

## Frumvarp til laga

### um breytingu á ýmsum lögum um skatta (vistvæn ökutæki o.fl.).

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

#### I. KAFLI

#### Breyting á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, með síðari breytingum.

##### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum:

- a. Í stað orðanna „rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar“ tvívegis í 1. mgr. kemur: rafmagns- eða vetnisbifreiðar.
- b. Í stað fjárhæðarinnar „1.440.000“ í 2. mgr. kemur: 1.560.000.
- c. Orðin „og af tengiltvinnbifreið að hámarki 960.000 kr.“ í 2. mgr. falla brott.
- d. Í stað fjárhæðarinnar „6.000.000“ í fyrri másl. 3. mgr. kemur: 6.500.000.
- e. Orðin „og að hámarki 4.000.000 kr. vegna tengiltvinnbifreiðar“ í fyrri másl. 3. mgr. falla brott.
- f. 1. tölul. 4. mgr. orðast svo: Ökutækið sé skráð sem bifreið í ökutækjaskrá, sbr. 9. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og falli undir vöruliði 8703 eða 8704 í tollskrá.
- g. 2. tölul. 4. mgr. fellur brott.
- h. Í stað ártalsins „2020“ í 6. mgr. kemur: 2023.
- i. Í stað tölunnar „10.000“ í 1. og 2. tölul. 7. mgr. kemur: 15.000.
- j. Í stað tölunnar „10.000“ í 3. tölul. 7. mgr. kemur: 12.500.
- k. 3. tölul. 7. mgr. fellur brott.
- l. Við bætast fjórar nýjar málsgreinar, svohljóðandi:

Við innflutning og skattskylda sölu nýs rafmagns- eða vetnisbifhjóls, léttis bifhjóls sem knúið er rafmagni eða reiðhjóls er heimilt á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæðið skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðs rafmagns- eða vetnisbifhjóls enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

Tollstjóra er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt eftir því sem nánar segir:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 1.560.000 kr. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.
2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni að hámarki 96.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b-lið 28. tölul. eða b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr.

umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 48.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

Við skattskylda sölu bifhjóls, létt bifhjóls og reiðhjóls er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð eins og nánar segir:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 6.500.000 kr. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vera eingöngu knúð rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.
2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúð er rafmagni að hámarki 400.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b-lið 28. tölul. eða b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.
3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 200.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

Nýti skattaðili sér þessa heimild ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík sala hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

## 2. gr.

Við lög in bætast þrjú ný ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:

### a. (XXXII.)

Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. 42. gr. er á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 heimilt að endurgreiða byggjendum íbúðarhúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna á byggingarstað við uppsetningu hleðslustöðvar fyrir bifreiðar í eða við íbúðarhúsnæði. Jafnframt er heimilt á sama tímabili að endurgreiða eigendum íbúðarhúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna vegna uppsetningar hleðslustöðvar fyrir bifreiðar í eða við íbúðarhúsnæði. Að öðru leyti gilda ákvæði 2. mgr. 42. gr. á umræddu tímabili.

Á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 er heimilt að endurgreiða virðisaukaskatt vegna kaupa á hleðslustöð í eða við íbúðarhúsnæði. Sækja skal um endurgreiðslu skv. 1. og 2. mgr. á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Samanlögð fjárhæð styrks og endurgreidds virðisaukaskatts frá opinberum aðilum vegna uppsetningar og/eða kaupa á hleðslustöð skal ekki vera hærri en heildarfjárhæð vinnu við slíka uppsetningu og/eða kaup. Gera skal grein fyrir slíkum styrkjum við framlagningu umsóknar um endurgreiðslu.

## b. (XXXIII.)

Útleiga á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV er að fullu undanþeginn skattskyldri veltu að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

- a. Leigusali er handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, eða starfsleyfis til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laga þessara.
- b. Virðisaukaskattur hefur verið felldur niður eða talinn til undanþéttar veltu samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV við kaup eða innflutning leigusala á ökutækinu.

Nýti skattaðili sér þessa heimild vegna skattskyldrar sölu ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík útleiga hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember 2023.

## c. (XXXIV.)

Á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 skal við innflutning og skattskylda sölu nýrrar hópibifreiðar í almenningsakstri sem eingöngu er knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni sem orkugjafa fella niður virðisaukaskatt af söluverði eða telja hann til undanþéttar veltu. Ákvæði þetta skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðrar hópibifreiðar í almenningsakstri sem nýtir eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafa enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

Það er skilyrði undanþágu að bifreiðin falli undir 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Nýti skattaðili sér þessa heimild ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík sala hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. er óheimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþéttar veltu af hópibifreiðum í almenningsakstri frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 100 slíkar bifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

## II. KAFLI

**Breyting á lögum um tekjuskatt, nr. 90/2003, með síðari breytingum.**

## 3. gr.

Við lögin bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:

Þrátt fyrir ákvæði 1. tölul. og b-liðar 4. tölul. 37. gr. skal lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklingi sem stundar atvinnurekstur eða sjálfstæða starfsemi heimilt á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fyrna skráningarskyldu ökutæki að fullu á kaupári þess niður að niðurlagsverði eignar, sbr. 42. gr., að eftirfarandi skilyrðum uppfylltum:

- a. Skráningarskyldu ökutæki sé eingöngu knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni og sé að öllu leyti nýtt í skattskyldri starfsemi lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklings.
- b. Ökutæki sé skráningarskyldu og falli undir 47. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

**Gildistaka.**

## 4. gr.

Lög þessi öðlast gildi sem hér segir:

- a. a-, c-, e-, g-, h- og k-liður 1. gr. öðlast gildi 1. janúar 2021.
- b. b-, d- og f-liður 1. gr. öðlast gildi 1. júlí 2020.
- c. i- og j-liður 1. gr. öðlast þegar gildi.
- d. l-liður 1. gr. öðlast gildi 1. janúar 2020. Þrátt fyrir það skulu fjárhæðarmörk fram til 1. júlí 2020 vera 1.440.000 kr. skv. 1. tölul. 2. mgr. og 6.000.000 kr. skv. 1. tölul. 3. mgr.
- e. a-liður 2. gr. öðlast gildi 1. janúar 2020.
- f. b- og c-liður 2. gr. öðlast gildi 1. júlí 2020.
- g. 3. gr. öðlast gildi 1. júlí 2020.

**Greinargerð.****1. Inngangur.**

Frumvarpið er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu. Með því eru lagðar til nýjar tímabundnar skattaívilnanir vegna vistvænna bifreiða, nýorku- og hreinorkubifreiða auk þess sem lagðar eru til breytingar á þeim ívilnunum sem nú eru í gildi vegna innflutnings og sölu á rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðum. Þá eru nýjar tímabundnar skattaívilnanir jafnframt lagðar til fyrir rafmagns- og vetnisbifhjól, létt bifhjól sem ganga fyrir rafmagni og reiðhjól. Lagt er til að ívilnanirnar verði festar í sessi til nokkurs tíma.

**2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.**

Markmið frumvarpsins er að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum í samræmi við stefnu stjórnvalda í þeim efnunum fyrir tilstilli efnahagslegra hvata.

Tillögur frumvarpsins eiga meðal annars rót sína að rekja til stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar frá nóvember 2017 og aðgerðaáætlunar um orkuskipti sem kom fram í þingsályktun ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra um aðgerðaáætlun um orkuskipti sem samþykkt var á á Alþingi 31. maí 2017 (146. mál). Í þingsályktuninni kemur meðal annars fram að Alþingi álykti að fela ráðherra sem fer með málefni er varða orkumál og auðlindanýtingu að vinna að orkuskiptum með því að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og auka hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa sem hafi í för með sér orkusparnað, aukið orkuöryggi, gjaldeyrisparnað, minni staðbundna mengun og minni losun gróðurhúsalofttegunda. Með orkuskiptunum verði enn fremur stuðlað að aukinni nýsköpun og nýrri atvinnustarfsemi sem byggist á sjálfbærri þróun. Sá hluti aðgerðaáætlunarinnar er lýtur að skattaívilnunum vegna orkuskipta heyrir undir fjármála- og efnahagsráðuneytið. Tillögurnar ber þannig meðal annars að skoða með hliðsjón af rökstuðningi sem kemur fram í greinargerð með tillögu til þingsályktunar um aðgerðaáætlun um orkuskipti, að teknu tillits til heildarsamhengis annarra tillagna sem þar koma fram.

Tillögur í frumvarpinu eiga jafnframt rót sína að rekja til aðgerðaáætlunar stjórnvalda í loftlagsmálum 2018–2030 sem kynnt var í fyrstu útgáfu 10. september 2018 en markmið áætlunarinnar er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og stuðla að aukinni kolefnisbindingu þannig að Ísland geti staðið við markmið Parísarsamningsins til 2030 og markmið ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutleysi árið 2040. Fram kemur að verulega verði aukið við fjárfestingu og innviði vegna rafvæðingar í samgöngum, en meðal annars verði ívilnunum fyrir rafbíla og aðra vistvæna bíla viðhaldið og nýjum ívilnunum komið á vegna almenningsvagna, fleiri þyngri ökutækja og vegna kaupa og útleigu á ökutækjum í atvinnurekstrarskyni.

Í ágúst 2018 skilaði starfshópur á vegum fjármála- og efnahagsráðherra ítarlegri skýrslu til ráðherra um framtíðarstefnu stjórnvalda um skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Í skýrslunni er að finna ýmsar tillögur að breytingum á skattlagningu ökutækja og eldsneytis til að mæta þeim áskorunum sem fram undan eru við slíka skattlagningu. Nefna má áskoranir sem stjórnvöld standa frammi fyrir vegna útbreiðslu tækni til nýtingar nýrra orkugjafa og vaxandi krafna um samdrátt losunar gróðurhúsalofttegunda og mengandi efna. Við gerð frumvarpsins var meðal annars litið til hluta af þeim tillögum sem lagðar eru fram í skýrslunni. Í kafla 4.2. (tekjur) í fjármálaáætlun fyrir árin 2020–2024 kemur jafnframt fram að litið verði til tillagna umrædds starfshóps. Þar sé að finna tillögur um frekari stuðning í formi tímabundinna skattaívilnana við vistvæn ökutæki ásamt tillögum þess efnis að efla efnahagslega hvata til kaupa á vistvænum ökutækjum með auknum álögum á ökutæki sem losa koltvísýring.

Þá ber að nefna að í maí síðastliðnum skilaði starfshópur á vegum ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra og umhverfis- og auðlindaráðherra tillögum til stjórnvalda um eflingu innviða vegna orkuskipta í samgöngum og tillögum um áform um næstu skref í þeim efnunum. Tillögurnar vörðuðu meðal annars frekari styrkingu á hraðhleðsluinnviðum milli landshluta, uppbyggingu rafinnviða í ferðaþjónustu til að liðka meðal annars fyrir orkuskiptum hjá bíla-leigum auk almennra aðgerða til stuðnings við uppsetningu álagsstýrðra hleðslustöðva í fjöl-eignarhúsum í samvinnu við sveitarfélög, veitufyrirtæki og ráðuneyti. Í tillögunum kemur meðal annars fram að ákjósanlegt sé að ráðast í almennar aðgerðir vegna uppbyggingar hleðslustöðva í fjöl-eignarhúsum og að endurgreiðsla á virðisaukaskatti af kaupum á hleðslustöðvum væri til að mynda almenn aðgerð sem myndi liðka fyrir slíkum framkvæmdum.

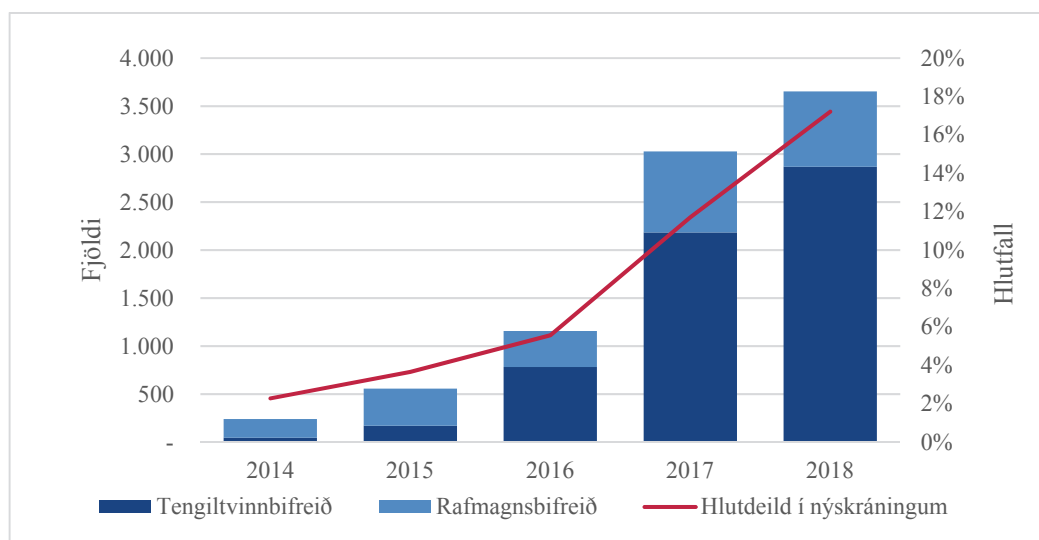
#### *Nýskráningar ökutækja.*

Nýskráningum bifreiða hefur fjölgað umtalsvert síðustu ár. Þannig hefur skráðum bifreiðum í umferð, af öllum gerðum, fjölgað úr 204.958 í árslok 2014 í 255.164 í árslok 2018, eða um 24,5%. Raunar hefur fjölgunin verið stigvaxandi síðustu ár en meðaltalsfjölgunin á tímabilinu hefur verið um 5,5% á ári en hefur farið frá því að vera um 4% milli árunna 2014 og 2015 upp í rúm 7% milli árunna 2016 og 2017. Á milli árunna 2017 og 2018 var fjölgunin hins vegar ekki eins hröð eða rúm 4%. Þegar upplýsingum um nýskráningar bifreiða er skipt eftir orkugjöfum fæst nokkuð skýrari mynd af því hvernig bifreiðakaup hafa breyst á tímabilinu. Ef rýnt er í upplýsingar um nýskráningar á fólksbifreiðum, nýjum og notuðum, eftir orkugjöfum á árabílinu 2014–2018, má sjá að um 80.000 bensín- og dísilbifreiðar voru nýskráðar á tímabilinu. Á sama tíma voru hins vegar um 8.500 rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar nýskráðar, eða sem nemur tæplega 11% af fjölda nýskráðra bensín- og dísilbifreiða. Í eftirfarandi töflu má sjá hvernig nýskráningar fólksbifreiða hafa þróast eftir orkugjöfum á tímabilinu 2014–2018.

	2014	2015	2016	2017	2018
Bensín	4.867	6.824	9.176	10.412	8.406
Bensín /Metan	29	214	341	302	140
Bensín /Rafmagn	199	309	790	1.158	991
Bensín /Raf.tengill	44	170	695	2.061	2.659
Dísel	5.159	7.293	9.296	10.926	7.972
Dísel /Rafmagn	1	4	3	12	32
Dísel /Raf.tengill			87	122	209
Metan	9	8	18	17	5
Metanól /Bensín			1		
Óþekkt	1		3		1
Rafmagn	195	386	375	845	784
Vetni /Rafmagn					16
<b>Alls</b>	<b>10.504</b>	<b>15.208</b>	<b>20.785</b>	<b>25.855</b>	<b>21.215</b>

Fjöldi nýskráðra fólksbifreiða eftir orkugjafa. Heimild: Samgöngustofa.

Sú breyting hefur hins vegar orðið að nýskráðum rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum hefur fjölgað mjög síðustu tvö ár en á árinu 2018 var hlutfall slíkra bifreiða af nýskráðum bifreiðum um 17%. Fjölgunina má einkum rekja til aðgerða stjórnvalda í orkuskiptum, bæði hvað varðar skattalegar ívilnanir og innviðaupbyggingu en ljóst er að niðurfelling virðisaukaskatts hefur stuðlað að kaupum slíkra ökutækja. Á myndinni má sjá fjölgunina og hlutfall nýskráðra rafmagns- og tengiltvinnbifreiða af nýskráðum bifreiðum síðustu fjögur ár.



Fjöldi rafmagns- og tengiltvinnbifreiða. Heimild: Samgöngustofa.

### 3. Meginefni frumvarpsins.

Í frumvarpinu er að finna eftirfarandi tillögur að lagabreytingum:

1. Að gildistími virðisaukaskattsívilnana samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar verði framlengdur til og með 31. desember 2023.

2. Að fjárhæðarmörk heimildar til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu við kaup á rafmagns- eða vetnisbifreið verði hækkuð.
3. Að virðisaukaskattsívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar falli niður eftir 31. desember 2020.
4. Að bifreiðum sem falla undir ívilnanir samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt verði fjölgað.
5. Að heimilt verði að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki vegna innflutnings bifhjóls sem knúið er rafmagni eða gengur fyrir vetni, létt bifhjóls sem knúið er rafmagni eða reiðhjóls.
6. Að núverandi heimild til að endurgreiða byggjendum og eigendum íbúðarhúsnæðis 60% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna við uppsetningu hleðslustöðva í eða við íbúðarhúsnæði verði aukin upp í 100%.
7. Að byggjendum og eigendum íbúðarhúsnæðis verði veitt heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna kaupa á hleðslustöðvum í eða við íbúðarhúsnæði.
8. Að útleiga handhafa leyfis til að reka ökutækjaleigu, eignaleigu eða fjármögnunarleigu á bifreiðum sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt verði undanþegin virðisaukaskattsskyldri veltu.
9. Að heimilt verði við innflutning eða sölu á hópibifreið í almenningsakstri, sem notar eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafa, að fella niður virðisaukaskatt eða telja hann til undanþeginnar veltu.
10. Að atvinnurekstraraðilum verði heimilað að fyrna að fullu á kaupári niður að niðurlagsverði eignar ökutæki sem nýta eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni að því gefnu að nýorkuökutæki sé að öllu leyti nýtt í skattskyldri starfsemi lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklings.

### 3.1. Ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988.

Sú meginregla verður leidd af ákvæðum laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, að greiða beri virðisaukaskatt og skila í ríkissjóð af innflutningi og innlendri sölu fólksbifreiða. Öll sala slíkra bifreiða telst þannig til virðisaukaskattsskyldrar veltu. Þá er sú meginregla til staðar í lögum um virðisaukaskatt að ekki er heimilt að telja virðisaukaskatt af aðföngum er varða öflun, rekstur og leigu fólksbifreiða til innskatts. Sú undantekning er þó til staðar frá meginreglunni að skattskyldum aðilum, sem hafa með höndum sölu eða leigu bifreiða, og rekstraraðilum fólksbifreiða sem fengið hafa sérstakt leyfi Samgöngustofu til farþegaflutninga í ferðaþjónustu er heimilt að telja skatt af aðföngunum vegna slíkra viðskipta til innskatts.

Í ákvæði til bráðabirgða XXIV við lög in hefur frá miðju ári 2012 verið kveðið á um undantekningu frá framangreindri meginreglu er varðar innflutning og sölu rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar. Megininntak og tilgangur undantekningarreglunnar er að heimilt sé að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð upp að ákveðnu hámarki með það að markmiði að styrkja samkeppnishæfni umræddra ökutækja gagnvart hinum hefðbundnu bensín- og dísilknúnu ökutækjum og flýta þannig fyrir orkuskiptum í vegasamgöngum. Ljóst er að ívilnunin hefur skipt miklu máli þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum sem meðal annars má sjá í sölutölum rafmagns- og tengiltvinnbifreiða en sala þeirra hefur aukist umtalsvert síðustu ár. Ef slíkrar ívilnunar hefði ekki notið við liggur fyrir að útsöluverð þeirra væri enn umtalsvert hærra en ríkjandi útsöluverð bensín- og dísilbifreiða.

Í frumvarpinu eru nú lagðar til töluverðar breytingar á ákvæðinu sem miða að því að greiða gang þeirra hreinorkuökutækja sem nú falla undir ákvæðið og auka fyrirsjáanleika atvinnurekstraraðila og annarra vegna kaupa og sölu á slíkum bifreiðum auk þess sem nýjar ívilnanir eru lagðar til. Í því sambandi er lögð til framlenging á ákvæðinu til og með 31. desember 2023

sem mun meðal annars leiða til aukins fyrirsjáanleika allra aðila á bílamarkaði. Þá er lagt til að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða, þ.e. þeirra bifreiða sem bæði eru búnar sprengihreyfli og rafmótor, falli niður eftir 31. desember 2020. Tillagan er í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda um orkuskipti þar sem fram kemur að slíkar bifreiðar eigi að vera orðnar samkeppnishæfar á þessum tíma og þurfi því ekki ívilnanir til lengri tíma en til loka ársins 2020.

Þá er lagt til að skilgreining á þeim bifreiðum sem falli undir ákvæðið taki mið af skilgreiningu umferðarlaga, nr. 77/2019, í þeim efnunum og viðeigandi tollskrárnúmerum í tollskrá. Lagt er til að breytingin öðlast gildi 1. júlí 2020 í ljósi ríkisstyrkjareglna EES-samningsins. Þá eru sambærilegar ívilnanir lagðar til fyrir bifhjól sem knúin eru rafmagni og vetni og nú eru til staðar fyrir slíkar bifreiðar og fjórhjól en með breytingunni verður greitt fyrir innflutningi og sölu hreinorku bifhjóla hér á landi og staða þeirra og bifreiða og fjórhjóla gerð sambærileg. Einnig er lagt til að komið verði á fót nýjum ívilnunum fyrir létt bifhjól sem knúin eru rafmagni og reiðhjól. Lagt er til að breytingarnar vegna bifhjóla, léttra bifhjóla og reiðhjóla öðlist gildi þann 1. janúar 2020. Þá er lögð til hækkun á fjárhæðarmörkum heimildar rafmagns- og vetnisbifreiða til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu til að greiða enn frekar fyrir orkuskiptum hreinorkubifreiða í samgöngum með gildistöku 1. júlí 2020. Auk þess er lagt til að sömu fjárhæðarmörk skuli gilda fyrir bifhjól, þ.e. mótorhjól sem ganga fyrir rafmagni eða vetni. Fjárhæðarmörkin hafa meðal annars það markmið að koma í veg fyrir of mikil neikvæð áhrif á tekjudreifinguna, þ.e. að ríkið sé að niðurgreiða um of fyrir tekjuhærri hópa sem hafa efni á dýrari tegundum ökutækja. Loks er lagt til að sú fjöldatakmörkun sem lögð er til í ákvæðinu og nemur nú 10.000 bifreiðum fyrir hvern ökutækjaflokk fyrir sig verði aukin upp í 15.000 vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og 12.500 vegna tengiltvinnbifreiða. Lagt er til að breytingin öðlast gildi nú þegar.

Miklu máli skiptir að leitað sé allra leiða til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum og stuðla að aukinni kolefnisbindingu þannig að Ísland geti staðið við markmið Parísarsamningsins 2030 og markmið ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutleysi árið 2040. Í ljósi þessa og til að stuðla að bættum skilyrðum umhverfissvænna samgangna, hvetja til breyttra ferðavenja og draga úr álagi vegna bílaumferðar, er nú jafnframt lagt til að heimilað verði að endurgreiða virðisaukaskatt vegna kaupa á léttum bifhjólum sem knúin eru rafmagni og reiðhjólum.

### *3.2. Endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöð í íbúðarhúsnæði.*

Margir íbúðareigendur og húsfélög í fjöleignarhúsum veigra sér við að fara í framkvæmdir við uppsetningu á hleðslustöðvum fyrir íbúa vegna þess kostnaðar sem því fylgir. Frumvarpinu er meðal annars ætlað að bregðast við þessu af hálfu stjórnvalda og greiða fyrir uppsetningu hleðslustöðva í íbúðarhúsnæði hér á landi með fullri endurgreiðslu virðisaukaskatts bæði af vinnu og kaupum á hleðslustöðinni sjálfri sem sett er upp í eða við íbúðarhúsnæði, svo sem í fjöleignarhúsum. Á árunum 2009–2015 endurgreiddu stjórnvöld tímabundið virðisaukaskatt að fullu af vinnu manna, meðal annars við íbúðarhúsnæði, en ráðist var í slíkar aðgerðir vegna þeirra aðstæðna sem sköpuðust hér á landi í kjölfar fjármálahrunsins til að koma hjólum atvinnulífsins í gang og bregðast við auknu atvinnuleysi á sínum tíma. Reynslan af aðgerðinni var góð og skilaði sér meðal annars í minna atvinnuleysi. Þannig má leiða að því líkum að heimild til fullrar endurgreiðslu vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum muni gera það að verkum að orkuskipti verði hraðari hér á landi þar sem hvati einstaklinga og annarra, t.d. húsfélaga, til uppsetningar hleðslustöðva í íbúðarhúsnæði, verður meiri.



Full endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum í íbúðarhúsnæði er í samræmi við vilja stjórnvalda í þessum efnum um að greiða fyrir orkuskiptum í samgöngum. Þá má nefna að ákvæðið er í samræmi við niðurstöður starfshóps á vegum ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra og umhverfis- og auðlinda- ráðherra um nauðsyn þess að ráðast í almennar aðgerðir vegna uppbyggingar á hleðslustöðvum í fjöleignarhúsum þar sem fram kom að endurgreiðsla virðisaukaskatts af kaupum á hleðslustöðvum væri til að mynda slík almenn aðgerð sem myndi liðka fyrir slíkum framkvæmdum og stuðla að hraðari orkuskiptum í landinu.

### 3.3. Útleiga vistvænna ökutækja.

Í dag er útleiga á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum afar takmörkuð. Nokkrar ökutækjaleigur hafa verið með rafmagnsbifreiðar í boði og þá hafa eign- og fjármögnunarleigufyrirtæki boðið rafmagnsbifreiðar til langtímaleigu. Auk þess hafa fjármálafyrirtæki boðið þeim sem vilja kaupa orkusparandi bifreiðar sérstök lánskjör. Frumvarpinu er meðal annars ætlað að hvetja ökutækjaleigur og þá aðila sem hafa með höndum eignaleigu eða fjármögnunarleigu til að leigja út þau vistvænu ökutæki sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV með því að undanþiggja slíka útleigu frá skattskyldri veltu virðisaukaskatts.

Ferðaþjónusta hér á landi hefur mikil áhrif á þróun markaðar fyrir bifreiðar og er þáttur hennar því mikill þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum. Í greinargerð með tillögu til þingsályktunar um aðgerðaáætlun í orkuskiptum kemur meðal annars fram að skattkerfið skuli hvetja til innkaupa og útleigu á vistvænum bifreiðum hjá ferðaþjónustuaðilum, þar á meðal ökutækjaleigum. Aukinn fjöldi ferðamanna á síðustu árum hefur kallað á aukin innkaup á fólksbifreiðum en slíkar bifreiðar eru seldar almenningi notaðar. Frá árinu 2010 hefur hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráðum bifreiðum verið umtalsverð, eða 40–50%. Það er því til mikils að vinna að hvetja bæði ökutækjaleigur og eign- og fjármögnunarleigufyrirtæki til útleigu vistvænna ökutækja.

### 3.4. Innflutningur og skattskyld sala hópbifreiða í almenningsakstri.

Losun koltvísyrings vegna vegasamgangna er stór hluti af beinum skuldbindingum Íslands vegna Parísarsamkomulagsins. Þáttur almenningsamgangna og samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum getur þannig skipt sköpum. Með 8. gr. laga um ýmsar forsendur frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2017, nr. 126/2016, var ákveðið að gera breytingar á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum og bæta við upptalninguna þeim ökutækjaflokkum sem strætisvagnar féllu undir og þar með aðrar stærri gerðir hópferðabifreiða. Í nefndarálitni efnahags- og viðskiptanefndar kom þó fram að vegna fjárhæðartakmarkana í 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV yrði hlutfallslega um tölululega lága ívilnun að ræða fyrir hópbifreiðar en breytingin yrði þó fyrsta skrefið í átt að breyttu umhverfi og nýrri stefnumörkun í málefnum umhverfissvænna hópferðabifreiða. Um var að ræða hópbifreiðar sem féllu undir ökutækjaflokka M2 og M3, þ.e. bæði hópferðabifreiðar með leyfða heildarþyngd 5.000 kg eða minna (M2) og hópferðabifreiðar með leyfða heildarþyngd meira en 5.000 kg (M3). Frá og með 1. janúar 2017 hafa því fyrrnefndar hópbifreiðar notið þeirrar ívilnunar sem finna má í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum.

Í frumvarpinu er lagt til að tekið verði næsta skref vegna umhverfissvænna hópbifreiða í almenningsakstri og full ívilnun lögð til vegna innflutnings og skattskyldrar sölu slíkra bifreiða þar til samtals 100 slíkar bifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá. Með nýjum umferðarlögum, nr. 77/2019, sem taka munu gildi 1. janúar 2020 næstkomandi er að finna

skilgreiningu á hópþifreið í almenningsakstri. Þar segir að með hópþifreið í almenningsakstri sé átt við þifreið sem ætluð er til flutnings fyrir fleiri en átta farþega og notuð í reglubundna farþegaflutninga. Reglubundnir farþegaflutningar eru fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni, þ.e. almennings-samgöngur. Í frumvarpinu eru ekki lögð til nein fjárhæðarmörk en af því leiðir að virðisaukaskattur verður felldur niður eða sala undanþegin skattskyldri veltu að öllu leyti. Hins vegar er lagt til að sett verði fram ákveðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfar ríkisins þannig að óheimilt verði að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu af hópþifreiðum í almenningsakstri frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 100 slíkar þifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

Breytingin mun að jafnaði ekki hafa áhrif á þá atvinnurekstraraðila sem hafa með höndum virðisaukaskattsskylda starfsemi vegna heimildar þeirra til færslu innskatts heldur eingöngu þá atvinnurekstraraðila sem hafa með höndum rekstur hópþifreiða í almenningsakstri sem er undanþegin virðisaukaskatti.

### 3.5. Full fyrning á kaupári.

Miklu máli skiptir að auka hvata atvinnurekstraraðila til orkuskipta í samgöngum og stuðla þannig að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Í frumvarpinu er lagt til að þeim atvinnurekstraraðilum sem hafa með höndum rekstur á skráningarskyldum nýorku-ökutækjum sem eru að öllu leyti knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni, svo sem bændum, rekstraraðilum þungra ökutækja og ökutækjaleigum, verði frá og með rekstrarárinu 2020 heimilt að fyrna að fullu á kaupári niður að niðurlagsverði ökutækis, sbr. 42. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, kaup á slíkum ökutækjum að því gefnu að slíki ökutæki séu skráningarskyld, að öllu leyti nýtt í skattskyldum rekstri lögaðila eða sjálfstætt starfandi einstaklings og falli undir skilgreiningu umferðarlaga, nr. 77/2019, þar um. Sambærilega tillögu og lögð er til í frumvarpinu er jafnframt að finna í skýrslu starfshóps um skatta á ökutæki og eldsneyti. Í frumvarpinu er þó lagt til að eingöngu ökutæki sem knúin eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni skuli falla undir ákvæðið. Breytingunni er ætlað að hafa jákvæð áhrif á orkuskipti í samgöngum og leiða til minnkunar á losun koltvísýrings vegna notkunar á slíkum ökutækjum í atvinnurekstri.

### 3.6. Setning reglugerðar.

Í ákvæði til bráðabirgða XXIV kemur fram í 5. mgr. að ráðherra sé heimilt með reglugerð að kveða nánar á um framkvæmd og skilyrði undanþágunnar. Þá er jafnframt að finna almenna heimild til handa ráðherra í 1. mgr. 49. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, til að setja reglugerð um framkvæmd laganna. Kveðið er á um sambærilega almenna heimild til handa ráðherra í 1. mgr. 121. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003. Með vísan til þessa er ekki talin þörf á að setja sérstök heimildarákvæði í önnur ákvæði til bráðabirgða í frumvarpinu um setningu reglugerðar þar um. Telja verður að fullnægjandi heimild sé til staðar bæði í lögum um virðisaukaskatt og tekjuskatt til að setja reglugerð um framkvæmd á ákvæðum frumvarpsins ef ráðherra telur slíkt nauðsynlegt.

## 4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Frumvarpið felur í sér ýmsar tillögur um skattalegar ívilnanir vegna orkuskipta í samgöngum. Skattalegar ívilnanir falla undir ákvæði 40., 77. og 65. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, að því leyti sem í þeim felst niðurfelling, breyting eða afnám skatts. Framangreind ákvæði gera þær kröfur til ákvæða um ívilnanir að löggjafinn hafi tekið skýra

afstöðu til heimilda til að fella niður eða lækka skatta og að slík ákvæði hafi ekki ólögmæta mismunum í för með sér. Endurgreiðsla, undanþága eða niðurfelling á virðisaukaskatti felur í sér skattastyrk þar sem um er að ræða frávik frá almennri skattlagningu. Lög um opinber fjármál, nr. 123/2015, og verklag við skattastyrki fela í sér að ekki séu gerðar síðri kröfur til skattastyrkja en fjárveitinga ríkisins enda hafa þeir bein áhrif á afkomu ríkissjóðs. Að teknu tilliti til þessa hefur þess sérstaklega verið gætt við vinnslu frumvarpsins að kveðið sé á með nákvæmum hætti í ákvæðum þess um þau skilyrði sem þurfa að vera til staðar svo að unnt sé að beita skattaívilnunum og víkja í því sambandi frá meginreglum laga um virðisaukaskatt og tekjuskatt.

Fyrir liggur að þær tillögur sem um ræðir í frumvarpinu fela í sér ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningsins), sbr. lög nr. 2/1993. Í ákvæðinu er að finna almennt bann við ríkisaðstoð. Frá því banni eru þó ákveðnar undantekningar, sbr. einkum 2. og 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins og afleidd löggjöf sem tekin hefur verið upp í viðauka EES-samningsins. Undantekningar geta einkum átt við ef jákvæð áhrif ríkisaðstoðar á samfélagið vega þyngra en sú röskun á samkeppni sem af henni hlýst. Þá eru til staðar fastmótaðar undanþágur frá tilkynningarskyldu til Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) fyrir tiltekna tegundir ríkisaðstoðar (hópundanþágur), einkum í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 651/2014 um almenna hópundanþágu (GBER), þar sem tilteknir eru flokkar aðstoðar sem samrýmast innri markaðnum til beitingar 107. og 108. gr. sáttmálans, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 152/2014 frá 27. júní 2014.

Undanþágu er jafnframt að finna í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1407/2013 frá 18. desember 2013 um beitingu 107. og 108. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins gagnvart minniháttaraðstoð (de minimis) sem tekin var upp í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 98/2014. Samkvæmt bókun 3 við EES-samninginn milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls ber aðildarríkjunum almennt að tilkynna ESA um fyrirhugaða ríkisaðstoð og biða samþykkis stofnunarinnar áður en aðstoð er veitt. Stjórnvöld þurfa þó ekki að leita samþykkis ESA ef bein eða óbein framlög til hvers fyrirtækis fara ekki yfir 200.000 evrur (u.þ.b. 28.000.000 kr.) á hverju 36 mánaða tímabili, að uppfylltum skilyrðum framangreindrar reglugerðar. Inn í þá fjárhæð skal einnig reikna aðra styrki sem viðkomandi hefur fengið frá opinberum aðilum.

Í frumvarpinu er lagt upp með að þær ívilnanir sem fela í sér endurgreiðslu virðisaukaskatts til byggjenda og eigenda íbúðarhúsnæðis við uppsetningu og kaup á hleðslustöðvum fyrir íbúðarhúsnæði falli undir 56. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 651/2014 um almenna hópundanþágu (GBER). Af því leiðir að ívilnunin er ekki háð samþykki ESA. Þá er gengið út frá því að sú ívilnun sem lögð er til í frumvarpinu vegna innflutnings og skattskyldrar sölu rafmagns- og vetnisbifhjóla annars vegar og léttra bifhjóla sem knúin eru rafmagni og reiðhjóla hins vegar skuli fyrst um sinn falla undir minniháttaraðstoð (de minimis) eða allt þar til ESA hefur veitt samþykki fyrir ívilnuninni. Framangreindar ívilnanir taka því gildi þann 1. janúar 2020. Að öðru leyti er um tilkynningarskyldar ráðstafanir að ræða sem tilkynntar verða til ESA. Í ljósi þeirrar málsmeðferðar sem þarf að fara fram hjá ESA er lagt til að aðrar ívilnanir frumvarpsins taki gildi þann 1. júlí 2020 eða eftir atvikum 1. janúar 2021.

## 5. Samráð.

Frumvarpið snertir ýmsa aðila, meðal annars innflytjendur, seljendur og kaupendur þeirra vistvænu ökutækja, nýorku- og hreinorkuökutækja sem falla undir frumvarpið. Þá hefur frumvarpið áhrif á byggjendur og eigendur íbúðarhúsnæðis vegna uppsetningar eða kaup á hleðslustöðvum fyrir bifreiðar í íbúðarhúsnæði og ökutækja-, eigna- og fjármögnunarleigur

og viðskiptavinum þeirra vegna útleigu þeirra vistvænu ökutækja og hreinorkuökutækja sem falla undir frumvarpið. Auk þess snertir frumvarpið þá aðila sem hafa með höndum rekstur á hópþreifðum í almenningsakstri, svo sem Strætó bs. Þá hefur frumvarpið jafnframt áhrif á alla þá atvinnurekendur sem hafa heimild til að fyrna í atvinnurekstri sínum skráningarskyld ökutæki sem knúin eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni, svo sem bændur, rekstraraðila þungra ökutækja og ökutækjaleigur vegna fyrningar slíkra ökutækja í atvinnurekstri sínum.

Aform um gerð lagafrumvarpsins voru lögð fram á fundi ráðuneytisstjóra allra ráðuneyta, sbr. 1. mgr. 1. gr. samþykktar um undirbúning og frágang stjórnarfrumvarpa og stjórnartillagna, sbr. 10. gr. reglna um starfshætti ríkisstjórnarinnar. Þá voru áformin jafnframt birt í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is dagana 1.–15. júlí 2019.

Við vinnslu frumvarpsins var haft samráð við atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, umhverfis- og auðlindaráðuneytið, ríkisskattstjóra, tollstjóra, Samband íslenskra sveitarfélaga og Samgöngustofu. Þá var frumvarpið jafnframt kynnt hagsmunaaðilum og öðrum aðilum í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is dagana 29. október – 12. nóvember 2019. Alls bárust 36 umsagnir, frá 20 einstaklingum og 16 samtökum og fyrirtækjum. Flestar þeirra voru jákvæðar í garð tillagna í frumvarpsdrögunum. Meðal annars voru gerðar athugasemdir við fjárhæðarmörk ívilnana vegna kaupa á reiðhjólum og var tekið tillit til þeirra að því leyti að mörkin voru hækkuð vegna hefðbundinna reiðhjóla. Nokkrar ábendingar komu um hjól sem sérstaklega henta hreyfihömluðu fólki og svokölluð nytjahjól (hlaðhjól, kargohjól) með rými fyrir farþega eða farm. Slík hjól eru til raf- eða órafknúin og eru talsvert dýrari en önnur reiðhjól og þyrftu því hærri fjárhæðarmörk til að njóta hlutfallslegs jafnræðis. Skoðun leiddi í ljós að skilgreina þyrfti slík hjól nánar til að réttur til hærri ívilnunar yrði nægilega skýr til komast hjá vandkvæðum í skattframkvæmd. Þá var að finna í nokkrum umsögnum rök fyrir því að framlengja ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar fram yfir núgildandi lokadag 31. desember 2020. Ekki er talið að slík framlenging muni reynast nauðsynleg, meðal annars í ljósi núverandi þjónustuinnviða og fyrirhugaðrar uppbyggingu á innviðum í uppsetningu hleðslustöðva víðs vegar um landið. Því eru þau ákvæði óbreytt að framlenging til ársloka 2023 taki einungis til rafmagns- og vetnisbifreiða.

## 6. Mat á áhrifum.

Meginefni frumvarpsins er í tíu liðum og fela níu þeirra í sér ýmist nýjan skattstyrk eða framlengingu, hækkun eða útvíkkun á gildandi skattstyrk. Skattstyrkir eru tímabundin ívilnandi frávik frá gildandi grunngerð skattkerfisins sem lækka tekjur ríkissjóðs frá því sem ella hefði orðið. Skattstyrkir þessa frumvarps hafa bein áhrif til lækkunar á tekjur af virðisaukaskatti og tekjuskatti lögaðila á tímabilinu 2020–2023. Áhrif flýtifyrningar vara þó lengur en þar er um frestun skattlagningar að ræða. Áhrif tillagna frumvarpsins á tekjur ríkisins verða minni en sem nemur beinu tekjutapi, eins og það er metið til skattstyrkja, þar sem stofn þeirra verður væntanlega stærri en ella vegna þess hvata sem ívilnanirnar skapa. Tillögurnar eru ólíkar þótt markmiðið sé í öllum tilvikum að greiða fyrir orkuskiptum og vistvænum samgöngum á landi. Átta tillögur fela í sér eftirgjöf virðisaukaskatts af innflutningi eða sölu ökutækja, uppbyggingu heimahleðslustöðva og útleigu vistvænna bifreiða. Auk þess er lagt til að heimila flýtifyrningu ökutækja. Talsverð óvissa er um umfang þeirra fjárfestinga heimila og fyrirtækja sem um ræðir en í heild má ætla að áhrif tillagnanna á tekjuhlíð ríkisins verði tekjulækkun nálægt 1,5 ma.kr. á árinu 2020 en allt að 2,5 ma.kr. árlega 2021–2023. Tillögur í frumvarpinu

draga úr útgjöldum sveitarfélaga til fjárfestinga í nýorkuökutækjum og hafa því jákvæð áhrif á afkomu sveitarfélaga sem má áætla allt að 0,2 ma.kr. árlega 2020–2023.

Ívilnanir sem lagðar eru til varða flestar virðisaukaskatt og nýtast því ekki aðilum í virðisaukaskattskyldri starfsemi heldur fyrst og fremst heimilum. Núgildandi ívilnun sem hefur lækkað útsöluverð vistvænna ökutækja til heimila frá árinu 2012 er framlengd fyrir hreinorkutæki og um leið útvíkkuð svo hún nái einnig til hvers konar bifhjóla og reiðhjóla, þ.m.t. vélknúinna hlaupahjóla, sem nota má í daglegum lengri og styttri ferðum á landi. Orkuskiptunum fylgir kostnaður við heimahleðslustöðvar sem mörg heimili huga nú að og er lagt til að hann minnki verulega með fullri endurgreiðslu virðisaukaskatts af bæði efni og vinnu. Einnig lækkar verð hóp bifreiða sem notaðar eru í almenningsakstri á vegum opinberra aðila, þar með talinni akstursþjónustu fyrir skólabörn, aldraða og fatlað fólk. Ákvæði frumvarpsins um flýtifyrningu er sérstaklega ætlað að hvetja til orkuskipta í atvinnustarfsemi með að gefa fyrirtækjum kost á nýrri tegund af skattalegu hagræði af því að velja nýorkuökutæki. Þá er bilaleigum gert kleift að lækka leiguverð vistvænna bíla í gjaldskráum sínum sem nemur virðisaukaskatti. Hinar fjölbreyttu tillögur frumvarpsins beinast að því markmiði að hraða orkuskiptum í samgöngum á landi og tilheyrandi samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda með því að koma til móts við heimili og fyrirtæki með margvíslegum hætti. Það nýmæli að veita hvers kyns hjólum ívilnun hefur auk þess þau hliðaráhrif að hvetja til aukinnar útiveru og hreyfingar, bæta lýðheilsu og létta umferðarþunga af akbrautum.

*Um einstakar greinar frumvarpsins.*

Um 1. gr.

*Um a-, c-, e-, g- og k-lið.*

Í greininni eru lagðar til breytingar á ákvæðinu á þann veg að frá og með 1. janúar 2021 skulu eingöngu svokallaðar hreinorkubifreiðar, þ.e. rafmagns- og vetnisbifreiðar falla undir ákvæðið, en ekki tengiltvinnbifreiðar sem bæði eru búnar sprengihreyfli og rafmótor og geta þannig nýtt jarðefnaeldsneyti og rafmagn sem orkugjafa, sbr. a-, c-, e-, g- og k-lið greinarinnar. Í því ljósi eru viðeigandi breytingar lagðar til á ákvæðinu. Breytingin er í samræmi við þingsályktun um aðgerðaáætlun um orkuskipti sem samþykkt var á Alþingi 31. maí 2017, sbr. liður A.4. aðgerðaáætlunarinnar. Þar kemur fram að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða skuli ekki gilda lengur en til ársins 2020. Í árslok 2018 voru rúmlega 6 þúsund tengiltvinnbifreiðar í umferð. Í dag eru rúmlega 8.000 slíkar bifreiðar í umferð samanborið við níu bifreiðar í árslok 2012. Hlutfall þeirra af skráðum fólksbifreiðum í umferð er því nú orðið rúmlega 2%. Þegar litið er til nýskráninga bifreiða á árinu 2018 á vef Samgöngustofu má einnig sjá að hlutfall tengiltvinnbifreiða á árinu 2018 var á því ári um 13,5% af nýskráðum bifreiðum. Ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða hefur þannig stuðlað að uppbyggingu þjónustuinnsviða vegna orkuskipta, meðal annars hraðhleðslustöðva á opnum svæðum og gert það að verkum að innviðir hafa byggst hraðar upp en ella. Segja má að án slíkra ívilnana hefði þetta ekki gerst. Þegar litið er til þessa mikillar aukningar síðustu ár í skráningu tengiltvinnbifreiða í umferð, má ætla að tengiltvinnbifreiðar verði orðnar vel samkeppnishæfar í lok árs 2020. Af þessu öllu leiðir að ekki er talin þörf á slíkum ívilnunum fyrir tengiltvinnbifreiðar lengur en til loka árs 2020. Telja verður að með aðgerðum stjórnvalda og núverandi uppbyggingu þjónustuinnsviða verði innviðir orðnir nægjanlega útbreiddir og öflugir í lok árs 2020 þannig að ekki verði talin þörf á sérstökum skattalegum ívilnunum vegna slíkra bifreiða. Í ljósi þessa eru nú lagðar til viðeigandi breytingar í frumvarpi þessu með það að markmiði að stuðla að enn frekari fjölgun hreinorkubifreiða í landinu.

*Um b-, d og f-lið.*

Í b- og d-lið er lagt til að fjárhæðarmörk heimildar til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu við kaup á rafmagns- eða vetnisbifreið verði hækkuð. Í lið A.2 aðgerðaáætlunar um orkuskipti er gert ráð fyrir að „núverandi fjárþak virðisaukaskatts-endurgreiðslu“ verði hækkuð úr 6 millj. kr. í 6,5 millj. kr. Hækkunin kallar á breytingar á fjárhæðum í 2. og 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV. Í b-lið er lagt til að fjárhæðarmörk niðurfellingar virðisaukaskatts við tollafgreiðslu rafmagns- eða vetnisbifreiðar skv. 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV verði hækkuð úr 1.440.000 kr. í 1.560.000 kr. Sú hækkun helst í hendur við hækkun á 6 millj. kr. undanþeginni veltu samkvæmt gildandi ákvæði 1. másl. 3. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV í 6.500.000 kr. en 24% virðisaukaskattur af 6.500.000 kr. veltu nemur 1.560.000 kr. Í d-lið er lagt til að fjárhæðarmörk skattskyldrar veltu við sölu innanlands verði hækkuð úr 6 millj. kr. í 6,5 millj. kr.

Í f-lið er lagt til að í stað þess að kveðið verði á um tiltekna ökutækjaflokka samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, verði bæði tekið mið af skilgreiningu hugtaksins „bifreið“ í nýjum umferðarlögum, nr. 77/2019, sem taka munu gildi 1. janúar 2020 og tollskránumúmerum. Af staflíðnum leiðir að ökutæki þarf að falla undir hugtakið bifreið samkvæmt umferðarlögum og vera skráð sem slíkt í ökutækjaskrá. Þá þarf bifreið jafnframt að falla undir tollskránumúmer 8703 eða 8704 í tollskrá Samkvæmt gildandi 1. tölul. 4. mgr. er það gert að skilyrði undanþágu samkvæmt ákvæðinu að ökutækið sem um ræðir sé skilgreint í tilgreinda ökutækjaflokka, þ.e. L6e, L7e, M1, M1g, M2 og/eða M3, undirflokkanna I, II og/eða III, og N1 samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Í ljósi þess að ný umferðarlög taka gildi 1. janúar nk. er nú lagt til að tekið verði mið af hugtakinu „bifreið“ í nýjum umferðarlögum, nr. 77/2019, í stað umræddra ökutækjaflokka auk vöruliða 8703 eða 8704 í tollskrá.

*Um h-lið.*

Ákvæði til bráðabirgða XXIV átti upphaflega að gilda til og með 31. desember 2013. Gildistími ákvæðisins hefur verið framlengdur fimm sinnum og mun að óbreyttu gilda til og með 31. desember 2020. Til aukins fyrirsjáanleika fyrir innflytjendur, ökutækjaleigur og viðskiptavinum vegna kaupa eða leigu á þeim ökutækjum og reiðhjólum sem falla munu undir ákvæðið eftir þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu, er nú lagt til að ákvæðið verði framlengt til og með 31. desember 2023 en að framlengingin öðlist gildi 1. janúar 2021 þegar núverandi gildistími ákvæðisins rennur sitt skeið á enda. Þannig mun gildandi ívilnun fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar halda áfram gildi sínu frá 1. janúar 2021 til og með 31. desember 2023 með það að markmiði að flýta enn frekar fyrir orkuskiptum hreinorkubifreiða hér á landi. Ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar mun aftur á móti falla úr gildi eftir 31. desember 2020 í samræmi við núverandi áform.

*Um i og j-lið.*

Í lið A.2 aðgerðaráætlunar um orkuskipti er gert ráð fyrir að endurgreiðsla virðisaukaskatts skuli gilda fyrir fyrstu 5.000–12.500 rafmagnsbifreiðarnar og fyrstu 5.000–12.500 vetnisbifreiðarnar. Í ákvæðinu er kveðið á um að óheimilt sé að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu af rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðum frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 10.000 slíkar bifreiðar í hverjum og einum orkuflokki hafa verið skráðar á ökutækjaskrá. Í ljósi þess að mikilvægt er að reyna að hraða orkuskiptum í samgöngum eins og kostur er, með vísan til áforma stjórnvalda í þeim efnum, er nú lagt til að miðað verði við innflutning á 15.000 hreinorkubifreiðum í stað 10.000.

Með þessum fjöldatakmörkunum fyrir hreinorkubifreiðar er annars vegar ætlunin að setja fram framtíðarsýn um á hvaða tímapunkti teljist æskilegt að eigendur framangreindra bifreiða leggi jafnmikið af mörkum til ríkissjóðs í formi virðisaukaskatts og aðrir innflytjendur og kaupendur bifreiða og hins vegar að setja ákvæðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfa ríkisins.

Þá er lagt til að miðað verði við innflutning á 12.500 tengiltvinnbifreiðum í stað 10.000. Tengiltvinnbifreiðum hefur fjölgað mjög í ökutækjaskrá síðustu ár sem hefur stutt við uppbyggingu þjónustuinnsviða og gagnast hreinorkubifreiðum. Samkvæmt rannsóknum hefur verið miðað við að ef um 5% bifreiðaflotans nýti tiltekinn orkugjafa skapist forsendur til rekstrar þjónustuinnsviða á forsendum einkamarkaðar. Skráðar bifreiðar á Íslandi í umferð í lok árs 2018 voru 255.164. Ef miðað er við að 12.500 tengiltvinnbifreiðar njóti skattaívilnunar í stað 10.000 líkt og nú er lagt til nemur það um 5% þeirra miðað við skráðar bifreiðar í lok árs 2018. Í ljósi þess er nú lagt til að miðað verði við 12.500 tengiltvinnbifreiðar í stað 10.000. Í dag hafa verið til staðar samlegðaráhrif á milli rafmagns- og tengiltvinnbifreiða sem báðar ganga fyrir rafmagni sem varðveitt er í rafhlöðu. Fjölgun tengiltvinnbifreiða hefur þannig og mun því til loka ársins 2020 flýta fyrir uppbyggingu þjónustuinnsviða sem mun gagnast hreinorkubifreiðum. Í dag liggur fyrir að rúmlega 8.000 tengiltvinnbifreiðar hafa verið skráðar í ökutækjaskrá. Það má því leiða líkum að því að 10.000 slíkar bifreiðar verði skráðar í ökutækjaskrá á næstu mánuðum en þá mun ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar falla úr gildi, sbr. 3. tölul. 7. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV. Þar sem þjónustuinnsviðir, þ.e. hleðslustöðvar o.fl., eru enn í uppbyggingu og notkun á tengiltvinnbifreiðum styður við slíka uppbyggingu er lagt til að viðmið ákvæðisins um 10.000 bifreiðar verði aukið fyrir tengiltvinnbifreiðar í 12.500 og að ívilnunin fyrir tengiltvinnbifreiðar falli úr gildi eftir 31. desember 2020 í samræmi við ákvæði laganna.

#### *Um l-lið.*

Í fyrsta lagi er lagt til að sambærilegum ívilnunum verði komið á fyrir bifhjól sem eru knúin rafmagni og vetni og nú eru til staðar fyrir slíkar bifreiðar og fjórhjól. Í dag falla bæði létt og þung fjórhjól undir bráðabirgðaákvæði laganna, þ.e. undir ökutækjaflokka L6e og L7e samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Samkvæmt skoðun á ákvæðinu og þeim ökutækjaflokkum sem þar falla undir liggur fyrir að kaupendur rafknúinna bifhjóla njóta ekki sambærilegra virðisaukaskattsívilnana og kaupendur rafmagns- og vetnisbifreiða og fjórhjóla njóta. Á vef Samgöngustofu kemur fram að skráð bifhjól á ökutækjaskrá í lok árs 2018 hafi verið 13.378 talsins. Af þeim hafi 13.287 verið knúin bensíni, 2 knúin dísil, 2 tvíorka og 87 knúin öðrum aflgjafa. Með því að bæta þeim bifhjólum sem eru knúin rafmagni og vetni við ákvæðið mun staða slíkra bifhjóla gagnvart þeim rafmagns- og vetnisknúnu bifreiðum og fjórhjólum sem nú falla undir ákvæðið verða sambærileg. Auk þess er breytingin í samræmi við stefnu stjórnvalda um orkuskipti í samgöngum. Innkaupsverð rafmagnsbifhjóla er hátt og töluvert herra en sambærilegt innkaupsverð bensín- og dísilknúinna bifhjóla. Því er nú lagt til að bifhjól sem ganga fyrir rafmagni eða vetni njóti sambærilegra ívilnana og fólksbifreiðar og fjórhjól. Sömu fjárhæðarmörk eru lögð til vegna bifhjóla og gilda um bifreiðar. Lagt er til að ákvæðið taki gildi 1. janúar 2020 og fjárhæðarmörk þeirra bifhjóla sem falla undir ákvæðið muni hækka líkt og hjá bifreiðum 1. júlí 2020 í ljósi ríkisstyrkjareglna EES-samningsins. Við skilgreiningu á hugtakinu bifhjól ber að líta til 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Þá skal bifhjól jafnframt falla undir vörulíði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

Í öðru lagi er lögð til breyting á ákvæðinu á þann veg að létt bifhjól og reiðhjól sem knúin eru rafmagni skuli falla undir undanþáguna líkt og fólksbifreiðar og fjórhjól og njóta þannig

skattalegrar ívilnunar upp að ákveðnu hámarki. Við skilgreiningu á hugtakinu létt bifhjól og reiðhjól er lagt til að litið verði til viðeigandi hugtaka nýrra umferðarlaga, nr. 77/2019, og viðeigandi flokkunar ökutækjanna í tollskrá. Í ljósi mismunandi eiginleika og verðs þeirra léttu bifhjóla og reiðhjóla sem falla undir ákvæðið eru mismunandi fjárhæðarmörk lögð til í ákvæðinu fyrir hvern og einn flokk fyrir sig. Sem dæmi má nefna að reiðhjól sem knúin eru rafmagni eru almennt mun dýrari heldur en hefðbundin borgarhjól og vélknúin hlaupahjól. Því þykir rétt að mismunandi fjárhæðarmörk skuli gildi um hvern flokk fyrir sig. Þá þykir jafnframt rétt að setja slík öryggismörk með tilliti til tekjuþarfar ríkisins.

Í l-lið er lagt er til að tollstjóra verði veitt heimild til að fella niður virðisaukaskatt af innflutningi léttis bifhjóls eða reiðhjóls sem knúid er rafmagni að hámarki 96.000 kr. Að sama skapi er lagt til að við skattskylda sölu léttra bifhjóla sem ganga fyrir rafmagni og rafknúinna reiðhjóla verði heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð að hámarki 400.000 kr. vegna sölu slíkra hjóla innanlands. Við skilgreiningu á léttum bifhjólum og reiðhjólum sem knúin eru rafmagni er litið til sambærilegra skilgreininga í umferðarlögum, nr. 77/2019. Í b-lið 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga kemur fram að létt bifhjól sem búid er rafhreyfli skuli hafa samfellt hámarksafli sem ekki er yfir 4 Kw. Þá kemur fram í b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga að hjól með stig- eða sveifarbúnaði skuli búid rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafli sé allt að 0,25 Kw og að afköstin minnki smám saman og stöðvist alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið. Létt bifhjól sem ganga fyrir rafmagni og reiðhjól sem eru rafknúin skulu einnig falla undir vörulið 8711 í tollskrá.

Í l-lið er jafnframt lagt til að tollstjóra verði veitt heimild til að fella niður virðisaukaskatt af innflutningi hefðbundins órafknúins reiðhjóls og annarra tegunda reiðhjóla að hámarki 48.000 kr. Að sama skapi er lagt til að við skattskylda sölu slíkra reiðhjóla hér á landi verði söluaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu fjárhæð að hámarki 200.000 kr. vegna sölu slíkra reiðhjóla. Órafknúid reiðhjól skal falla undir skilgreiningu a-liðar 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga þannig að um sé að ræða ökutæki sem knúid er áfram með stig- eða sveifar- búnaði. Auk þess er gert að skilyrði að reiðhjólið falli undir vörulið 8712 í tollskrá. Með öðrum tegundum reiðhjóla fellur annað litið vélknúid ökutæki sem telst ekki til órafknúins reiðhjóls eða reiðhjóls sem knúid er rafmagni. Slíkt reiðhjól skal hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir skilgreininguna fellur meðal annars vélknúid hlaupahjól og tvíhjóla ökutæki á einum öxli, sbr. c-liður 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Gert er að skilyrði að slík ökutæki falli undir vörulið 8711 í tollskrá.

Ívilnanir vegna kaupa á léttum bifhjólum og reiðhjólum eru til þess fallnar að draga úr bílaumferð og fjölga í hópi þeirra sem ferðast með vistvænum hætti. Þannig stuðla slíkar ívilnanir að umhverfisvænum samgöngum og samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum. Sérstök áhersla er lögð á stuðning við rafmagnsreiðhjól þar sem rannsóknir hafa leitt í ljós að reiðhjól sem búin eru rafknúinni hjálparvél geti verið staðkvæmdarvara fyrir bifreiðar og leitt til þess að fólk velji slíkan samgöngumáta frekar en bifreiðar. Slík þróun leiðir til minna álags á samgöngumannvirki en ella. Algengustu reiðhjólin sem knúin eru rafmagni eru þau sem styðja notanda með því að kraftur úr rafmagnsmótor bætist við þegar hjólað er með stigbúnaði á meðan hraði er ekki yfir 25 km á klst. Á rafknúnum reiðhjólum er hægt að komast lengri vegalengdir, fara upp meiri bratta og hjóla í mótvindi með minni áreynslu en við hjólreiðar á hefðbundnum reiðhjólum. Vegna þessara eiginleika er notkun reiðhjóla sem knúin eru rafmagni síður háð vegalengdum, veðri, aldri og stöðkerfísvandamálum en notkun hefðbundinn reiðhjóla. Aukið aðgengi að slíkum farartækjum ýtir undir að fleiri geti nýtt sér hjólreiðar sem samgöngutæki en hingað til hefur verið. Fjárfesting í rafmagnsreiðhjóli



útheimtir einnig almennt töluvert meiri fjárútlát heldur en fjárfesting í hefðbundnu reiðhjóli sem ætlað er til samgangna. Af því leiðir að meiri þörf er á að skapa skattalega hvata fyrir slík farartæki.

Með vísan til alls þessa er breytingunni ætlað greiða sérstaklega fyrir kaupum og notkun léttra bifhjóla og reiðhjóla hér á landi til eflingar á umhverfsvænum samgöngum í landinu með það að meginmarkmiði að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samgöngum.

#### Um 2. gr.

##### *Um a-lið (I.)*

Í ákvæðinu eru lagðar til tvær breytingar með það markmiði að flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum.

Í fyrsta lagi er lagt til í 1. mgr. að endurgreiðsluhlutfall það sem kveðið er á um í 1. mgr. 42. gr. laganna verði tímabundið hækkað úr 60% í 100%, þ.e. á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 vegna greiðslu af vinnu manna á byggingarstað við uppsetningu hleðslustöðvar fyrir bifreiðar í eða við íbúðarhúsnæði, en með hleðslustöð er átt við sérstakan búnað sem notaður er til þess að hlaða þau hreinorkuökutæki sem ganga fyrir rafmagn. Markmiðið með breytingunni er að flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum og draga þannig úr losun gróðurhúsalofttegunda og stuðla að aukinni kolefnisbindingu þannig að Ísland geti staðið við markmið sín í loftlagsmálum.

Í öðru lagi er á sama tíma lagt til í 2. mgr. að virðisaukaskattur verði endurgreiddur að fullu vegna kaupa á hleðslustöðinni sjálfri. Með breytingunni verður þannig komið til móts við íbúðareigendur vegna kostnaðar við uppsetningu á hleðslustöð í eða við íbúðarhúsnæði. Með íbúðarhúsnæði er átt við húsnæði eins og ríkisskattstjóri hefur túlkað það hugtak í skattframingvæmd, sbr. 2. mgr. 42. gr. laganna, sbr. og reglugerð nr. 449/1990, um endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu manna við íbúðarhúsnæði. Undir hugtakið íbúðarhúsnæði fellur þannig húsnæði sem byggt er samkvæmt skipulagi sem íbúðarhúsnæði og við byggingu sé ætlunin að nýta húsnæðið til samfelldrar notkunar á öllum tímum árs. Þá er það gert að skilyrði að húsnæðið sé skráð sem íbúðarhúsnæði í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands og geti þannig gengið kaupum og solum sem slíkt húsnæði.

Í 3. mgr. er lagt til að samanlögð fjárhæð styrks og endurgreidds virðisaukaskatts frá opinberum aðilum vegna uppsetningar og/eða kaupa á hleðslustöð skuli ekki vera hærri en heildarfjárhæð vinnu vegna slíkrar uppsetningar eða kaupa. Þá skal umsóknaraðili gera grein fyrir slíkum styrkjum við framlagningu umsóknar um endurgreiðslu.

Í dag liggur fyrir að sveitarfélög veita meðal annars húsfélögum styrki til kaupa og uppsetningar á hleðslustöðvum í fjöleignarhúsum. Til þess að taka af allan vafa um að samanlagðir styrkir frá sveitarfélögum og endurgreiðsla ríkisins á virðisaukaskatti fari aldrei yfir heildarandvirði vinnu eða eftir atvikum vinnu og kaup á hleðslustöð í íbúðarhúsnæði er umrætt ákvæði lagt til. Jákvæð skylda hvílir á umsóknaraðila að gera ríkisskattstjóra grein fyrir mótteknum eða samþykktum styrkjum frá opinberum aðilum við framlagningu beiðni um endurgreiðslu til ríkisskattstjóra.

##### *Um b-lið (II.)*

Í ákvæðinu er lagt til í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda um orkuskipti sem lögð var fram á 146. lögjafarþingi (þskj. 205 í 146. máli) og sambærilega tillögu starfshóps sem fjallað var um í skýrslu starfshóps um skatta á ökutæki og eldsneyti á árunum 2020–2025, að útleiga

þeirra vistvænu ökutækja sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, skuli vera undanþegin skattskyldri veltu að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

Í a-lið 1. mgr. kemur fram það skilyrði að leigusali skuli vera handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, eða hafi með höndum starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015. Í 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. laga um fjármálafyrirtæki er að finna skilgreiningu á eignaleigu en þar kemur fram að með eignaleigu sé átt við leigustarfsemi með lausafé eða fasteignir þar sem leigusali selur leigutaka hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma. Eignaleigu er gjarnan skipt í þrennt: fjármögnunarleigu, kaupleigu og rekstrarleigu. Í fjármögnunarleigu helst eignarréttur hjá leigusala. Í kaupleigu er leigutaka veittur réttur til að eignast hið leigða í lok leigutíma. Þá er með rekstrarleigu átt við eignaleigu sem hvorki telst til fjármögnunarleigu eða kaupleigu. Fram kemur fram í 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um fjármálafyrirtæki að starfsemi viðskiptabanka, sparisjóða og lánaþyrirtækja geti tekið til fjármögnunarleigu en vegna slíkrar leigu helst eignarrétturinn eins og áður segir hjá leigusala. Í 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, kemur fram að hver sá sem hyggist reka ökutækjaleigu skuli hafa til þess starfsleyfi frá Samgöngustofu. Þá er fjallað um skilyrði starfsleyfis í 4. gr. laganna. Nauðsynlegt er að skattaðili uppfylli þau skilyrði sem fram koma í lögum um fjármálafyrirtæki eða eftir atvikum lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja til að öðlast rétt til útleigu þeirra skráningarskyldu ökutækja sem falla undir ákvæðið.

Í b-lið 1. mgr. kemur fram það skilyrði undanþágunnar að innflutningsaðili hafi fengið virðisaukaskatt felldan niður eða kaupverð verið undanþegið virðisaukaskattsskyldri veltu á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Ívilnunarinn mun þannig eiga við hvort sem leigusalinn hefur notið ívilnunar ákvæðis til bráðabirgða XXIV fyrir eða eftir samþykkt frumvarpsins að uppfylltum öðrum skilyrðum ákvæðisins.

Í 2. mgr. er tiltekið að skattaðili skuli tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili ef slík útleiga hefur átt sér stað, á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Nauðsynlegt er að ríkisskattstjóri fái í hendur upplýsingar samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu fyrir hvert uppgjörstímabil um umfang þeirrar undanþegnu veltu sem fellur undir ákvæðið.

Í 3. mgr. kemur fram að ákvæðið skuli gilda til og með 31. desember 2023. Til að tryggja að leigusalar fái nýtt fjárfestingu sína í rafmagns- eða vetnisbifreiðum til útleigu og að fyrir-sjáanleiki sé til staðar hjá atvinnurekendum og viðskiptavinum þeirra vegna slíkrar útleigu er lagt til að ákvæðið skuli gilda til og með 31. desember 2023.

Þegar lítið er til nýskráningar á bifreiðum síðustu ár má sjá að um 40% nýskráninga síðustu ár hafa verið vegna bílaleigubifreiða sem rekja má að miklu leyti til aukinna umsvifa ferðaþjónustunnar. Útleiga bifreiða ber virðisaukaskatt í almennu þrepi 24%. Ökutækjaleigum og eign- og fjármögnunarleigufyrirtækjum er þannig gert að innheimta virðisaukaskatt af útleigu þeirra vistvænu bifreiða sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV við lögin en fyrir liggur að umræddar bifreiðar bera engan eða takmarkaðan virðisaukaskatt við innkaup í ljósi þeirra skattalegu ívilnana sem innflytjendur og eigendur slíkra ökutækja njóta. Af þessu leiðir að ívilnun ákvæðisins getur haft áhrif á hvort aðilar, t.d. atvinnurekendur, kaupir vistvænt ökutæki eða taki það á leigu. Breytingunni er þannig ætlað að jafna stöðuna annars vegar gagnvart kaupum og leigu á vistvænum ökutækjum.

*Um c-lið (III.)*

Í ákvæðinu er lagt til að við innflutning og skattskylda sölu nýrrar hópþifreiðar í almenningsakstri á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 sem nýtir eingöngu metan, metanól, rafmagn eða vetni sem orkugjafa verði heimilt að fella niður virðisaukaskatt af söluverði eða telja það til undanþeginnar veltu. Þá skuli ákvæðið jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðrar hópþifreiðar í almenningsakstri með sömu orkugjafa, enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og sölu-degi miðað við fyrstu skráningu. Með ákvæðinu er þannig lagt til að svokölluð nýorkuökutæki sem knúin eru metani, metanóli, rafmagn eða vetni og flokkast sem hópþifreið í almenningsakstri skuli falla undir ákvæðið. Ákvæðið er að miklu leyti í samræmi við lið A.3 aðgerðaáætlunar um orkuskipti frá maí 2017 þar sem meðal annars kemur fram að skoðað verði að endurgreiða virðisaukaskatt fyrir hreinorkubifreiðar með fleiri en 22 farþega. Þá er svipaða tillögu jafnframt að finna í skýrslu starfshóps um skatta á ökutæki og eldsneyti þar sem slík ívilnun er lögð til fyrir hópferðabifreiðar sem eru þyngri en 5.000 kg og fyrir fleiri en 22 farþega í sætum og stæðum. Í ákvæði því sem hér um ræðir er þó lagt til að eingöngu svokallaðar nýorkubifreiðar sem knúnar eru metani, metanóli, rafmagn eða vetni skuli falla undir ákvæðið.

Í 2. mgr. ákvæðisins kemur fram að eingöngu þær hópþifreiðar í almenningsakstri sem falla undir 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, skuli falla undir ákvæðið. Í ákvæðinu kemur fram að með hópþifreið í almenningsakstri sé átt við bifreið sem ætluð er til flutnings farþega og er notuð í reglubundnum farþegaflutningum. Með reglubundnum farþegaflutningum eru fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni, þ.e. almenningsgangur. Í 6. tölul. 3. mgr. 2. gr. laga um virðisaukaskatt kemur fram að þjónusta sem felst í rekstri almenningsgangna sé undanþegin virðisaukaskatti. Af því leiðir að rekstraraðilar almenningsgangna hafa ekki heimild til færslu innskatts af kostnaði við aðföng til rekstursins andstætt öðrum atvinnurekstraraðilum, svo sem rekstraraðilum hópferðabifreiða í ferðaðþjónustu, sem hafa heimild til færslu innskatts af kaupum og rekstri slíkra bifreiða að því gefnu að rekstur þeirra falli undir skattskyldusvið virðisaukaskattslaga. Í athugasemdum við 24. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019 kemur fram að hópþifreið í almenningsakstri sé ný skilgreining í umferðarlögum og sé í samræmi við ákvæði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017. Skilgreiningin feli í sér skírskotun til ákveðinnar notkunar bifreiðar til farþegaflutninga fremur en gerðar bifreiðarinnar.

Í 3. mgr. er lagt til að sett verði ákveðið hámark á fjölda þeirra innfluttu bifreiða sem geta fallið undir ákvæðið. Í því sambandi er lagt til að óheimilt verði að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæðinu frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals 100 slíkar bifreiðar hafa verið skráðar á ökutækjaskrá. Með þessum fjöldatakmörkunum er ætlunin að setja fram ákveðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfar ríkisins.

*Um 3. gr.*

Í 33. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, er greint frá þeim eignum sem teljast fyrnanlegar, þ.e. varanlegir rekstrarfjármunir sem notaðir eru til öflunar tekna í atvinnurekstri eða sjálfstæðri starfsemi og rýrna að verðmæti við eðlilega notkun eða aldur. Í 1. tölul. ákvæðisins kemur meðal annars fram að bifreiðar, vélar og tæki teljist til fyrnanlegra eigna. Þá er greint frá fyrningarhlutföllum ökutækja í 1. tölul. og b-lið 4. tölul. 37. gr. laganna. Í 1. tölul. kemur fram að heimilt sé að fyrna fólksbifreiðar fyrir færri en níu menn, aðrar en leigubifreiðar að

lágmarki um 10% á hverju rekstrarári og að hámarki 20%. Í b-lið 4. tölul. kemur fram að rekstraraðilum er heimilt að fyrna vélar og tæki til jarðvinnslu og mannvirkjagerðar, bifreiðar og önnur flutningatæki að lágmarki um 20% og að hámarki um 35% á hverju rekstrarári. Heimild til fyrningar er þannig bundin við tiltekin ökutæki sem teljast vera atvinnurekstrartæki í hendi fyrirtækisins hvort sem eignarhald er í eigu lögaðila, manna eða bundið fjármögnunarleigusamningi.

Í ákvæðinu er lagt til að þrátt fyrir framangreind fyrningarhlutföll laga um tekjuskatt verði atvinnurekstraraðilum þeirra nýorkuökutækja sem falla undir ákvæðið heimilað á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fyrna að fullu á kaupári þess niður að niðurlagsverði eignar, sbr. 42. gr. laganna, þau ökutæki sem falla undir ákvæðið. Í 42. gr. laganna kemur fram að eignir skv. 1. og 2. tölul. 33. gr., meðal annars lausafé, svo sem bifreiðar, vélar og tæki, megi aldrei fyrna meira en svo að ávallt standi eftir sem niðurlagsverð eignar 10% af stofnverði hennar, sbr. 2. mgr. 12. gr. laganna. Þeim aðilum sem falla undir ákvæðið er því heimilt að fyrna ökutæki niður að niðurlagsverði þess á kaupári. Þau skilyrði sem þurfa að vera uppfyllt eru í fyrsta lagi að um sé að ræða svokölluð nýorkuökutæki sem eru eingöngu knúin metani, metanóli, rafmagni eða vetni. Ákvæðinu er þannig ætlað að greiða leið svokallaðra nýorkuökutækja í atvinnurekstri sem eru alfarið knúin þeim orkugjöfum sem tilteknir eru í ákvæðinu og ganga að engu leyti fyrir jarðefnaeldsneyti, þ.e. bensíni eða dísil. Í öðru lagi er sett fram það skilyrði að það ökutæki sem um ræðir sé skráningarskyldt og falli undir skilgreiningu 47. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, um ökutæki. Þar kemur fram að með ökutæki sé átt við tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori. Þau nýorkuökutæki sem um ræðir þurfa þannig að vera skráningarskyld.

Lagt er til að allir þeir atvinnurekstraraðilar sem uppfylla skilyrði ákvæðisins skuli geta nýtt sér slíka fyrningu á kaupári vegna kaupa á skráningarskyldu ökutæki sem fellur undir gildissvið ákvæðisins. Við breytinguna mun því atvinnurekstraraðilum, til að mynda bændum, rekstraraðilum þungra ökutækja, ökutækjaleigna og leigubifreiða, verða heimilt að fyrna að fullu á kaupári niður að niðurlagsverði eignar kaup á þeim nýorkubifreiðum sem falla undir ákvæðið og uppfylla að öðru leyti skilyrði þess.

Lagt er til að ákvæðið taki gildi þann 1. júlí 2020 og gildi frá rekstrarárinu 1. janúar 2020 að telja til og með 31. desember 2023.

#### Um 4. gr.

Ákvæðið fjallar um gildistöku.

Lagt er til að ákvæði a–c-, e-, g-, h- og k-liðar 1. gr. öðlist gildi 1. janúar 2021. Ákvæði til bráðabirgða XXIV gildir til og með 31. desember 2020. Frá 1. janúar 2021 mun ákvæðið gilda áfram til og með 31. desember 2023 vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og bifhjóla, og létt bifhjóla sem knúin eru rafmagni auk reiðhjóla.

Lagt er til að ákvæði b-, d- og f-liðar 1. gr. öðlist gildi 1. júlí 2020. Í b- og d- lið greinarinnar er fjallað um fjárhæðarmörk ákvæðisins vegna rafmagns- og vetnisbifreiða. Staflíðirnir munu taka gildi hinn 1. júlí 2020 eða eftir að ESA hefur tekið afstöðu til skattalegra ívilnana ákvæðisins.

Lagt er til að ákvæði i- og j- liðar 1. gr. öðlist gildi nú þegar. Í i-lið er lögð til fjölgun þeirra bifreiða sem falla undir ákvæði til bráðabirgða XXIV frá 10.000 í 15.000 bifreiðar vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og í j-lið er lögð til fjölgun frá 10.000 í 12.500 vegna tengiltvinnbifreiða. Að öllu óbreyttu mun innflutningur tengiltvinnbifreiða ná þeim fjöldatakmörkunum

sem lögð eru til í gildandi ákvæði innan skamms tíma. Enn fremur skiptir miklu máli að auka fjölda vistvænna ökutækja og hreinorkuökutækja í samgöngum.

Lagt er til að ákvæði l-liðar 1. gr. öðlast gildi 1. janúar 2020. Í l-lið 1. gr. er lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við ákvæðið þess efnis að rafmagns- og vetnisbífhjól, létt bífhjól sem knúin eru rafmagnni og reiðhjól geti notið skattalegrar ívilnunar í formi niðurfellingar eða undanþágu frá virðisaukaskatti upp að ákveðnu hámarki. Þar sem fyrst um sinn verður um að ræða svokallaða minniháttaraðstoð (de minimis) í skilningi ríkisstyrkjareglna EES-samningsins vegna þeirra ökutækja sem falla undir ákvæðið, er umrædd gildistaka staflíðarins lögð til allt þar til ESA hefur tekið afstöðu til þeirra skattalegu ívilnana sem um ræðir í ákvæðinu.

Lagt er til að ákvæði a-liðar 2. gr. sem felur í sér ívilnun í formi endurgreiðslu virðisaukaskatts til byggjenda og eigenda íbúðarhúsnæðis vegna vinnu við uppsetningu og kaupa á hleðslustöðvum fyrir íbúðarhúsnæði skuli öðlast gildi 1. janúar 2020. Ívilnunin fellur undir svokallaða almenna hópundanþágu (GBER), sem tiltekur skilyrði þess að veita megi fyrir-tækjum ríkisaðstoð á tilteknum sviðum án þess að leita þurfi eftir samþykki ESA.

Lagt er til að ákvæði b- og c-liðar 2. gr. og 3. gr. öðlist gildi 1. júlí 2020 með vísan til ríkisaðstoðarreglna EES-samningsins. Fyrir liggur að þau ákvæði sem um ræðir eru tilkynningarskyld til ESA á grundvelli reglna EES-samningsins um ríkisaðstoð, og samnings EFTA-ríkjanna um eftirlitsstofnun og dómstól. Í ljósi þeirra krafna sem gerðar eru um biðstöðuskyldu stjórnvalda samkvæmt EES-samningnum er lagt til að ákvæði b- og c-liða 2. gr. og 3. gr. öðlist gildi 1. júlí 2020.