

Skattkerfi ökutækja og eldsneytis



SVP

Samtök
verslunar og
þjónustu



BÍLGREINASAMBANDIÐ



Inngangur

Bílgreinasambandið
Borgartúni 35
105 Reykjavík
bgs@bgs.is

SVÞ – Samtök verslunar og
þjónustu
Borgartúni 35
105 Reykjavík
svth@svht.is

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu hafa m.a. þann tilgang að vera málsvari atvinnurekenda á sviði verslunar og þjónustu, vinna að almennum og sameiginlegum hagsmunamálum aðildarfyrirtækja, stuðla að framförum í verslun og þjónustu, bættum starfsskilyrðum, aukinni arðsemi og samkeppnishæfni.

Bílgreinasambandið (BGS) er sérgreinafélag innan SVÞ sem hefur m.a. þann tilgang vera í málsvari fyrir aðildarfyrirtæki BGS, efla og þróa bílgreinina á Íslandi, vera aðildarfyrirtækjum til leiðbeiningar um gildi faglegra vinnubragða, stuðla að umhverfisvernd, bætti umferðarmenningu, auknu umferðaröryggi, hagkvæmni og arðsemi í rekstri aðildarfyrirtækja.

Bæði BGS og SVÞ hafa látið sig skattlagningu og ökutækja varða.

Í skoðanagrein sem birt var í Innherja á visir.is, hinn 15. september 2022, kölluðu formaður SVÞ og stjórnarmaður í BGS og SVÞ eftir samtali um skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

Umsögn BGS og SVÞ um 2. mál, breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2023 liggur fyrir á vefslóðinni: <https://www.althingi.is/altext/erindi/153/153-66.pdf>

Með erindi þessu freista samtökin þess að setja kerfi skattlagningar ökutækja og eldsneytis í samhengi við markmið stjórnvalda eins og þau birtast í opinberum skjölum.

I. Stjórnarsáttmáli

Breytingar á sköttum og gjöldum styðji loftslagsmarkmið

Staðið við skuldbindingar samkvæmt Parísarsamningnum

55% losunarsamdráttur fyrir 2030

Kolefnishlutleysi og full orkuskipti eigi síðar en 2040

Jákvæðum fjárfestingarhvötum og skilvirkum ívilnunum beitt samhliða gjalddöku á losun gróðurhúsalofttegunda

Ríkisstjórnin setur loftslagsmál í forgang

- Áhersla á baráttuna við loftslagsbreytingar með samdrætti í losun, orkuskiptum og grænni fjárfestingu.
- Jafnvægi efnahagslegra, samfélagslegra og umhverfislegra þátta.
- Ísland skipi sér í fremstu röð í baráttunni gegn loftslagsvánni og uppfylli ákvæði Parísarsamningsins.
- Aukin opinber fjárfestingu í grænum verkefnum og rannsóknum, nýsköpun og skapandi greinum.
- Áfram verður unnið að því að breytingar á sköttum og gjöldum styðji við loftslagsmarkmið.
- Ísland á að vera í fararbroddi í umhverfismálum á alþjóðavísu en til þess þarf að sigrast á stórum áskorunum.
- Við viljum að Ísland skipi sér í fremstu röð í baráttunni gegn loftslagsvánni og uppfylli ákvæði Parísarsamningsins.

- Við munum setja okkur sjálfstætt landsmarkmið um 55% samdrátt á losun á beinni ábyrgð Íslands fyrir 2030 miðað við árið 2005.
- Markmiðið er að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en árið 2040 og verði þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja.

Stefnt að samvinnu og stuðningi

- Stjórnvöld munu í samráði við sveitarfélög og atvinnulífið setja áfangaskipt losunarmarkmið fyrir hvern geira. Jákvæðum fjárfestingahvötum og skilvirkum ívilnunum verður beitt samhliða gjalddöku á losun gróðurhúsalofttegunda.
- Aðgengi að fjármagni vegna loftslagsverkefna þarf að tryggja, endurskilgreina þarf Nýsköpunarsjóð atvinnulífsins og veita viðbótarfjármagni inn í Tækniþróunarsjóð fyrir grænar lausnir.
- Stutt verður við orkuskipti á landsvísu með áherslu á að horfa til orkutengdra verkefna og grænnar orkuframleiðslu. Byggðaáætlun styðji við græn umskipti um allt land.

I. Stjórnarsáttmáli

Tekjustofnar lagaðir að markmiðum um orkuskipti

Framtíðartekjuöflunarkerfið mótað og innleitt

Stuðningur við rafvæðingu bílaleigubíla

Net hleðslustöðva þétt

Ívilnanir vegna grænna fjárfestinga framlengdar

Ný tillaga til þingsályktunar um orkuskipti og útfösun jarðefnaeldsneytis leggur grunn af fullum orkuskiptum

Orkuskipti í samgöngum

- Tekjustofnar ríkisins vegna samgangna verða lagaðir að markmiðum um orkuskipti.
- Framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verður mótað og innleitt á kjörtímabilinu.
- Markviss skref verða tekin til orkuskipta í ferðapjónustu, m.a. með stuðningi við uppbyggingu hleðslunets um land allt, rafvæðingu bílaleigubíla og grænni tengingu við Keflavíkurflugvöll.
- Áfram verður stutt við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, ferjum og höfnum, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðapjónustu.
- Við munum halda áfram uppbyggingu og viðhaldi á samgöngukerfinu til að auka öryggi fólks á vegum úti, stytta ferðatíma og draga úr útblæstri í samræmi við loftslagsmarkmið.
- Stuðlað verður að almenningssamgöngum með endurnýjanlegum orkugjöfum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar í samvinnu við sveitarfélögin.
- Unnið verður að áframhaldandi uppbyggingu og fjármögnun á hágæða almenningssamgöngum og öðrum samgöngumannvirkjum á grundvelli samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins.
- Ívilnanir vegna grænna fjárfestinga verða framlengdar í því skyni að styðja við loftslagsmarkmið ríkisstjórnarinnar og ýta undir áframhaldandi fjárfestingu.
- Lögð verður fram þingsályktun um orkuskipti og útfösun jarðefnaeldsneytis, þar sem settar verða fram aðgerðir og grunnur lagður að því að fullum orkuskiptum verði náð eigi síðar en 2040 og Ísland verði óháð jarðefnaeldsneyti fyrst þjóða.

II. Umfjöllun í fjármálastefnu 2022–2026

Tekjuþörf vegna samgönguframkvæmda mætt með heildarendurskoðun skattkerfisins

Tekjumarkmið miðast við tekjur árána 2010–2017

Notkunarskattur á bifreiðar

Skattkerfið styður áfram við grænkun hagkerfisins

Jákvæðir hvatar greiða fyrir grænum lausnum samliða gjaldtöku á gróðurhúsalofttegundir

Opinber fjármál - tekjustefna bls. 13

Aðrir veigamiklir þættir sem minnka tekjur ríkisins tengjast til að mynda orkuskiptum í samgöngum en skattlagning ökutækja hefur frá árinu 2011 að stórum hluta miðað við losun koltvísýrings. Orkuskiptin marka vissulega jákvæða þróun en skapa einnig áskorun fyrir áframhaldandi fjármögnun innviða samgöngumála á Íslandi. Tryggja þarf að ríkissjóður fái tekjur svo hann geti áfram með góðu móti staðið undir uppbyggingu og viðhaldi samgöngumannvirkja. Stefnt er að heildarendurskoðun á þessum hluta skattkerfisins til að tryggja sambærilegar skatttekjur af ökutækjum og á árunum 2010–2017. Lausnin mun að öllum líkindum fela í sér einhvers konar notkunarskatt á bifreiðar enda ómögulegt að byggja fjármögnunarkerfi samgönguinnviða á skattstofnum sem stjórnvöld vilja minnka.

Annað meginviðfangsefni er loftslagsmál og verkefni þeim tengd, þá ekki síst orkuskipti. Skattkerfið mun áfram eiga hlutverki að gegna við grænkun hagkerfisins enda knappur tími til stefnu til að markmiðum Parísarsáttmálans verði náð. Notast verður við jákvæða hvata til að greiða fyrir grænum lausnum samhliða gjaldtöku á losunarvalda gróðurhúsalofttegunda. Markmið stjórnvalda um samdrátt í losun kalla á áframhaldandi endurskoðun regluverks svo liðkað verði fyrir þátttöku fólks og fyrirtækja í þeirri vegferð. Mikilvægt er að ráðist verði í þá vinnu tímanlega til að tryggja fólki og fyrirtækjum nægan aðlögunartíma og auka með því skilvirkni og hagkvæmni einstakra aðgerða.

III. Umfjöllun í fjármálaáætlun 2023–2027

Framtíðartekjuöflunarkerfi innleitt

Skattlagning tryggir nægar tekjur, m.a. til að standa undir uppbyggingu og viðhaldi samhlíða því sem hún hvetji til frekari orkuskipta

Skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti nemi um 1,7% af VLF og haldist stöðugar til 2027

Kafla 4.2.2 Fyrirhugaðar skattkerfisbreytingar – Heildarendurskoðun á skattlagningu ökutækja

Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram áhersla á endurskoðun á skattlagningu ökutækja. Þar er tiltekið að innleitt verði framtíðartekjuöflunarkerfi vegna umferðar á kjörtímabilinu og að tekjustofnar ríkissjóðs vegna vegasamgangna verði lagaðir að markmiðum um orkuskipti. Í því skyni verður horft til þess að heildarendurskoðun á fyrirkomulagi við skattlagningu ökutækja og umferðar tryggir ríkissjóði nægar tekjur, m.a. til að standa undir uppbyggingu og viðhaldi samgöngumannvirkja, samhlíða því að hún hvetji til frekari orkuskipta. Einn kostur er að skattleggja notkun ökutækja og er undirbúningur að því nú þegar hafinn.

Stefnt er að því að þessar umbætur leiði til þess að skatttekjur af ökutækjum og umferð verði um 1,7% af VLF árið 2025 líkt og að jafnaði á árunum 2010–2017 og haldist stöðugar út tímabilið. Áætlað er að það svari til þess að veða á móti rýrnun tekna af þessum toga sem að öðrum kosti næmi um 0,7–0,8% af VLF. Í forsendum nýsamþykkrar fjármálastefnu fyrir árin 2022–2026 var gert ráð fyrir að þessar tekjur tækju að hækka aftur í samræmi við þetta markmið á næsta ári. Vegna breyttra aðstæðna með hækkandi heimsmarkaðsverði á olíu, sem þó kann að verða tímabundin, er í forsendum fjármálaáætlunarinnar gengið út frá því að aðlögunin verði nokkru hægari á næstu tveimur árum.

III. Umfjöllun í fjármálaáætlun 2023–2027

Hagrænir hvatar hafa skipti sköpum í orkuskiptum bílaflotans

Enn frekar á að efla hvata til kaupa á bifreiðum með litla eða enga losun með herðingu losunarviðmiða

Orkuskipti í samgöngum er lykilþáttur í loftslagsmálum

Kaflí 4.3.4 Rammasett útgjöld málefnasviða - rammagrein 8 bls. 96

Meðal aðgerða þar sem mikill árangur hefur náðst á undanförunum árum eru orkuskipti bílaflotans hér á landi og hafa hagrænir hvatar skipt þar sköpum. Þegar hafa verið kynnt áform um að auka fjölda rafmagnsbifreiða sem fá notið VSK-ívilnana. Efla á enn frekar hvata til kaupa á bifreiðum með litla eða enga losun með því að herða losunarviðmið sem ráða skatthlutfalli vörugjalds á ökutæki.

Málefnasvið 11, helstu áherslur, 11.1 Samgöngur bls. 267

Stór hluti losunar gróðurhúsalofttegunda hér á landi kemur frá samgöngum. Megnið af þeirri losun kemur frá vegasamgöngum og skipum. Árangur í því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum er því lykilþáttur í því að Ísland nái að standast þau markmið sem sett hafa verið á því sviði. Tækifærin til úrbóta eru mörg, þau helstu tengjast orkuskiptum í samgöngum og breytingum á ferðavenjum.

III. Umfjöllun í fjármálaáætlun 2023–2027

Helstu áherslur 2023–2027 - Málaflokkur 14 Ferðapjónusta bls. 294

Markviss skref hafa undanfarin ár verið tekin til að styðja við orkuskipti í ferðapjónustu sem eru helsta verkfæri greinarinnar til að styðja við stefnu ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum. Þeim verður haldið áfram m.a. með stuðningi við uppbyggingu hleðslunets um land allt, rafvæðingu bílaleigubíla og grænni tengingu við Keflavíkurflugvöll. Nú eru 19% af fólksbílaflota íslenskra bílaleiga rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar sem er mikil aukning frá árinu 2020.

Stuðningur við orkuskipti með rafvæðingu flota bílaleigubíla

Markmið	HM	Mælikvarðar	Staða 2021	Viðmið 2023	Viðmið 2027
	7.2, 8.9, 12.B, 13.2	Hlutfall vistvænna bíla hjá bílaleigum.	19%	50%	90%

IV. Samantekt

1. Sjálfstætt landsmarkmið um 55% samdrátt á losun á beinni ábyrgð Íslands fyrir 2030 miðað við árið 2005.
2. Lögfest markmið um að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en árið 2040 og verði þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja.
3. Skattkerfinu beitt til að hvetja til orkuskipta
 1. Aukin áhersla á skattlagningu notkunar
 2. Sérstök áhersla á bílaleigur
4. Jafnvægi á tekjuhluta fjármálastefnu og -áætlunar miðað við tekjur 2010–2017 (sem hluta af VLF)

Full orkuskipti 2040 og 55% losunarsamdráttur 2030

Skatttekjur ríkisins af ökutækjum og eldsneyti nemi 1,7% VLF á ári hverju

Skattbyrði verði létt í tilviki bifreiða sem eyða engu eða litlu jarðefnaeldsneyti

Aukinn hluti skattbyrðar komi fram í notkun ökutækja sem fyrir gagnályktun merkir að hún eigi að vera léttari á öflun og eignarhald ökutækja

V. Þróun tekjustofnanna

Frá árinu 2017 hafa tekjur af vörugjaldi á ökutæki dregist saman

Tekjur af bifreiðagjaldi eru stöðugar

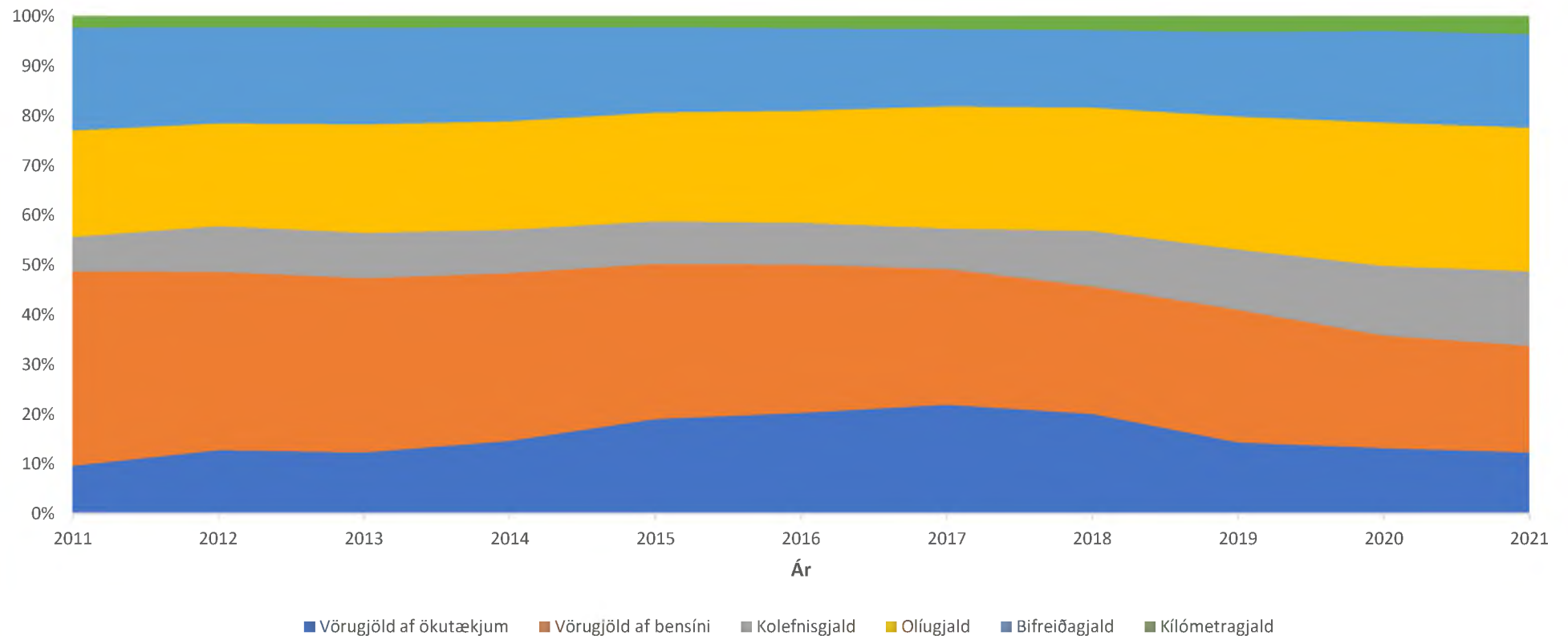
Tekjur af bensíngjöldum hafa dregist saman allt tímabilið

Kolefnisgjald var hækkað 2017 og aftur 2020

Tekjur af olíugjaldi eru stöðugar en hafa aukist frá 2016

Tekjur af kílómetragjaldi eru stöðugar

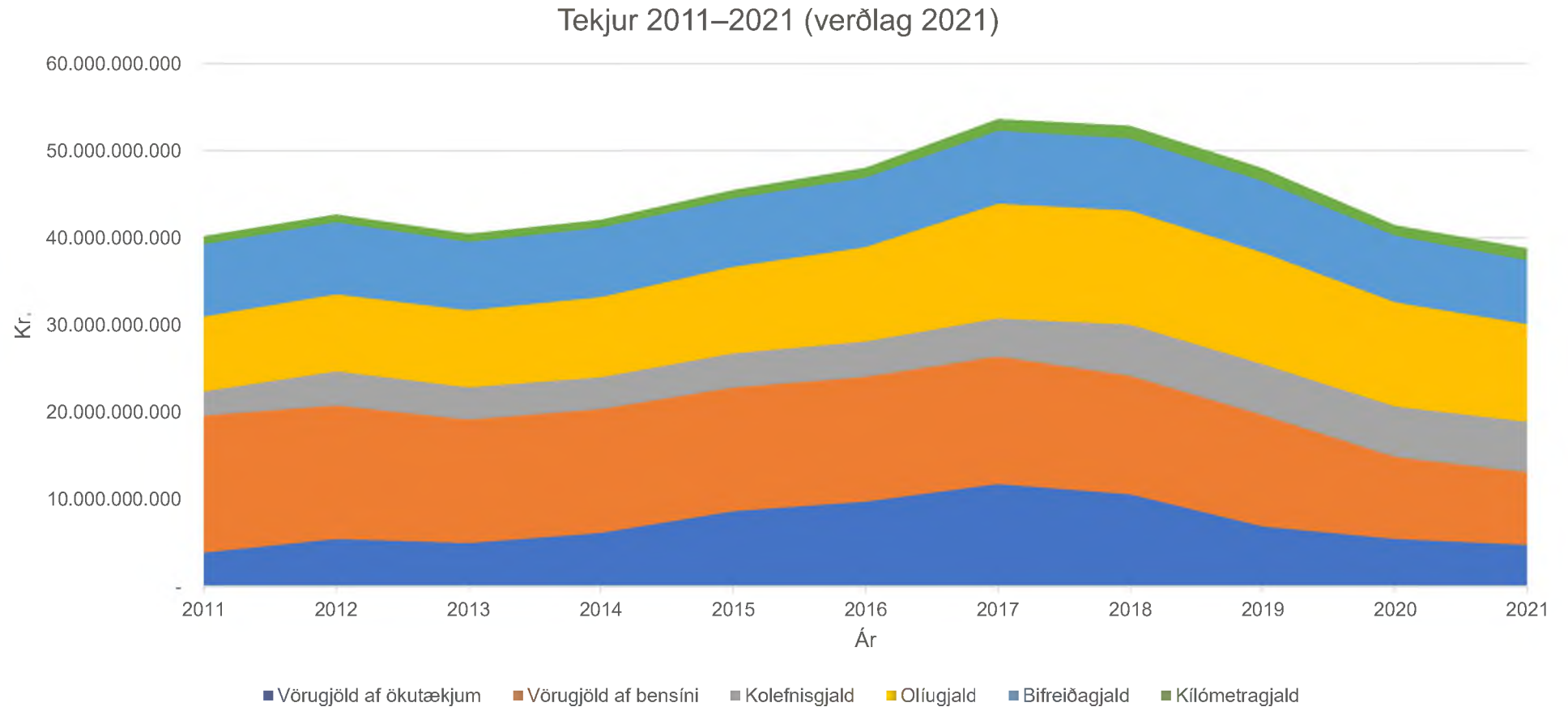
Þróun stofna - % af heildartekjum



V. Þróun tekjustofnanna

Aukin umsvif áráanna 2013–2017 koma fram sem veruleg tekjuaukning

Frá 2017 hafa tekjurnar dregist saman í krónum talið



V. Þróun tekjustofnanna

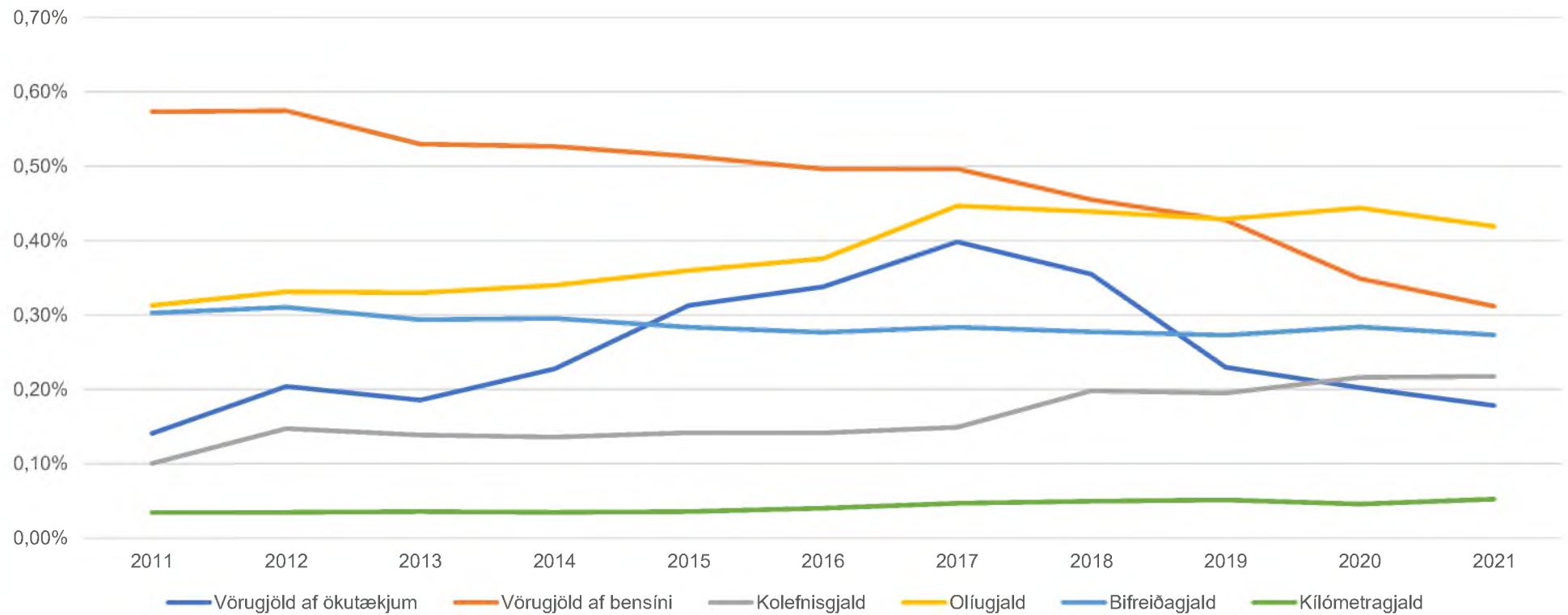
Stofnar mældir sem hlutfall af VLF dregur úr áhrifum efnahagsumsvifa

Tekjur af vörugjaldi dragast saman frá 2017

Tekjur af bensíngjöldum dragast saman frá 2012

Veikleikar tekjumyndunarinnar birtast nær eingöngu í vörugjaldi og bensíngjöldum

Einstakir stofnar /VLF



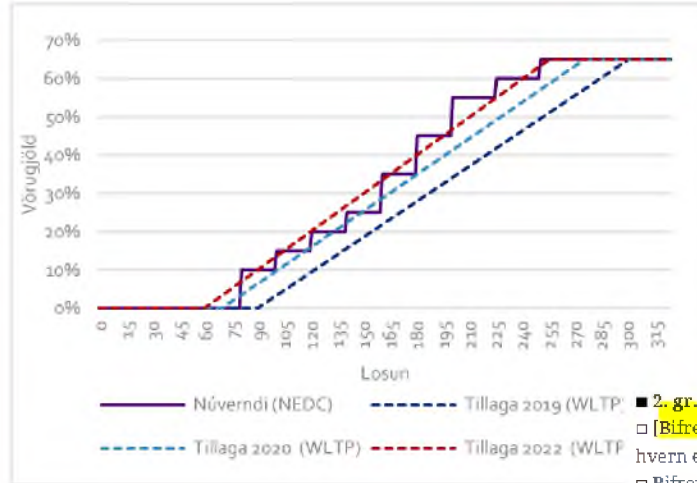
VI. Hvað gerðist?

Róttækar breytingar á vörugjaldi af ökutækjum tóku gildi 2011

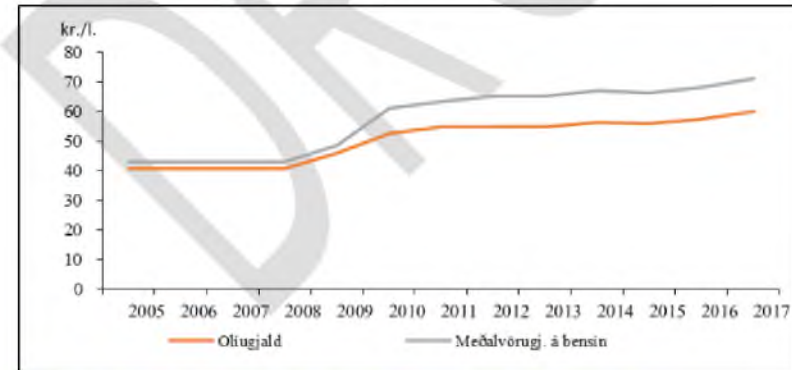
Róttækar breytingar á bifreiðagjaldi tóku gildi 2011

Kolefnisgjald lögfest 2010 og hækkað síðan þá

Eldsneytisskattar hækkaðir



Mynd 26. Grunnskattlagning olíu og bensins (kr./l).



- 2. gr. [Fjárhæð gjalds]
- [Bifreiðagjald á hverju gjaldtímabili miðast við skráða losun koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis. Skráð losun er mæld í grömmum á hvern ekin klómetra.
- Bifreiðagjald ökutækis á hverju gjaldtímabili, að eigin þyngd 3.500 kg eða minna, skal vera [7.540 kr.]²⁾ fyrir losun allt að 121 gramms af [skráðri losun koltvísýrings ökutækis samkvæmt evrópsku aksturslotunni]³⁾ en [158 kr.]²⁾ fyrir hvert gram af skráðri losun umfram það. [[Hafi koltvísýringslosun verið skráð samkvæmt evrópsku aksturslotunni og samræmdu prófunaraðferðinni skal gjaldið vera 7.540 kr. fyrir losun allt að 146 grömmum af skráðri koltvísýringslosun samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni en 130 kr. fyrir hvert gram af losun umfram það.]²⁾ Hafi koltvísýringslosunin einvörðungu verið skráð samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni skal gjaldið vera [7.540 kr.]²⁾ fyrir losun allt að 146 grömmum af skráðri koltvísýringslosun ökutækis en [130 kr.]²⁾ fyrir hvert gram af losun umfram það.]³⁾
- Líegi upplýsingar um skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis ekki fyrir skal losun ökutækis ákvörðuð sem 0,12 grömm á hvert kíló eins að viðbættum 50 grömmum af koltvísýringi.

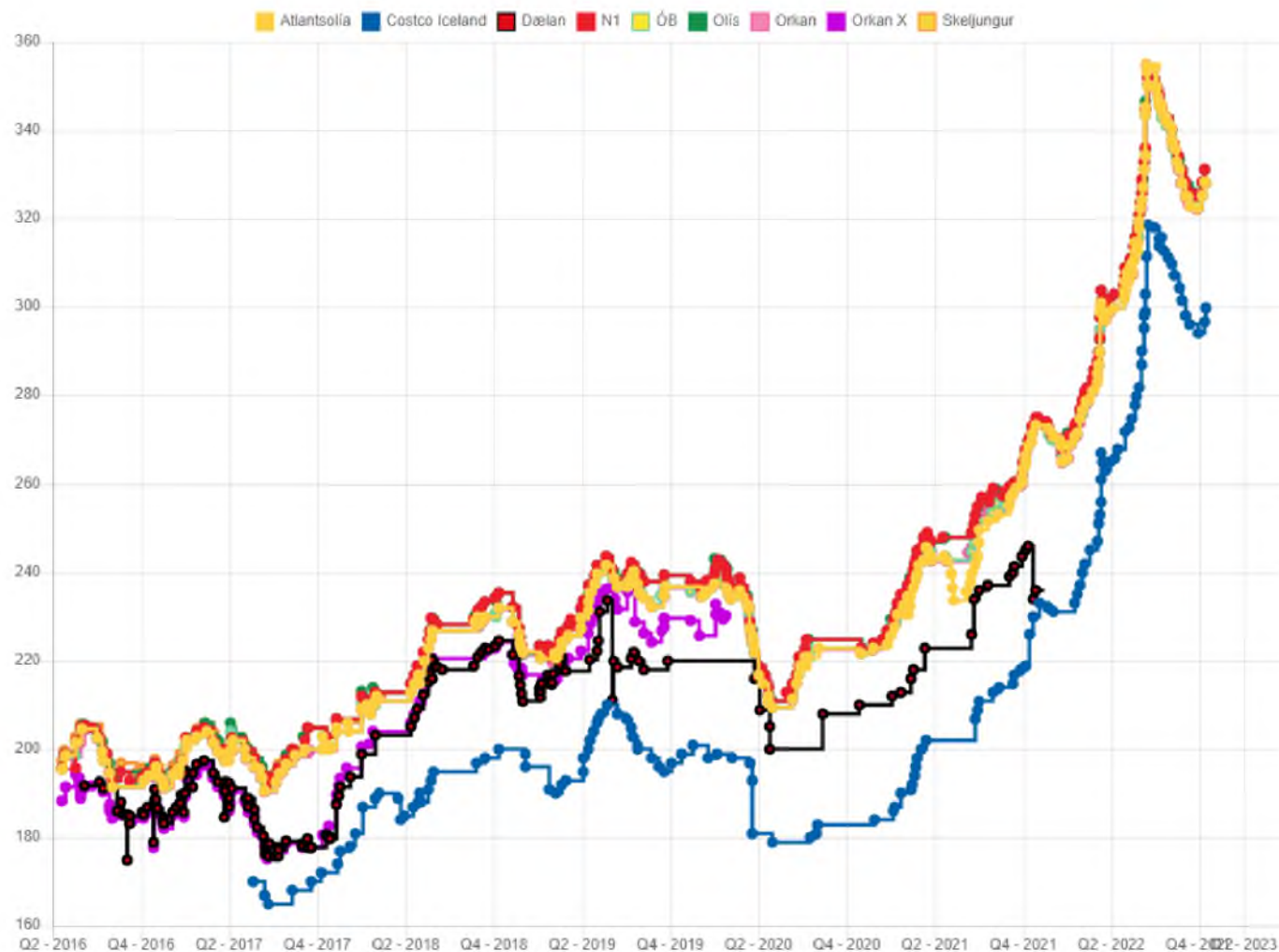
Skattur á tCO₂ á verðlagi ársins 2021

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bensin	1.504	2.114	2.644	2.545	2.544	2.503	2.534	2.608	3.811	4.080	4.359	4.351
Dísíloía	1.499	2.162	2.716	2.615	2.603	2.561	2.587	2.669	3.900	4.166	4.460	4.452
Svartloía	1.486	2.124	2.680	2.580	2.575	2.533	2.549	2.624	3.842	4.096	4.388	4.379
Jarðgas				2.576	2.580	2.539	2.558	2.628	3.840	4.104	4.394	4.381
Flugvélabensin	1.548	2.260	2.149									

þyngd meira en 3.500 kg, á hverju gjaldtímabili er [62.280 kr.]²⁾ að viðbættum [2,61 kr.]²⁾ fyrir hvert kíló umfram 3.500 kg. Bifreiðagjald ökutækis, að eigin þyngd meira en 3.500 kg, skal þó ekki vera hærra en [97.445

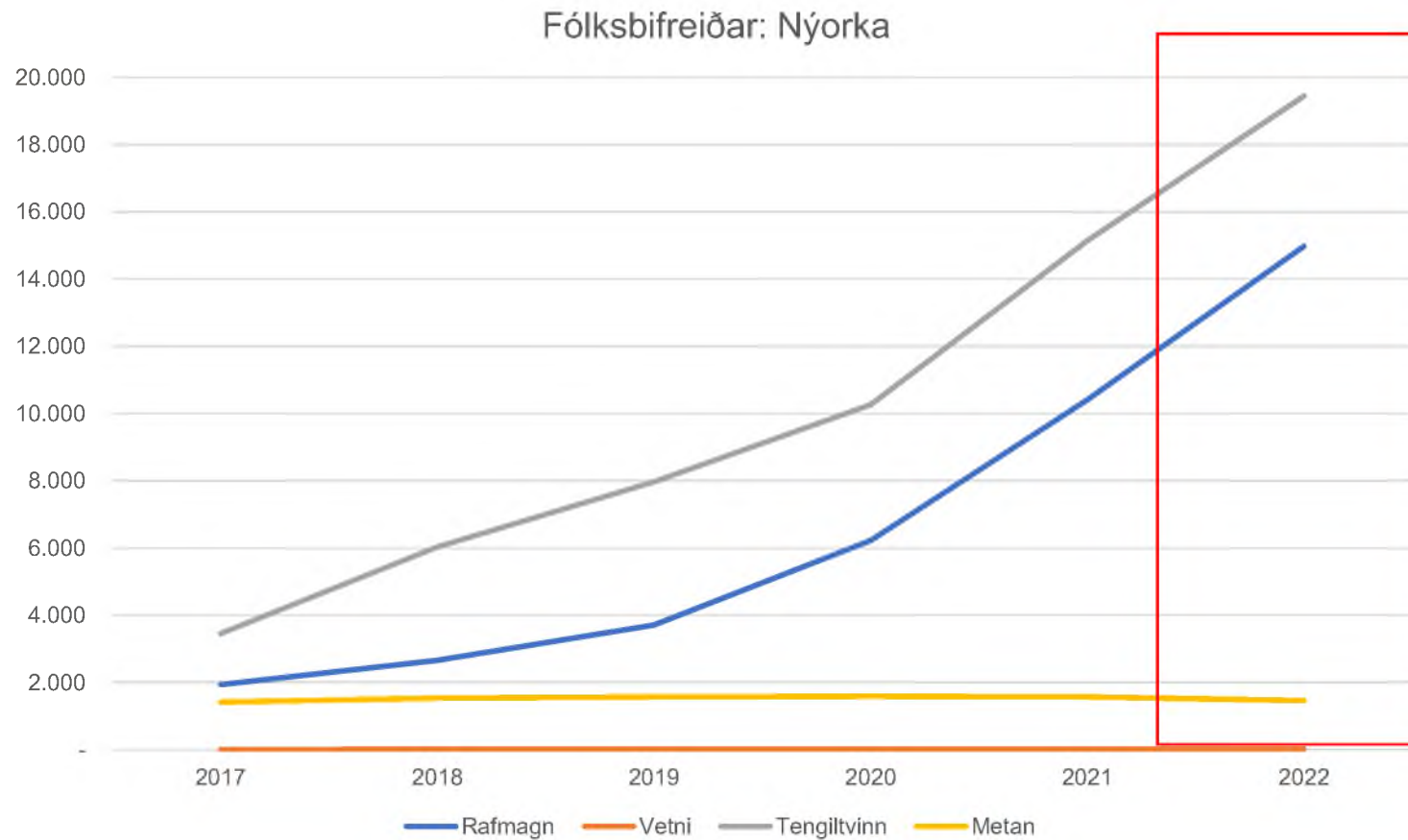
VI. Hvað gerðist?

Útsöluverð bensíns- og dísilolíu hefur hækkað verulega



VI. Hvað gerðist?

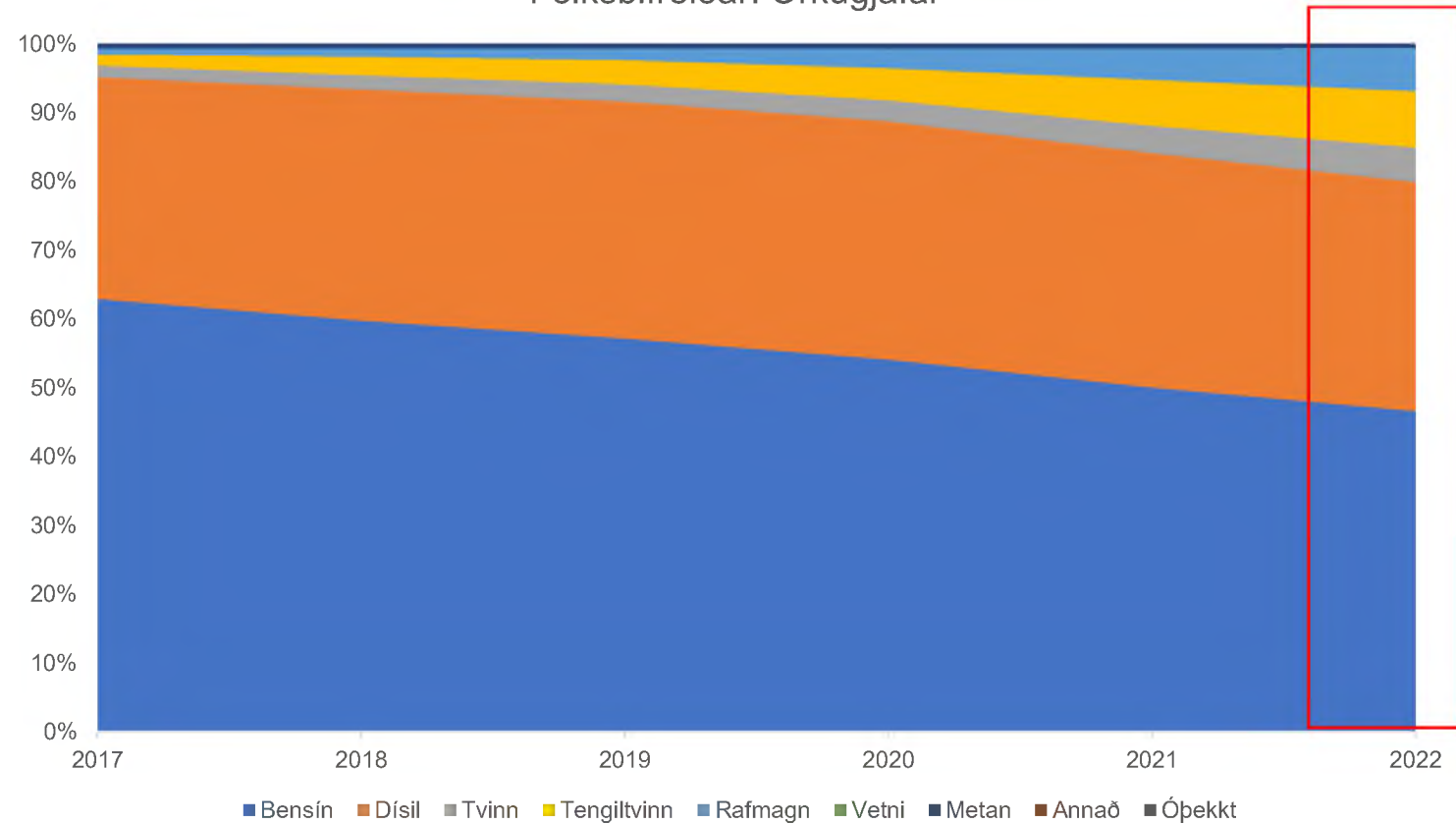
Rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum hefur fjölgað hratt undanfarin ár



VI. Hvað gerðist?

Hlutdeild nýorkubifreiða er enn tiltölulega lág í heildarflota fólksbifreiða

Fólksbifreiðar: Orkugjafar

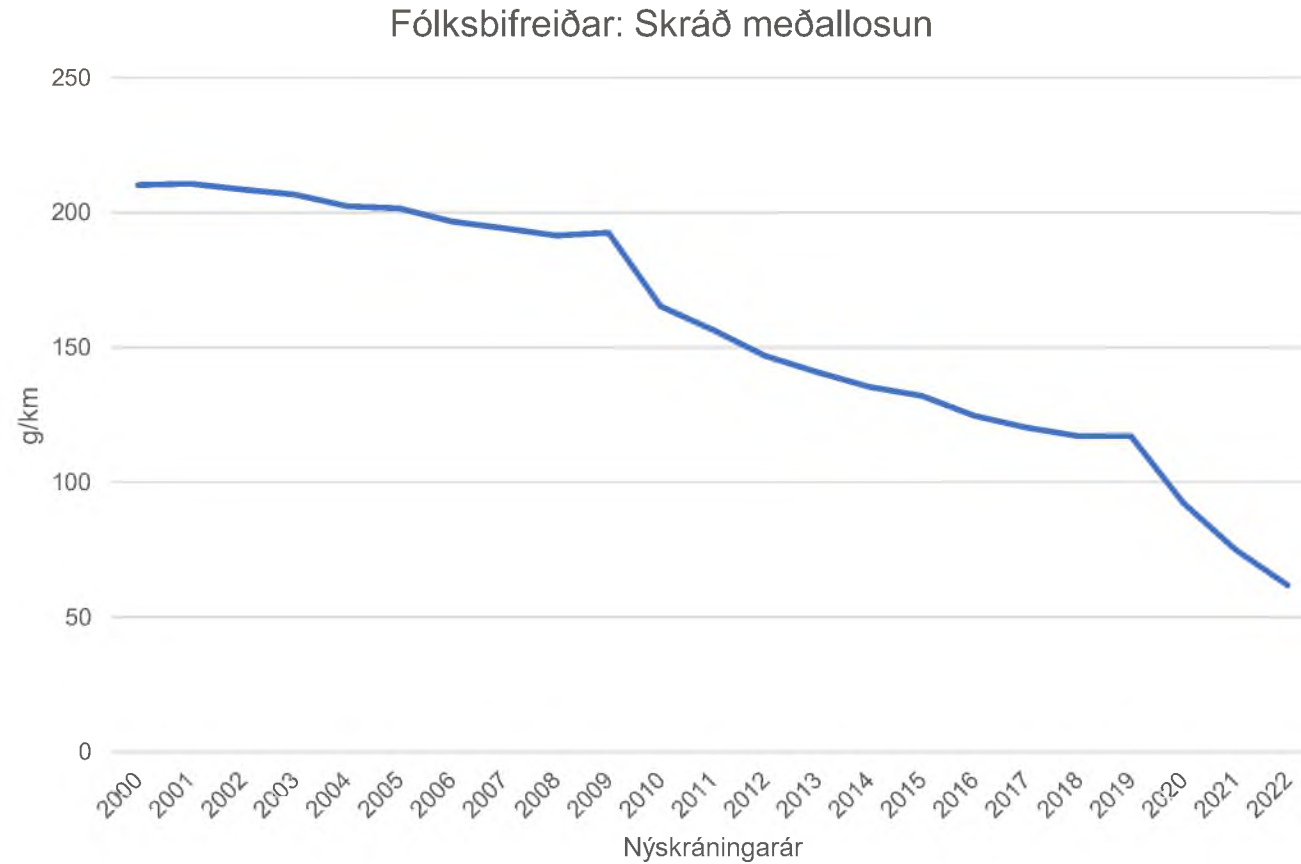


VI. Hvað gerðist?

Hvatar sem hefur verið beitt í gegnum skattkerfið og gagnvart framleiðendum hafa sannarlega skilað árangri

Meðallosun hefur dregist mikið saman frá 2019

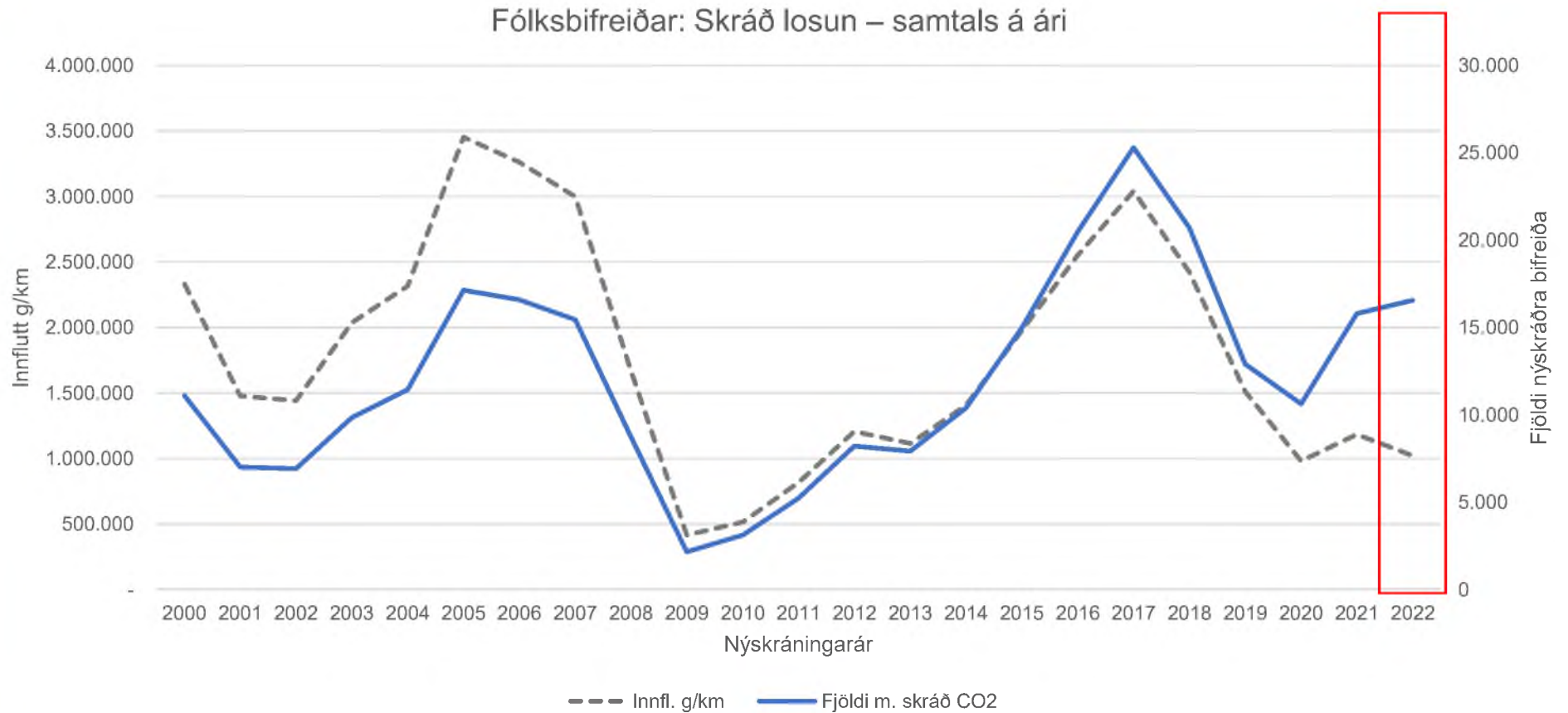
Full orkuskipti krefjast enn meiri árangurs enda stefna þau að núlli



VI. Hvað gerðist?

Frá því að skattkerfinu var breytt árið 2010 hefur mjög jákvæð breyting komið fram

Heildarmagn skráðra g/km í losun eykst ekki lengur í takti við fjölgun ökutækja

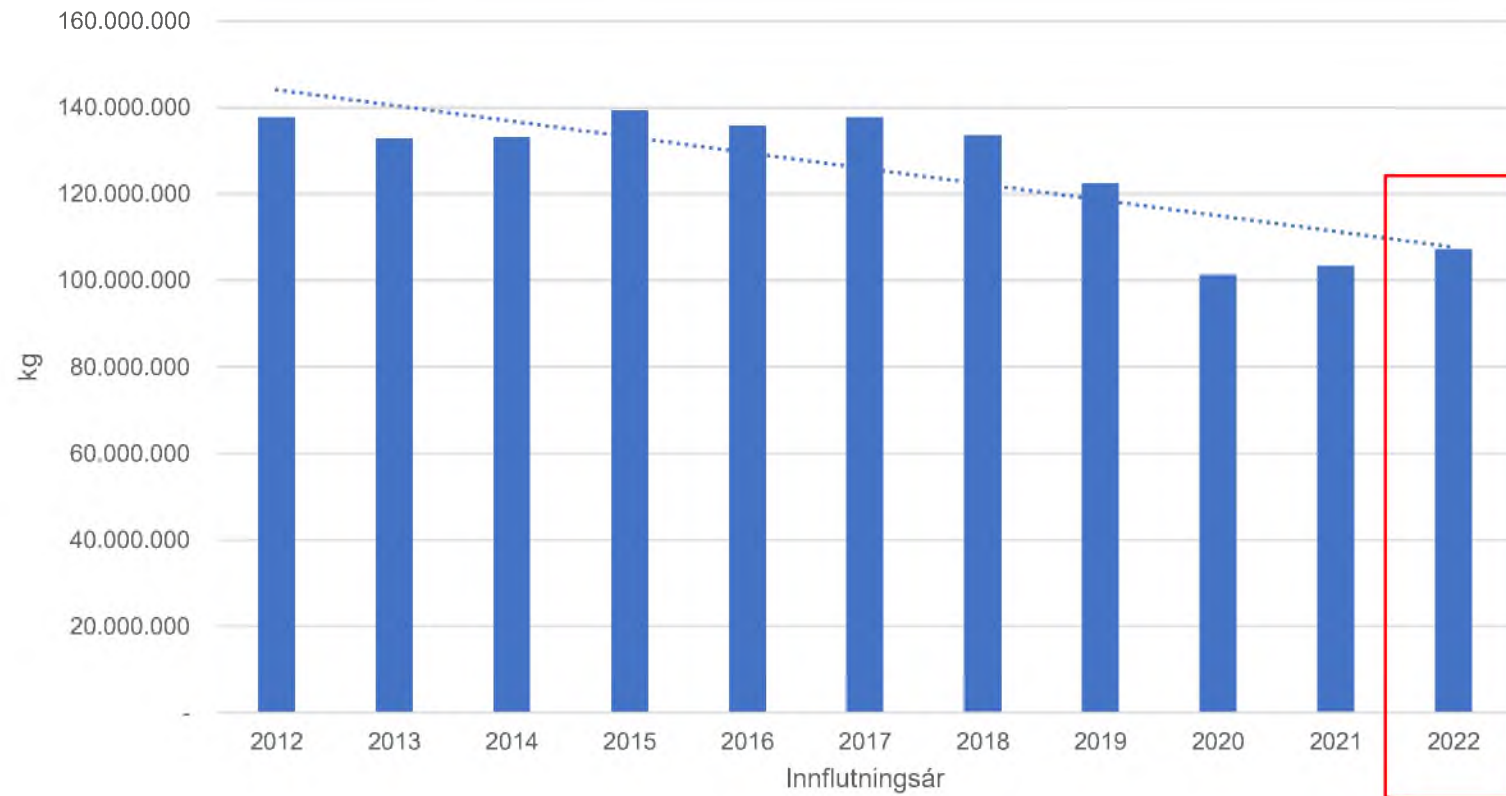


VI. Hvað gerðist?

Bensíninnflutningur hefur dregist saman samhliða orkuskiptum og hvötum til kaupa á sparneytnum bifreiðum

Meira að segja á tímum fjölgunar ferðamanna eykst innflutningurinn að takmörkuðu leyti

Bensíninnflutningur ár: Blýlaust bensín



VII. Hvert er úrlausnarefnið?

Hvernig er unnt að hækka tekjur ríkisins af ökutækjum og eldsneyti en á sama tíma:

1. Styðja við orkuskipti í samgöngum
2. Auka áherslu á skattlagningu notkunar

Viðfangsefnið er e.t.v. flókið við fyrstu sýn

Áherslur stjórnvalda liggja fyrir

Fyrirliggjandi tillögur frumvarpsins eru hins vegar ekki í þessa átt heldur þveröfuga átt

VIII. Stuðningur við orkuskipti í samgöngum?

Virgni hvata liggur fyrir

1. Kaupverð sparneytinna bifreiða - valkostir
 - a. Lækkun kaupverðs styður við
 - b. Hækkun kaupverð dregur úr
2. Rekstrarkostnaður sparneytinna bifreiða - valkostir
 - a. Lækkun rekstrarkostnaðar styður við
 - b. Hækkun rekstrarkostnaðar dregur úr

XI. Tillögur BGS og SVP

Tillögur BGS og SVP

1. Kaupverð sparneytinna bifreiða
Tilfærsla skattskyldrar losunar
2. Rekstrarkostnaður sparneytinna bifreiða
Aðgangs- og notkunarskattur lagður á eigendur rafmagns- og tengiltvinnbifreiða

Tillögurnar stefna í sömu átt og markmið stjórnvalda

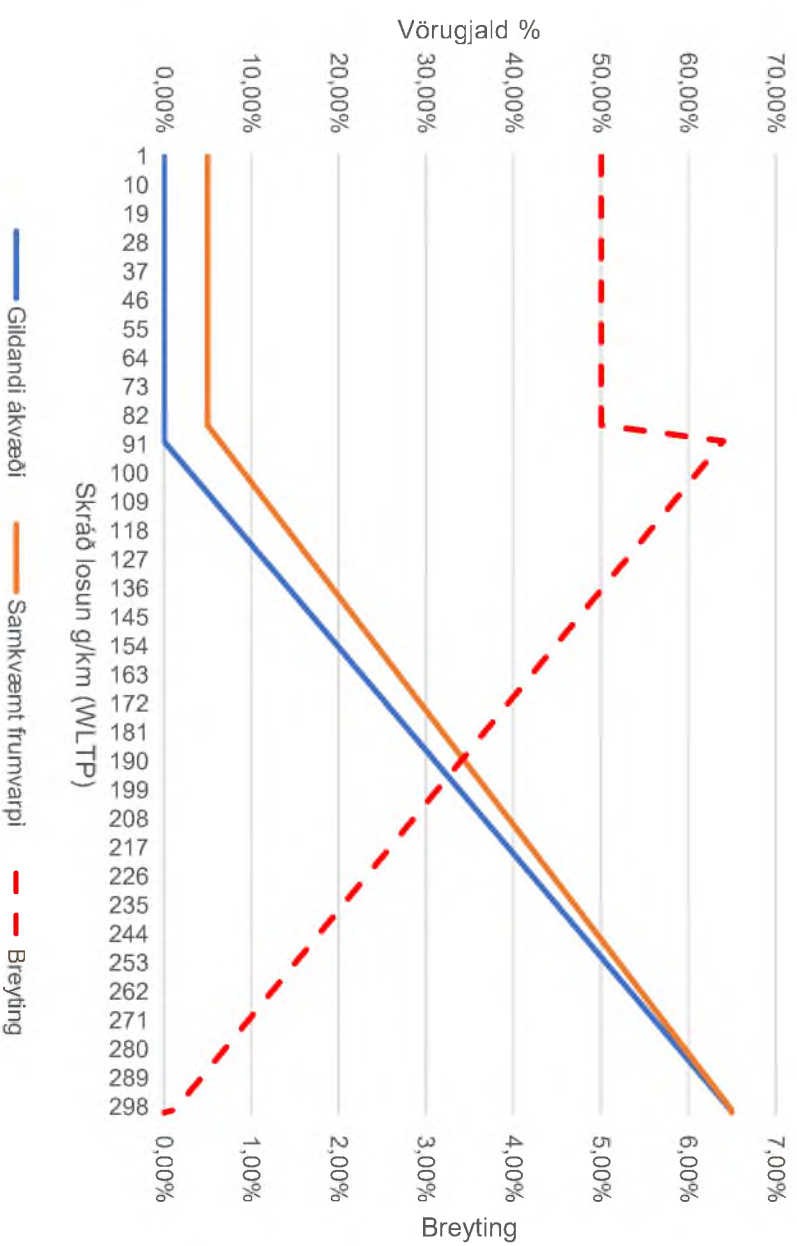
Tillaga frumvarpsins: Breyting á vörugjaldi

Tillögur frumvarpsins um breytingu á vörugjaldi

Tillögurnar munu draga úr verðmun á sparneytnum ökutækjum og eyðslufrekum

Tillögurnar munu veikja mjög þá efnahagslegu hvata til orkuskipta sem eru innbyggðir í gildandi kerfi vörugjalds á ökutæki.

Fýsilegra verður að kaupa eyðslufrekar bifreiðar.



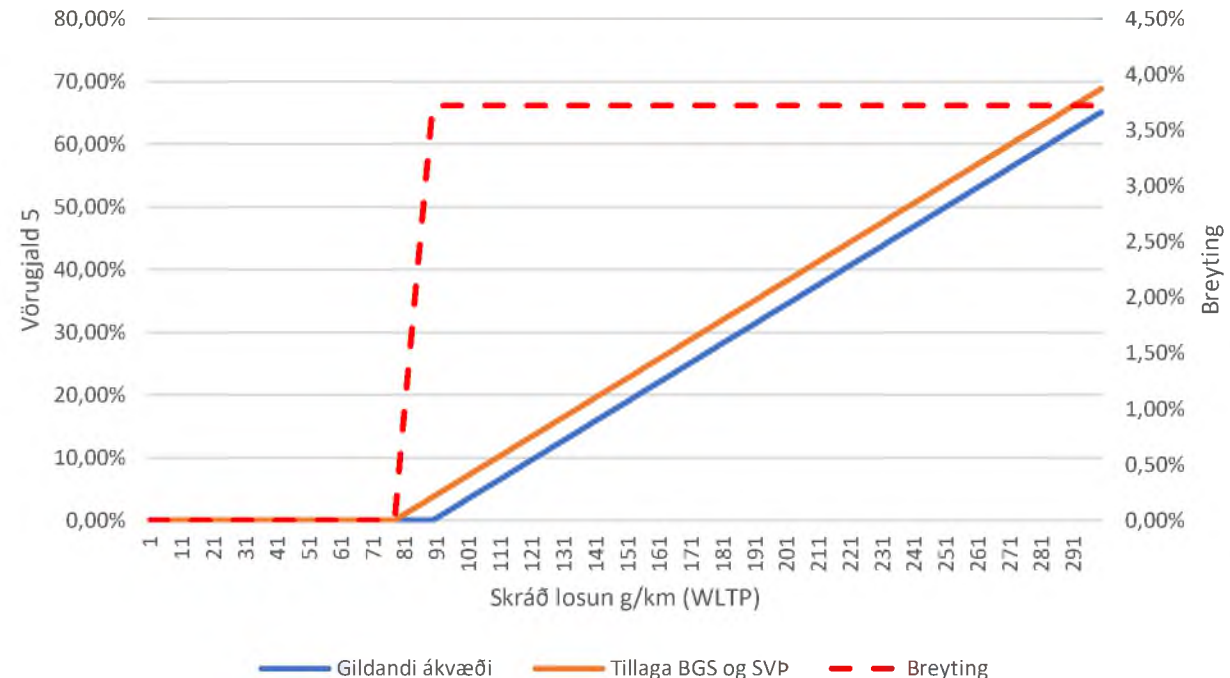
Tillaga BGS og SVP: Tilfærsla skattskyldrar losunar við álagningu vörugjalds

Tillaga BGS og SVP um breytingu á vörugjaldi

Mörk skattlagningar eru færð neðar miðað við skráða losun

Tillagan styður enn frekar við orkuskipti en nú er

Í því tilliti er tillagan sanngjörn



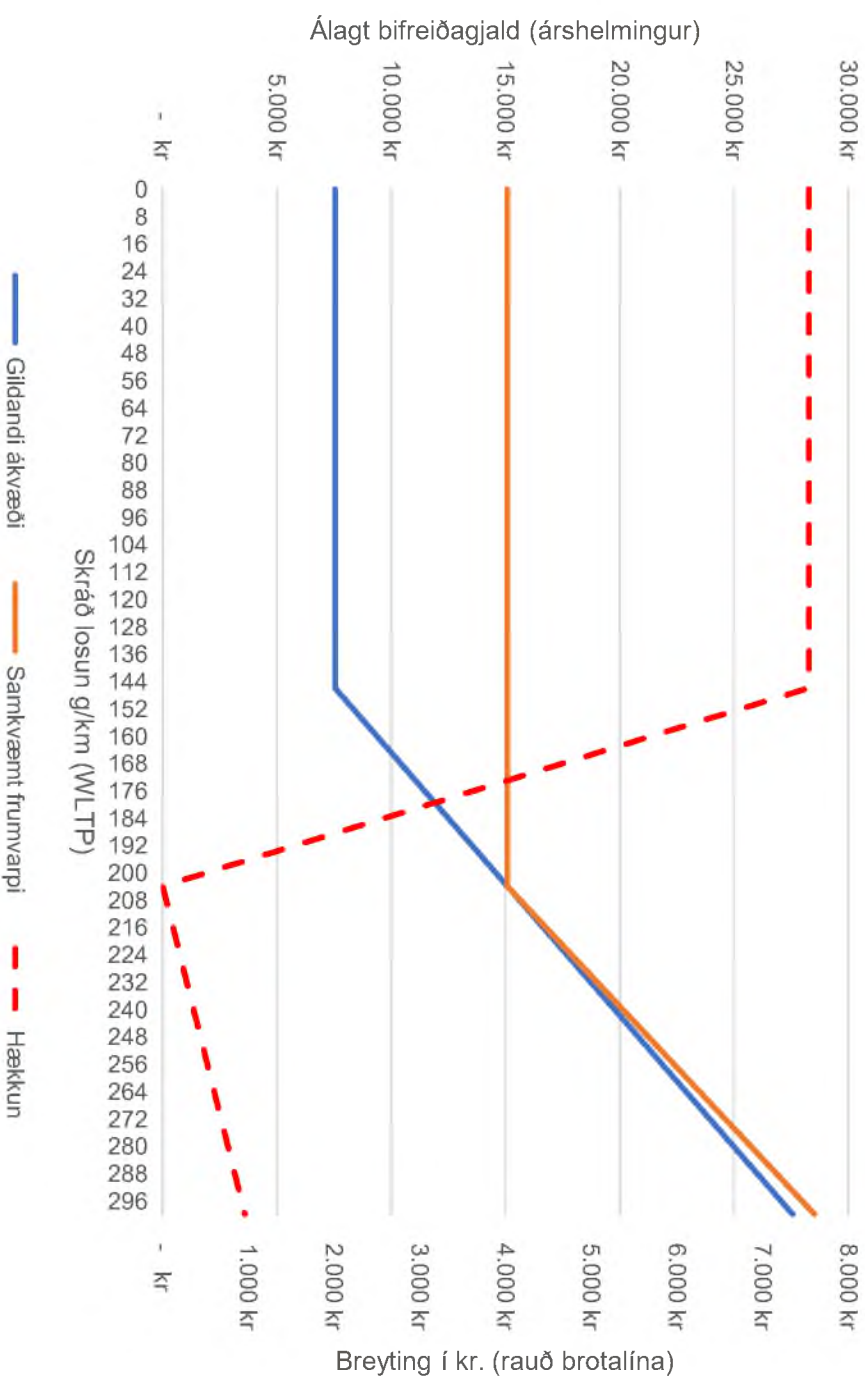
Tillaga frumvarpsins: Breyting á bifreiðagjaldi

Tillögur frumvarpsins um breytingu á bifreiðagjaldi

Tillögurnar munu draga úr mun sem er á rekstrarkostnaði sparneytinna ökutækja og eyðslufrekra

Tillögurnar veikja mjög þá efnahagslegu hvata sem eru innbyggðir í kerfi bifreiðagjalds

Fýsilegra verður í samanhurðinum að reka eyðslufrekar bifreiðar



Tillaga BGS og SVP: (A) Breyting á almennu bifreiðagjaldi

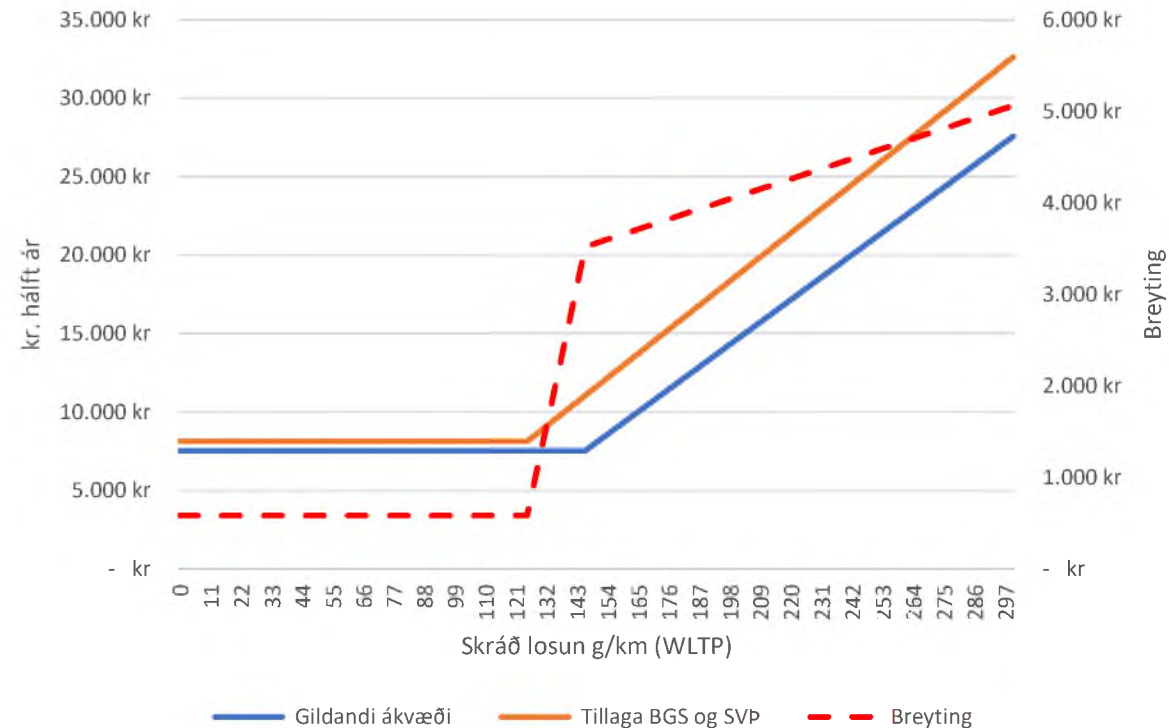
Tillaga BGS og SVP um breytingu á vörugjaldi

Mörk skattlagningar eru færð neðar miðað við skráða losun

Skattlagningarmörk miðast við meðallosun fólksbifreiðar af 2018 árgerð

Tillagan styður enn frekar við orkuskipti en nú er

Í því tilliti er tillagan sanngjörn



Tillaga BGS og SVP: (B) Stöðutaka

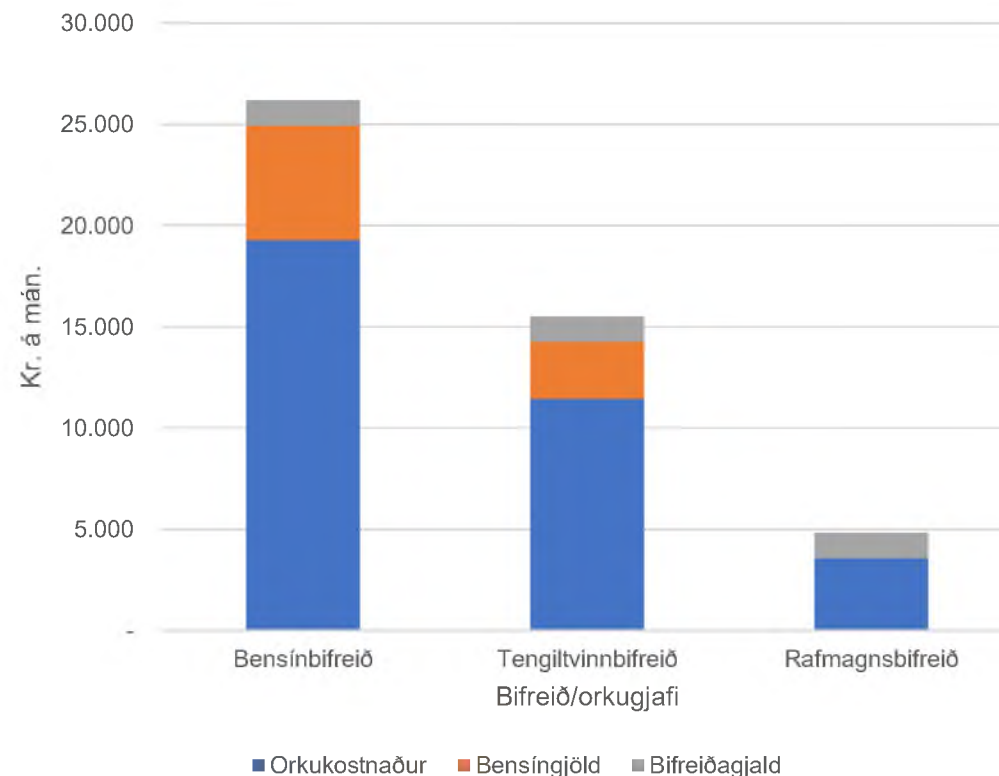
Það verður að horfa á bifreiðagjaldsbreytingar í samhengi við áhrif á rekstrarkostnað bifreiða

Munurinn er mikill eftir orkugjafa

Forsendur

- Samkvæmt upplýsingum Samgöngustofu nam meðalakstur fólksbifreiða 11.020 kílómetrum árið 2021.
- Miðað er við eldsneytiseyðslu sem nemur 7 l./100 km.
- Miðað er við að eldsverð nemi 300 kr./l.
- Miðað er við að innkaupsverð á rafmagni sem nemur 20 kr./Kwh.
- Eldsneytiskostnaður hefðbundinnar bifreiðar nemur 231.420 kr. á ári.
- Raforkukostnaður vegna rafmagnsbifreiðar nemur 43.017 kr. á ári.
- Miðað er við að greitt sé gildandi lágmarksbifreiðagjald af báðum bifreiðunum.
- Miðað er við 50/50 skiptingu rafmagns- og jarðefnaeldsneytisnotkun tengiltvinnbifreiða.

Rekstrarkostnaður fólksbifreiða: Orka og skattar



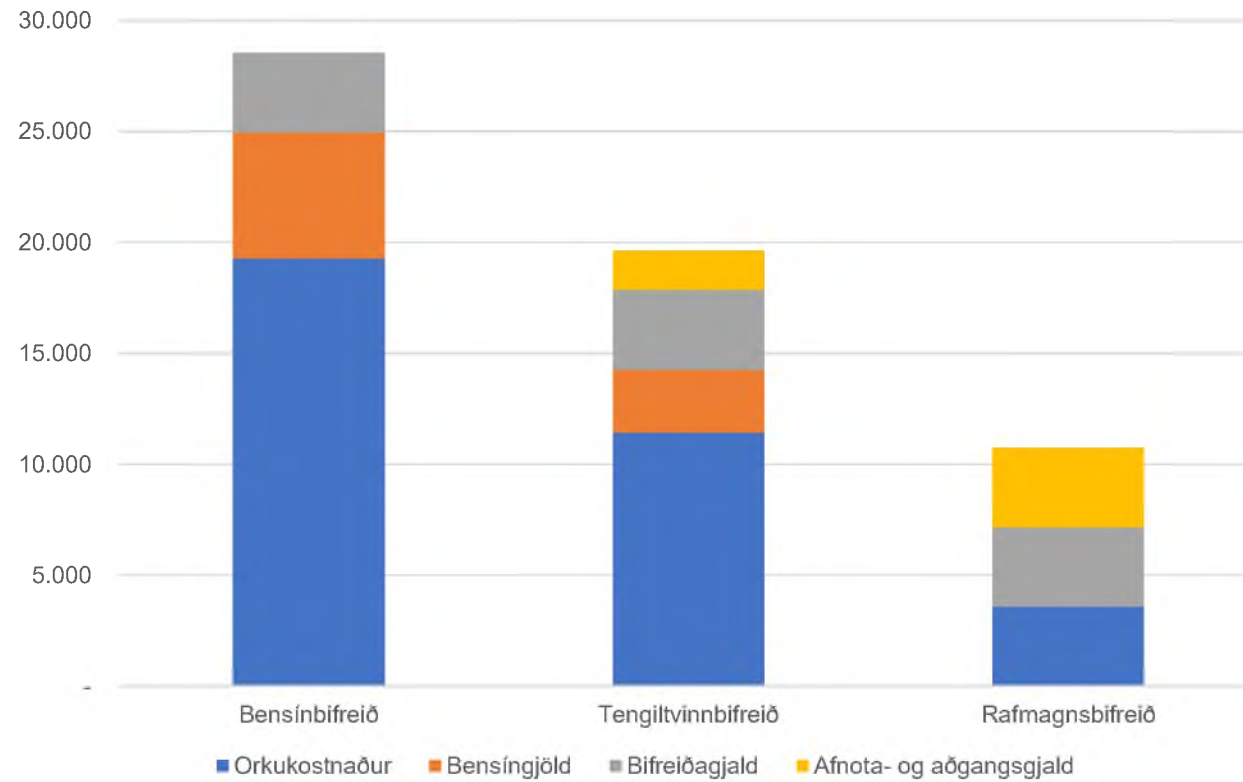
Tillaga BGS og SVÞ: (B) Sérstakt aðgangs- og notkunargjald á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar

Með tillögunni er lagt til að komið verði á fót nýju aðgangs- og afnotagjaldi sem aðeins er lagt á tengiltvinnbifreiðar og rafmagnsbifreiðar

Gjaldið má útfæra fyrir aðrar nýorkubifreiðar

Fjárhæð gjaldsins grundvallast á meðalakstri fólksbifreiða 2021 og þeim eldsneytisgjöldum sem slíkur akstur mundi skila ríkissjóði miðað við 7 l./100 eyðslu

Tillaga fólksbifreiðar: Orka og skattar



Tillaga BGS og SVP: (B) Sérstakt aðgangs- og notkunargjald á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar að hluta tengt notkun

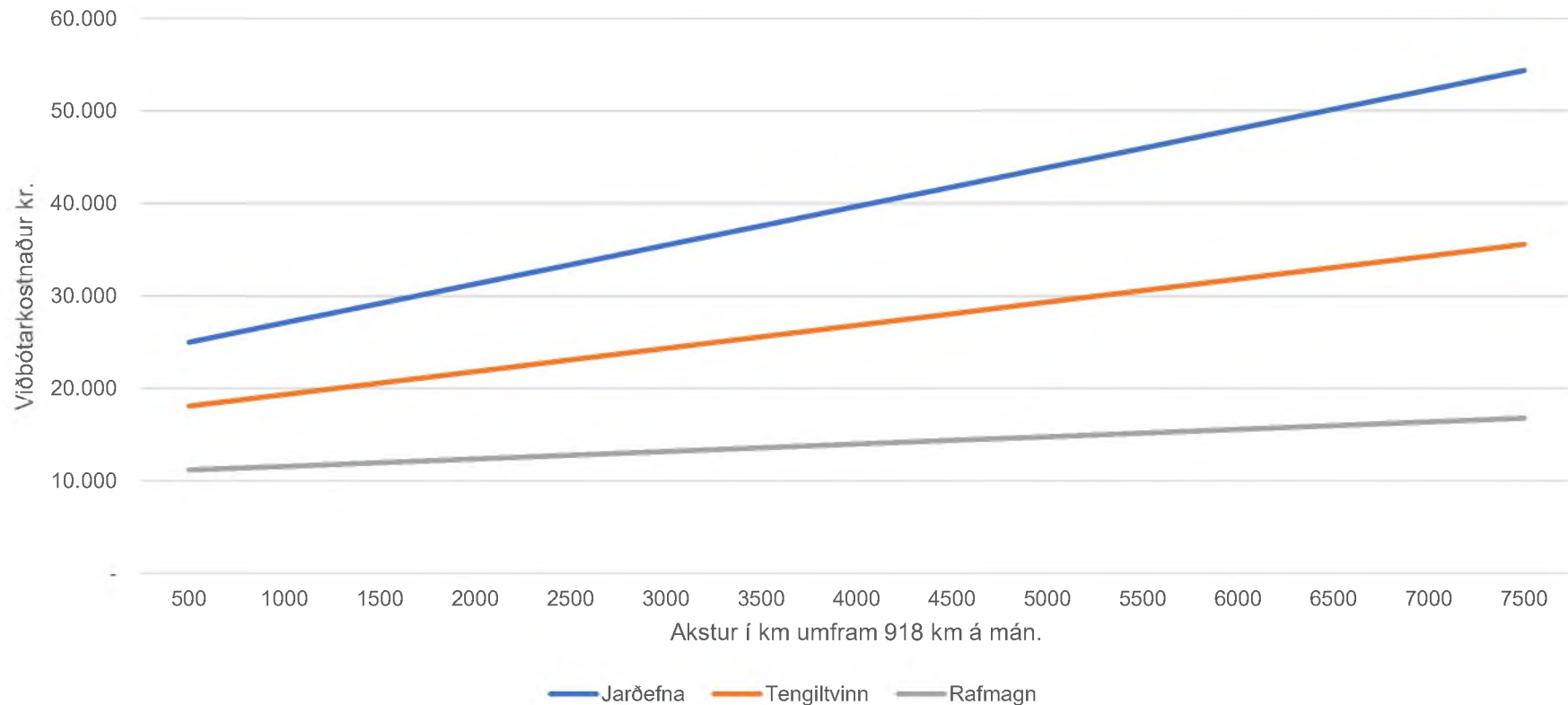
Gjaldið mætti útfæra miðað við ekna km umfram 11.020 á ári.

Enn er töluverður munur á rekstrarkostnaði miðað við orkugjafa

Skráning notkunar gæti farið fram á skattframtali, við skoðun og við rafræn eigendaskipti.

Til var mætti byggja á skapalónsreglu - áætlun

Tillaga aðgangs- og afnotagjald: Orka og skattar



Hvert er planið út 2030?

Engin langtímahugsun virðist liggja fyrir

Tekjuskattsívilnun vegna kaupa á atvinnutækjum missir að miklu leyti virkni um næstu áramót

Á sama tíma hefst innflutningurinn að einhverju marki

Vörugjaldsafsláttur bílaleiga missir virkni um næstu áramót

Innkaup bílaleigubíla fyrir næsta ár eru hafin

Rafknúnir vörubílar og tæki eru á leiðinni



■ [XIX.

□ Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 3. gr. skal á árunum 2021 og 2022 lækka skráða leigusnoltvísirings okutækja sem undir ákvæðið falla um 30% áður en til álagningar vörugjalds kemur vegna okutækja sem ætluð eru til útleigu hjá okutækjaleigum. Lækkunin getur þó aldrei numið hærri fjárhæð en 400.000 kr. á hvert okutæki og er háð því skilyrði að næstu 15 mánuði eftir kaup okutækis verði nýrtingu þess og starfsenu okutækjaleigu hagað sem hér segir:

1. Okutækin séu skráð á okutækjaleigu sem hefur leyfi frá Samgöngustofu til reksturs okutækjaleigu.
2. Okutækjaleiga hagi starfsenu sinni að öllu leyti í samræmi við ákvæði laga um leigu skráningar skyldra okutækja.
3. Okutækjaleigan gangist undir skuldbindingu þess efnis að hún muni kaupa inn okutæki sem falla undir gildissvið 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt á árunum 2021–2022 sem nemi eftirfarandi hluta heildarinnkaupa okutækja hvort ár:
 - a. 15% árið 2021.
 - b. 25% árið 2022.

■ [LXX.

□ Þrátt fyrir hámark fyrningar skv. 1.–4. tölul. 37. gr. er heimilt á árunum 2021–2025 að fyrna eignir skv. 1. tölul. 33. gr., sem aflagð er á árunum 2021 og 2022, um allt að 50% af fyrningargrunni, allt að niðurlagsverði eignar, sbr. 42. gr.

□ Að auki er heimilt að reikna sérstakt fyrningaralag á stofnverð eigna [skv. 1. mgr.] ⁴¹ sem aflagð er á árunum 2021–2025 og teljast umhverfisvænar, stuðla að sjálfbærri þróun, uppfylla askilin skilyrði og falla undir einn af eftirfarandi flokkum:

1. Vistvænar samgöngur.
2. Endurnýjanleg orka.
3. Hreinsun fráveituvats og endurnýting úrgangs.
4. Sjálfbær og umhverfisvæn stýring á náttúruauðindum og landnotkun.

The image shows a yellow Komatsu PC78US-8 Electric excavator. Below it is a screenshot of a car rental website. The website displays two car options: Volkswagen Golf and Volkswagen Polo. The Volkswagen Golf is priced at ISK 33,912 per 3 days, with 5 seats and a 5-year warranty. The Volkswagen Polo is priced at ISK 25,293 per 3 days, with 5 seats and a 5-year warranty. Both cars are available for rental in Reykjavik.



SVP

Samtök
verslunar og
þjónustu



BÍLGREINASAMBANDIÐ