

Frumvarp til laga

um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988 (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.).

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

1. gr.

Á eftir 1. másl. 8. mgr. 42. gr. laganna kemur nýr málsliður svohljóðandi: Jafnframt skal endurgreiða virðisaukaskatt af vinnu við að breyta ökutækjum skv. 1. másl. á þann hátt að þau verði sérútbúin til björgunarstarfa.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum:

- a. Í stað orðanna „fyrstu sölu og endursölu“ í 2. másl. 1. mgr. kemur: og fyrstu sölu.
- b. Í stað ártalsins „2023“ í 2. tölul. 2. mgr. og 2. tölul. 4. mgr. kemur: 2022.
- c. Við 2. mgr. bætist nýr töluliður, svohljóðandi: Að hámarki 1.320.000 kr. frá 1. janúar 2023 til og með 31. desember 2023.
- d. Við 4. mgr. bætist nýr töluliður, svohljóðandi: Að hámarki 5.500.000 kr. frá 1. janúar 2023 til og með 31. desember 2023.
- e. Í stað tölunnar „15.000“ í 1. tölul. 7. mgr. kemur: 20.000.
- f. Á eftir 7. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:
Við endursölu bifreiða skv. 1. mgr. er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:
 1. Að hámarki 6.500.000 kr. vegna rafmagns- og vetnisbifreiðar til og með 31. desember 2022.
 2. Að hámarki 5.500.000 kr. vegna rafmagns- og vetnisbifreiðar frá 1. janúar 2023 til og með 31. desember 2023.
 3. Að hámarki 2.000.000 kr. vegna tengiltvinnbifreiða til og með 31. desember 2023.Heimild þessarar málsgreinar er bundin þeim skilyrðum að virðisaukaskattur hafi verið felldur niður við innflutning eða fyrstu sölu bifreiðarinnar og að skattaðili geti lagt fram reikninga eða önnur gögn til Skattsins sem staðfesta að niðurfelling virðisaukaskatts hafi átt sér stað.
- g. Í stað tilvísunarinnar „4.–5. mgr. eða 10. mgr.“ í 11. mgr. kemur: 4., 5., 8. eða 11. mgr.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu og hefur að geyma þrjár tillögur að breytingum á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Í fyrsta lagi er gerð tillaga um breytingu á ákvæði í lögnum um heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts til björgunarsveita þannig að sérstaklega verði tekið fram að heimilt sé að endurgreiða virðisaukaskatt af vinnu við að sérútbúa ökutæki björgunarsveita til björgunarstarfa. Í öðru lagi er lagt til að fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða í ákvæði til bráðabirgða XXIV verði aukin og að kveðið verði á um ný fjárhæðarmörk heimildar til niðurfellingar virðisaukaskatts og undanþágu frá skattskyldri veltu vegna innflutnings og sölu á rafmagnsbifreiðum sem taki gildi frá 1. janúar 2023. Í þriðja lagi er lögð til breyting á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum að því er varðar gildandi heimild skattaðila til að undanþiggja tiltekna fjárhæð frá skattskyldri veltu við endursölu á vistvænum bifreiðum.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Talið er nauðsynlegt að festa í lög um virðisaukaskatt heimild björgunarsveita til endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu sem felst í því að breyta ökutækjum þeirra á þann hátt að þau verði sérútbúin til björgunarstarfa og samræma hana þeirri skattfrankvæmd sem viðhöfð hefur verið.

Á síðustu misserum hefur nýskráning rafmagnsbifreiða aukist til muna. Miðað við núverandi innflutningstölur á vef Skattsins, þar sem finna má upplýsingar um fjölda rafmagnsbifreiða sem notið hafa niðurfellingar virðisaukaskatts, má gera ráð fyrir því að núverandi fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða verði náð á síðari hluta ársins. Vegna orkuskipta í samgöngum er talið nauðsynlegt að auka enn meira hlutdeild rafmagnsbifreiða í umferð og er því lagt til að hækka fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða sem geta notið ívilnunar samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV. Samhliða þeirri hækkun eru lögð til ný fjárhæðarmörk ívilnunar sem taki gildi um næstu áramót.

Að lokum er talið rétt að gera breytingar á heimild í ákvæði til bráðabirgða XXIV varðandi endursölu notaðra vistvænna bifreiða þannig að kveðið sé skýrt á um hver skilyrði hennar skuli vera.

3. Meginefni frumvarpsins.

Helstu efnisatriði frumvarpsins eru eftirfarandi:

1. Gerðar verði breytingar á 8. mgr. 42. gr. laga um virðisaukaskatt þar sem kveðið verði á um heimild til að endurgreiða virðisaukaskatt af vinnu við breytingar á ökutækjum sem einungis eru notuð í þágu björgunarsveita og felst í að sérútbúa þau til björgunarstarfa.
2. Gerðar verði breytingar á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum þess efnis að fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða sem hlotið geta ívilnun frá virðisaukaskatti verði aukin úr 15.000 bifreiðum í 20.000. Samhliða eru lögð til ný fjárhæðarmörk ívilnunar sem taki gildi 1. janúar 2023.
3. Gerðar verði breytingar á ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum að því er varðar endursölu á vistvænum bifreiðum. Með breytingunni er kveðið skýrt á um að við endursölu þurfi ökutæki ekki að vera þriggja ára eða yngra á söludegi miðað við innflutningsdag eða þann dag þegar það var fyrst skráð. Þá felur breytingin í sér að heimildin verður ekki lengur bundin við þær fjöldatakmörkanir bifreiða sem ákvæðið mælir fyrir um en gildi þess í stað til og með 31. desember 2023.

3.1. Endurgreiðsla virðisaukaskatts til björgunarsveita vegna vinnu við að útbúa ökutæki þeirra sérstaklega til björgunarstarfa.

Björgunarsveitir gegna óeigingjörnu og mikilvægu hlutverki hér á landi við að koma í veg fyrir slys og bjarga mannlífum og verðmætum. Í 3. gr. laga um björgunarsveitir og björgunarmenn, nr. 43/2003, kemur m.a. fram að hlutverk björgunarsveita og björgunarsveitarmanna sé að starfa í þágu almannaheilla með þátttöku við björgun, leit og gæslu á ábyrgð stjórnvalda og í samvinnu við þau.

Í 8. mgr. 42. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, kemur fram að endurgreiða skuli virðisaukaskatt af innflutningi eða kaupum á ökutækjum sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita, enda liggi fyrir staðfesting landsamtaka björgunarsveita á því að viðkomandi ökutæki verði einungis notað í þágu björgunarsveita. Um árabíl var að finna heimild í fjárlögum fyrir fjármálaráðherra til að fella niður eða endurgreiða virðisaukaskatt af ökutækjum til björgunarsveita. Með lögum um breytingu á lögum um álagningu gjalda á vörur, nr. 104/2000, var lagt til að í stað þess að slík heimild væri í fjárlögum hverju sinni yrði niðurfelling lögbundin. Til fyllingar ákvæðinu, og í samræmi við eldri framkvæmd, var með lögum um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, með síðari breytingum, nr. 64/2002, fest í lög að endurgreiðsluheimildin næði jafnt til innflutnings sem og kaupa innan lands, sbr. d-lið 4. gr. laganna.

Til fyllingar ákvæðinu, og í samræmi við gildandi framkvæmd, er nú lagt til að sérstaklega verði kveðið á um að ákvæðið nái einnig til virðisaukaskatts af vinnu við breytingar á ökutækjum björgunarsveita sem felst í að sérútbúa þau til björgunarstarfa.

3.2. Ákvæði til bráðabirgða XXIV – fjöldatakmörkun aukin vegna rafmagnsbifreiða og ný fjárhæðarmörk sett.

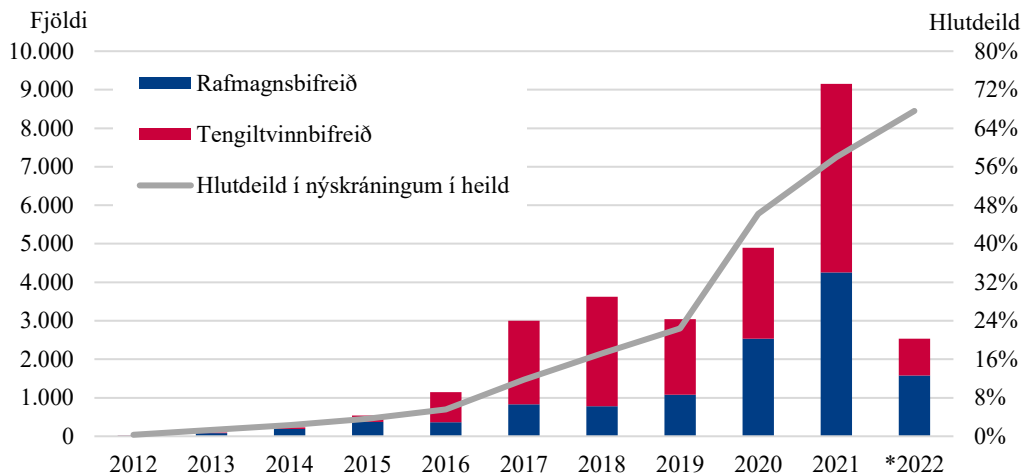
Ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, var lögfest í júní 2012. Í ákvæðinu er kveðið á um þá heimild við álagningu virðisaukaskatts að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð upp að ákveðnu hámarki við innflutning eða skattskylda sölu á nýrri eða notaðri rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreið, að uppfylltum tilteknum skilyrðum. Ákvæðið hefur þann tilgang að styrkja samkeppnishæfni umræddra bifreiða gagnvart hefðbundnum bensín- og dísilknúnum bifreiðum með það að markmiði að efla og flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum. Er því ætlað að vera tímabundinn stuðningur þar til forsendur skapast fyrir sjálfbærum hraða orkuskiptanna. Upphaflega var ákvæðinu aðeins ætlað að gilda út árið 2013 en ákvæðið hefur síðan þá verið framlengt, fyrst um eitt ár í senn en síðar til fleiri ára og þá með fjöldatakmörkunum auk þess sem hámarksfjárhæð ívilnunar á hverja bifreið hefur breyst.

Orkuskipti fólksbifreiðaflotans ganga vel og er Ísland á meðal fremstu þjóða á heimsvísu í rafvæðingu bifreiðaflotans. Telja verður að lögfesting ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, ásamt öðrum skattalegum hvötum til þess að styðja við kaup á vistvænum bifreiðum hafi þar skipt sköpum. Í fólksbifreiðaflota landsmanna eru hreinorkubifreiðar, þ.e. rafmagns- og vetnisbifreiðar, og tengiltvinnbifreiðar nú samtals 11,9% af heildarfjölda skráðra bifreiða í umferð. Þar af eru rafmagnsbifreiðar 5,1% og tengiltvinnbifreiðar 6,8%. Heildarfjöldi rafmagns- og tengiltvinnbifreiða er nú rúmlega 28 þúsund af tæplega 237 þúsund bifreiðum sem eru skráðar í umferð samkvæmt ökutækjaskrá. Samkvæmt ökutækjaskrá eru í dag eingöngu um 25 vetnisbifreiðar skráðar í umferð. Ekki er þó lokað fyrir það skotið að þeim muni fjölga á næstu árum, m.a. í ljósi yfirlýsinga stórra bifreiðaframleiðenda um aukna framleiðslu á vetnisbifreiðum. Í þau tæpu tíu ár sem stuðningurinn hefur verið í gildi hefur vistvænum bifreiðum fjölgað mikið. Hlutdeild þeirra í nýskráningum

jókst úr 22% árið 2019 í 46% árið 2020 og á árinu 2021 fór hlutfallið upp í 58%. Þegar litið er til fyrstu þriggja mánaða þessa árs má sjá að hlutfallið er nú komið upp í 68% þar sem hlutdeild rafmagnsbifreiða er 42% og tengiltvinnbifreiða 26%. Í áformum stjórnvalda vegna loftslagsmála hefur verið miðað við að fjöldi rafmagnsbifreiða og annarra vistvænna bifreiða verði a.m.k. um 100 þúsund árið 2030. Í nýlegri spá Orkustofnunar er miðað við að fjöldinn þurfi að vera um 130 þúsund bifreiðar svo að markmið stjórnvalda um full orkuskipti fólksbifreiða náist fyrir árið 2030.

Nýskráðar rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar 2012–2022

Fjöldi og hlutdeild í nýskráningum fólksbifreiða



Árið 2022 eru gögn fyrir janúar, febrúar og mars.

Heimild: Samgöngustofa.

Í 7. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögunum er kveðið á um fjöldatakmörkun rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða. Þar kemur fram að óheimilt sé að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu af rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaks mánaðar eftir að samtals 15.000 slíkar bifreiðar sem notið hafa þess háttar ívilnana í hverjum flokki fyrir sig hafa verið skráðar í ökutækjaskrá. Þegar fjöldatakmörkanirnar voru upphaflega lögfestar kom fram að með þeim væri annars vegar ætlunin að setja fram framtíðarsýn um á hvaða tímabili teldist æskilegt að eigendur þeirra vistvænu bifreiða sem tilgreindar væru í ákvæðinu legðu jafnmikið af mörkum til ríkissjóðs í formi virðisaukaskatts og aðrir innflytjendur og kaupendur bifreiða og hins vegar að setja ákveðin öryggismörk með tilliti til tekjuþarfa ríkisins. Einnig var vísað til þess að samkvæmt rannsóknum hafi verið miðað við að ef um 5% bifreiðaflotans nýtti tiltekinn orkugjafa sköpuðust forsendur til rekstrar þjónustuvinnna á forsendum einkamarkaðar. Það viðmið væri hins vegar háð nokkurri óvissu. Þá þyrfti að hafa í huga að ívilnunin væri frávik frá jafnræði aðila gagnvart virðisaukaskatti, sem væri hægt að réttlæta vegna orkuskiptanna, en þess vegna væri mikilvægt að setja slíkum frávikum ákveðin mörk.

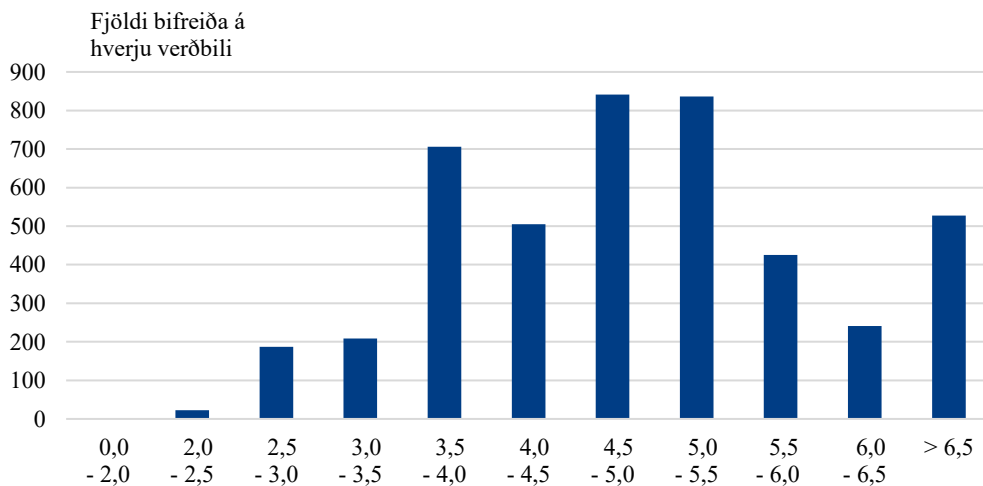
Líkur eru á að fjöldatakmörkun tengiltvinnbifreiða verði náð á næstu mánuðum. Mikilvægt er að láta staðar numið í að niðurgreiða kaupverð tengiltvinnbifreiða þegar fjöldatakmörkun er náð en halda áfram stuðningi í formi virðisaukaskattsívilnunar fyrir hreinorkubifreiðar,

þ.m.t. rafmagnsbifreiðar. Með því að beina sjónum að hreinorkubifreiðum standa líkur til þess að innbyrðis hlutföll rafmagns- og tengiltvinnbifreiða muni breytast rafmagnsbifreiðum í hag en rannsóknir sýna fram á að rafmagnsbifreið er mun líklegri staðkvæmdarvara fyrir tengiltvinnbifreið en bifreið sem gengur fyrir jarðefnaeldsneyti. Þá hefur hleðslustöðvum fyrir almenning fjölgað umtalsvert á síðastliðnum misserum og eru þær nú að nálgast 400 í kringum landið allt. Net hleðslustöðva er því orðið nokkuð þétt og reglulegt. Það er því mikilvægt að beina sjónum á þessu stigi orkuskiptanna að hreinorkubifreiðum og fjölgun þeirra og færa þar með Ísland nær markmiðum sínum í loftslagsmálum.

Þróunin í hönnun og framleiðslu rafmagnsbifreiða er hröð og komnar eru á markað bifreiðar sem nýtast til lengri aksturs og geta því verið ákjósanlegur kostur fyrir íbúa landsbyggðarinnar. Drægni þeirra og úrval hefur aukist til muna og verðið farið lækkandi. Samkeppnishæfni rafmagnsbifreiða gagnvart bifreiðum sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti hefur því aukist til muna sem endurspeglast í auknum áhuga almennings á þeim líkt og tölur um fjölda rafmagnsbifreiða sem hlutfall af nýskráðum bifreiðum bera með sér.

Miðað við núverandi þróun nýskráninga rafmagnsbifreiða má gera ráð fyrir því að 15.000 bifreiða kvótanum verði náð á síðari hluta ársins. Að öllu óbreyttu mun þá falla brott heimildin til að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu vegna innflutnings eða sölu á rafmagnsbifreið. Til að styðja við framangreind markmið stjórnvalda varðandi orkuskipti í fólksbifreiðaflotanum og til að viðhalda þeim góða árangri sem náðst hefur á síðustu misserum í fjölgun nýskráðra rafmagnsbifreiða er mikilvægt að halda stuðningnum áfram um tíma með því að hækka fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða.

Rafmagnsbifreiðar sem fengu undanþágu frá virðisaukaskatti 2021



Heimild: Skatturinn.

Verð bifreiðar án VSK (m.kr.)

Á myndinni má sjá hvernig rafmagnsbifreiðar sem fengu undanþágu frá virðisaukaskatti á árinu 2021 dreifast eftir verði bifreiðar. Algengast er að verðið sé á bilinu 4,5 til 5,5 m.kr. Af 4.501 bifreið sem fékk ívilnun fengu tæplega 4.000 virðisaukaskattinn felldan niður að fullu

en 527 bifreiðar þurftu að greiða virðisaukaskatt að hluta til, sem að jafnaði nam 5% af verði í stað 24% ef engin ívilnun hefði verið veitt.

Í ljósi þeirrar jákvæðu þróunar á markaði með rafmagnsbifreiðar sem hér hefur verið lýst verður ekki annað séð en að forsendur séu að skapast fyrir sjálfbærum hraða orkuskiptanna. Það er því komið að þeim tímapunkti að stjórnvöld dragi úr stuðningi sínum með því að lækka fjárhæðarmörk ívilunarinnar fyrir rafmagnsbifreiðar. Því er lagt til að ný fjárhæðarmörk taki gildi frá og með 1. janúar 2023. Er þá horft til þess að í 74% tilvika á árinu 2021 nam full niðurfelling virðisaukaskatts við innflutning rafmagnsbifreiða lægri fjárhæð en 1.320.000 kr. Ætla má að sá virðisaukaskattur sem greiða þarf miðað við þau mörk muni áfram nema nálægt 5% af verði að jafnaði í þeim tilvikum þegar verð bifreiðarinnar er umfram tilsvarendi mörk í verði. Jafnframt má ætla að mikill meiri hluti bifreiða fái áfram virðisaukaskattinn felldan niður að fullu.

Ný fjárhæðarmörk koma ekki til með að skerða heimildina samkvæmt gildandi ákvæði þar sem hún gildir út árið 2022 en þó ekki lengur en uns 15.000 bifreiða markinu verður náð sem gert er ráð fyrir að verði á síðari hluta þessa árs.

3.3. Endursala vistvænna bifreiða.

Með lögum um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2021, nr. 133/2020, var gerð sú breyting á 2. másl. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt að sala á notuðum vistvænum bifreiðum á eftirmarkaði var felld undir ákvæðið. Breytingin á rætur sínar að rekja til breytingartillögu og nefndarálits meiri hluta efnahags- og viðskipta-nefndar (þingskjöl 430 og 431, 5. mál á 151. löggjafarþingi 2020–2021).

Upphaflega var ákvæði til bráðabirgða XXIV ætlað að styðja með almennum hætti við þátttöku almennings í orkuskiptum í samgöngum. Í ákvæðinu fólst því ekki bein ívilnun til þeirra rekstraraðila sem geta talið til innskatts virðisaukaskatt vegna kaupa á fólksbifreiðum. Í þeim hópi eru t.d. bílaleigur og þeir sem hafa leyfi til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu. Þegar ákvæðið var víkkað út og látið ná til endursölu fól það hins vegar í sér beina ívilnun fyrir þessa rekstraraðila þar sem þeim var frá þeim tíma heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu tiltekna hámarksfjárhæð vegna endursölu á þeim vistvænu bifreiðum sem falla undir ákvæðið.

Kveða þarf skýrar á um í ákvæði til bráðabirgða XXIV að við endursölu þurfi ökutæki ekki að vera þriggja ára eða yngra á söludegi miðað við innflutningsdag eða þann dag þegar það var fyrst skráð. Þá er gildandi heimild vegna endursölu bundin við þá fjöldatakörkun bifreiða sem ákvæðið mælir fyrir um, þ.e. 15.000 bifreiðar. Þegar þeim fjölda verður náð fellur heimildin niður og ber þá fyrrnefndum rekstraraðilum að innheimta virðisaukaskatt af söluverði bifreiðanna. Eins og fyrr segir eru líkur á að fjöldatakörkun tengiltvinnbifreiða verði náð á næstu mánuðum og fjöldatakörkun rafmagnsbifreiða á síðari hluta þessa árs að öllu óbreyttu. Með frumvarpinu er því lögð til sú breyting á heimildinni til endursölu að hún verði ekki lengur bundin við þá fjöldatakörkun bifreiða sem ákvæðið mælir fyrir um en gildi þess í stað til og með 31. desember 2023.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Efni frumvarpsins gefur ekki tilefni til að ætla að það stangist á við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar. Í ljósi ákvæða 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar var þess sérstaklega gætt við undirbúning frumvarpsins að orðalag breytinganna væri skýrt og að öðru leyti í samræmi við kröfur sem leiða má af stjórnarskrárákvæðunum.

5. Samráð.

Frumvarpið snertir fyrst og fremst björgunarsveitir vegna endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu við breytingar á bifreiðum í þeirra eigu. Þá snertir frumvarpið jafnframt einstaklinga og skattskylda aðila, m.a. bílaleigur, vegna hækkunar á fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða sem fallið geta undir ívilnun virðisaukaskatts og endursölu vistvænna bifreiða. Við vinnslu frumvarpsins var haft samráð við Skattinn. Frumvarpsdrögin voru kynnt almenningi í samráðsgátt stjórnvalda dagana 19.–29. mars, mál nr. S-67/2022. Jafnframt var vakin athygli helstu hagsmunaaðila á frumvarpsdrögunum. Frumvarpið er ekki á þingmálaskrá ríkisstjórnarinnar á 152. löggjafarþingi 2021–2022.

Alls bárust níu umsagnir, en þar af var ein sameiginleg umsögn. Umsagnir bárust frá Bílaumboðinu Öskju ehf., KPMG ehf., Orkuveitu Reykjavíkur (OR), Rafbílasambandi Íslands, Samorku, Samtökum ferðaþjónustunnar (SAF), Ungum umhverfissinum og Vetnis Iceland ehf. Þá barst sameiginleg umsögn frá Bílgreinasambandinu (BGS), SAF, og Samtökum verslunar og þjónustu (SVF).

Í sameiginlegri umsögn BGS, SAF og SVF er m.a. farið þess á leit að hámarksfjöldi tengiltvinnbifreiða sem fallið geti undir ívilnunina verði 20.000 bifreiðar í stað 15.000. Þá er lagt til í umsögn Bílaumboðsins Öskju að ívilnun tengiltvinnbifreiða verði óháð fjölda bifreiða og renni út þann 31. desember 2022. Líkt og fram kemur í kafla 3.2 í frumvarpinu, og áður hefur komið fram í nýlegri umsögn ráðuneytisins við þingskjal 3, 3. mál á 152. löggjafarþingi, er að mati ráðuneytisins mikilvægt að láta staðar numið í að niðurgreiða kaupverð tengiltvinnbifreiða þegar fjöldatakmörkun er náð en halda áfram stuðningi í formi virðisaukaskatts-ívilnunar fyrir hreinorkubifreiðar, þ.m.t. rafmagnsbifreiðar. Í ljósi þessa þykir ekki tilefni til þess að bregðast við framangreindum umsögnum að þessu leytinu til.

Í umsögnum Bílaumboðsins Öskju, Rafbílasambands Íslands, OR og Samorku og í sameiginlegri umsögn BGS, SAF og SVF eru m.a. lagðar til breytingar á ívilnunum vegna rafmagnsbifreiða. Eftir atvikum eru lagðar til breytingar er varða fjárhæðarmörk, fjöldatakmörkun og tímalengd ívilnunar. Útfærsla tillagnanna er mismunandi en almennt er lagt til að núverandi fjöldatakmörkun verði hækkuð til muna eða hún afnumin auk þess sem ívilnuninni verði framhaldið a.m.k. til ársloka 2025. Með vísan til þess sem fram kemur í kafla 3.2 í frumvarpinu um að forsendur séu að skapast fyrir sjálfbærum hraða orkuskipta í fólksbílaflotanum og komið sé að þeim tímamarki að stjórnvöld dragi úr stuðningi sínum er að mati ráðuneytisins ekki tilefni til að bregðast við þessum atriðum í framangreindum umsögnum.

Í umsögnum KPMG ehf. og SAF og sameiginlegri umsögn BGS, SAF og SVF er lagt til að við endursölu vistvænna bifreiða verði heimilt að telja til undanþeginnar veltu fjárhæð sem nemi sömu fjárhæð og taldist til undanþeginnar veltu við fyrstu kaup eða virðisaukaskattur var felldur niður af við innflutning. Líkt og fram kemur í kafla 3.3 í frumvarpinu var sala á notuðum vistvænum bifreiðum á eftirmarkaði felld undir ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum samkvæmt breytingartillögu meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar. Tillagan fól í sér að önnur skilyrði ákvæðisins, þ.m.t. hámarksfjárhæð ívilnunar á hverjum tíma, skyldu gilda um endursölu vistvænna bifreiða. Að mati ráðuneytisins eru ekki forsendur til að víkja frá því. Slík breyting kynni að raska jafnræði aðila á markaði með nýjar og notaðar bifreiðar þar sem aðilar nytu mismikillar ívilnunar á sama tíma. Í framangreindum umsögnum er einnig lagt til að heimildin falli niður í lok árs 2028. Ráðuneytið fellst ekki á þá tillögu og vísast til umfjöllunar um a- og f-lið 2. gr. frumvarpsins um það atriði.

Ráðuneytið tekur undir þau sjónarmið sem koma fram í umsögn Ungra umhverfissinna um að aðgerðir til að draga úr losun vegna samgangna á landi séu aðeins einn hluti af aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum og að stuðningur hins opinbera vegna orkuskiptanna þurfi

ávallt að vera markviss og skilvirkur og beinast að þeim þáttum þar sem þörfin er brýnust hverju sinni. Þá tekur ráðuneytið undir sjónarmið Vetnis Iceland ehf. um að vinna þurfi markvissst að því að hraða orkuskiptum í þungaflutningum.

6. Mat á áhrifum.

6.1. Mat á fjárhagsáhrifum.

Meginefni frumvarpsins er í þremur liðum sem hver og einn hafa frá engum upp í mikil fjárhagsleg áhrif á ríkissjóð. Ekki er að vænta beinna fjárhagslegra áhrifa á sveitarfélög.

Breyting á lagaákvæðum sem heimila endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu við að útbúa ökutæki til björgunarstarfa hefur ekki áhrif á tekjur ríkisins af virðisaukaskatti þar sem gert er ráð fyrir að núverandi framkvæmd verði óbreytt.

Fjölgun undanþágna frá virðisaukaskatti fyrir 5 þúsund rafmagnsbifreiðar til viðbótar við þær 15 þúsund sem heimild er fyrir í gildandi lögum hefur í för með sér tekjutap fyrir ríkissjóð á árunum 2022 og 2023. Að óbreyttri hámarksfjárhæð á hvern bíl má ætla að tekjutapið gæti numið 5,7 ma.kr. Verði hámark á niðurfelldum virðisaukaskatti á hvern bíl lækkað úr 1.560.000 kr. í 1.320.000 kr. má ætla að tekjutapið verði 0,2 ma.kr. minna en ella. Í heild má því búast við 5,5 ma.kr. tekjutapi vegna beggja framangreindra tillagna. Áætlað er að það nemi 2,4 ma.kr. árið 2022 og 3,1 ma.kr. árið 2023.

Heimild til undanþágu frá virðisaukaskatti við endursölu vistvænna bifreiða sem hefur gilt frá upphafi árs 2021, en er gerð skýrari í þessu frumvarpi, leiðir til tekjutaps fyrir ríkið sem ætla má að nemi allt að 100 m.kr. árið 2022 og allt að 150 m.kr. árið 2023.

6.2. Mat á jafnréttisáhrifum.

Ekki hefur farið fram ítarleg greining á jafnréttisáhrifum frumvarpsins. Þó má leiða að því líkum að tillögur þess geti haft ólík áhrif á karla og konur hvað varðar breytingar á fjölda-takmörkun rafmagnsbifreiða þar sem mun fleiri karlar en konur eru skráðir eigendur fólksbifreiða og lítill munur er þar á eftir hjúskaparstöðu.

6.3. Mat á samfélagslegum áhrifum.

Frumvarpið hefur það að markmiði að styðja við starfsemi björgunarsveita með því að endurgreiða þeim virðisaukaskatt vegna vinnu við að sérútbúa ökutæki þeirra. Auk þess er markmið frumvarpsins að fjölga rafmagnsbifreiðum í umferð sem styður við loftlagsmarkmið stjórnvalda og orkuskipti stjórnvalda í samgöngum. Af þessu leiðir að telja verður að samfélagslegur ávinningur sé töluverður veginn á móti kostnaði og fyrirhöfn við fyrirhugaða laga-setningu.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í ákvæðinu eru lagðar til breytingar á 8. mgr. 42. gr. sem kveður á um endurgreiðslu virðisaukaskatts af innflutningi eða kaupum á ökutækjum sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita. Lagt er til að nýjum málslið verði bætt við málsgreinina þar sem kveðið verði á um heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts af vinnu við að breyta ökutækjum björgunarsveita á þann hátt að þau verði sérútbúin til björgunarstarfa. Undir heimildina fellur eingöngu vinna sem felst í því að sérútbúa ökutæki björgunarsveita til björgunarstarfa en ekki vinna sem felst í reglubundnu viðhaldi slíkra ökutækja.

Um 2. gr.

Um a- og f-lið.

Með breytingum skv. a- og f-lið er verið að færa tilvísun til endursölu úr 2. másl. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV yfir í nýja málsgrein, sem verður 8. mgr. Með þeirri breytingu er tekinn af allur vafi um að þriggja ára reglan í 1. mgr. nái ekki til endursölu. Þá er tengingin við fjöldatakmörkun bifreiða vegna endursölu afnumin og þess í stað kveðið á um að heimildin gildi til og með 31. desember 2023, sem er lokadagsetning þeirra ívilnana sem ákvæðið mælir fyrir um. Sömu lokadagsetningu er að finna í ákvæði til bráðabirgða XXXIX í lögunum sem heimilar bílaleigum og aðilum sem stunda eignaleigu og fjármögnunarleigu að innheimta ekki virðisaukaskatt af útleigu á vistvænum bifreiðum. Fjárhæðir ívilnunar virðisaukaskatts vegna endursölu haldast óbreyttar sem þýðir að þær ráðast af fjárhæð þeirrar ívilnunar sem er í gildi á þeim tíma þegar bifreiðin er seld.

Í ljósi þeirrar öru þróunar sem nú á sér stað í orkuskiptum í samgöngum og á framleiðslu á hreinorkubifreiðum þykir ekki rétt, a.m.k á þessum tímavæðingum, að leggja til lengri fram- lengingu á ívilnuninni. Þá liggur fyrir að Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) hefur heimilað gildandi ívilnunarkerfi miðað við lokadagsetninguna 31. desember 2023. Ef framlengja ætti kerfinu fram yfir árið 2023 þyrfti að afla samþykkis ESA fyrir því.

Um b-, c- og d-lið.

Þau fjárhæðarmörk sem nú eru í gildi fyrir innflutning og sölu á rafmagnsbifreið gilda út árið 2023 eða þangað til 15.000 bifreiða markinu er náð. Gert er ráð fyrir að 15.000 bifreiða markinu verði náð á síðari hluta ársins og skv. 7. mgr. ákvæðisins fellur þá ívilnunin niður frá og með sjötta virka degi næsta almanaks mánaðar eftir að samtals 15.000 rafmagnsbifreiðar sem notið hafa ívilnunar hafa verið skráðar í ökutækjaskrá. Í ljósi þess að til stendur að hækka fjöldatakmörkin um 5.000 bifreiðar og mæla fyrir um ný fjárhæðarmörk þykir rétt að gildandi fjárhæðarmörkum verði sett ákveðin lokadagsetning í stað þess að hún verði ákveðin í samræmi við það sem segir í 7. mgr. Að mæla fyrir um ákveðna lokadagsetningu stuðlar að meiri skýrleika og fyrirsjáanleika fyrir alla hlutaðeigandi aðila. Af þeim sökum er lagt til að gildandi fjárhæðarmörk gildi til og með 31. desember 2022. Miðað við áætlanir má gera ráð fyrir að þær rafmagnsbifreiðar sem komi til með að njóta ívilnunar samkvæmt gildandi fjárhæðarmörkum verði þannig fleiri en 15.000 talsins.

Lagt er til að ný fjárhæðarmörk taki gildi 1. janúar 2023 vegna rafmagnsbifreiða og gildi út það ár eða þangað til 20.000 bifreiða fjöldatakmarkinu verði náð, sbr. 7. mgr., hvort sem fyrr verður. Frá 1. janúar 2023 verða fjárhæðarmörk heimildar til niðurfellingar virðisaukaskatts að hámarki 1.320.000 kr. við innflutning. Þau fjárhæðarmörk haldast í hendur við fjárhæðarmörk heimildar til undanþágu frá skattskyldri veltu við sölu innanlands sem verða 5.500.000 kr.

Um e-lið.

Í e-lið er lagt til að sú fjöldatakmörkun á rafmagnsbifreiðum sem kveðið er á um í 1. tölul. 7. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV verði aukin úr 15.000 bifreiðum í 20.000. Miðað við núverandi þróun á nýskráningum rafmagnsbifreiða má gera ráð fyrir því að 15.000 bifreiða kvótanum verði náð á síðari hluta ársins. Talið er nauðsynlegt að halda áfram stuðningi við rafmagnsbifreiðar í einhvern tíma í þeim tilgangi að styðja við markmið stjórnvalda varðandi orkuskipti í bifreiðaflotanum og til að viðhalda þeim góða árangri í nýskráningu rafmagnsbifreiða sem náðst hefur á síðustu misserum. Gildistími ákvæðisins hvað rafmagnsbifreiðar

varðar er hins vegar óbreyttur. Ívilnunin mun því falla brott þegar annað hvort 20.000 bifreiða markinu verður náð eða í árslok 2023 verði þeim fjölda bifreiða ekki náð á árinu 2023. Með sömu rökum og fram koma í umfjöllun um a- og f-lið 2. gr. frumvarpsins er ekki tilefni, a.m.k. að svo stöddu, að gildistími verði lengri en til loka ársins 2023.

Um g-lið.

Með breytingunni er lagt til að skattaðila sem nýtir sér heimild skv. f-lið 2. gr. frumvarpsins verði skylt að upplýsa ríkiskattstjóra um endursölu eins og nánar er kveðið á um í 11. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögunum.

Um 3. gr.

Ákvæðið fjallar um gildistöku. Gert er ráð fyrir því að ákvæði frumvarpsins öðlist þegar gildi.