



Alþingi
Erindi nr. P 123/515
komudagur 9.12.'98

Nefndasvið Alþingis,
Þórshamri við Templarasund,
150 Reykjavík

8. desember 1998

Umsögn til laga um frumvarp um breytingar á lögum nr. 39/1998 um bifreiðagjald, lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar og lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. með síðari breytingum, 279. mál.

Bílgreinasambandið hefur fengið til umsagnar 279. mál og fjallað um efni þess og vill koma á framfæri eftirfarandi:

I. Kafli.

Ekki eru athugasemdir varðandi þennan kafla.

II. Kafli.

Í umsögn Bílgreinasambandsins á síðasta vetri um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 34/1995 um vörugjald af olíu lagði Bílgreinasambandið til að gerðar yrðu nauðsynlegar breytingar á nógildandi þungaskattskerfi til að bensín- og díselbifreiðir verði jafn hagkvæmur kostur til einkanota, jafnt sem til atvinnunota. BGS lagði áherslu á að þungaskattgreiðslum af dísel fólksbifreiðum verði hagað þannig að miðað við eðlilega meðaltalsnotkun, verði þær skattalega jafn hagkvæmur kostur og bensínbílar.

Í framhaldi af ofanrituðu vill Bílgreinasambandið leggja til að breytingar verði gerðar á A lið 4. gr. laga nr. 3/1987, þess efnis að sameina fyrsta og annan gjaldflokk þannig að fyrsti gjaldflokkur nái upp í 1499 kg. Upphaf 4. gr. hljóðaði þá svo:

“A. Af bifreiðum sem nota annan orkugjafa en bensín og eru allt að 4.000 kg að leyfðri heildarþyngd skal greiða fast gjald þungaskatts sem hér segir: 94.273 kr. af fólksbifreiðum að eigin þyngd allt að 1499 kg og 132.053 kr. (136.675 kr.) af fólksbifreiðum að eigin þyngd 1500 – 1999 kg. Af bifreiðum þyngri en 2000 kg skal gjaldið hækka um 7.555 kr. (7.819 kr.) fyrir hver 200 kg”.

Breyting þessi mun jafna stöðu minni díselbíla eins og eftirfarandi dæmi sýna, en einnig þarf að fjölga gjalddögum þungaskatts.

A. Fólksbifreið, minni gerð (ca. 1200 kg)

1. Bensínbifreið.

Árlegur akstur 17.000 km. Eyðsla að meðaltali 9 lítrar á 100 km.

Bensínkostnaður miðað við verð pr. líter kr. 72,60. **Kr. 111.078,-**

2. Díselbifreið.

Árlegur akstur 17.000 km. Eyðsla að meðaltali 6 lítrar á 100 km.

Eldsneytiskostnaður miðað við olíuverð kr. 26,30 pr. líter **Kr. 26.826,-**

Þungaskattur **Kr. 94.273,-**

Samtals kr. 121.099,-

B. Jeppabifreið (ca. 1800 kg)

1. Bensínbifreið.

Árlegur akstur 17.000 km. Eyðsla að meðaltali 16 lítrar á 100 km.

Bensínkostnaður miðað við verð pr. líter kr. 72,60. **Kr. 197.472,-**

2. Díselbifreið.

Árlegur akstur 17.000 km. Eyðsla að meðaltali 12 lítrar á 100 km.

Eldsneytiskostnaður miðað við olíuverð kr. 26,30 pr. líter **Kr. 53.652,-**

Þungaskattur **Kr. 136.675,-**

Samtals kr. 190.327,-

III. Kafli.

Í þessum kafla er annars vegar verið að kveða á í lögum, lækkun sem áður var ákveðin í reglugerð skv. heimild í lögum og ekki um að ræða efnisbreytingu. Hins vegar er verið að leggja til lækkun á vörugjöldum á leigubifreiðum til fólksflutninga.

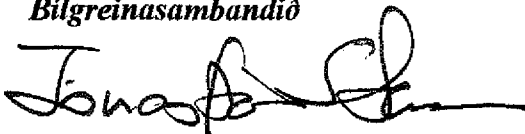
Bílgreinasambandið vill ítreka tillögur sínar um að vörugjaldsflokkum fólksbíla verði fækkað úr þremur í tvo, þannig að efsti gjaldaflokkur vörugjalds verði felldur niður og bílar sem nú falla í þann flokk beri 40% vörugjald. Samhliða því verði mörk milli flokkana við 2000 cm³ bæði fyrir bensín og díselbíla. Sjá nánar meðfylgjandi tillögur BGS um breytingar á vörugjöldum af ökutækjum frá apríl 1998.

Jafnframt vill Bílgreinasambandið leggja til að vörugjald á ökutæki sem falla undir 6. tölul. 4. gr. laganna beri 30% vörugjald í stað 70% sem nú er.

Hér er um að ræða bifhjól, beltabifreiðir (vélsleða), fjórhjól og önnur vélknúin ökutæki sem ekki eru sérstaklega talin upp í kaflanum. 70% gjald á þessi tæki er alveg óraunhæf skattlagning. Tæki eins og vélsleðar og fjórhjól eru nauðsynleg tæki á ýmsum landssvæðum þar sem aðrar samgöngur eru erfiðleikum bundnar svo og er hér um að ræða tæki sem eru notuð í sívaxandi mæli í ferðaþjónustu. Auk þess ber að geta að notkun þessara tækja er verulega skattlögð m.a. í formi vörugjalda á eldsneyti.

Virðingarfyllst,

Bílgreinasambandið



Jónas Þór Steinarsson.

Bílgreinasambandið

TILLÖGUR UM BREYTINGAR Á VÖRUGJÖLDUM AF ÖKUTÆKJUM

Apríl 1998

Yfirlit fyrri breytinga af vörugjöldum bíla.

Á föstu verðlagi hækka tekjur ríkissjóðs milli árána 1995 - 1997 um 4 milljarða þrátt fyrir einföldun og lækkun aðflutningsgjalda. Kemur það til vegna fjölgunar bíla í umferð og hærri notkunargjalda pr. bíl, en lítil lækkun hefur orðið á aðflutningsgjöldum pr. bíl að meðaltali. Tekjur ríkissjóðs af bílum á þessu ári eru orðnar hærri en þær hafa nokkurn tíma verið undanfarin 10 ár á föstu verðlagi, eða rúmlega 24 milljarðar.

Þar sem gera má ráð fyrir frekari fjölgun bíla í umferð, bæði með batnandi efnahag og fjölgun einstaklinga með ökuréttindi, halda tekjur ríkissjóðs áfram að hækka við óbreytt gjaldstig notkunargjalda.

I. Yfirlit um vörugjaldsflokka.

11/'91 - 07/'93	%	07/'93 - 03/'95	%	03/'95 - 06/'96	%	Frá 06/'96	%
<1000	26	<1400	30	<1400 (1900)*	30	<1600 (2100)	30
1001-1300	34	1401-2000	45	1401(1901)-2000(2500)	40	1601(2101) - 2500 (3000)	40
1301-1600	41	2001-2500	60	2001(2501)-2500(3000)	60	Yfir 2500 (3000)	65
1601-2000	58	Yfir 2500	75	Yfir 2500(3000)	75		
2001-2300	60						
2301-3000	75						
Yfir 3000	87						

* tölur í sviga eru stærðarmörk

diselbíla

Bílgreinasambandið leggur áherslu á að næsta skref til minnkunar neyslustýringar verði að fækka vörugjaldsflokkum í tvo flokka með 30% og 40% gjaldi.

II. Yfirlit um innflutning nýrra bíla eftir vélarstærð.

Vélarstærð	1995	1996	1997	Jan. - mars 1998
0 - 1400	46,6 %	37,9 %	21,4 %	18,9 %
1401 - 2000	40,3 %	47,2 %	61,5 %	62,3 %
(þar af 1400 - 1600)	(14,0 %)	(19,0 %)	(39,0 %)	(39,0 %)
2001 - 2500	6,8 %	6,1 %	6,7 %	8,7 %
2500 - 3000	4,1 %	5,8 %	8,4 %	8,6 %
Yfir 3000	2,2 %	2,0 %	2,0 %	1,5 %

Ljóst er að þær breytingar sem gerðar hafa verið á vörugjöldum hafa tekist mjög vel og mun meira er nú flutt inn af betur búnum bílum með meiri öryggisbúnaði og úrval fjórhjóladrifinna bíla og bíla með sætum fyrir fleiri en 4 farþega hefur aukist.

ADALTILLAGA.

Vörugjaldsflokkum verði fækkað úr þremur í tvo, þannig að efsti gjaldflokkur vörugjalds verði felldur niður og bílar sem nú falla í þann flokk beri 40% vörugjald. Samhliða því verði mörk milli flokkanna við 2000 cm³, bæði fyrir bensín- og díselbíla.

Lækkun vörugjalds úr 65% í 40% varðar innflutning um 250 nýrra bíla og um 680 notaðra bíla á ársgrundvelli og færsla flokkanna í 2000 cm³ varðar rúmlega 3000 bíla á ársgrundvelli. Tillaga þessi miðar við að hægt sé að framkvæma þessa breytingu án þess að það hafi áhrif á tekjur ríkissjóðs.

Við þessa breytingu má gera ráð fyrir minnkun á innflutningi notaðra bíla og aukningu á innflutningi nýrra bíla í núverandi 65% flokki auk tilflutnings bíla upp á við milli flokka.

Röksemdir:

1. Jafnræðisregla

Við gjaldtöku ríkisvaldsins af fjárfestingu í ökutækjum ætti að gæta jafnræðis þannig að sambærileg gjöld séu lögð á tæki til sambærilegra nota og á þann hátt sé stuðlað að því að gjaldtaka feli ekki í sér hindranir gegn því að hver og einn notandi geti fjárfest í því tæki sem best þjónar flutningsþörfinni.

2. Bætt skattheimta

Við lækkun vörugjalds úr 65% í 40% mun stór hluti innflutnings notaðra bíla sem nú er flytjast yfir á nýja bíla þar sem hvatinn til að kaupa notaðan bíl fremur en nýjan minnkar verulega. Við það batna skil gjalda þar sem innflutningur kemur beint frá framleiðanda eða umboði hans í stað þess að vera frá ýmsum aðilum sem erfitt hefur reynst að sannreyna innkaupsverð frá.

3. Neyslustýring minnkuð

Núverandi gjaldflokkakerfi felur í sér neyslustýringu þar sem kaupum fólks er með skattlagningu beint í aðrar áttir en óskir og/eða þarfir segja fyrir um. Með fækkun í tvo gjaldflokka er dregið verulega úr þessari neyslustýringu.

4. Landsbyggðaráhrif

Viðast hvar á landsbyggðinni eru vegir erfiðari yfirferðar en á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurnesjum. Að auki er vetrarófærð mikil. Af þessum sökum er þörf manna á landsbyggðinni mun fremur fyrir stærri bíla og fjórhjóladrifna þar sem aðstæður krefjast þess. Val fólks við þessi skilyrði er of takmarkað miðað við núverandi skiptingu í gjaldflokka og ljóst að fólki er í mörgum tilfellum gert ókleift að velja sér hagstæðasta kostinn til notkunar. Við breytingu verður til gott úrval fjórhjóladrifinna fólksbíla í 30% flokki og stærri fjórhjóladrifsbílar falla í 40% flokk. Þessir bílar eru gífurlega mikilvægir fyrir landsbyggðina.

5. Barnafjölskyldur

Með fjölgun barna í fjölskyldu verður þörfin fyrir stærri bíl meiri, en á sama tíma verður geta viðkomandi fjölskyldna til kaupa á stærri bíl oft minni. Með núverandi kerfi er mörgum barnafjölskyldum nánast gert ókleift að kaupa stærri bíla sem henta fjölskyldustærð. Þetta leiðir til þess að barnafjölskyldur aka oft á eldri og óruggari bílum eða eyða óeðlilega háu hlutfalli ráðstöfunartekna sinna til bílakaupa. Við breytinguna verða í boði 7 manna bílar sem henta stærri fjölskyldum með 30% gjaldi. Stuðlar þetta að því að barnmargar fjölskyldur geti eignast hentugan bíl á sambærilegu verði við aðra meðalstóra bíla.

6. Öryggi

Stærri bílar eru ekki bara dýrari heldur en minni bílar í sjálfu sér, heldur eru þeir að öllu jöfnu búnir meiri öryggisbúnaði en minni bílar sem auk þess er skattlagður mismunandi milli bíla.

7. Tekjuáhrif

Í samræmi við reynslu af fyrri gjaldabreytingum eru yfirgnæfandi líkur á því að ríkissjóður tapi ekki tekjum við breytinguna. Í raun eru líkur á að ríkissjóður auki tekjur sínar að meðaltali á hvern innfluttan bíl við að fella niður efsta gjaldflokk vörugjalds, þannig að bílar sem nú falla í 65% flokk beri 40% vörugjald.

8. Samræming bensín- og díselbíla.

Þegar gjaldflokkar eru orðnir tveir og mörk þeirra við 2000 cm³ vélarstærð eru ekki lengur fyrir hendi þau rök sem hafa stutt önnur stærðarmörk díselvéla heldur en bensínvéla. Flokkamörkin eru með þessu orðin nægilega víð til að taka tillit til þess að díselvélar eru að jafnaði aflminni en bensínvélar við sama rúmtak. Þá er þess að geta hér að mikil og ör þróun hefur orðið í hönnun og smíði díselvéla síðustu ár þannig að mun minni aflsmunar gætir á þeim í dag miðað við bensínvélar en var fyrir nokkrum árum.

9. Endurnýjun bílaflotans nauðsynleg.

Meðalaldur fólksbíla á Íslandi hefur á þessum áratug hækkað úr 7,5 árum í um 9,5 ár og er orðin hærri en í flestum nágrannalöndunum. T.d. er meðalaldur fólksbíla 7 ár í Evrópubandalagslöndunum. Nýlega breyttar reglur um innlögn skráninga-númera hér hefur þó einhver áhrif til hækkunar á meðalaldri. Nýjar reglur um hvarfakúta gengu í gildi hér á landi 1992 og næstu ár á eftir var bílainnflutningur mjög lítill, því er hér á landi mikill fjöldi eldri bíla sem menga mun meira heldur en nýrri bílar með hvarfakúta. Gera má ráð fyrir að þrír af hverjum fjórum fólksbílum sem á götunni eru, séu án hvarfakúta og er hægt að draga verulega úr mengun með örrari endurnýjun. Nefna má að í Svíþjóð þar sem meira en helmingur bíla er með hvarfakúta er gert ráð fyrir að bílar án hvarfakúta séu ábyrgir fyrir meginhluta mengandi útblásturs eða t.d. allt að 90% af Nox í útblæstri bifreiða. Þá má geta að fjöldi íbúa á fólksbíl er hér á landi 2,2 og er það mjög sambærilegt og í öðrum Evrópulöndum, en fyrir 10 árum vorum við með hlutfallslega fleiri bíla en flest Evrópulönd.

Greinargerð:

Í forsendum fjárlagafrumvarpsins fyrir 1998 er gert ráð fyrir að fluttir verði inn 12.000 nýir og notaðir fólksbílar á þessu ári og innflutningur verði 13.000 bílar 1998, sem er aukning um 8,3%. Ekki er gert ráð fyrir ákveðinni skiptingu milli nýrra og notaðra.

Í áætlun BÍlgreinasambandsins er gert ráð fyrir að innflutningur 1997 verði tæplega 13.000 bílar, þar af 1.800 notaðir og að 1998 verði fluttar inn rúmlega 13.000 bílar, þar af 1.500 notaðir.

Innflutningstölur fyrstu 9 mánuði ársins gefa til kynna að tölur fjárlagafrumvarpsins séu nokkuð vanáætlaðar og að innflutningur verði nær áætlunum BÍlgreinasambandsins. Verði framhald á betri tíð í efnahagsmálum þjóðarinnar á næsta ári má ætla að innflutningur verði á bilinu 13 - 14 þúsund bílar, eða allt að u.þ.b. 7% meiri en fjárlagafrumvarp gerir ráð fyrir.

Athyglisvert er að skoða ólíka samsetningu á innflutningi nýrra og notaðra bíla milli gjaldflokka en 73% af innflutningi í 65% gjaldi eru notaðir bílar meðan hlutur þeirra í 30% og 40% gjaldi samanlagt er eingöngu 8% í janúar - september 1997.

ADRAR TILLÖGUR.

- I. Vörugjald af ökutækjum sem knúin eru rafhreyfli eða öðrum orkugjöfum en bensíni eða díselolíu eingöngu verði 0%.
- II. Haldið verði áfram með lækkun vörugjalda á stærri atvinnubifreiðir, þannig að vörubílar yfir 5 tonn lækki úr 15% gjaldi í 5% gjald.

Draga má saman áhrif þessara tillagna í eftirfarandi:

- I. Mikil þróun á sér nú stað í heiminum í átt að bættri umhverfisvernd. Má gera ráð fyrir að innan fárra ára fari að verða fánlegir bílar sem knúin eru af öðru en bensíni eða díselolíu eingöngu. Bílar þessir eru að jafnaði mun dýrari en bensín og díselbílar.

Yfirvöld geta hvatt til umhverfisverndar með því að innheimta ekki vörugjald af þessum bílum, enda væri ekki um tekjumissi að ræða fyrir ríkissjóð sem ekki hefur í dag neinar tekjur af þessum innflutningi enda má gera ráð fyrir að þessir bílar verði eingöngu fluttir inn í mjög takmarkaðu magni fyrstu árin. Gera má ráð fyrir að hefðbundnir sprengihreyflar verði í yfirgnæfandi meirihluta allra framleiddra bíla vel inn í næstu öld.

- II. Áframhaldandi lækkun vörugjalda á stórar atvinnubifreiðir hefur óveruleg áhrif á tekjur ríkissjóðs en skiptir verulegu máli fyrir atvinnulífið, eins og komið hefur fram í fyrri greinargerðum Bilgreinasambandsins.

Röksemdir.

- I. **Vörugjald af ökutækjum sem knúin eru rafhreyfli eða öðrum orkugjöfum en bensíni eða díselolíu verði 0%.**

Skynsamlegt er með tilliti til umhverfissjónarmiða að gjöld á þessa tegund ökutækja verði felld niður svo þau standi ekki í vegi fyrir eðlilegri þróun á hagkvæmri notkun þessara orkugjöfa. Hér er ekki um neina tekjuminnkun að ræða þar sem í dag er ekkert flutt inn af bílum með slíka orkugjöfa.

- II. **Haldið verði áfram með lækkun vörugjalda á atvinnubifreiðir.**

Lækkun vörugjalda á atvinnubifreiðir hefur haft jákvæð áhrif á endurnýjun vörubílaflotans en óveruleg áhrif á tekjur ríkissjóðs. Skiptir miklu máli fyrir atvinnulífið að áfram verði haldið á sömu braut. Benda má á að meðal CIF verð nýrra vörubifreiða yfir 20 tonn var **5,5 milljónir** á fyrstu 3 ársfjórðungum 1997 en aðeins **1,4 milljón** á notuðum vörubílum yfir 20 tonn.

Tölur.

TAFLA 1.

Áætluð tekjuáhrif við fækkun flokka í tvo. (Allar tölur eru á ársgrundvelli).

Vörugjaldstekjur pr. bíl í núverandi 65% flokki.

	<i>Nýir</i>	<i>Notaðir</i>	<i>Tekjuauki fyrir hvern nýjan í stað notaðs</i>
Miðað við 65%	980.000	410.000	
Eftir lækkingu í 40%	603.000	252.000	351.000

Eftirfarandi tafla sýnir tekjudæmi miðað við: 1. óbreytt 65% gjald samkvæmt innflutningstölum þessa árs framreiknað til heils árs, 2. miðað við lækkað gjald í 40%, 3. miðað við lækkað gjald og sambærilegt hlutfall notaðra bíla af heildarinnflutningi í öðrum flokkum og 4. stækkun hlutdeildar þessa stærðarflokks í innflutningi nýrra bíla um 3 prósentustig af heildarinnflutningi.

	<i>Nýir</i>	<i>Notaðir</i>	<i>Samtals</i>	<i>Mismunur</i>
1. 65% fjöldi	250	680	930	
tekjur þús.kr	245.000	278.800	523.800	
2. 40% fjöldi	250	680	930	
tekjur þús. kr	150.750	171.360	322.110	-201.690
3. 40% fjöldi	855	75	930	
tekjur þús. kr.	515.565	18.900	534.465	10.665
4. 40% fjöldi	345			
tekjur þús. kr.	84.042			<u>84.042</u>
Tekjur af breytingu í þúsundum króna				<u>94.707</u>

Aðeins er gert ráð fyrir að 3 prósentustiga aukning verði á innflutningi bíla sem falla í dag í 65% flokk við það að hann verði felldur inn í 40% gjaldflokk. Miðað er við að þessir viðbótarbílar verði fluttir inn nýir. Er þá um að ræða 345 bíla miðað við áætlaðan innflutning næsta árs. Meðal CIF verð bíla í þessum stærðarflokki er 609.000 krónum hærri en bíla í næsta stærðarflokki fyrir neðan og skilar hver þeirra því 243.600 krónum meiri tekjum í ríkissjóð eða samtals um 70 milljónum.

Heildarinnflutningur bíla í þessum flokki er í dag á ársgrundvelli aðeins rúmlega 900 bílar. Gert er ráð fyrir að innflutningur bíla í þessum flokki verði eingöngu um 10% af heildarinnflutningi, þó gjöldin væru lækkuð í 40% úr 65%.

TAFLA 2.

Áhrif færslu marka milli gjaldflokka í 2000 cm³.

Ef litið er á innflutning bíla eftir vélarstærð í töflunni hér á eftir þá má greinilega sjá að neyslustýring minnkar við einföldun reglna um gjöld af fólksbílum. Ætla má að svipuð þróun verði að hluta til, ef mörk verða færð í 2000 cm³.

Yfirlit um innflutning nýrra fólksbífreiða eftir vélarstærð

Vélarstærð	1995	1996	1997 jan - sept
0 - 1400	47%	38%	21%
1401 - 2000	40%	47%	62%
(þar af 1400 - 1600)	(14%)	(19%)	(40%)
2001 - 2500	7%	6%	6%
Yfir 2500	6%	9%	10%

Áætluð tekjuáhrif við færslur marka milli flokka í 2000 cm³. (Allar tölur eru á ársgrundvelli).

Af fenginni reynslu við fyrri gjaldabreytingar og að teknu tilliti til bílaúrvals bílaframleiðanda er reiknað með að þriðjungur bíla í flokki 1400-1600 cm³ véla flytjist upp um flokk en það eru um 1400 bílar á ársgrundvelli. CIF verðmæti bíla í 1600-2000 cm³ flokki er áætlað um 200 þúsund krónum hærra en bíla í 1400-1600 cm³ flokki skv. yfirliti Hagstofunnar um bílannflutning á 1. - 3. ársfjórðungi 1997.

	1600-2000 cm ³	1600-2000 cm ³	Flutningur úr 1400-1600 cm ³ í 1600-2000 cm ³	Kostnaður af breytingu
Áætl. fjöldi innfl. bíla 1997	2.350	2.350	1.400	
Áætl. meðal CIF verð	770.000	770.000	200.000	
Gjald	40%	30%	30%	
Tekjur þús. kr	723.800	<u>542.850</u>	<u>84.000</u>	
Tekjubreyting		<u>-180.950</u>	<u>84.000</u>	<u>-96.950</u>

Miðað við framangreindar forsendur minnkuðu tekjur ríkisjóðs við færslu þessara marka milli gjaldflokka í 2000 cm³ um tæplega 97 milljónir á ársgrundvelli.

SAMANTEKT.

Mjög æskilegt er að mati Bílgreinasambandsins að þessar breytingar sem lagðar eru til í aðaltillögu séu gerðar á sama tíma til að gefa sem flestum bifreiðakaupendum kost á fjölbreyttara úrvali bíla sem betur henta þörfum þeirra.

Áhrif breytinganna má taka saman í eftirfarandi atriði:

- Samkeppnisstaða fjórhjóladrifinna bíla batnar umtalsvert þar sem flestir fjórhjóladrifnir fólksbílur fara í 30% flokk og stærri fjórhjóladrifnir bílar fara í 40% flokk. Þetta er sérstaklega mikilvægt fyrir landsbyggðina.
- Samkeppnisstaða 7 manna bíla batnar, þar sem sumir þeirra falla þá í 30% flokk í fyrsta skipti og verð þeirra yrði því sambærilegt við aðra meðalstóra fólksbíla. Þetta er barnmörgum fjölskyldum mjög mikilvægt.
- Neyslustýring minnkar verulega og samkeppnisstaða aðila á markaði jafnast umtalsvert.
- Skattlagning öryggisbúnaðar lækkar umtalsvert við þessa breytingu, sem hvetur til þess að fluttir verði inn bílar betur búnir öryggisbúnaði svo sem fjórhjóladrifi, ABS hemlum og loftpúðum sem dæmi.
- Skattheimta batnar með lækkuðu hlutfalli innfluttra notaðra bíla.
- Ríkissjóður heldur óbreyttum núverandi tekjum af innflutningi bíla, án þess að heildarinnflutningur aukist. Ekki er líklegt að breyting þessi hafi nein áhrif á heildarinnflutning, heldur eingöngu á skiptingu innflutnings milli nýrra og notaðra bíla annars vegar og skiptingu milli stærðarflokka hins vegar.

Yfirlit um meðfylgjandi gögn:

⇒Innflutningur bíla og bíleign, áætluð næstu 3 árin, allar bifreiðar.

⇒Heildarinnflutningur nýrra og notaðra bíla.

⇒Fjöldi bíla í umferð eldri en árgerð....

⇒Tekjur af innflutningi ökutækja.

⇒Fólksbílar flokkaðir eftir vélarstærð.

⇒Skipting nýskráninga jan. - nóv. 1997

Innflutningur bíla og bíleign, áætluð næstu 3 árin, allar bifreiðar

Helstu forsendur:

- Gert er ráð fyrir að núverandi fjöldi bíla í umferð sé nokkuð réttur mælikvarði á þörfina miðað við ríkjandi aðstæður
- Fleira fólk með bílpróf, kallar á aukna þörf fyrir bíla í umferð
- Bættur kaupmáttur fólks viðheldur sama fjölda bíla í umferð að öðru óbreyttu
- Brottluttir og aðfluttir í jafnvægi

Fjöldi fólks í dag á bílprófsaldri 17 ára til og með 74 ára
þar af áætlaður fjöldi sem hefur bílpróf, 88%

187.517
165.015 ← 86% Hlutfall
141.530 ←
9,5

Fjöldi bíla í umferð 1.1.97

Meðal aldur bíla í dag í árum

Árleg þörf fyrir endurnýjun ef meðalaldur á ekki að hækka til lengri tíma

14.898

Þörf fyrir aukningu bíla í umferð vegna fólksfjölgunar:

	Fjöldi	Hlutf. sem tekur b.próf	Fjöldi sem bætis við	
Fólk sem kemst á bílprófsaldur	1998	4.401	90%	3.961
	1999	4.335	90%	3.902
	2000	4.286	90%	3.857
	Meðaltal			3.907

	Fjöldi	Hlutf. sem var með b.próf	Fjöldi sem dettur út	
Fjöldi fólks sem verður 75 ára	1998	1.541	60%	925
	1999	1.577	60%	946
	2000	1.615	62%	1.001
	Meðaltal			957

Mismunur á nýjum bílprófshöfum og þeim detta út
Áætlaður fjöldi fólks með bílpróf sem deyir á hvert
Fólki með bílpróf fjölga um, per ár

2.949
849
2.100

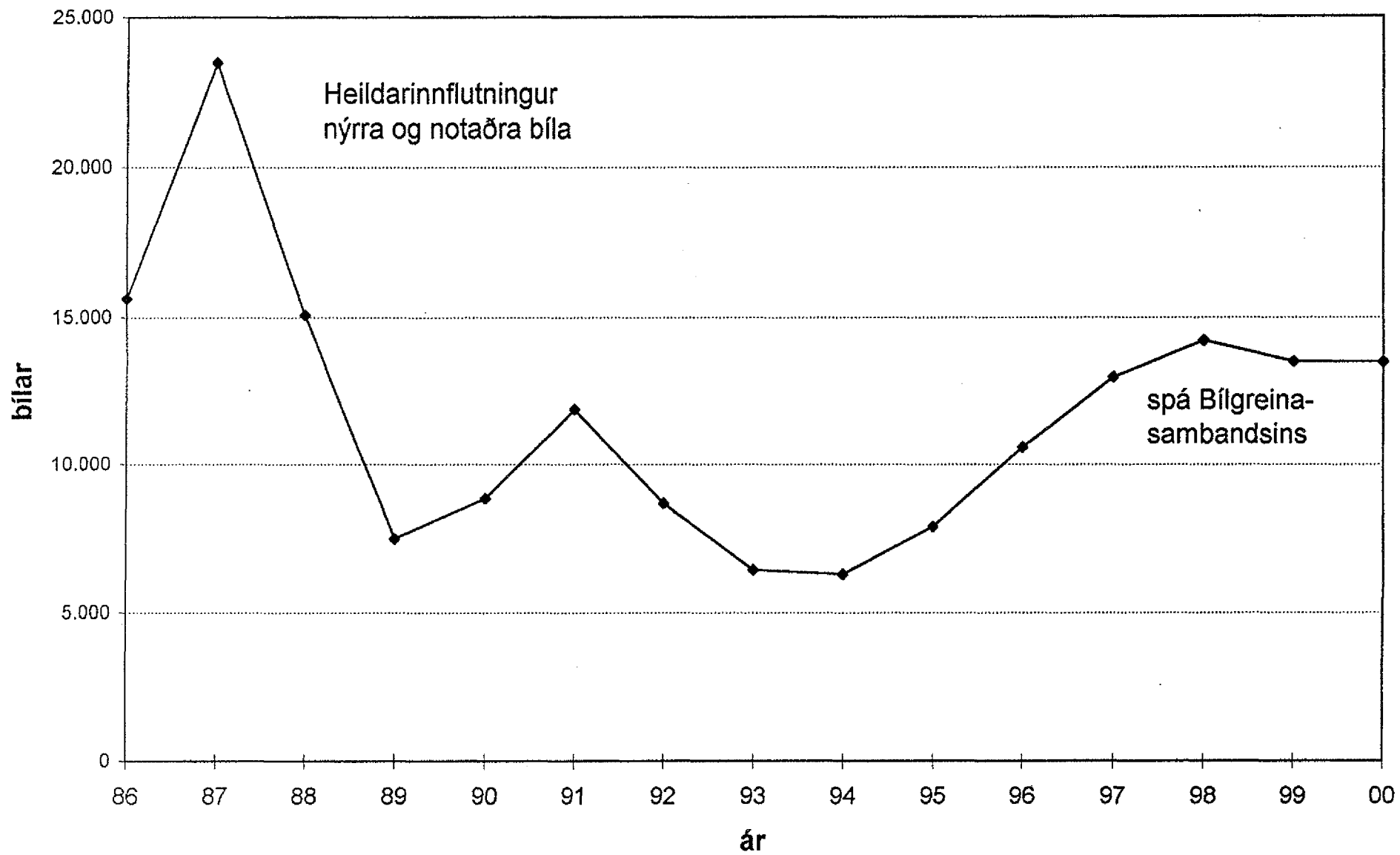
Þörf fyrir aukningu á fjölda bíla í umferð per ár

1.801

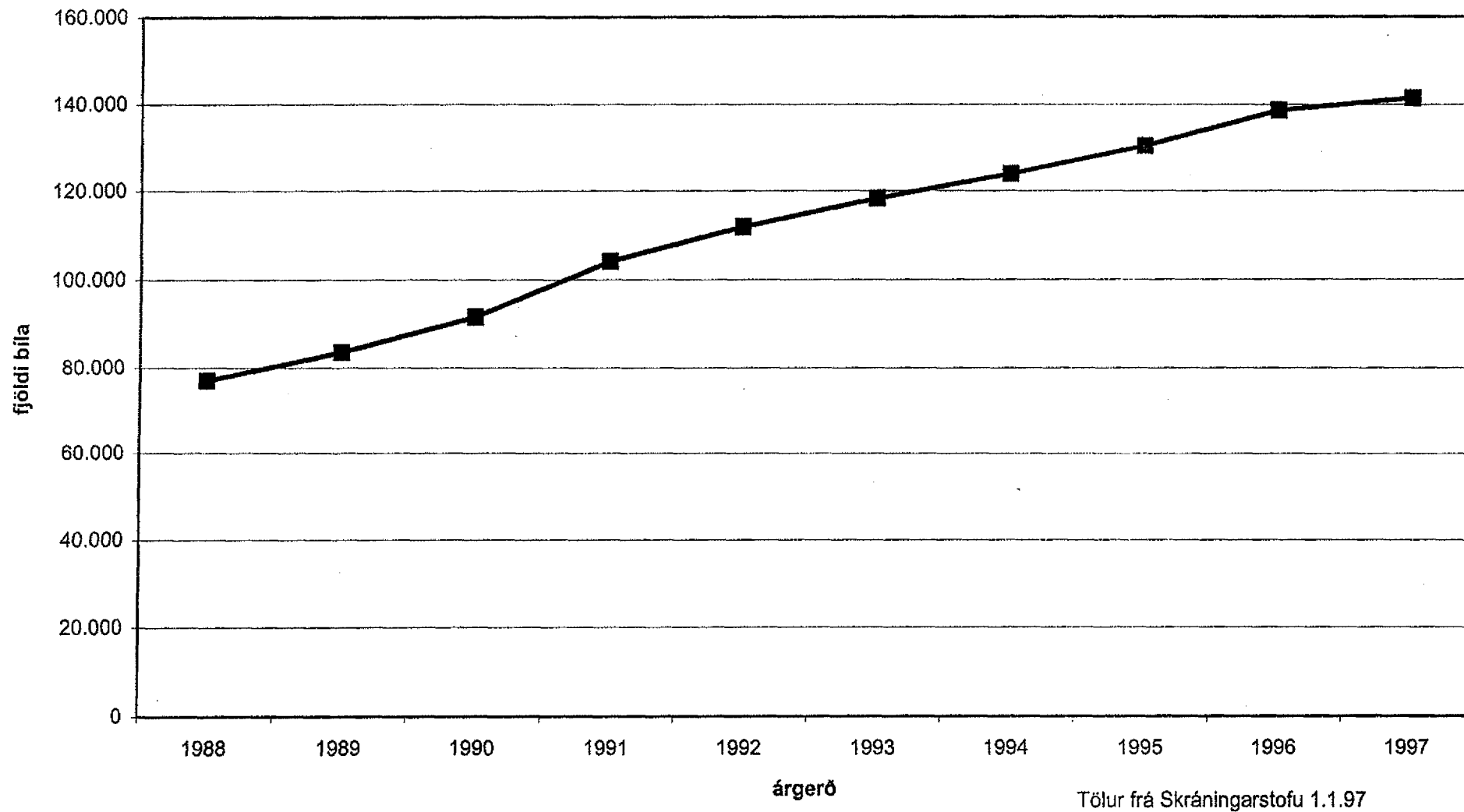
Samanlögð meðal þörf fyrir innflutning

16.699

Ath. Þörfinni fyrir aukin bílafjölda hefur verið mætt á síðustu 2-3 árum með hækkun meðalaldurs bíla
Ef ekki á að verða veruleg hækkun á meðalaldri bíla þá er þörf fyrir verulega aukinn innflutning á nýjum bílum



Fjöldi bíla í umferð eldri en árgerð..



TEKJUR AF INNFLUTNINGI ÖKUTÆKJA

NÝIR		1997	1997 (jan-sept.)		Meðal		Tekjur
Fólksbílur	Bensín	Gjald	CIF verð	Fjöldi	CIF verð	Tekjur	Hlutfall
	0 t.o.m. 1600	30%	3.118.742	5.101	611	935.623	52,85%
	1601 t.o.m. 2500	40%	1.737.407	1.942	895	694.963	39,25%
	>2501	65%	215.133	143	1.504	139.836	7,90%
	Samtals		5.071.282	7.186	706	1.770.422	100,00%
	<i>Dísel</i>						
	0 t.o.m. 2100	30%	75.243	85	885	22.573	1,28%
	2101 t.o.m. 3000	40%	1.132.600	875	1.294	453.040	25,59%
	>3001	65%	17.185	11	1.562	11.170	0,63%
	Samtals		1.225.028	971	1.262	486.783	100,00%
Sendi- og vörubílar	<5 tonn	30%	533.121	547	975	159.936	75,71%
	5-20 tonn	15%	142.733	44	3.244	21.410	10,14%
	>20 tonn	15%	199.276	36	5.535	29.891	14,15%
	Samtals		875.130	627	1.396	211.238	100%
Hópfærðabílar	10-17farþ.	30%	82.730	61	1.356	24.819	85,90%
	>18 farþ.	5%	81.455	11	7.405	4.073	14,10%
	Samtals		164.185	72	2.280	28.892	100%

Samantekt af bílainnflutningi (Nýjar bifreiðir þús kr.)		1997 (jan-sept)	Meðal		Tekjur
	Fólksbílar	Cif verð	Fjöldi	Cif verð	Hlutfall
	Fólksbílar	6.296.310	8.157	772	90,38%
	Sendi- og vörubílar	875.130	627	1.396	8,46%
	Hópfærðabílar	164.185	72	2.280	1,16%
	Samtals	7.335.625	8.856	828	100,00%

NOTAÐIR		1997 (jan-sept)	Meðal		Tekjur		
Fólksbílar	Bensín	Gjald	Cif verð	Fjöldi	Cif verð	Tekjur	Hlutfall
	0 t.o.m. 1600	30%	42.641	116	368	12.792	4,38%
	1601 t.o.m. 2500	40%	255.002	463	551	102.001	34,92%
	>2501	65%	272.777	448	609	177.305	60,70%
	Samtals		570.420	1.027	555	292.098	100,00%
	<i>Dísel</i>						
	0 t.o.m. 2100	30%	7.599	13	585	2.280	3,06%
	2101 t.o.m. 3000	40%	125.793	172	731	50.317	67,62%
	>3001	65%	33.562	37	907	21.815	29,32%
	Samtals		166.954	222	752	74.412	100,00%
Sendi- og vörubílar	<5 tonn	30%	32.145	46	699	9.644	32,63%
	5-20 tonn	15%	95.619	57	1.678	14.343	48,52%
	>20 tonn	15%	37.148	26	1.429	5.572	18,85%
	Samtals		164.912	129	1.278	29.559	100,00%
Hópfærðabílar	10-17farþ.	30%	11.332	13	872	3.400	39,33%
	>18 farþ.	5%	104.894	22	4.768	5.245	60,67%
	Samtals		116.226	35	3.321	8.644	100,00%
Samantekt af bílainnflutningi (Notaðir bifreiðir þús kr.)		1997 (jan-sept)	Meðal		Tekjur		
	Fólksbílar	Cif verð	Fjöldi	Cif verð	Hlutfall		
	Fólksbílar	737.374	1.249	590	90,56%		
	Sendi- og vörubílar	164.912	129	1.278	7,30%		
	Hópfærðabílar	110.669	35	3.162	2,14%		
	Samtals	1.012.955	1.413	717	100,00%		

TEKJUR AF INNFLUTNINGI ÖKUTÆKJA

Nýir og not.	1997 (jan-sept)		Meðal		Tekjur	
	Cif verð	Fjöldi	Cif verð	Tekjur	Hlutfall	
Vélsleðar	37.566	108	348	26.297	37,12%	
Snjóþílar-golfþílar	3.405	5	681	2.384	3,37%	
Fjórhjól	575	2	288	403	0,57%	
Mótorhjól	16.083	104	155	11.258	15,89%	
Ýmsir sérútb. þílar	113.335	27	4.198	30.499	43,05%	
Samtals	20.063	111	181	70.841	100,00%	

Alls tekjur af vörugjöldum

2.972.889

FÓLKSBIÐLAR FLOKKADIR EFTIR VÉLARSTÆRÐ

		Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir	
Jan.-des.95									
Nýir	Samtals	6458	38	2969	897	1705	441	268	140
	%	100,00	0,59	45,97	13,89	26,40	6,83	4,15	2,17
Notaðir	Samtals	470	1	8	35	95	76	93	162
	%	100,00	0,21	1,70	7,45	20,21	16,17	19,79	34,47
Nýir - not. samtals		6928	39	2977	932	1800	517	361	302

		Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir	
Jan.- des. 96									
Nýir	Samtals	8042	3	3047	1555	2240	491	466	240
	%	100,00	0,04	37,89	19,34	27,85	6,11	5,79	2,98
Nýir	Bensín	7231	3	3047	1555	2165	213	72	176
	%	89,92	0,04	37,89	19,34	26,92	2,65	0,90	2,19
Nýir	Dísel	811				75	278	394	64
	%	10,08	0,00	0,00	0,00	0,93	3,46	4,90	0,80

		Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir	
Jan.- des. 96									
Notaðir	Samtals	1463	5	42	111	182	300	235	588
	%	100,00	0,34	2,87	7,59	12,44	20,51	16,06	40,19
Notaðir	Bensín	1276	5	42	110	172	264	142	541
	%	87,22	0,34	2,87	7,52	11,76	18,05	9,71	36,98
Notaðir	Dísel	187			1	10	36	93	47
	%	12,78	0,00	0,00	0,07	0,68	2,46	6,36	3,21
Nýir - not. samtals		9505	8	3089	1666	2422	791	701	828

		Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir	
Jan.-sept 97									
Nýir	Samtals	7977	10	1687	3192	1759	523	667	139
	%	100,00	0,13	21,15	40,02	22,05	6,56	8,36	1,74
Nýir	Bensín	7001	10	1687	3192	1679	270	48	115
	%	87,76	0,13	21,15	40,02	21,05	3,38	0,60	1,44
Nýir	Dísel	976				80	253	619	24
	%	12,24	0,00	0,00	0,00	1,00	3,17	7,76	0,30

		Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir	
Jan.-sept 97									
Notaðir	Samtals	1218	5	23	77	161	305	253	394
	%	100,00	0,41	1,89	6,32	13,22	25,04	20,77	32,35
Notaðir	Bensín	1006	5	23	77	149	282	117	353
	%	82,59	0,41	1,89	6,32	12,23	23,15	9,61	28,98
Notaðir	Dísel	212				12	23	136	41
	%	17,41	0,00	0,00	0,00	0,99	1,89	11,17	3,37
Nýir - not. samtals		9195	15	1710	3269	1920	828	920	533

65% flokkur

40% flokkur

30% flokkur

FÓLKSÍLAR FLOKKADIR EFTIR VÉLARSTÆRÐ

			Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir
Jan.-sept 97									
Nýir	Samtals	7977	10	1687	3192	1759	523	667	139
	%	100,00	0,13	21,15	40,02	22,05	6,56	8,36	1,74
Nýir	Bensín	7001	10	1687	3192	1679	270	48	115
	%	87,76	0,13	21,15	40,02	21,05	3,38	0,60	1,44
Nýir	Dísel	976				80	253	619	24
	%	12,24	0,00	0,00	0,00	1,00	3,17	7,76	0,30

Jan.-sept 97									
Notaðir	Samtals	1218	5	23	77	161	305	253	394
	%	100,00	0,41	1,89	6,32	13,22	25,04	20,77	32,35
Notaðir	Bensín	1006	5	23	77	149	282	117	353
	%	82,59	0,41	1,89	6,32	12,23	23,15	9,61	28,98
Notaðir	Dísel	212				12	23	136	41
	%	17,41	0,00	0,00	0,00	0,99	1,89	11,17	3,37
Nýir - not. samtals		9195	15	1710	3269	1920	828	920	533

65% flokkur

40% flokkur

30% flokkur

			Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir
Jan.-des 97									
Nýir	Samtals	10146	16	2155	4002	2238	685	852	198
	%	100,00	0,16	21,24	39,44	22,06	6,75	8,40	1,95
Nýir	Bensín	8865	16	2155	4002	2135	343	60	154
	%	87,37	0,16	21,24	39,44	21,04	3,38	0,59	1,52
Nýir	Dísel	1281				103	342	792	44
	%	12,63	0,00	0,00	0,00	1,02	3,37	7,81	0,43

Jan.-des 97									
Notaðir	Samtals	1561	5	34	107	198	385	337	495
	%	100,00	0,32	2,18	6,85	12,68	24,66	21,59	31,71
Notaðir	Bensín	1272	5	34	107	184	353	150	439
	%	81,49	0,32	2,18	6,85	11,79	22,61	9,61	28,12
Notaðir	Dísel	289				14	32	187	56
	%	18,51	0,00	0,00	0,00	0,90	2,05	11,98	3,59
Nýir - not. samtals		11707	21	2189	4109	2436	1070	1189	693

			Undir 1000	1000 1399	1400 1599	1600 1999	2000 2499	2500 2999	3000 og yfir
Jan.-mars 98									
Nýir	Samtals	2594	15	474	1012	605	225	223	40
	%	100,00	0,58	18,27	39,01	23,32	8,67	8,60	1,54
Nýir	Bensín	2262	15	474	1012	593	125	15	28
	%	87,20	0,58	18,27	39,01	22,86	4,82	0,58	1,08
Nýir	Dísel	332				12	100	208	12
	%	12,80	0,00	0,00	0,00	0,46	3,86	8,02	0,46

Jan.-mars 98									
Notaðir	Samtals	230	0	8	19	25	46	52	80
	%	100,00	0,00	3,48	8,26	10,87	20,00	22,61	34,78
Notaðir	Bensín	195	0	8	19	23	41	32	72
	%	84,78	0,00	3,48	8,26	10,00	17,83	13,91	31,30
Notaðir	Dísel	35				2	5	20	8
	%	15,22	0,00	0,00	0,00	0,87	2,17	8,70	3,48
Nýir - not. samtals		2824	15	482	1031	630	271	275	120

Skipting nýskráninga jan - nóv. 1997

	0 - 1600 cm ³ 30% gjald	Hlutfall af heildarskráningu á hverju svæði	Hlutfall af skráningu á höfuðborgarsv.	2500 cm ³ + 65% gjald	Hlutfall af heildarskráningu á hverju svæði	Hlutfall af skráningu á höfuðborgarsv.
Samtals	100%	62%		100%	10%	
Höfuðb.sv. + Suðurn.	79%	66%		64%	9%	
Aðrir landshlutar	21%	49%	75%	36%	14%	160%