

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 verðbólguþátt 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 hvatin þá virkni að skattur er felldur niður og undanþegin virðisaukaskattskyldri veltu að tilteknu hámarki. Fyrst um sinn hafði hvatin 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 endursölumarkaði 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 hvatar 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 útleigutímabila. 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



BÍLGREINASAMBANDIÐ



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 virðisaukaskattslöggjöfni 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