

Félag íslenzkra bifreiðaeigenda

ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Nefndasvið Alþingis
Þórshamri v/ Templarasund
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 123/563
komudagur 10.12.198



Reykjavík, 9.12.1998

Umsögn um bifreiðagjald, fjáröflun til vegagerðar og vörugjald af ökutækjum – 279. mál.

Bifreiðagjald

Í I. kafla eru lagðar til breytingar á bifreiðagjaldinu. Bifreiðagjaldið er eignaskattur lagður á miðað við þyngd bifreiða í kílóum, án tillits til verðmætis eða vélarstærðar. Skatturinn kemur harðast niður á þeim sem eiga gamla, þunga og verðlitla bíla. Álagning eignaskatts, sem hefur ekkert með verðmæti að gera er ranglát skattheimta sem FÍB mótmælir.

Frá því að bifreiðagjaldið var fyrst álagt hefur það hækkað úr 2 kr fyrir hvert kg af eigin þyngd bifreiðar að 2.500 kg árið 1988, í 5,86 kr fyrir hvert kg að 1.000 kg árið 1998! Ef bifreiðagjaldið hefði tekið mið af þróun verðlags þá væri það nú um 3,50 kr fyrir hvert kg af eigin þyngd bifreiðar. Frumvarpið gerir ráð fyrir að farið sé með gjaldið í 6 kr sem er yfir 70 % hækkun umfram verðlagsþróun á sama tíma. Hækkun bifreiðagjaldsins á undanliðnum árum er komin langt út fyrir velsæmismörk og þróun kaupgetu á sama tíma.

Þungaskattur

FÍB hefur til margra ára barist fyrir því að þungaskattur af díselbílum verði innheimtur í olíuverðinu frá söludælu. Innheimtukerfi þungaskatts hefur fylgt ómælt skrifræði með tilheyrandi kostnaði fyrir bíleigendur. Ranglætið er mest gagnvart eigendum léttra díselfólksbíla sem aka nálægt árlegum meðalakstri.

Þvert á væntingar og almenna skynsemi gerðist það á lokadegi síðasta vorþings að Alþingi samþykkti að fella úr gildi lög um olíugjald sem átti að koma til framkvæmda 1. janúar 1999. Margir bíleigendur keyptu sér díselbíla vegna þess að olíugjald kæmi í stað þungaskatts. Framkvæmd olíugjaldsins hafði verið frestað í tvígang en steininn tók úr þegar Alþingi samþykkti að hverfa aftur til fortiðar með niðurfellingu laga um olíugjald, sem enn voru ekki komin til framkvæmda.

HEIMILIS- & PÓSTFANG:
ADDRESS AND POSTAL:
ADDRESS
Borgartún 33
IS-105 Reykjavík

SÍMI:
TELEPHONE:
562 9999
International
+ 354-562 9999

MYNDSENDIR:
TELEFAX:
+354-552 9071

NETFANG:
E-MAIL:
fib@fib.is

FYRIRTÆKISNÚMÉR:
REG. NUMBER:
530169-7749



MEMBER OF ALLIANCE
INTERNATIONALE
DE TOURISME

Í framkvæmdaáætlun ríkisstjórnarinnar vegna rammasamnings Sameinuðu þjóðanna um loflagsbreytingar kemur fram að skattlagning eldsneytis eigi að miðast við útstreymi koltvíoxíðs. Í tillögum umsjónarnefndar um framkvæmdaáætlunina segir að skattlagning eldsneytis með tilliti til útstreymis koltvíoxíðs krefjist þess að farið verði úr þungaskatti í olíugjald. Skattlagningin á að miðast við notkun en það er ekki mögulegt í þungaskattskerfinu.

Olíugjaldið hvetur bileigendur til að leita bestu eldsneytisnýtingar og afleggja úreltan tækjafloata, olíugjald hvetur til eldsneytissparnaðar sem þungaskattur gerir ekki og olíugjald dregur úr eða eyðir þeirri mismunun sem þungaskattur skapar varðandi rekstur einkabifreiða. Sömu rekstrarforsendur eiga að vera fyrir fólksbíla, óháð því hvort þeir eru bensín- eða díselknúnir og skattlagning á ekki að skekkja þær forsendur. Það mælir einnig með olíugjaldi að innheimta þess er öruggari en þungaskatts. Þungaskattur skapar ólíðandi möguleika á undanskotum með tilheyrandi mismunandi samkeppnisstöðu einstaklinga og fyrirtækja. Öll undanskot valda ranglátri skiptingu skattbyrði og skekkja samkeppnisstöðu einstaklinga og fyrirtækja.

Þungaskattur er markaður tekjustofn til vegamála og ætti því eðli samkvæmt að leggjast á í samræmi við slit á vegakerfinu, en gerir það ekki. Núverandi kerfi skattlagningar á eigendur díselbíla gerir það ekki mögulegt og kerfið mismunar notendum með markvíslegum hætti. Þungaskattskerfið skapar ekki bara ójafnræði á milli dísel- og bensínbíla heldur er einnig um að ræða mismunandi skatt af díselbílum eftir notkunarflokki, þyngd og/eða akstursnotkun þeirra. Fólksbílaeigendur sem aka lítið og greiða þungaskatt í formi fastagjalds er gert að greiða allt of mikið í skatt og sama á við um þá sem greiða fyrir ekna kílómetra (kílómetragjald) þó það komi skár út en fastagjaldið miðað við notkun. Öðru máli gegnir um þá sem aka mikið t.d. yfir 30.000 km á ári og greiða þungaskatt í formi fastagjalds, þeir bera mun minni skatta en aðrir bileigendur og hlutfallslega enn lægri skatta eftir því sem akstursnotkunin eykst. Það hlýtur að vera skylda skattayfirvalda að hafa jafnræðisregluna í hávegum þegar verið er að skattleggja umferðina.

FÍB fagnar þeim breytingum sem lagðar eru til í 4., 5. og 6. grein frumvarpsins. Mismunun eftir búsetu hefur viðgengist í þungaskattskerfinu og með ólíkindum hversu langan tíma það hefur tekið að eyða þessum mismun. Þrjátíu daga viðmiðið sem lagt er til að lækkað verði í fimmtán daga er einnig réttlætismál.

Vörugjald

Æskilegt hefði verið að taka með viðtækari hætti á vörugjaldi af bifreiðum heldur en gert er í þessu frumvarpi. Það er ljóst að í okkar harðbýla landi er bíllinn nauðsynjatæki en ekki lúxus. Bílar eru háskattavara og þrátt fyrir róttæka aðgerð eins og að fara með alla flokka í eitt vörugjald t.d. 30% þá yrði bíllinn eftir sem áður háskattavara. Eðlilegast er að borga sömu hlutfallstölu af öllum bílum.

FÍB hefur barist fyrir afnámi mismununar í skattlagningu bifreiða, sem felst í misháum vörugjöldum eftir vélarstærð. Megin rök félagsins eru þau að stighækkandi vörugjald bitnar harðast á barnmörgum fjölskyldum og þeim sem búa við erfð skilyrði í samgöngum á landsbyggðinni, auk þess að beina kaupum neytenda að óöruggari bílum.

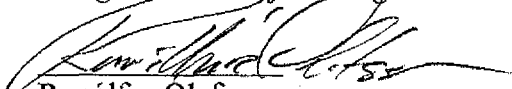
Áfangasigur vannst í baráttunni vorið 1996, þegar Alþingi breytti lögum um vörugjald af bílum með sömu röksemdum og FÍB hafði lagt fram. Gjaldflokkar á fólksbíla voru fjórir, 30%, 40%, 60% og 75%. Eftir lagabreytinguna eru flokkarnir þrír, 30%, 40% og 65%.

Breytingarnar höfðu áhrif á val neytenda þannig að fleiri bíleigendur festu kaup á dýrari bílum þegar þeir lækkuðu við vörugjaldsbreytingarnar. Nú er lag að halda áfram og fækka vörugjaldsflokkum enn frekar. FÍB hefur lagt til að næsta skref verði að fækka flokkum í tvo, leggja af 65% flokkinn og gjaldið á bíla með vélarstærð frá 1600 að 2000 rúmsentimetrum lækkað úr 40% í 30%. Hugmyndir FÍB gera ráð fyrir eftirfarandi flokkum:

Bensínknúnar vélar Sprengirými afvélar	Gjald í %	Dísilknúnar vélar Sprengirými afvélar
Allt að 2000	30%	Allt að 2500
Yfir 2000	40%	Yfir 2500

Virðingarfyllt,

Félag íslenskra bifreiðaeigenda


Runólfur Olafsson