

Reykjavík, 10. október 2022

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefnasvid@atlhingi.is

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2023

Hinn 13. september síðastliðinn lagði fjármála- og efnahagsráðherra fram á Alþingi frumvarp laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2023 (þskj. 2 í 2. máli). Frumvarpið hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi BÍlgreinasambandsins og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameignlega nefnd *samtökin*).

Í 5., 6. og 11. gr. frumvarpsins er kveðið á um ýmsar breytingar annars vegar á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., og lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald. Breytingarnar eiga það sammerkt að með þeim eru lagðar fram tillögur um lagabreytingar sem munu gjörbreyta kerfi skattlagningar ökutækja og valda skaða á ferli orkuskipta í samgöngum.

Í stuttu máli telja samtökin framangreindar breytingar ekki aðeins varasamar heldur einnig órökréttar og illa undirbúnar. Myndin sem við blasir er að um þessar mundir liggja engin langtímaáætlun eða stefnumótun til grundvallar tillögunum. Svo virðist sem stjórnvöld hafi aðeins sett sér markmið en ekki afmarkað aðgerðir, mælikvarða og áform um endurmat. Af þeim sökum birtast tillögurnar sem einkonar fjárhagslegar björgunaraðgerðir vegna fjármála ríkisins árið 2023.

Í punktaformi er gagnrýni samtakanna eftirfarandi:

- C-liður 5. gr. og 6. gr. frumvarpsins mun draga úr verðmun á sparneytnum ökutækjum og eyðslufrekum og veikja mjög þá efnahagslegu hvata til orkuskipta sem eru innbyggðir í gildandi kerfi vörugjalds á ökutæki. Fýsilegra verður að kaupa eyðslufrekar bifreiðar.
- A–c-liður 11. gr. frumvarpsins munu draga úr mun sem er á rekstrarkostnaði sparneytinnar ökutækja og eyðslufrekra og veikja mjög þá efnahagslegu hvata sem eru innbyggðir í kerfi bifreiðagjalds. Fýsilegra verður að reka eyðslufrekar bifreiðar.
- Að óbreyttu falla efnahagslegir hvatar skattkerfisins til orkuskipta að miklu leyti úr gildi eða missa virkni undir lok þessa árs, eða í sama mund og breytingar frumvarpsins eiga að taka gildi.
- Tillögur frumvarpsins horfa framhjá markmiðum ríkisstjórnarinnar í loftslags- og orkuskiptamálum enda byggjast þær alfarið á tekjupörf og sjónarmiðum um að slá á þenslu.



Það er augljóst að ekki er aðeins þörf á að í stjórnarráðinu liggi fyrir áætlun um aðgerðir í skattmálum sem taka tillit til bæði loftslags- og orkuskiptamarkmið og tekjumarkmiða, a.m.k. til loka árs 2030. Framsetning hennar ætti ekki aðeins að einfalda viðfangsefni starfsmanna fjármála- og efnahagsráðuneytisins heldur einnig skapa almenningi og fyrirtækjum fyrirsjáanleika sem er nauðsynlegur þegar ráðist er í innkaup og fjárfestingar.

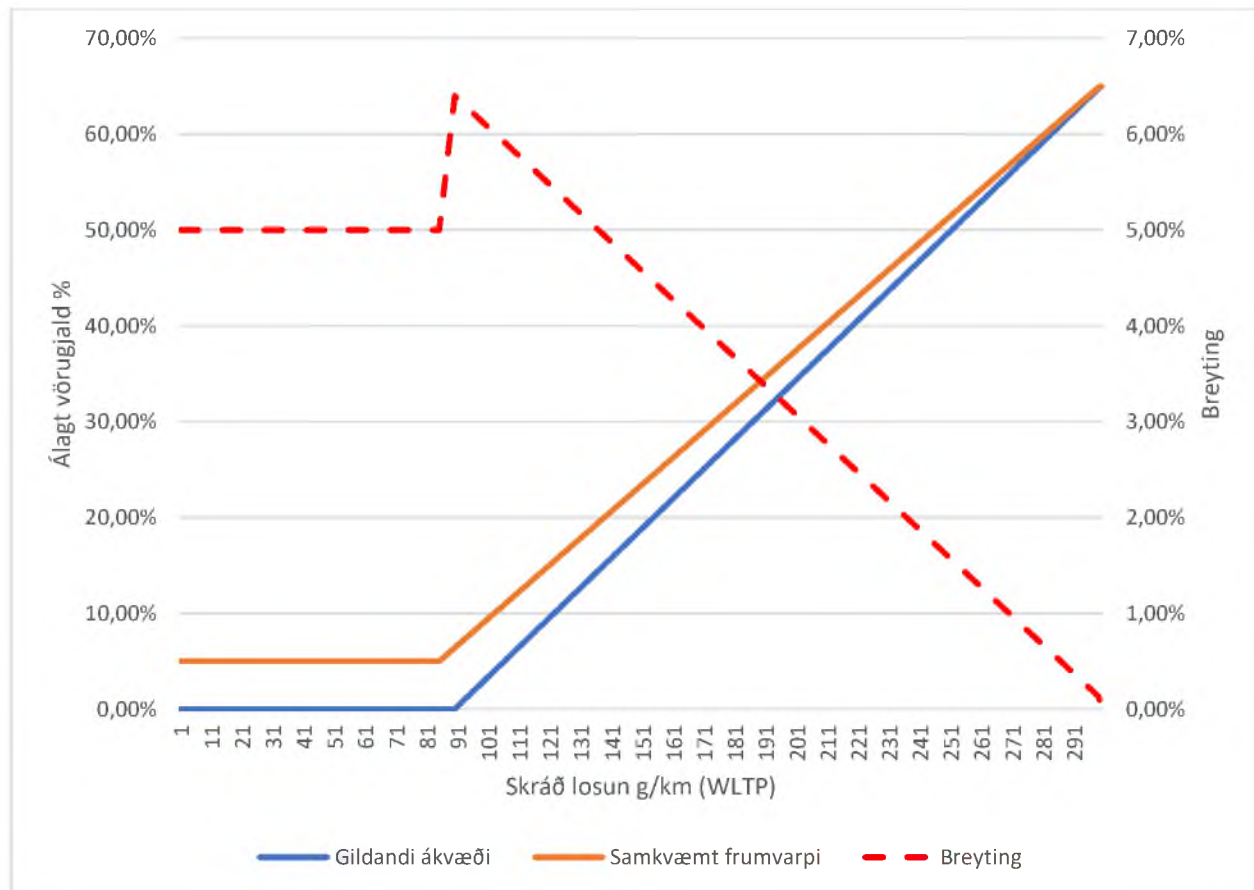
Samtökin lýsa því yfir að verði þau boðuð á fund efnahags- og viðskiptanefndar munu þau upplýsa um sýn bílgreinarinnar og setja fram tillögur um meginstef skattlagningar ökutækja á framangreindu tímabili sem tekur mið af framangreindum markmiðum auk markmiða um aukna áherslu á skattlagningu notkunar bifreiða. Þá áskilja samtökin sér jafnframt rétt til framlagningar frekari upplýsinga.

Verður nú vikið nánar að einstökum þáttum gagnrýni samtakanna.

Vörugjaldsbreytingar

Með c-lið 5. gr. og 6. gr. frumvarpsins er lagt til að tekið verði upp nokkurskonar lágmarksvörugjald á fólksbifreiðar, þ. á m. sparneytnar tvinnbifreiðar, sparneytnar bensín- og dísilbifreiðar, rafmagnsbifreiðar, vetnisbifreiðar og bifreiðar sem ganga fyrir metan eða metanóli. Með a- og b-lið 5. gr. er lögð til breyting á vörugjaldshlutfallstölum og skráðum losunartölum bifreiða. Gerð er grein fyrir áhrifum breytinganna á mynd 1.

Mynd 1: Gildandi vörugjald á fólksbifreiðar og breytingar skv. 5. og 6. gr. frumvarpsins.



Á vinstri ás myndarinnar er sett fram sú vörugjaldsprósenta sem lögð er á tollverð fólksbifreiðar við innflutning. Prósentan tekur mið af skráðri koltvísýringslosun bifreiðar samkvæmt gerðarviðurkenningu ökutækisins sem kemur fram á lóðréttá ásnúm. Því minni sem losunin er því lægri er prósentan vörugjalds og því hærra sem hún er því herra vörugjald er lagt á. Þar sem skráð losun endurspeglar eldsneytiseyðslu inniheldur vörugjaldskerfi efnahagslega hvata sem stuðla að því að kaupendur bifreiða beini sjónum sínum að sparneytnum ökutækjum.

Bláa línan er kortlagning á þróun vörugjalds samkvæmt gildandi lögum. Af henni má sjá að kaupendur ýmissa bifreiða sem losa engan eða lítinn koltvísýring í akstri greiða ekki vörugjald. Miðað við framboð fólksbifreiða um þessar mundir má segja að í þessu ljósi greiði kaupendur rafmagnsbifreiða, margra tengiltvinnbifreiða, nokkurra gerða tvinnbifreiða og mögulega einhverjir kaupendur afar sparneytinna og smárra dísilbifreiða ekki vörugjald. Kaupendur smábifreiða sem ganga fyrir bensíni greiða dálítið vörugjald, kaupendur miðlungs fjölskyldubifreiða sem ganga alfarið fyrir jarðefnaeldsneyti greiða c.a. 10–20% vörugjald, kaupendur stærri fjölskyldubifreiða c.a. 25–40% vörugjald og kaupendur miðlungs jepplinga c.a. 35–45% vörugjald. Kaupendur eyðslufrekra fólksbifreiða, oft stórra jeppa, greiða hins vegar í mörgum tilvikum 50–65% vörugjald.

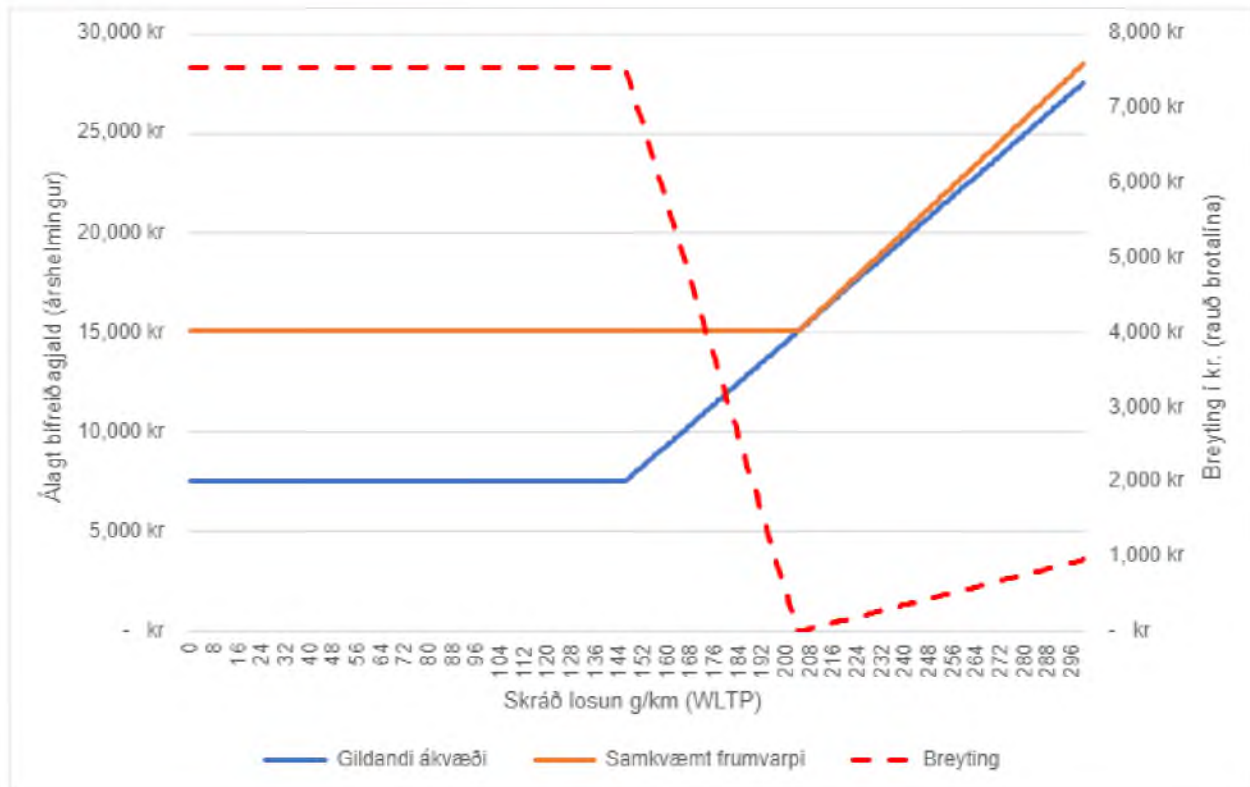
Appelsínugula línan er kortlagning á þróun vörugjalds ef breytingar frumvarpsins verða að lögum. Í grundvallaratriðum verður breytingin sú að allir kaupendur fólksbifreiða munu greiða a.m.k. 5% lágmarksvörugjald, þ. á m. kaupendur rafmagnsbifreiða og tengiltvinnbifreiða. Þar sem jafnframt eru lagðar til breytingar á vörugjaldsprósentum og losunarviðmiðum má einnig sjá að áhrif breytinganna verða minni eftir því sem skráð losun ökutækis er hærra og t.d. verður breytingin engin í tilviki kaupenda eldsneytisfrekustu bifreiðanna sem hafa og munu áfram bera 65% vörugjald.

Rauða brotalínan dregur fram áhrif breytinganna miðað við skráða losun bifreiða en áhrifin eru sett fram í prósentustigum á hægri ás myndarinnar. Að sjálfsögðu sést á myndinni að kaupendur rafmagnsbifreiða og margra tengiltvinnbifreiða munu taka að greiða 5% vörugjald sem þeir hafa ekki gert hingað til. Sérstaka athygli vekja hins vegar áhrifin í tilviki sumra tengiltvinnbifreiða, margra tvinnbifreiða og sparneytinna bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Mest hækkun kemur fram í tilviki kaupenda sparneytinna bifreiða en eftir því sem þeir eru eyðslufrekari minnka áhrifin uns þau eru alveg horfin í tilviki mjög eyðslufrekra bifreiða.

Samantekið munu breytingarnar draga úr verðmun á sparneytnum ökutækjum og eyðslufrekum. Þannig munu breytingarnar í raun veikja mjög þá efnahagslegu hvata sem eru innbyggðir í gildandi kerfi vörugjalds á ökutæki. Í ljósi breytinganna má gera ráð fyrir að fýsilegra verði en áður fyrir kaupendur bifreiða að kaupa eyðslufrekar bifreiðar.

Bifreiðagjaldsbreytingar

Með a–c-liðum 11. gr. frumvarpsins eru lagðar til breytingar á því sem kalla mætti lágmarksbifreiðagjaldi, losunarviðmiðum og krónutölum þess sem kalla mætti losunarálag. Gerð er grein fyrir áhrifum breytinganna á mynd 2.

**Mynd 2:** Gildandi bifreiðagjald á bifreiðar og breytingar skv. 11. gr. frumvarpsins.

Á vinstri ás myndarinnar er sett fram fjárhæð bifreiðagjalds sem eigendum fólksbifreiða ber að greiða tvisvar á ári. Fjárhæðin sendur annars vegar saman af lágmarksgjaldi sem allir eigendur fólksbifreiða greiða, m.a. eigendur rafmagnsbifreiða, og hins vegar af losunarálagi, þ.e. krónum á hvert g/km skráðrar losunar bifreiða. Eigendur bifreiða sem hafa skráða losun undir tilteknu marki greiða aðeins lágmarksgjald en því meiri sem losunin er frá því marki því hærra verður gjaldið í krónum talið. Þar sem skráð losun endurspeglar eldsneytiseyðslu inniheldur bifreiðakerfið efnahagslega hvata sem stuðla að því að kaupendur bifreiða beini sjónum sínum að sparneytnum ökutækjum eins og á við í tilvikum vörugjalds.

Bláa línan er kortlagning á þróun bifreiðagjalds samkvæmt gildandi lögum. Af henni má sjá að eigendur ýmissa bifreiða sem losa engan eða takmarkaðan koltvísýring í akstri greiða aðeins lágmarksbifreiðagjald, nú tæpar 15 þús. kr. á ári. Miðað við framboð fólksbifreiða um þessar mundir má segja að í þessu ljósi sjái kaupendur nýrra rafmagnsbifreiða, tengiltvinnbifreiða, tvinnbifreiða, sparneytinna bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti, þ.m.t. miðlungs fjölskyldubifreiða aðeins lágmarksbifreiðagjald. Kaupendur stærri fjölskyldubifreiða sem ganga fyrir bensíni sjá fram á að greiða dálítið bifreiðagjald, kaupendur miðlungs fjölskyldubifreiða sem ganga alfarið fyrir jarðefnaeldsneyti c.a. 17–20 þús. kr., kaupendur stærri fjölskyldubifreiða c.a. 20–23 þús. kr., kaupendur miðlungs jeplinga c.a. 30–35 þús. kr. en kaupendur eyðslufrekra fólksbifreiða, oft stórra jeppa, sjá hins vegar fram á að greiða í mörgum tilvikum 45–54 þús. kr. í bifreiðagjald árlega.

Appelsínugula línan er kortlagning á þróun bifreiðagjalds ef breytingar frumvarpsins verða að lögum. Breytingarnar koma fram í tvennu. Annars vegar tvöfaldast lágmarksbifreiðagjald sem m.a. eigendur rafmagnsbifreiða, tengiltvinnbifreiða, tvinnbifreiða, sparneytnari bifreiða sem ganga fyrir



jarðefnaeldsneyti, jepplinga munu greiða. Hins vegar kemur engin breyting fram í tilviki eigenda eyðslufrekra bifreiða sem munu greiða sama bifreiðagjald og áður.

Rauða brotalínan dregur fram áhrif breytinganna miðað við skráða losun bifreiða en áhrifin eru sett fram sem krónutöluhækkun á hægri ás myndarinnar. Mesta hækkun taka eigendur eyðslugrenni bifreiða og meðaleyðslubifreiða, þ.m.t. eigendur rafmagns- og tengiltvinnbifreiða. Því stærri og eyðslufrekari sem bifreiðar eru því minni áhrifum verða eigendur þeirra fyrir vegna breytinganna. Er í reynd tekið fram í greinargerð frumvarpsins að áhrif á eigendur eyðslufrekustu bifreiðanna verði að raungildi engin.

Samantekið munu breytingarnar draga úr þeim mun sem er á rekstrarkostnaði sparneytinna ökutækja og eyðslufrekra. Þannig munu breytingarnar í raun veikja ríjög þá efnahagslegu hvata sem eru innbyggðir í gildandi kerfi bifreiðagjalds. Í jösi breytinganna má gera ráð fyrir að týsilegra verði en áður fyrir kaupendur bifreiða að reka eyðslufrekar bifreiðar.

Aðrar ívilnanir vegna kaupa á rafmagns- og vetnisbifreiðum

Í frumvarpinu er ekki finna tillögur um breytingar á ákvæðum laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt, þó að í ýmsu tilliti sé í því fjallað um hliðaráhrif skattbreytinga, oftast hækkana, m.t.t. virðisaukaskatts. Þar sem virðisaukaskattskerfinu hefur verið beitt til að hafa áhrif á kaupendur vistvænna ökutækja er þó nauðsynlegt að skoða áhrif tillagna frumvarpsins í samhengi við þær ívilnanir sem finna má í virðisaukaskattskerfinu.

Í 1., 2. og 4. mgr. bráðabirgðaákvæðis XXIV í lögum nr. 50/1988 er kveðið á um niðurfellingu og undanþágu frá skattskyldri veltu virðisaukaskatts við innflutning og skattskylda sölu rafmagns- og vetnisbifreiða. Samkvæmt gildandi ákvæðum nemur fjárhagslegt umfang ívilnunarinnar 1.560 þús. kr. á hverja bifreið út árið 2022 en 1.320 þús. kr. árið 2023. Þar að auki fellur ívilnunin úr gildi þegar 20 þús. slíkar bifreiðar hafa verið nýskráðar og ekki síðar en í árslok 2023. Í 5. mgr. bráðabirgðaákvæðisins er framangreind ívilnun teygð út til skattskyldrar endursölu slíkra bifreiða og gilda ákvæði málgreinarinnar út árið 2023.

Í ákvæði til bráðabirgða XXXIX í lögum nr. 50/1988 er útleiga á rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreið undanþegin skattskyldri veltu að tilteknum skilyrðum uppfylltum út árið 2023. Var ákvæðið sett til að stuðla að því að ökutækjaleigur og eigna- og fjármögnunarleigufyrirtæki stunduðu slíka útleigu.

Í ákvæði til bráðabirgða XIX í lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., er kveðið á um svokallaðan vörugjaldsafslátt ökutækjaleiga, þ.e. þeim hefur verið veittur 30% afsláttur af skráðri losun ökutækja áður en til álagningar kemur gegn skuldbindingu um að 15% innkaupa þeirra séu í formi rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða árið 2021 og 25% árið 2022. Rennur afslátturinn út undir lok þessa árs.

Í ákvæði til bráðabirgða LXX í lögum nr. 90/2003, um tekjuskatt, er kveðið á um ívilnanir annars vegar í formi svokallaðrar flýtifyrningar og hins vegar í formi svokallaðs fyrningarálags. Báðum ívilnunum er ætlað að hvetja m.a. kaupendur vistvænna ökutækja í atvinnurekstri til að kaupa rafmagns- og vetnisknúin ökutæki. Ívilnanirnar geta hækkað þær fjárhæðir sem slíkir aðilar geta dregið frá tekjum í formi rekstrarkostnaðar við útreikning tekjuskatts. Flýtifyrningin beinist að fjárfestingum á árunum 2021 og 2022 og missir því í raun virkni undir lok þessa árs.

Eins og af framangreindu leiðir falla efnahagslegir hvatar skattkerfisins til orkuskipta að miklu leyti úr gildi eða missa virkni undir lok þessa árs, eða í sama mund og breytingar frumvarpsins eiga að taka gildi. Eftir mun þó standa ívilnun samkvæmt bráðabirgðaákvæði XXIV í lögum nr. 50/1988 sem hefur haft töluverð áhrif á kaupendur rafmagnsbifreiða. Eins og fram hefur komið er hún þó háð iðjodatakmörkum, 20 þús. nýskráðum rafmagns- og vetnisbifreiðum. Í tilviki rafmagnsbifreiða er allt útlit fyrir að í því jösi muni ívilnunin falla út gildi í kringum mitt ár 2023 enda voru aðeins 4.344 rafmagnsbifreiðar eftir af 20 þús. bifreiða hámarksjöldu hinn 7. október síðastliðinn samkvæmt upplýsingum á vef Skattsins.

Samantekt áhrifa

Á mynd 3 má sjá samantekin áhrif 5. og 6. gr. frumvarpsins að viðbættu niðurfalli ívilnunar samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum nr. 50/1988 á verðlagningu nokkurra rafmagnsbifreiða.

Mynd 3: Áhrif breytinga frumvarpsins og niðurfalls vsk-ívilnunar



Af framangreindu verður ráðið að framangreindar breytingar munu hafa veruleg áhrif til hækkunar útsöluverðs rafmagnsbifreiða. Verðmunur mun aukast umtalsvert þegar litið er til útsöluverðs bensín- og dísilbifreiða annars vegar og rafmagnsbifreiða hins vegar. Virkni efnahagslegra hvata til orkuskipta munu dragast harkalega saman. Þar með eru líkur á að eftirspurn kaupenda færist í auknum mæli að bifreiðum sem ganga, að hluta eða heild, fyrir jarðefnaeldsneyti.

Hvert er stefnt?

Fáum hefur dulist að ríkisstjórnin hefur boðað aðgerðir í loftslagsmálum og boðað náið samtalið við atvinnulífið um hvernig ná megi annars vegar árangri hvað viðkemur losunarsamdrætti og hins vegar kolefnishlutleysi.

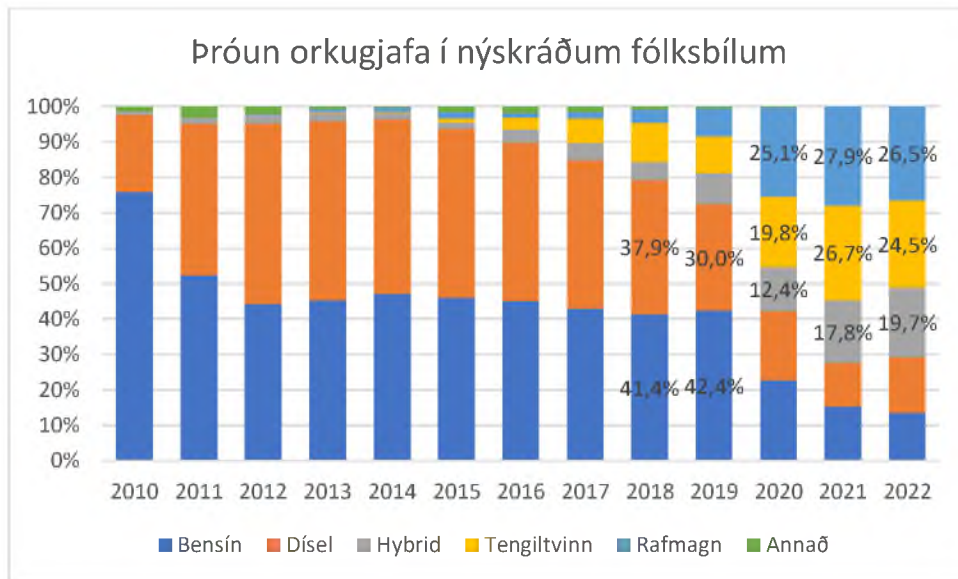
Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar er tekið fram að tekjustofnar ríkisins vegna samgangna verða lagaðir að markmiðum um orkuskipti. Áformað er að leggja fram þingsályktunartillögu um orkuskipti og útfösun jarðefnaeldsneytis, þar sem settar verða fram aðgerðir og grunnur lagður að því að fullum orkuskiptum verði náð eigi síðar en 2040 og Ísland verði óháð jarðefnaeldsneyti fyrst þjóða. Áfram hugðist ríkisstjórnin styðja 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 ferðaþjónustu. Tekið var fram að stutt yrði við orkuskipti á landsvísi með áherslu á

að horfa til orkutengdra verkefna og grænnar orkuframleiðslu og byggðaaætlun væri ætlað að styðja við græn umskipti um allt land.

Á vettvangi stjórnvalda m.a. komið fram stefna þess efnis að 100 þús. rafmagnsbifreiðar hafi verið nýskráðar Íslandi 2030.

Vel hefur gengið að undanfögnu eins sjá má á mynd 4.

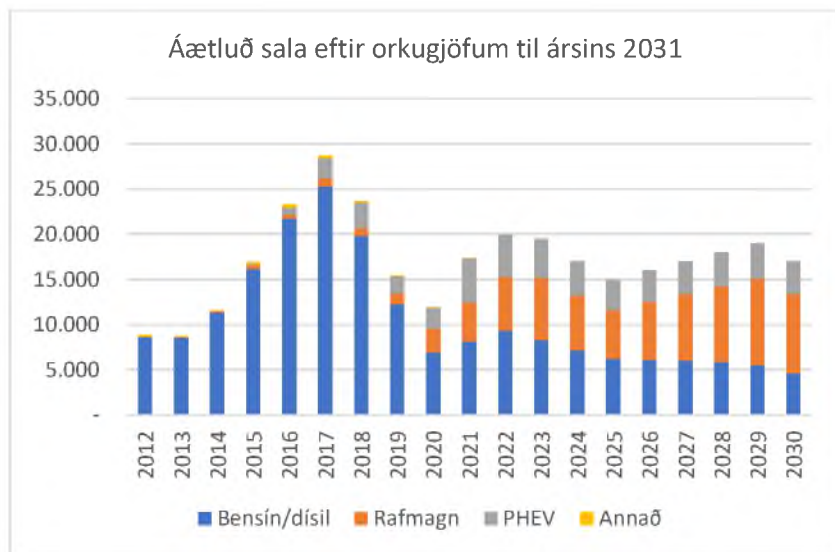
Mynd 4: Þróun orkugjafa í nýskráðum fólksbílum (uppfært miðað við 9. október 2022)



Árið 2019 nam sala á bensín- og díselbifreiða samanlagt 72,4% nýskráðra fólksbifreiða en í ár nemur sala þeirra 29,3%. Á móti nam sala rafmagnsbifreiða árið 2019 7,8% nýskráðra fólksbifreiða en það sem af er þessu ári er hlutdeild rafmagnsbifreiða komin í 26,5% af nýskráðum fólksbílum. Eins má sjá á mynd 4 hefur hlutdeild tengiltvinnbifreiða aukist mikið á þessum tíma og nam 19,8% árið 2020 og fór upp í 26,7% árið 2021. Frá maí 2022 hafa kaupendur þeirra þurft að greiða fullan virðisaukaskatt af kaupverði þeirra og því hefur hlutdeildin lækkað frá þeim tíma.

Samtökin hafa áætlað þróun sölu fólks- og sendibifreiða eftir orkugjöfum til ársins 2031, þ.e. á þeim tíma sem líða mun þar til skuldbindingatímabili Íslands samkvæmt Parísarsamkomulaginu mun ljúka. Á mynd 5 má sjá spá samtakanna.

Mynd 5: Áætluð þróun sölu fólks- og sendibifreiða eftir orkugjöfum til ársins 2031.



Mynd 5 segir aðeins hálfá söguna þar sem setja verður tölurnar í samhengi við þróun flota fólks- og sendibifreiða. Sá floti hefur farið stækkandi samfara aukinni bifreiðaeign og auknum umsvifum í efnahagslífinu, m.a. í ljósi þróunar ferðaþjónustu. Á mynd 6 má sjá tölulegar upplýsingar sem varpa nánara ljósi á áætlunina.

Mynd 6: Áætlaður fjöldi fólks- og sendibifreiða eftir orkugjöfum til ársins 2031.

	Fjöldi	Frávik frá markmiði
Seldir rafbílar 2022-2030	60.005	
Bílafloti landsmanna 31.12.2030	302.791	
Fjöldi rafbíla í flotanum 31.12.2030	75.054	-24,95%
Hlutfall rafbíla 31.12.2030	24,8%	
Fjöldi rafbíla mitt ár 2032	100.794	
Fjöldi rafbíla í flotanum 31.12.2035	154.237	
Hlutfall rafbíla af flota 31.12.2035	47,8%	

Eins og sjá má á mynd 6 munu nýskráningar bifreiða að óbreyttu ekki ná því marki sem stefnt er að fyrr en um mitt á 2032. Þá gerist það ekki fyrr en í árslok 2035 að því markmiði verði náð að helmingur flotans verði rafdrifinn. Ástæðuna má m.a. rekja til þess hve lengi bifreiðar eru í notkun eftir nýskráningu. Hver nýskráð bifreið sem gengur fyrir jarðefnaeldsneyti hefur veruleg áhrif til lengri tíma lítið.



Umfjöllun í þingmálum

Í kafla 3.2 í greinargerð frumvarpsins er tekið fram að þær breytingar sem lagðar eru til með 5., 6. og 11. gr. frumvarpsins helgist af tilefni til aðgerða af hálfu „stjórnvalda á tekjuhlið ríkisfjármálanna sem miða[...] að því að draga úr þenslu og verðbólgu“. Er tekið fram að breytingunum sé ætlað að breikka skattstofn vörugjalds m.a. vegna þess að tekjur af vörugjaldi á bifreiðar hafa dregist hratt saman. Þá segir m.a.:

Jafnframt er þeim ætlað að efla hvata til kaupa á hreinorkubifreiðum og stuðla þannig að áframhaldandi framgangi orkuskipta.

Af umfjölluninni verður einnig ráðið að tekjur af vörugjaldi af hverri bifreið hafið lækkað vegna örrar þróunar við framleiðslu sparneytinna og vistvænna fólksbifreiða. Þá segir:

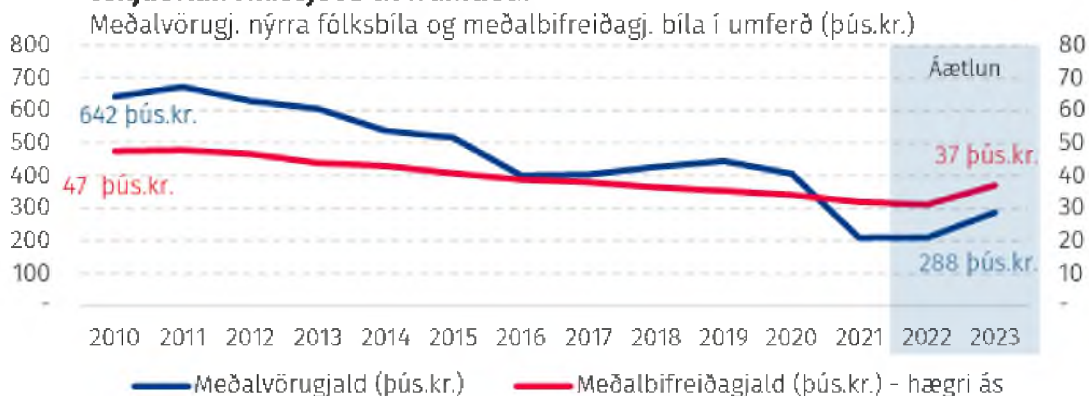
Talið er nauðsynlegt að álagning vörugjalds til framtíðar beinist jafnframt að hreinorkubifreiðum m.a. til þess að mæta tekjutapi ríkissjóðs vegna notkunar slíkra bifreiða á vegakerfinu.

Í 5. kafla greinargerðar frumvarpsins er tekið fram að við vinnslu frumvarpsins hafi verið haft samráð við félags- og vinnumarkaðsráðuneytið, heilbrigðisráðuneytið, umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytið, matvælaráðuneytið, Seðlabanka Íslands og Skattinn. Jafnframt er rökstutt hvers vegna drög að frumvarpinu voru ekki birt á samráðsgátt stjórnvalda, þ.e. í opnu samráði þar sem m.a. hefur síðustu ár átt sér stað virkt samtál milli stjórnvalda og fulltrúa atvinnulífsins.

Framangreind umfjöllun endurspeglar að miklu leyti umfjöllun um málið í greinargerð fjárlagafrumvarps 2023. Eftirfarandi eru mynd af umfjöllun sem kemur fram á bls. 94 í greinargerð þess:

Sístækkandi hópur bíleigenda greiðir mjög lítið fyrir notkun vegakerfisins þar sem tekjur ríkissjóðs af vistvænum bílum eru afar takmarkaðar. Breytingum á bifreiðagjaldi, vörugjaldi og losunarmörkum á næsta ári er ætlað að marka fyrstu skrefin að nýju kerfi, færa tekjurnar nær fyrra jafnvægi og stuðla að því að fleiri bíleigendur taki þátt í óhjákvæmilegum kostnaði við vegakerfið.

Fyrirhugaðar breytingar á skattlagningu ökutækja styrkja tekjuöflun ríkissjóðs til framtíðar



Á verðlagi ársins 2023

Heimild: Fjármála- og efnahagsráðuneyti, Samgöngustofa og Skatturinn



Á bls. 194 í greinargerðinni er að hins vegar finna áform um mun róttækari endurskoðun skattkerfisins en endurspeglast í frumvarpinu og virðist ljóst að ríkisstjórnin stefni að auknum hluta notkunaraskatta:

Markmið 3: Skattkerfið styðji við stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum og nýsköpun

Innleitt verði nýtt tekjuöflunarkerfi fyrir ríkissjóð vegna umferðar og orkuskipta með endurskoðun á gjaldtöku í samgöngum sem byggir á skattlagningu sem í auknum mæli verði á notkun ásamt tæknilegri útfærslu á slíku kerfi.	Fjármála- og efnahagsráðuneytið, innviðaráðuneytið og umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytið	Innan ramma
---	--	-------------

Samandregið fara hjóð og mynd ekki saman þegar borin eru saman markmið stjórnvalda í loftslags- og orkuskiptamálum sem snerta fólks- og sendibifreiðar. Þó stjórnvöld hafi áform um breytingar sem m.a. virðast eiga að hveija til orkuskipta eru þau ekki enn sjáanleg og virðast samkvæmt þingmálaskrá ríkisstjórnarinnar ekki eiga að koma fyrir sjónir Alþingis fyrr en í nóvember, þegar efnahags- og viðskiptanefnd er í miðju kafi í umiðjöllun um frumvarpið. Það er þó þegar ljóst að tillögur 5., 6. og 11. gr. frumvarpsins munu draga enn frekar úr líkum á að loftslags- og orkuskiptamarkmið ríkisstjórnarinnar verði að veruleika. Í því ljósi hefur því verið velt upp á vettvangi samtakanna hvort alvara búi raunverulega að baki fyrirbyggjandi markmiðum. Drög að frumvarpinu sættu ekki opnu samráði eins og áður hefur komið fram og enn hefur ráðuneytið ekki kallað eftir samtali við bilgreinina um þá notkunaraskatta sem það hyggst koma á. Því blasir að óbreyttu við tímabil bakslags í orkuskiptum sem erfitt getur reynst að vinna upp, m.a. í ljósi þess hve lengi bifreiðar eru í notkun eftir nýskráningu.

Virðingarfyllst,

María Jóna Magnúsdóttir
f.h. Bilgreinasambandsins

Andrés Magnússon
f.h Samtaka verslunar og þjónust