



BÍLGREINASAMBANDIÐ

Fjármála- og efnahagsráðuneyti
Arnarhvoli við Lindargötu
101 Reykjavík

Reykjavík, 15. júlí 2019

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á ýmsum lögum um skattlagningu ökutækja. Mál nr. S-163/2019.

Bílgreinasambandið lítur þau efnistöð sem koma fram í umræddu frumvarpi jákvæðum augum, og tekur undir það að um þörf skref sé að ræða til að flýta fyrir og auðvelda orkuskipti í samgöngum.

Varðandi fyrstu 2 liðina í þeirri leið sem er áformuð, þá er ljóst að kaup og uppsetning á hleðslustöðvum í íbúðarhúsnæði er veigamikill þáttur í því ákvörðunarferli fólks að skipta yfir í hreina rafmagnsbíla eða tengiltvinnbíla, og allar ívilnanir sem auðvelda eigendum og/eða byggjendum íbúðahúsnæðis að setja upp hleðslustöðvar eru því af hinu góða.

Varðandi lið 3, þá hefur hefur það réttilega verið umkvörtunarefni hjá bílaleigum að þeim sé gert að rukka fullan virðisaukaskatt af útleigu rafmagns- og tengiltvinnbíla þó svo að þessar bifreiðar beri engan eða takmarkaðan virðisaukaskatt við innkaup. Þessir bílar eru enn það dýrir í innkaupum að þrátt fyrir niðurfellingu virðisaukaskatts og vörugjalda þá kosta þeir í mörgum tilfellum sama eða meira en sambærilegir bílar með hefðbundnum bensín- eða díselvélum – en bílaleigur geta hinsvegar ekki innskattað þá líkt og hefðbundna bíla. Þar af leiðir að fjárfesting og fjárbinding í rafmagns- og tengiltvinnbílum er hærrí, sem aftur leiðir til herra útleiguverðs til viðskiptavinarins en á hefðbundnum bensín- og díselbílum. Það segir sig sjálf að slíkt fælir viðskiptavini frá því að leigja sér rafmagns- og tengiltvinnbíla og því er þessi liður mjög jákvæður upp á að jafna útleiguverð þeirra á við aðra hefðbundna bíla.

Að þessu sögðu þá er ýmislegt í heildarmyndinni, fyrir utan þetta afmarkaða frumvarp, sem Bílgreinasambandið telur að þurfi að hafa í huga.

- Það að bílaleigum sé gert auðveldar að kaupa og leigja út rafmagns- og tengiltvinnbíla, ásamt því að net hleðslustöðva um land allt verði bætt, er í sjálfu sér gott. Hinsvegar vantar stefnu í því hvernig bílaleigum eigi að vera kleift að hlaða hundruði/þúsundir bíla á litlu svæði í Keflavík á degi hverjum, þar sem mikill meirihluti geymslu og útleigu bíla á sér stað. Er það yfir höfuð mögulegt eða er einhver áætlun í gangi sem á að gera það mögulegt? Bílaleiguflotinn telur um 25.000 bíla og ljóst að „velta“ flotans (skil og endurútleiga í Keflavík) er gríðarleg á degi hverjum.
- Vaxtabroddur í fjölgun nýorkubíla hefur verið í tengiltvinnbílum fyrst og fremst, en ekki í hreinum rafmagnsbílum. Svo mun vera áfram þó væntanlega fari hlutur hreinna rafmagnsbíla vaxandi með tímanum. Af þeim 10.000 nýorkubílum sem eru í umferð í dag þá eru hreinir rafmagnsbílar um 3.000 talsins en tengiltvinnbílar (rafmagn og hefðbundin vél að auki) um 7.000 talsins.

- Þetta má gjarnan hafa í huga þegar rætt er um að banna nýskráningar bensín- og díselbíla, að mikill hluti þeirra rafmagnsbíla sem hafa verið og verða skráðir á næstu árum eru einnig með bensín- og eða díselvél (tvinnbílar).
- Þar að auki þá hefur náðst gríðarlegur árangur í að draga úr eyðslu og mengun hefðbundinna bensín- og díselvéla á síðustu árum – þannig að endurnýjun eldri slíkra bíla yfir í nýja er ekki neikvæð heldur hefur hún mikil áhrif á heildarlosun bílaflotans til lækkunar. Árið 2010 var meðaltalslosun nýskráðra bíla á landinu það ár um 175 gr. CO₂. Árið 2018 var þessi tala um 130 gr. CO₂. Útskýringin á þessari miklu lækkun er ekki eingöngu skráningum rafmagns- og tengiltvinnbíla að þakka, og raunar alls ekki því skráning þeirra er enn í miklum minnihuta í heildarfjölda skráninga. Þetta er fyrst og fremst bættum mengunargildum hefðbundinna bensín- og díselbíla að þakka.
- Í dag er meðal CO₂ losunargildi alls bílaflota landsins eins og hann stendur í kringum 160 gr. CO₂. Það er því ljóst að það fengist mikill árangur í að lækka meðal losunargildið með því að ýta ekki eingöngu undir skipti yfir í hreina rafmagnsbíla heldur einnig undir endurnýjun yfir í nýja hefðbundna bensín- og díselbíla.
- Í Evrópu er enn lagt hart að bílaframleiðendum að lækka mengunargildi bíla sem þeir selja, þannig að líklegt er að enn meiri árangur náist í lækkun mengunargilda hefðbundinna sprengihreyfilsbíla í náinni framtíð ásamt því sem framboð mun aukast af rafmagns- og tengiltvinnbílum.
- Þrátt fyrir að förgun gamalla bíla hafi náð ákveðnu hámarki í fyrra í fjölda, þá var meðalaldur fargaðra bíla engu að síður mjög hár sögulega séð. Það gefur til kynna að það er til staðar tækifæri í því að ýta enn frekar undir förgun gamalla bíla með há mengunargildi, t.d. með tímabundinni ívilnun í formi hærri greiðslna til þeirra sem farga bílum – sem nýtist þá mögulega upp í kaup á nýjum eða nýlegri bílum með lægri mengunargildi. Meðalaldur fólksbílaflotans á Íslandi var um 12,3 ár í fyrra (sem var hækkun frá fyrri árum), sem er svipað og víða í Austur-Evrópu en ekki í þeim löndum sem við viljum helst bera okkur saman við. Meðalaldurinn í Evrópusambandinu var 10,5 ár.
- Bílgreinasambandið tekur undir þær umsagnir og athugasemdir sem þegar hafa verið gerðar við frumvarpið og snúa að stærri farartækjum (hópþreifreiðum, vörubifreiðum, strætisvögnum o.s.frv.). Sambandið telur nauðsynlegt að þau mál verði skoðuð með tilliti til ívilnana vegna þessara ökutækja samhliða öðrum ökutækjum, og þau þ.a.l. höfð með í þeim breytingum og ívilnunum sem eru framundan. Er það þá ekki eingöngu í tengslum við rafmagn heldur einnig vetni sem er líklegt til að verða orkugjafi margra stærri ökutækja í framtíðinni.

Bílgreinasambandið fagnar því þessum áætlunum en telur þó að huga þurfi að mörgum öðrum þáttum að auki svo orkuskiptin í samgöngum megi ganga sem best og tillit tekið til allra hagsmunaaðila.

F.h. Bílgreinasambandsins,
Óðinn Valdimarsson
Verkefnastjóri