



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

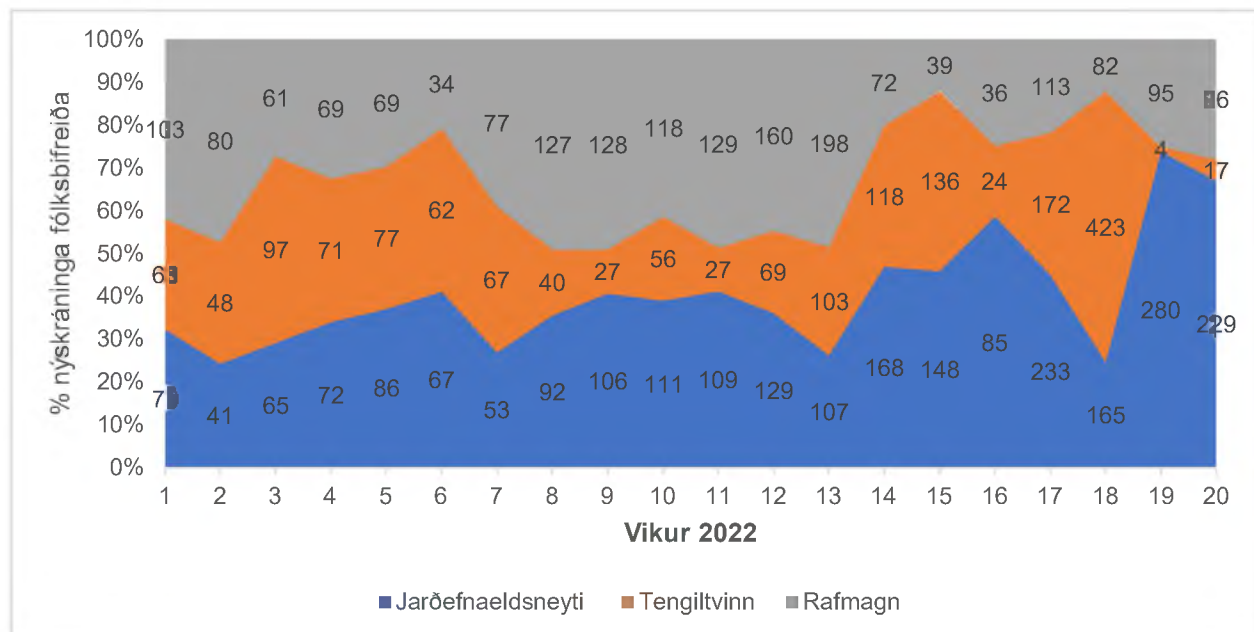
## Markhæfni

Ætla verður að stjórnvöld séu meðvituð um að nýskráð bifreið hefur jafnan langan notkunartíma á Íslandi. Meðalúrvinnslualdur 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 ferðaþjónustunnar 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



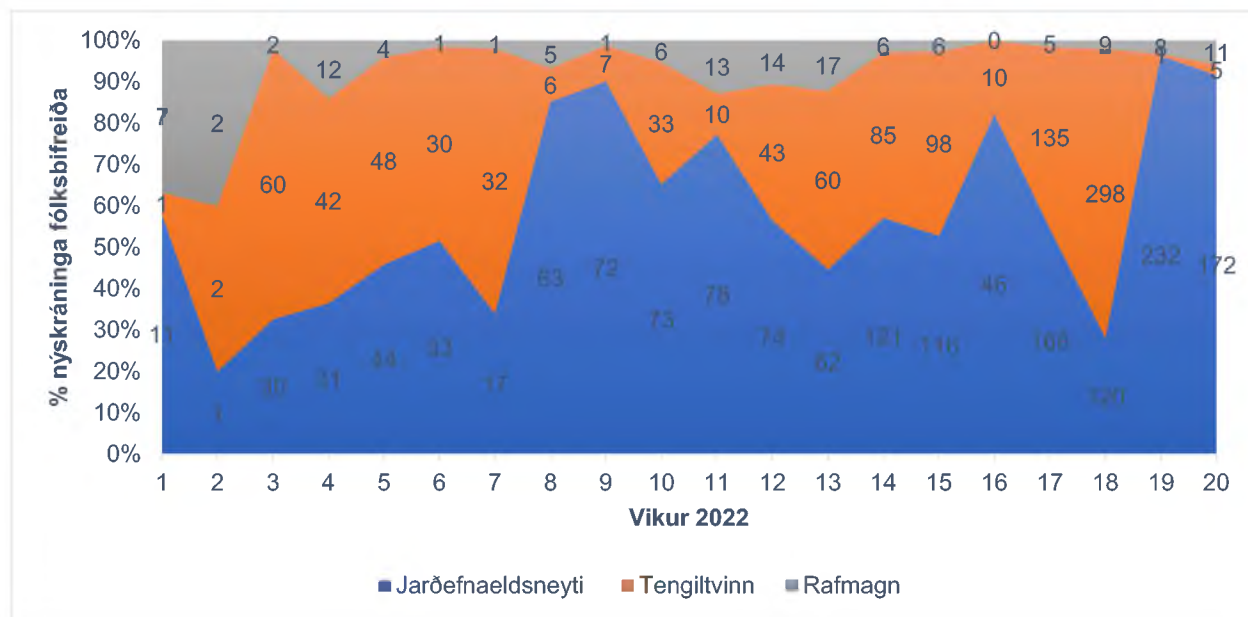
Á mynd 1 má sjá hvernig nýskráningar hafa þróast fyrstu 20 vikur ársins 2022, skipt í fólksbifreiðar sem taka jarðefnaeldsneyti, rafmagn eða eru tengiltvinnbifreiðar. Að meðaltali nam hluti tengiltvinnbifreiða rúmlega 28%, hluti rafmagnsbifreiða rúmlega 31% og hluti bifreiða sem einvörðungu taka jarðefnaeldsneyti 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 tímamarki 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 jarðefnaeldsneytisbifreiða 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 virðisæðju 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 hvatar 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 upplaggið 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 ívilunarinnar 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 ívilunarinnar 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. Hniga 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 ívilunar 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 lögnum 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