

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 9. desember 2019

Efni: Umsögn BSRB um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta (vistvænna ökutækja o.fl.). Mál nr. 432.

BSRB fagnar því að verið sé að stíga markvissari skref til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá vegasamgöngum í samræmi við aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum. Á sama tíma leggur bandalagið ríka áherslu á að tekjulægri hópar beri ekki hlutfallslega meiri byrðar en þeir tekjuhærri vegna nauðsynlegra aðgerða.

Markmið aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum

Í aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum eru tvær megináherslur. Annars vegar á orkuskipti í samgöngum með sérstakri áherslu á hreinorkuvæðingu í vegasamgöngum og hins vegar átak í kolefnisbindingu með aukinni skógrækt, landgræðslu og endurheimt votlendis. Fyrri markmiðið fellur undir skuldbindingar Íslands vegna Parísarsamkomulagsins. Um þriðjungur af losun koltvísýrings-ígilda sem falla innan ramma samkomulagsins stafa frá orkunotkun í vegasamgöngum eða 975.000 tonn árið 2017. Ríkisstjórnin hefur sett tvö markmið varðandi samgöngur, annars vegar „35% minnkun losunar frá vegasamgöngum til 2030 m.v. 2005, eða um helming frá því sem nú er [og hins vegar] 100.000 skráðir rafbílur eða önnur vistvæn ökutæki á Íslandi árið 2030“.¹

Þær breytingar sem frumvarpið felur í sér stuðla að báðum markmiðum stjórnvalda í vegasamgöngum, þ.e. að fjölga hreinorkubílum og að draga úr losun vegna brennslu jarðefnaeldsneytis.

Stuðningur við rafmagnsbíla

Stuðningur við öflun rafmagnsbíla er aukinn með því að hækka hámarksniðurfellingu virðisaukaskatts úr 1.440.000 í 1.560.000, framlengja ákvæðið um þrjú ár eða til ársloka 2023 og fjölga rafmagnsbílum sem geta notið slíkrar undanþágu úr 10.000 í 15.000 og vetnisbílum úr 10.000 í 12.500. Þá verður undanþáguákvæði fyrir tengiltvinnbíla ekki framlengt en það mun falla úr gildi í árslok 2020. Yfir 75% af þeim bílum sem nutu slíkrar undanþágu til ársloka 2018 voru tengiltvinnbílur. Noregur hefur ekki veitt undanþágu frá virðisaukaskatti fyrir slíka bíla enda eru rafmagnsbílar hlutfallslega mun fleiri en tengiltvinnbílur þar í landi. Eðlilegt er að líta til Noregs varðandi stefnu í þessum málum því Noregur leiðir rafbílavæðingu á heimsvísu. Þar í landi eru einnig mun hærri vörugjöld af bílum sem nota jarðefnaeldsneyti sem orkugjafa. Bent skal á að í frumvarpsdrögunum er ekki verið að hækka vörugjöld á fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki þrátt fyrir tillögur starfshóps fjármála- og efnahagsráðherra um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Sl. haust voru gerðar breytingar á lögnum í samræmi við tillögur starfshópsins² en þó ekki nema að hluta.

¹ Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030. Umhverfis- og auðlindaráðuneytið, fyrsta útgáfa, september 2018. Bls. 14.

² Skattar á ökutæki og eldsneyti 2020-2025. Skýrsla starfshóps. Fjármála- og efnahagsráðuneytið, 17. ágúst 2018.

Tillögum starfshópsins um frekari hækkun á vörugjöldum bíla sem nýta jarðefnaeldsneyti sem orkugjafa er ætlað að gera rafmagnsbíla hlutfallslega hagkvæmari kost og draga úr nýskráningum dísel- og bensínbíla og þar með losun gróðurhúsalofttegunda frá vegasamgöngum.

Verði þær breytingar sem kynntar eru í frumvarpsdrögum að lögum munu þær fela í sér auknar ívilnanir við hreinorkubíla til einstaklinga, rekstrarleiga, bílaleiga og fyrirtækja, nýjar ívilnanir vegna öflunar hreinorkubifhjóla, rafmagnsreiðhjóla og reiðhjóla, aukinn stuðning við kaup og uppsetningu hleðslustöðva einstaklinga og umfangsmikla uppbyggingu hraðhleðslustöðva um land allt.

Losun frá þyngri bifreiðum og tækjum

Fáir hagrænir hvatar eru til staðar fyrir hreinorkuvæðingu þyngri bifreiða og vinnutækja þrátt fyrir að losun frá þeim sé nær þriðjungur losunar frá vegasamgöngum eða rúmlega 300.000 tonn árið 2017. Mikilvægt er að hefja strax vinnu við útfærslu slíkra hvata til að markmið um samdrátt í losun frá vegasamgöngum náist.

Í frumvarpsdrögum er lögð til undanþága frá virðisaukaskatti vegna innflutnings og skattskyldrar sölu nýrra hópibifreiða í almenningsakstri. Full undanþága slíkra bifreiða er mjög jákvæð og nær til 100 bíla. Það sama gildir þó um þessa fjöldatakmörkun líkt og um rafmagns- og vetnisbíla að hún er ekki rökstudd. Líklegt má telja að fjöldi undanþága miðist við það tekjutap sem talið er ásættanlegt að ríkissjóður beri. Mikilvægt er að stjórnvöld séu tilbúin til að endurskoða þessar takmarkanir tímanlega til að stuðla að sem hraðastri innleiðingu hreinorkubíla hér á landi.

Virgni aðgerða til að draga úr losun

BSRB legur til að fjármála- og efnahagsráðuneytið kanni hvort virkni þeirra hagrænu hvata sem nýttir eru til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda sé nægjanleg og hvort grípa þurfi til frekari aðgerða til að gera Íslandi kleift að ná markmiðum sínum í loftslagsmálum.

Efnahagslegt réttlæti nauðsynleg forsenda aðgerða

BSRB leggur til að fjármála- og efnahagsráðuneytið geri úttekt á því hvernig byrðar og ávinningur af hagrænum hvötum dreifast á mismunandi tekjuhópa og komi með tillögum að mótvægisáðgerðum til koma í veg fyrir mögulega lífskjaraskerðingu tekjulægri hópa og hlutfallslega mismunun vegna ívilnana. Í fyrsta lagi eru slíkar aðgerðir mikilvægar svo að fjárhagslegs réttlætis sé gætt gagnvart tekjulægri fólki í loftslagsmálum og í öðru lagi stuðla þær að almennari stuðningi við nauðsynlegar aðgerðir.

Fyrir hönd BSRB



Sigríður Ingibjörg Ingadóttir
hagfræðingur