



www.fib.is

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Alþingi
Erindi nr. P 138/711
komudagur 11.12.2009

Nefndasvið Alþingis

Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 10. desember 2009

Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda (FIB) um frumvarp til laga um ráðstafanir í skattamálum (virðisaukaskattur o.fl.), 239. mál og umsögn um frumvarp til laga um umhverfis- og auðlindaskatta, 257. mál.

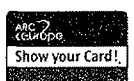
Í I. kafla frumvarpsins um ráðstafanir í skattamálum er gert ráð fyrir hækkun á olúgjaldi úr 51,12 krónum á lítra af dísilolíu í 52,77 krónur á lítra. Þessi hækkun kemur til viðbótar við 10,12 krónu hækkun olúgjalds fyrr á liðnu ári. Samtals mun hækkun olúgjalds því verða 11,77 krónur á lítra eða 28,7% á einu ári verði frumvarpið að lögum. Til viðbótar er gert ráð fyrir nýjum skatti, kolefnisgjaldi, samkvæmt frumvarpi til laga um umhverfis- og auðlindaskatta, sem á að vera 2,90 krónur á lítra af dísilolíu. Samtals er þá hækkun vegna olúgjalds og kolefnisgjalds 14,67 krónur á lítra eða 35,8%. Síðan hækkar olían enn frekar vegna fyrirhugaðrar hækkunar á virðisaukaskatti úr 24,5% í 25%. Miðað við forsendur verðmyndunar á dísilolíu núna í desember þ.e. sama álagning í krónum á lítra og sama heimsmarkaðsverð þá mun verðið til neytenda í janúar komandi hafa hækkað um 19 krónur eða 11,1% vegna viðbótar skatta á einu ári. Kostnaður vegna meðalnotkunar á dísilbíl hefur þá hækkað á einu ári um 38 þúsund krónur.

Í II. kafla frumvarpsins um ráðstafanir í skattamálum er ákvæði um hækkun vörugjalds á bensín úr 20,44 krónum á lítra í 22,94 krónur á lítra. Þessi hækkun kemur til viðbótar við 15,28 krónu hækkun bensínjalds á liðnu ári. Hækkun bensínjalds mun þá verða samtals 17,78 krónur á lítra eða 42,1% á einu ári verði frumvarpið að lögum. Að teknu tilliti til fyrirhugaðs kolefnisgjalds sem á að vera 2,60 krónur á lítra er hækkunin 20,38 krónur á lítra eða 48,3%. Miðað við forsendur verðmyndunar á bensíni núna í desember þá mun lítraverð til neytenda hafa hækkað um 26,10 krónur eða 15,5% vegna nýrra og hærri skatta á einu ári. Kostnaður vegna meðalnotkunar á bensínbíl á einu ári hefur þá hækkað um 52 þúsund krónur.

Samanburður við önnur lönd um hlutfall skatta af útsöluverði eldsneytis er ekki raunhæfur þar sem gengishrun íslensku krónunnar, fjarlægðarálag og álagning íslensku olíufélaganna skekkir



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE

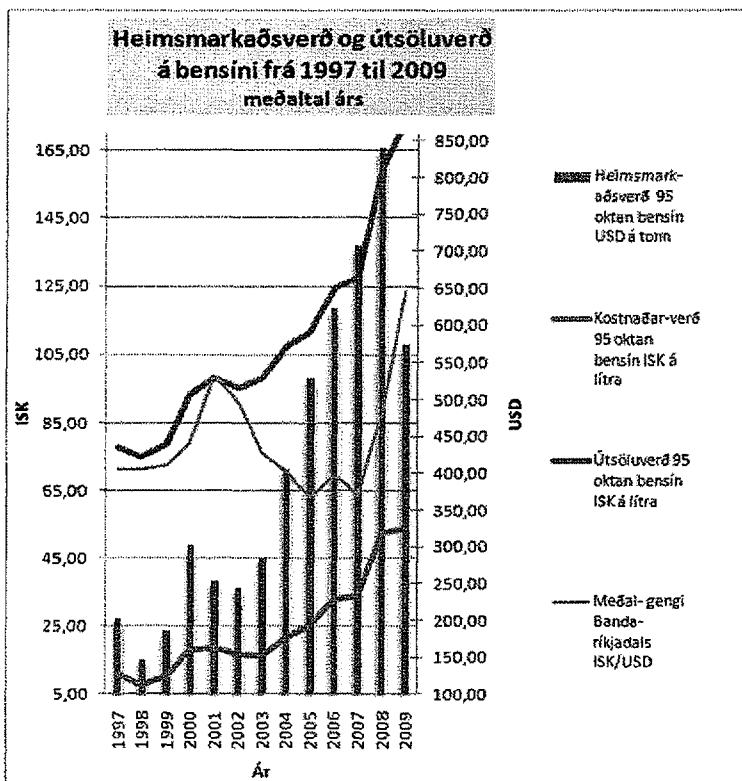


myndina gagnvart samanburðarlöndunum. Íslendingur á lágmarkslaunum fær mun færri lítra af bensíni fyrir sína vinnu en samanburðarstéttir í löndum eins og Noregi og Hollandi þar sem bensín er dýrara en hér á landi.

Kolefnisgjald á fljótandi jarðefnaeldsneyti samkvæmt *frumvarpi til laga um umhverfis- og auðlindaskatta* virðist þrátt fyrir nafnið ekki hafa neitt með umhverfismál að gera. Markmiðið er eitt; að afla fjár fyrir skuldugan ríkissjóð. Það kann vel að vera að stjórnvöld telji að kolefnisforskeytið bæti ímynd þessarar skattheimtu og sætti fólkið í landinu frekar við hana. Staðreyndin er sú að þessi skattur kemur verst niður á þeim tekjulægri og þeim sem vegna búsetu eða vinnu þurfa að sækja þjónustu um langan veg. Bílaeldsneyti er stór liður í vísitölu neysluverðs þannig að hækkun bensínskatta hækkar vísitölubundin lán fólks og eykur verðbólgu.

FÍB gerir ekki athugasemdir við III. kafla *frumvarps um ráðstafanir í skattamálum*.

Fyrirhugaðar hækkunir á bifreiðagjaldi samanber IV. kafla *frumvarps um ráðstafanir í skattamálum* eru all miklar og koma til viðbótar hækkun fyrr á árinu. Bifreiðagjald af meðalbíl (1350 kg.) var fyrir ári síðan 22.012 krónur en verður 27.385 krónur verði frumvarpið að lögum sem er tæplega 4.800 króna hækkun eða 21,1%.



Reksturskostnaður meðal fólksbíls vegna hækkunar bensínskatta og bifreiðagjalds mun verða tæplega 60 þúsund krónum hærri yfir eitt ár samanborett við reksturinn fyrir ári síðan. Sami kostnaður vegna jeppa hækkar um meira en 75 þúsund krónur. Ofan á þessa hækkun bætist svo möguleg hækkun á heimsmarkaðsverði olíu og aukinn kostnaður vegna stórfellds hruns íslensku krónunnar á liðnu ári. Sem dæmi ef við reiknum með hæstu markaðsverðum í júlí 2008 og gengi USD um þessar mundir þá væri kostnaðarverð bensínlíttra 110 krónur og dísillíttra 140 krónur. Miðað við þessi kostnaðarverð þá færi útsöluverðið á bensíni í 255 krónur á lítra og dísilítrinn færi í 272 krónur. Í þessum tölum er ekki

gert ráð fyrir fyrirhugðum skattahækkunum um komandi áramót

Frá og með janúar 2010 þarf venjulegt íslenskt heimili að afla yfir 100 þúsund króna í launatekjur til þess eins að eiga fyrir auknum sköttum á bensínlífrann samanbórið við sömu útgjöld fyrir ári síðan.

Markmið þessara skattahækkana er að auka tekjur ríkissjóðs. Það er ljóst að auknar álögur draga úr notkun almennings á ökutækjum og geta þannig haft öfug áhrif á tekjuforsendur. Hækkun á heimsmarkaði olíuvara gerir stöðuna ennþá alvarlegri hér á landi. Auknar álögur á bílgreinina auka á erfiðleika í þeim geira og hafa neikvæð áhrif á atvinnustig. Þessar hækkunar koma til viðbótar miklum hækkunum á öðrum rekstrarvörum bifreiða sem eru að mestu vegna gengishruns íslensku krónunnar. Verð á hjólbörðum og varahlutum bifreiða hefur hækkað um og yfir 50% í vísitölu neysliverðs frá bankahruninu haustið 2008.

Stjórn FÍB ítrekar enn og aftur andstöðu sína við þessar skattahugmyndir og bendir jafnframt á að þetta er að gerast á sama tíma og framlög til vegamála eru skorin stórlega niður. Þessi skattlagning mun hefta hreyfanleika fjölda fólks og rýra möguleika þess til að sækja vinnu og þjónustu. Hún mun hafa mjög óæskileg áhrif á fjárhag og tekjumöguleika fjölda fjölskyldna og eru stjórnvöld því eindregið hvött til að endurskoða þessar fyrirætlanir.

UMHVERFISMILDARI ÖKUTÆKI

Í athugasemdir við *frumvarp til laga um umhverfis- og auðlindaskatta* (bls. 4) segir að um sé að ræða fyrsta lið í áætlun stjórnvalda um samræmingu í skattlagningu ökutækja og eldsneytis með það markmið að leiðarljósi að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minni losunar gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar á innlendum orkugjöfum. Í ljósi þessa ítrekar FÍB mikilvægi þess að til að ná markmiðum um notkun visthæfari ökutækja, orkusparnað og minni losun gróðurhúsalofttegunda þarf að draga úr skattlagningu á þessa notkun og skattleggja orkusóandi ökutæki nánast út af markaðnum. Eftirfarandi þætti þarft að fara yfir og vinna úr í samvinnu við neytendur og bílgreinina:

- Lítið samhengi er á milli vörugjalda og mengunar/eldsneytiseyðslu frá ökutækjum í núverandi vörugjaldskerfi. Eingöngu miðað við rúmsentimetra í vélarstærð óháð eyðslu og CO₂.
- Skortur á fjárhagslegum hvötum til að kaupa minna mengandi ökutæki sem brenna jarðefnaeldsneyti og virka við almennar aðstæður.
- Metan er ekki samkeppnishæft þar sem aðeins eru tvær dælustöðvar á landinu og framleiðsla takmörkuð.
- Rafbílar sem hafa verið á markaðnum fram að þessu nýtast ekki nema takmarkað miðað við hefðbundna bíla með sprengihreyfli.
- Öryggisbúnaður rafbíla verður að vera sambærilegur við búnað í öðrum bílum.
- Það er ekki lagður vegaskattur á rafmagnsnotkun til rafbíla en þeir nýta samgöngukerfið sem fjármagnað er með eldsneytis- og þungasköttum.
- Erfitt að rökstyðja afslátt af vörugjaldi tvinnbíls sem mengar meira á hvern ekinn km en margir bílar sem nota hefðbundið jarðefnaeldsneyti.

- Núverandi fyrirkomulag varðandi vörugjald af pallbílum sem notaðir eru sem fólksbílar er ekki hægt að réttlæta.
- Dísilólía til bifreiðanota er mjög dýr á Íslandi. Skatturinn á hvern lítra er hár og einnig er álagning olíufélaga mikil.
- Eldsneyti er þegar ofurskattað á íslenska markaðnum.

Það þarf að leggja fram raunhæfan samanburð sem byggir á sömu forsendum. Rafbílar þurfa vegi líkt og bílar með sprengihreyfli. Hvaðan á fjármagn til vegagerðar að koma ef rafbílar eiga að vera skattfrjálssir? Nýir rafbílar þurfa að uppfylla kröfur um öryggi og gæði. Þjónusta verður að standast samanburð við það sem almenningur er þegar vanur varðandi bílaanotkun sína.

Æskilegt að er að mynda vinnuhóp allra aðila sem hafa hagsmuni af aukinni rafbílavæðingu. Möguleikarnir eru miklir og Ísland hefur sterka stöðu sem frumframleiðandi á umhverfisvænni raforku og með öflugt dreifikerfi á raforku um land allt. Næturhleðsla bíla er notkun sem krefst lítillar viðbótar við núverandi framleiðslu og framboð á raforku. Opinberir aðilar, neytendur og viðskiptalífið eiga að taka höndum saman til þess að tryggja örugga og farsæla þróun varðandi breytingu á orkugjöfum í samgöngum. Bílafloiti landsmanna brennir um 360 m. lítrum af eldsneyti á ári. Þessu til viðbótar er allur sá bruni sem á sér stað á sjó og í lofti. Hægt er að við spara gjaldeyri, bæta vöruskiptajöfnuð við útlönd og draga úr mengun frá umferð. Ný störf verða til en önnur leggjast af. Ísland getur verið leiðandi á ýmsum sviðum þessarar uppbyggingar og tilraunavettvangur fyrir frambóun tækja og hleðslustöðva.

Systurfélög FÍB undir forystu FIA (Alþjóðasamtaka bifreiðafélaga) hafa unnið markvisst að því að auka vitund og þekkingu félagsmanna sinna á nýrri tækni. Upplýsingar til neytenda skipta miklu máli og því miður hafa aðilar markaðarins ekki miðlað þeim upplýsingum sem þeim ber. Aðildarsamtök FIA eru hvött til að styðja og hafa frumkvæði um leiðir til að breyta hegðun og neyslu neytenda. Mögulegir hvatar eru t.d. lægri skattar á ökutæki sem eyða litlu eldsneyti eða nota óhefðbundið eldsneyti. FÍB vinnur að þessum málum í anda laga félagsins þ.e. að tryggja hreyfanleika með hagsýni, umhverfisvitund og öryggi bifreiðaeigenda að leiðarljósi.

Fyrirhugaðar hækkanir á bifreiðagjaldi samanber IV. kafla *frumvarps um ráðstafanir í skattamálum* eru all miklar og koma til viðbótar hækkun fyrir á árinu. Bifreiðagjald (um 1350 kg.) af meðalbíl var fyrir ári síðan var 22.012 krónur en verður 27.385 krónur á nýju ári sem er tæplega 4.800 króna hækkun eða 21,1%.

Virðingarfyllst,

Félag íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson