

Undirrituðum er verulega brugðið vegna samantektar um umsagnir og breytingatillögur vegna laga nr. 29/1993, kafla XVIII sem birt er af fjármála- og efnahagsráðuneytinu þann 6.12.2023. Þar er fjallað um að nema brott undanþáguákvæði laga 29/1993, kafla XVIII, sem leiðir til þess að vörugjöld sem leggjast á húsbíla verða allt að 65% af tollverði þeirra. Leggst þá innflutningur á þessum bílum af í kjölfarið með verulegum búsisfjum fyrir ríkisskjóð og atvinnumissi fjölmargra, einkum á Suðurnesjum.

Í samantektinni kemur m.a. fram að:

„Á síðastliðnum árum hefur orðið mikil þróun í rafmagns húsbílum. Að mati ráðuneytisins eru því ekki lengur réttlætanlegar forsendur fyrir því að viðhalda áfram þeirri ívilnun sem felst í ákvæði til bráðabirgða XVIII í lögum nr. 29/1993. Enn fremur samræmist það ekki stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum að ívilna sérstaklega bílum sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Að þessu sögðu er það álit ráðuneytisins að tímabært sé að vörugjöld á húsbíla sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti séu reiknuð í samræmi við útblástur þeirra skv. WLTP aðferðinni Líkt og gildir um allar aðrar bifreiðar sem bera vörugjald skv. 3. gr. laga nr. 29/1993.“ (Samantekt um umsagnir og breytingatillögur, fjármála- og efnahagsráðuneytið, bls. 7: <https://www.althingi.is/alttext/erindi/154/154-1094.pdf>).

Staðreyndin er sú að það er engin fjöldaframléiðsla á rafmagnsdrifnum húsbílum í veröldinni sem stendur og því ekki rétt að halda því fram að: „Á síðastliðnum árum hefur orðið mikil þróun í rafmagns húsbílum.“ Þetta er einfaldlega alröng fullyrðing og alls ekki það sem undirritaðir sögðu meðlimum efnahags- og viðskiptanefndar, á fundi með nefndinni þann 30.11.2023.

Að byggja ákvörðun um að nema úr gildi undanþáguákvæði laga nr. 29/1993, kafla XVIII, á alrangri fullyrðingu gengur einnig í berhögg við fyrri yfirlýsingar efnahags- og viðskiptanefndar en í nefndarálitinu með lögum 33/2020 kom fram að efnahags- og viðskiptanefnd teldi ljóst að ætlun löggjafans hafi ekki verið sú að húsbílar sættu stóru auknum álögum vörugjalds samhliða upptöku nýs alþjóðlegs staðals um mælingu á losun ökutækja. Taldi þar meirilhlutinn að vinna þyrfti að varanlegri lausn á þessu máli, sem ekki hefur verið gert, heldur hefur bráðabirgðaákvæðið verið framlengt árin 2021, 2022 og 2023.

Undirritaðir hafa sagt það, nú margoft, að ef löggjafinn tekur út þetta undanþáguákvæði þá verða einfaldlega engir húsbílar fluttir inn til landsins. Þetta er öllum þeim ljóst sem að þessum málum koma en það eru fjölmörg fyrirtæki sem byggja starfsemi sína á útleigu húsbíla og má ætla að þetta leiði til þess að 100-150 manns missi vinnuna á Reykjanesi í kjölfarið. Verða þá skatttekjur ríkissjóðs af þessari starfsemi engar og satt best að segja vandséð að þetta hafi nokkur teljandi áhrif á kolefnispor íslensku þjóðarinnar. Eftir okkar bestu vitund þá yrði Ísland eina landið í Evrópu sem mundi skattleggja þessa bíla úr umferð. Hvergi annarsstaðar yrði þetta gert nema hér.

Lauslega áætlum við að húsbílar í útleigu á Íslandi séu u.þ.b. 6-700, þ.e. fullbúnir húsbílar sem smíðaðir eru á grind í verksmiðjum erlendis. Vandséð er hvernig kolefnispor þjóðarinnar eigi að lækka verulega með því að skattleggja þessar bifreiðar úr umferð. Í þessu samhengi má geta að skv. birtum tölum hjá Samgöngustofu eru 328.341 bifreið í landinu sem gengur annað hvort fyrir bensíni eða dísel (<https://bifreidatolur.samgongustofa.is/#tolfraedi> – uppfærðar tölur frá 7.12.2023). Er því 700 húsbílar 0,21% af þessum bílafjölda. Í framhaldi af því má nefna að árið 2022 voru 147.498 húsbílar skráðir á götuna í Evrópu (https://www.e-c-f.com/wp-content/uploads/2023/05/E.1.0_CY_2022.pdf).

Eru bifreiðar þar sem smíðaðar eru innréttingar inn í sendibifreið algerlega undanskildar þessari umræðu enda eru slíkar bifreiðar fluttar inn sem sendibifreiðar undir 5 tonnum, á 13% vörugjaldi. Menga þessar sendibifreiðar svipað og húsbílar en eru engu að síður á undanþágu skv.

4.gr. laga nr. 29/1993. Þá má spyrja sig, rétt eins og við spyrjum stjórnvöld, hvað um okkar atvinnutæki?

Eins og áður var vikið að eru mörg fyrirtæki sem byggja starfsemi sína að hluta eða öllu leiti á útleigu þessara bifreiða til erlendra viðskiptavina. Eins og áður segir þá áætluð við þetta starfi 100-150 manns á Reykjanesi einu saman. Hafa okkar fyrirtæki skilað til ríkissjóðs vel ríflega milljarði króna undanfarin 10 ár. Útleiga á þessum bílum er virðisaukaskattskyld í efra skattþrepi sem er 24% af heildarverði til viðskiptavina. Má ætla að skatttekjur frá öðrum fyrirtækjum sem byggja starfsemi sína að hluta eða öllu leiti á útleigu þessara bifreiða hafi því hlaupið á 6-7 milljörðum króna undanfarin áratug. Þá er ekki meðtalin afleiðustarfsemi sem í kring um þetta hefur byggst upp og er víðsvegar um landið. Er þá heldur ekki talin dreifing erlendra ferðamanna en undantekningarlaust fara viðskiptavinir þessara fyrirtækja hringinn og versla bæði vöru og þjónustu um allt land.

Á núgildandi undanþágu eru vörugjöld af þessum bílum mjög há og verða áhrifin af því að nema þessa undanþágu úr gildi þess valdandi að ekki verður hægt að flytja þessar bifreiðar inn til landsins. Leggst því sú blómlega starfsemi af sem byggst hefur upp í kring um útleigu á þeim undanfarin ár. Starfsemi sem fyrirtæki hafa, vel á annan áratug, lagt verulega fjármuni í að byggja upp.

Við höfum áður nefnt dæmi af afleiðingum þess að fella umrædda undanþágu úr gildi en ekki úr vegi að skoða það aðeins aftur. Síðustu tveir húsbílar sem okkar fyrirtæki flutti inn til landsins voru skráðir á götuna seinni partinn í júlí 2023.

Skattlagning þessara bifreiða var eftirfarandi – á núgildandi undanþágu:

Bifreið	Evruverð	Framl.	Árg.	Teg.	Tollað	Vörugjald %	Úrv.gj.	Vörugjöld	2023		Án álagningar
									5% aukagj.	Alls	Verð m.VSK
PYP28	53.305,44 €	Sunlight	2023	T68	29.6.2023	28,11%	1.977	2.361.507	420.048	2.783.532	14.564.943
DYE69	53.305,44 €	Sunlight	2023	T68Adv.	24.7.2023	28,11%	1.977	2.324.467	413.459	2.739.903	14.542.637

Þarna verður til verð upp á rúmar 14,5 milljónir króna með virðisaukaskatti séu bifreiðarnar seldar, án álagningar. Samanlagt vörugjald til ríkissjóðs reiknaðs á undanþágu 28,11% af tollverði bifreiðar auk nýs ákvæðis þar sem auka 5% skattur er lagður á. Samanlagt er því greitt alls 2,7-2,8 milljónir króna á bíl við innflutning (vörugjald), eða 33,11% skattur. Má í þessu samhengi minna á 13% skatt af innflutningi á sendibílum sem vikið var að áðan.

Ef niðurfellingin er tekin í burtu, eins og nú hefur greinilega verið tekin ákvörðun um að gera, á þeim forsendum að orðið hafi gríðarleg þróun í framleiðslu á rafmagnshúsbílum, þá lítur sama dæmi m.v. núverandi löggjöf svona út:

Bifreið	Evruverð	Framl.	Árg.	Teg.	Tollað	Framr.vörugj.%	Úrv.gj.	Vörugj.	2023		Án álagningar
									5% aukagj.	Alls	Verð m.VSK
PYP28	53.305,44 €	Sunlight	2023	T68	29.6.2023	65,00%	1.977	5.370.396	0	5.370.396	19.344.142
DYE69	53.305,44 €	Sunlight	2023	T68Adv.	24.7.2023	65,00%	1.977	5.374.967	0	5.374.967	19.325.053

Þarna er greiddur skattur til ríkissjóðs rúmar 5,7 milljónir á bíl og væri verð per bifreið með virðisaukaskatti og án álagningar orðið rúmar 18,3 milljónir króna. Er því munurinn á greiddum vörugjöldum 2,5-2,6 milljónir króna í aukin gjöld per bifreið – eða 48-49% aukning í gjaldtöku.

Þegar að þessar bifreiðar verða orðnar þetta dýrar án þess að söluaðili geti lagt á þær nokkra krónu, þá seljast þær einfaldlega ekki, hvorki héraðs né erlendis. Seljist bifreiðarnar ekki þá er ekki hægt að endurnýja þann flota sem er í útleigu héraðs. Sé það ekki hægt legst þessi starfsemi af. Það þarf ekki að hafa fleiri orð um það. Verður þá ríkissjóður af milljarða skatttekjum og fjöldi starfa tapast. Erum við virkilega að fara taka ákvarðanir sem þessar á kolröngum forsendum? Það er engin

fjöldaframleiðsla á rafmagnshúsilum sem stendur en samt er því slegið sem föstu að svo sé og ákvarðanir sem þessar teknar í kjölfarið.

Hvað eiga fyrirtæki sem hafa lagt gríðarlega fjármuni í að byggja upp sína starfsemi í kring um útleigu þessara bifreiða að taka til bragðs, annað en að undirbúa að leggja sína starfsemi af?

Hvað um þá bíla sem pantaðir hafa verið? Okkar fyrirtæki hefur þegar greitt út tæplega helming þeirra bíla sem pantaðir voru en það er mjög langur aðdragandi að því að fá bíla sem þessa afhenta. Lögðum við inn pantanir fyrir rúmu ári síðan fyrir þeim húsbílum sem verða tilbúnir á næsta ári. Nú sjáum við fram á að þurfa að selja þá erlendis, með fyrirsjáanlegum afföllum og á það sama við um önnur fyrirtæki sem í þessum geira starfa.

Við neitum að trúa því að fulltrúar íslensku þjóðarinnar ákveði að kippa fótunum undan þessari blómlegu atvinnugrein, sem útleiga á húsbílum er, og gangi þar á bak orða sinna um að finna á þessu máli sanngjarna og eðlilega lausn til frambúðar.

Óska því undirritaðir eftir því að fá að koma aftur á fund efnahags- og viðskiptanefndar í ljósi þessara fullyrðinga sem þarna hafa verið settar fram og eru alrangar.

Virðingarfyllt,

F.h. McRent Iceland ehf.

Geir Bachmann og Þrúðmar Karlsson.