða losun ökutækja sem skráðar verða í notkunarflokkinn ökutækjaleiga um 30% en þó að hámarki þannig að mismunur á nýju vörugjaldi og þess upphaflega verði 500.000. Ákvæði þetta gildir aðeins fyrir ökutækjaleigur sem skráðar eru fyrir 1.4.2020. Hafi ökutækjaleiga á árinu 2021 keypt vistvæna bíla (Rafmagns/PHEV) að lágmarki 10% af heildarkaupum sínum þá framlengist bráðabirgðaákvæði þetta fyrir árið 2022. Hafi ökutækjaleiga á árinu 2022 keypt vistvæna bíla (Rafmagns/PHEV) að lágmarki 20% af heildarkaupum sínum þá framlengist bráðabirgðaákvæði þetta fyrir árið 2023

Út á hvað gengur tillagan?

Svör:

- Tillagan byggir á sambærilegu fyrirkomulagi og gildir í bráðabirgðaákvæði fyrir húsbíla en er þó alveg óskyld.
- Í tillögunni er lögð til tímabundin 30% lækkun losunargilda bifreiða.

- Í því skyni að tryggja að áhrif lækkunarinnar verði ekki óþarflega viðtæk er þó lagt til að lækkun á vörugjaldi geti ekki orðið meiri en 500.000 kr. m.v. 10 mánaða binditíma.
- Samtökin leggja til að framlenging lækkunar hjá hverri ökutækjaleigu fyrir árin 2022 og 2023 tengist því að markmið náist um 10% nýskráningar vistvænna ökutækja viðkomandi ökutækjaleigu 2021 og 20% árið 2022
- Tillöggunni er einnig ætlað að vera tímabundinn viðspyrnustuðningur til að bílaleigur geti boðið upp á umhverfisvænar og öruggar bílaleigubifreiðar

### Samræmist tillagan yfirlýstu markmiði um innflutning á vistvænum bifreiðum og markmiðum stjórnvalda um orkuskipti í samgöngum?

Svör:

- Já
- Markmiðin nást með því að létta undir með fjármögnun vistvænna ökutækja sem eru allt að helmingi dýrari í innkaupum (sjá nánar hér að neðan umfjöllun á kostnað vistvænna ökutækja)
- Hvatarnir sem tillagan byggir á er með markmið um 10% nýskráningu vistvænna bílaleigubifreiða árið 2021 og 20% árið 2022. Þetta leiðir af sér fleiri nýskráningar vistvænna bifreiða bæði í hlutfalli og tölu.
- Skráning vistvænna bílaleigubifreiða var 3,66% árið 2019.
- Í nóvember 2019 voru 24.359 bílaleigubifreiðar á skrá, þar af um 5.000 nýskráðar, í nóvember 2020 voru 18.677 bílaleigubifreiðar á skrá, þar af um 2.000 nýskráðar.
- Samdráttur í skráðum bílaleigubifreiðum er 23% á milli ára og samdráttur í nýskráðum bílaleigubifreiðum er 60% sem sýnir að bílaleigubílar eru að eldast og verða óumhverfisvænni og óruggari.
- Markmið 5 ára ríkisfjármálaáætlunar er að 20% bílaleigubifreiða verði vistvænar árið 2025. Það eru um 5.000 ökutæki m.v. hámark árið 2019
- Ísland þarf nú þegar að greiða fyrir losunarheimildir þar sem markmið Kyoto sáttmálans hafa ekki náðst
- Mikilvægt er fyrir Ísland að vera í stakk búíð til að mæta skuldbindingum Parísarsamkomulagsins árið 2030

### Eru núgildandi ívilnanir vistvænna ökutækja ekki nóg til að ökutækjaleigur fjárfesti í slíkum ökutækjum?

Svör:

- Nei, ekki miðað við verð vistvænna ökutækja í dag
- Hefðbundin bílaleigubifreið í milliflokki kostar um 3,2 mkr án VSK. Rafmagnsbifreið í sama flokki kostar um 5,3 mkr. án VSK. Mismunurinn er 59%.
- Í flokki minni bíla er munurinn 100% eða meira en slíkir bílar eru ekki eftirsóknarverðir þar sem vandamál er með drægi og tækni.
- Eftirspurn erlendra ferðamanna eftir vistvænum ökutækjum er lítil og mun ekki taka við sér fyrr en innviðir eru til staðar. Síðasta sumar var t.d. skelfilegt fyrir rafbílaeigendur þar sem mikið skorti á hleðsluinnviði.

- Ökutækjaleigur hafa verið og eru tilbúnar að fjölga vistvænum ökutækjum til að stuðla að orkuskiptum og vera í stakk búnað þegar eftirspurn tekur við sér og innviðir tilbúnir. Til þess þarf samstarf við stjórnvöld.
- Afföll af vistvænum ökutækjum eru mun meiri en af ökutækjum sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti þar sem þróun á drægi og öryggisþáttum vistvænna ökutækja er gríðarlega hröð.
- Afskriftir innan sama árs er bókhaldstæknilegt atriði og hefur ekki áhrif á fjárhagslegt bolmagn til nýfjárfestinga.

**Eru aðrar aðgerðir sem stjórnvöld hafa farið í ekki nægir hvatar?**

**Svör:**

- Nei, það eru ekki nægir hvatar til að stuðla að fjárfestingu í vistvænum ökutækjum hjá bílaleigum
- Hluti hvata eru til að mæta þeirri þjónustu sem vænst er
- Innviðir verða að vera tilbúnir til að eftirspurn taki við sér
- Undanþága VSK á útleigu er jafnræðismál til að mæta VSK undanþágu á kaupum ökutækja. Eftirmarkaðssala verður einnig að njóta sömu undanþágu og gildir fyrir nýskráningu.

**Gengur lækkun á vörugjöldum gegn samkeppni á eftirmarkaði?**

**Svör:**

- Nei, ekki miðað við uppbyggingu framboðs á eftirmarkaði hérlendis
- Bílaleigumarkaður hér á landi er ólíkur bílaleigumarkaði í öðrum Evrópulöndum og jafnvel á heimsvísu
- Bílaleigubifreiðar í öðrum löndum eru að mestu nýttar til langtímaleigu (e. leasing) á einkabílamarkaði
- Hér á landi er langtímaleiga um 15% af bílaleigumarkaðnum og 85% skammtímaleiga í ferðaþjónustu
- Ökutækjaleigur selja ökutæki sín á eftirmarkaði eftir 20-30 mánuði að jafnaði
- Almennigur hér á landi selur ökutæki sín á eftirmarkaði eftir 50-60 mánuði að jafnaði
- Ökutækjaleigur eru þ.a.l. í samkeppni sín á milli um eftirmarkaðssölu, miklu frekar en við almenning
- Gert er ráð fyrir að allt að helmingur ökutækja í umferð á Íslandi séu eldri bílaleigubifreiðar
- Ökutækjaleigur eru afar mikilvægur þátttakandi á eftirmarkaði með ökutæki hér á landi
- Ökutækjaleigur eru eina starfsgrein ferðaþjónustu í hærra þrepi VSK

Er lækkun á vörugjöldum óæskilegur ríkisstuðningur?

Svör:

- Nei, ekki ef rétt að málum staðið
- Ökutækjaleigur hafa lengi bent á að bílaleigubifreiðar eru atvinnutæki á meðan þær eru í rekstri hjá ökutækjaleigu og ættu því að ekki að bera vörugjöld yfir höfuð
- Ríkisstuðningur við ákveðna atvinnugrein getur verið jákvæður í uppbyggingu ef hann skapar hvata eins og í þessu tilfalli með orkuskipti, lækkun kolefnislosunar og viðspyrnu.
- Ríkisstuðningur getur komið í veg fyrir að fjárfrekar skuldbindingar vegna seinagangs í orkuskiptum lendi á framtíðarkynslóðum
- Stóriðja hefur til langs tíma verið styrkt af ríkinu með lægra raforkuverði

Hver eru áhrif á ríkissjóð með samstarfi við ökutækjaleigur um orkuskipti?

Svör:

- Ökutækjaleigur skapa að jafnaði 1 starf á hver 20 ökutæki
- Yfir 1000 stöðugildi voru hjá ökutækjaleigum árið 2019,
- Hátt í 700 stöðugildi hafa tapast hjá ökutækjaleigum í þeim faraldri sem nú gengur yfir
- Beinn kostnaður ríkissjóðs er enginn af aðgerðinni sem lögð er til
- Væntar tekjur af vörugjöldum eru mjög óræðar í því árferði sem nú ríkir
- Beinar tekjur ríkissjóðs af aukningu starfa um 1.200 gætu numið um 1,2 milljörðum króna.

Þess ber að geta að tillögurnar sem SAF hefur lagt fram þurfa ekki að vera endanleg útgáfa. M.a er bent á að markmiðin um hlutfall vistvænna ökutækja af nýskráningum þarf ekki að vera bundið hverri ökutækjaleigu.

Virðingarfyllst,

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



*Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri bílaleigu*