

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt (fjöldatakmörkun rafmagnsbifreiða o.fl.), 679. mál.

Rafbílasamband Íslands kallar eftir því að Alþingi setji skýra langtímastefnu í málum sem snúast um niðurfellingu á virðisaukaskatti við innflutning á rafbílum. Það hefur gríðarlega hamlandi áhrif á uppbyggingu innviða og framtíðaráætlanir einkaaðila, eins og bílaleiga og fyrirtækja sem sjá um stór net hleðslustöðva, að langtímastefna stjórnvalda sé ekki uppi á borðum. Í viðtölum við fagfólk, sem kemur á einn eða annan hátt að orkuskiptum á Íslandi, hafa allir kallað eftir meiri gagnsæi frá stjórnvöldum í þessum efnum og skýrri stefnu. Þetta stefnuleysi stjórnvalda er t.d. ein aðalástæðan fyrir því að bílaleigufлотinn er ekki að nýta rafbíla nema að mjög litlu leyti. Bílaleigur eru ábyrgar fyrir u.þ.b. 40% af öllum nýskráningum ökutækja á ári og rafbílavæðing þeirra myndi hafa gríðarlega jákvæð áhrif á rafbílaeign einstaklinga.

Rafbílasamband Íslands mælir með því að ívilnun í 2. tl. 7. mgr. ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt til 15.000 vetnisbíla verði færð yfir á rafbíla eða sameinað með rafbílum þannig að gert sé ráð fyrir 30.000 hreinorkubílum í lögnum að viðbættum þessum 5.000, sem frumvarpið snýst um, til loka árs 2023. Það eru innan við 30 vetnisbílur á Íslandi og alveg útséð að það er vita gagnslaust að bíða eftir því að þeir fullnýti sínar ívilnanir fyrir lok árs 2023.

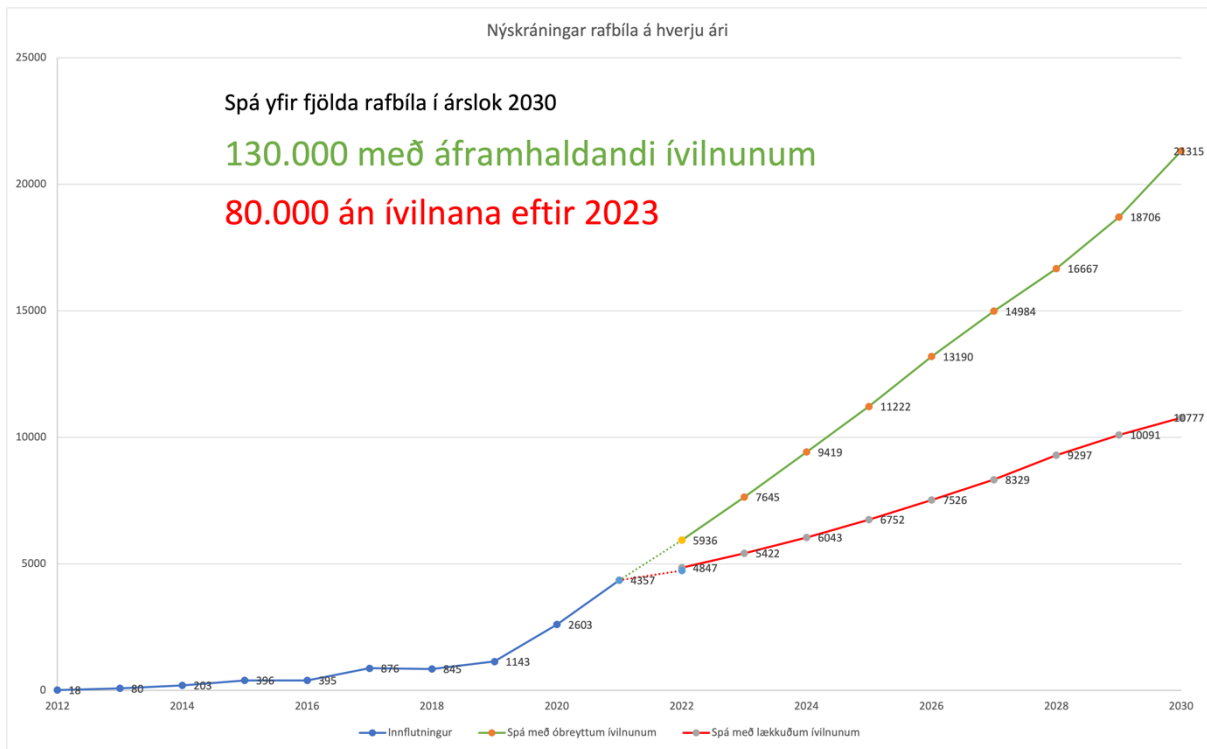
„Ekki er þó loka fyrir það skotið að þeim [vetnisbílum] muni fjölga á næstu árum, m.a. í ljósi yfirlýsinga stórra bifreiðaframleiðenda um aukna framleiðslu á vetnisbifreiðum.“

Þessi fullyrðing í greinargerð frumvarpsins er algerlega fráleit. Vetnisbifreiðar eiga sér enga framtíð á Íslandi. Utan Íslands er hægt að framleiða svokallað grátt og blátt vetni sem er mun ódýrara en grænt vetni. Grænt vetni, sem er það eina sem hægt er að framleiða hérlendis, er gríðarlega dýr leið til að flytja raforku. Það fer a.m.k. þrisvar sinnum meira rafmagn í að framleiða vetni til að knýja ökutæki jafn langt og rafbíl auk þess sem framleiðsla, flutningur og geymsla vetnis er margfalt flóknara ferli en að flytja rafmagn. Þá mun vetni aldrei verða jafn aðgengilegt almenningi og rafmagn. Við bendum einnig á að við mat á fjárhagsáhrifum hefur þegar verið gert ráð fyrir þessum 15.000 vetnisbílum sem aldrei munu koma innan frestsins sem gefinn er í lögnum og því liggur beinast við að sameina ívilnunarkvóta vetnis- og rafmagnsbifreiða.

Eins og kemur fram í greinargerðinni þá hefur ákvæðið þann tilgang að styrkja samkeppnishæfni rafbíla gagnvart hefðbundnum bensín- og dísilknúnum bifreiðum með það að markmiði að efla og flýta fyrir orkuskiptum í samgöngum. Stærsti kostnaðarliður við framleiðslu rafbíla er rafhlaðan. Hröð þróun í rafhlöðutækni hefur á 10 árum skilað rafhlöðum sem eru 10 sinnum ódýrari pr. kW, auðveldari í framleiðslu, með betri orkunýtingu og mun lengri líftíma. Með lækkanði innkaupaverði rafbíla er ljóst að ennþá færri rafbílur munu fullnýta heimild til niðurfellingar á virðisaukaskatti.

Neysluhegðun almennings er búin að taka gríðarlegum breytingum undanfarin ár og ber þar tvímælalaust að þakka stuðning stjórnvalda en Rafbílasamband Íslands telur að það sé útilokað að ná markmiðum Parísarsamkomulagsins ef þessum stuðningi við rafbílavæðinguna verður hætt um mitt

næsta ár, þegar 20.000 rafbílar hafa verið fluttir til landsins. Eins og sjá má á meðfylgjandi innflutningsspá til ársins 2030 ber mikið á milli ef ívilnanir falla niður við 20.000 bíla.



Myndin sýnir raunverulegan innflutning rafbíla frá 2012 til ársins 2021 og innflutningsspá til 2030.

Græna línan sýnir innflutningsspá til 2030 með óbreyttum ívilnunum til ársins 2026 og síðan lækkandi ívilnunum til 2030.

Rauða línan sýnir innflutningsspá til 2030 ef ívilnanir falla niður um mitt ár 2023, þegar 20.000 rafbílar hafa verið fluttir til landsins.

Þegar kemur að skattlagningu rafbíla þá telur Rafbílamband Íslands að rekstur þjónustuinviða ríkisins ætti ekki að bitna á rafbílainnflutningi fyrr en markmiðum Parísarsamkomulagsins er náð. Langmest notkun rafbíla er á styttri vegalengdum á vegakerfi sveitarfélaga, sem ekki njóta góðs af olíusköttum eða bifreiðagjöldum, en ekki vegakerfi ríkisins og því er ekki óréttlátt að eigendur rafbíla greiði lægri skatt í ríkissjóð uns fyrrgreindum markmiðum er náð.

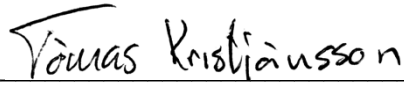
Í greinargerð með frumvarpinu kemur einnig fram að „ívilnunin væri frávik frá jafnræði aðila gagnvart virðisaukaskatti“. Frekar ætti að horfa á ívilnun stjórnvalda og langtímastefnu sem þá leið sem myndi skila mestum árangri í átt að þeim skuldbindingum sem ríkisstjórnin hefur sett sér í samdrætti á losun gróðurhúsalofttegunda til 2030. Tölurnar sýna það svo ekki verður um villst að skattaívilnun hefur skilað sér í gríðarlega miklum áhuga almennings á rafbílum síðustu ár.

Í umfjöllun í greinargerð frumvarpsins um bifreiðar sem fengu undanþágu á virðisaukaskatti 2021 má sjá að langflestar rafmagnsbifreiðar eru ekki að fullnýta ívilnunina. Reyndar kemur þar fram að í 74% tilvika á árinu 2021 nam full niðurfelling virðisaukaskatts við innflutning rafmagnsbifreiða lægri fjárhæð en 1.320.000 kr. Þessi staðreynd dregur stórlega úr neikvæðum fjárhagsáhrifum sem í greinargerðinni eru sögð geta verið allt að 5,7 ma.kr. Rafbílamband Íslands telur mikilvægt að viðhalda áframhaldandi ívilnunum næstu fjögur árin og lækka þær síðan í skrefum til 2030. Það myndi auðvelda öllum sem vinna að orkuskiptum í samgöngum að marka sér raunhæfar áætlanir í rafbílavæðingu.

Rafbílavæðing snýst um miklu meira en neikvæð fjárhagsáhrif í fjárlögum íslenska ríkisins. Minni mengun í nærumhverfi skilar betri lífsgæðum og minnkandi olíuinnflutningur bætir viðskiptajöfnuð

við útlönd sem, í meðalári, kostar þjóðarbúið um 100 ma.kr. í gjaldeyri. Það er því gríðarlega mikilvægt að ekki verði dregið úr ívilnunum strax og að ríkisstjórnin setji skýra stefnu til ársins 2030.

Virðingarfyllst,
F.h. Rafbílasambands Íslands,



Tómas Kristjánsson, formaður