

## Nefndarálit með breytingartillögu

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

Frá 3. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Með frumvarpinu eru lagðar til tvær meginbreytingar á lögum um virðisaukaskatt. Annars vegar er varðar 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, hins vegar að fjöldatakmörkun rafbíla 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 rafbíla. Þá er einnig lögð til breyting varðandi gildandi heimild skattaðila til að undanþiggja tiltekna fjárhæð frá skattskyldri veltu við endursölu á vistvænum bifreiðum. 3. minni hluti styður ofangreindar breytingar en telur þó eftir umfjöllun nefndarinnar rétt að leggja til nokkrar breytingartillögur er varða efni frumvarpsins.

### Nýting á ívilnunum vistvænna ökutækja.

Í vinnu sinni kallaði nefndin eftir minnisblaði frá fjármála- og efnahagsráðuneytinu um upplýsingar er varða dreifingu virðisaukaskattsívilnana á mismunandi orkugjafa og mismunandi tekjutíundir. Talnagögnin bera með sér að nýting ívilnana aukist verulega eftir því sem tekjur aukast. Þannig nýtast 47% allra ívilnana fyrir vistvæna bíla efstu tekjutíundinni þegar um einstaklinga er að ræða, en 24% fjölskyldna. Ljóst er því að ívilnunin nýtist í mun meira mæli hátekjuhópum frekar en þeim sem lægri tekjur hafa, og stríðir framkvæmd hennar þannig gegn réttlátum umskiptum í orkuskiptum.

Þriðji minni hluti telur mikilvægt að stuðla að því að ívilnun til orkuskipta dreifist jafnar á aðrar tekjutíundir. Að mati 3. minni hluta ættu ívilnanir því einnig að ná til ódýrari vistvænna ökutækja eins og metanbíla. Að efla aðgengi allra tekjuhópa að vistvænum orkugjöfum er afar mikilvægur þáttur í réttlátum umskiptum og telur 3. minni hluti því rétt að gera tillögur þess efnis.

Þriðji minni hluti gerir einnig athugasemdir við að ívilnunarkerfið tekur ekki tillit til mikilvægis þess að fækka bílum í umferð til þess að bregðast við sívaxandi loftmengun og álagi á vegakerfið. Mengun af völdum slits á malbiki og bíldekkjum er mjög skaðleg heilsu fólks og því er ekki nóg að auðvelda kaup á rafbílum ef fækkun bíla í umferð fer ekki fram samhliða.

Í núgildandi lögum er ekkert sem kemur í veg fyrir að einn og sami einstaklingurinn eða fjölskyldan nýti heimildina oft, þannig að einn einstaklingur eða ein fjölskylda gæti eignast mörg ökutæki með nýtingu ívilunarinnar. Sömuleiðis er ekkert sem kemur í veg fyrir að einstaklingar eða fjölskyldur sem fyrir eiga bifreiðar sem notast við jarðefnaeldsneyti njóti ívilunar til þess að bæta við fleiri farartækjum á heimilið. Í ljósi og í anda þess að vinna að réttlátum umskiptum leggur 3. minni hluti til breytingar með það að markmiði að ívilnunin

nýtist fyrst og fremst þeim sem þurfi á henni að halda fyrir eigin samgöngur. Í því felst að einstaklingar og fjölskyldur sem eiga engan bíl fyrir njóti fullrar endurgreiðslu virðisaukaskatts, en þau sem eiga einn bíl fyrir, óháð tegund, njóti hálftrar endurgreiðslu. Þau sem eiga fleiri en einn bíl fyrir njóti engrar endurgreiðslu.

### **Metanbifreiðar.**

Heimild til niðurfellingar virðisaukaskatts, sem er að finna í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögnum, var fyrst bætt við lögum með 10. gr. laga nr. 69/2012 en tilgangur þess var að styrkja samkeppnishæfni umhverfsvænna bifreiða með litla eða enga losun koltvísýrings. Lengi vel hafa svonefndar tengiltvinnbifreiðar notið þessarar ívilunar sem þó menga oft á köflum á við sparneytinn bensínbíl. Nú munu slíkar ívilnanir renna sitt skeið sem 3. minni hluti styður. Aftur á móti voru metanbílar ávalt undanskildir þessum ívilnunum þrátt fyrir að vera mjög vistvæn ökutæki. 3. minni hluti telur rétt að metanbílar komi inn í kerfið í stað tengiltvinnbifreiða.

Metanbílar eru afar vistvæn ökutæki sem nýta þar að auki innlent eldsneyti. Metan er gas sem verður til við urðun á rusli hér á landi, en sjálf er gasið afar öflug gróðurhúsalofttegund – mun skaðlegri en koltvísýringur eða allt að 25 sinnum skaðlegri. Nauðsynlegt er því að brenna metan frekar en að sleppa því út í andrúmsloftið. Að keyra metanbíl er því umhverfsvænt á tvo vegu: það brennir hættulegu gasi og það gerir notanda bifreiðarinnar kleift að sniðganga jarðefnaeldsneyti. Flestir metanbílar eru með tanka bæði fyrir jarðefnaeldsneyti og metan sem fellur vissulega utan skilgreiningarinnar á hreinorkubíl. Aftur á móti eru metanbílar mun umhverfsvænri en tengiltvinnbílar þar sem hægt er að keyra margfalt lengri vegalengd á metangasi heldur en flestir tengiltvinnbílar geta að jafnaði keyrt á rafmagni. Nóg er af umfram metangasi á Íslandi sem verður að brenna og því er töluvert framboð af eldsneyti fyrir metanbílum sem gott væri að nýta frekar en sóa.

Nýir metanbílar eru að jafnaði töluvert ódýrari en nýir rafmagnsbílar og þeir eru þar að auki ekki eins kostnaðarsamir og mengandi í framleiðslu. Endurgreiðsla vegna metanbílum býður því upp á hagstæðari kost og er góð orkuskiptafjárfesting fyrir lægri tekjutíundir sem hafa ekki ráð á því að kaupa nýja rafbíla. Að útvíkka heimildina leiðir því til réttlátari umskipta í orkuskiptum.

Lagt er til að bætt verði við ákvæði til bráðabirgða XXIV heimild til að fella niður virðisaukaskatt við fyrstu sölu og endursölu metanbifreiða, líkt og þegar um rafbíla og vetnisbíla er að ræða, sbr. 1. og 2. mgr. ákvæðisins. Enn fremur er lagt til að bætt verði fjöldatakmörkun við 7. mgr. samhljóða fjöldatakmörkun vetnisbifreiða, þ.e. 15.000 ökutæki.

### **Tengiltvinnbílar.**

Fram kemur að fjöldatakmörkun tengiltvinnbifreiða verði náð á næstu mánuðum og mun samþykkt frumvarpsins þýða að staðar verði numið í að niðurgreiða kaupverð tengiltvinnbifreiða. Þess í stað verði áherslan á hreinorkubifreiðar. 3. minni hluti styður þessa fyrirætlan og hefði reyndar talið eðlilegt að hætta slíkum endurgreiðslum mun fyrr. Það að hafa nýtt skattfé í árabíl til að niðurgreiða bifreiðar sem enn brenna jarðefnaeldsneyti í miklum mæli getur ekki talist góð nýting á skattfé. Slíkar bifreiðar hafa burði til að vera afar mengandi og erfitt er að fylgjast með hvort notkun þeirra sé raunverulega til þess fallin að draga úr losun í samgöngum. Þá hefur mjög hátt hlutfall endurgreiðslna farið til slíkra bifreiða, en samkvæmt minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis hafa 15.515 tengiltvinnbifreiðir notið virðisaukaskattsvilunar af 28.826 bifreiðum alls frá árinu 2012 þegar ákvæðið tók gildi. Því er um að ræða meira en helming bifreiða. Samtals hefur niðurfelling virðisaukaskatts vegna

kaupa á tengiltvinnbifreiðum numið 13,45 ma. kr. á tímabilinu, af 27,52 ma. kr. alls. 3. minni hluti telur að betur hefði farið á því að nýta stærra hlutfall þessara fjármuna með áherslu á hreinorkubifreiðar og réttlát umskipti.

Að framansögðu virtu leggur 3. minni hluti til að frumvarpið verði **samþykkt** með eftirfarandi

#### BREYTINGU:

Við 2. gr.

- a. Á undan a-lið komi nýr stafliður, svohljóðandi: Á eftir orðinu „rafmagns-“ í 1. másl. 1. mgr. kemur: metan-.
- b. Á eftir a-lið komi nýr stafliður, svohljóðandi: Við 1. mgr. bætast tveir nýir máslíðir, svohljóðandi: Skilyrði fyrir niðurfellingu virðisaukaskatts samkvæmt ákvæði þessu er að kaupandi bifreiðarinnar eða aðili sem hann er samskattaður með skv. 62. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, eigi ekki aðra bifreið. Þó getur kaupandi átt rétt á niðurfellingu helmings virðisaukaskatts eigi hann eða aðili sem hann er samskattaður með nú þegar eina bifreið.
- c. Á eftir e-lið komi nýr stafliður, svohljóðandi: Á eftir 1. tölul. 7. mgr. kemur nýr töluliður, svohljóðandi: Af metanbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaks-mánaðar eftir að samtals 15.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.
- d. Á eftir orðinu „rafmagns-“ í 1. og 2. tölul. f-liðar komi: metan-.

Alþingi, 14. júní 2022.

Þórhildur Sunna Ævarsdóttir.