

BANDALAG ÍSLENSKRA LEIGUBIFREIÐASTJÓRA

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

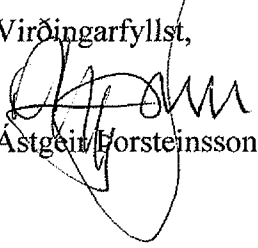
Reykjavík 6.12. 2010.

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993, lögum nr. 39/1988 og lögum nr. 87/2004.

Með meðfylgjandi bréfi, dags. 26. okt. s.l., veitti Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra umsögn um ofangreint frumvarp, þegar það var á undirbúningsstigi í fjármálaráðuneytinu. Vísast til þessarar umsagnar.

Rétt er að geta þess að innan Bandalags íslenskra leigubifreiðastjóra eru rétt tæplega 60% allra þeirra sem atvinnuleyfi hafa til leiguaksturs hér á landi.

Virðingarfyllst,


Ástgeir Þorsteinsson, formaður.

Fylgiskjal: Umsögn til fjármálaráðuneytisins, dags. 26.10.2010.

BANDALAG ÍSLENSKRA LEIGUBIFREIÐASTJÓRA

Fjármálaráðuneytið, tekju- og skattaskrifstofa
Ögmundur Hrafn Magnússon, lögfr.
Arnarhvoli
150 Reykjavík

Reykjavík 26.10.2010.



Efni: Athugasemdir varðandi frumvarp um breytingu á lögum nr. 39/1988 og lögum nr. 29/1993.

Með tölvubréfi, sem barst eftir lokun skrifstofu þann 22. okt. s.l. var óskað athugasemda við ofangreint frumvarp og óskað svars fyrir kl. 15 í dag. Framangreindur tími til skoðunar á öllum áhrifum á svo mikilli kerfisbreytingu á gjaldtöku af bifreiðum, sem um ræðir í umræddu frumvarpi, er allt of knappur. Eigi að síður þykir ljóst við fyrstu skoðun, að breytingarnar fela í sér veruluga hækkun á leigubifreiðum miðað við núgildandi reglur, og er þá miðað við hóflega stærð og gerð bifreiða. Sem dæmi skal tekin bifreiðin Toyota Avensis, sem er líklega algengasta bifreiðategundin hjá leigubifreiðastjórum. Bensínbifreið af þeirri gerð með 1,8 ltr. vél mundi hækka um kr. 313.000. Díselbifreið af sömu gerð með 2.2 ltr. vél mundi hækka um kr. 480.000. Ef til þessara hækkana kemur, er ljóst, að hækkunin kemur til með að fara út í verðlagið. Kæmi sú hækkun til viðbótar tvöföldun á verði leigubifreiða, sem orðið hefur á s.l. tveimur árum. Líklegt er, ef af hækkuninni verður, að einhverjir leigubifreiðastjórar yrðu tilneyddir til þess að kaupa og reka óhentugri leigubifreiðar en þær sem algengastar eru í dag. Það væri mjög óheppileg þróun fyrir viðskiptamenn.

Í 1. gr. frumvarpsins segir m.a.: "*Lækkun á vörugjaldi sem gjaldanda hlýst samkvæmt undanþáguflokki 1. mgr. eða skv. 2. mgr. getur aldrei numið hærri fjárhæð en kr. 750.000*" Hér er boðuð mikil lækkun vörugjalds til leigubifreiðastjóra. Sem dæmi má taka, að lækkun á áðurnefndri díselbifreið nemur skv. núgildandi reglum kr. 1.230.000, þannig að lækkunin mundi skerðast um kr. 480.000. Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra mótmælir harðlega, að breytt verði núgildandi reglum um lækkun vörugjalds til leigubifreiðastjóra.

Ef talið verður óhjákvæmilegt að hafa ákveðið þak á hámarksupphæð þeirrar lækkunar vörugjalda, sem leigubifreiðastjórar njóta, þá er lagt til, að hámarksupphæðin verði ákveðin í reglugerð í stað þess að setja upphæðina í lög. Með því móti er auðveldara að bregðast við verðbreytingum.

Viðfangarfullst/

Astgeir Þorsteinsson, formaður.

Reykjavík 26. nóvember 2010

197. mál

Efni

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum.

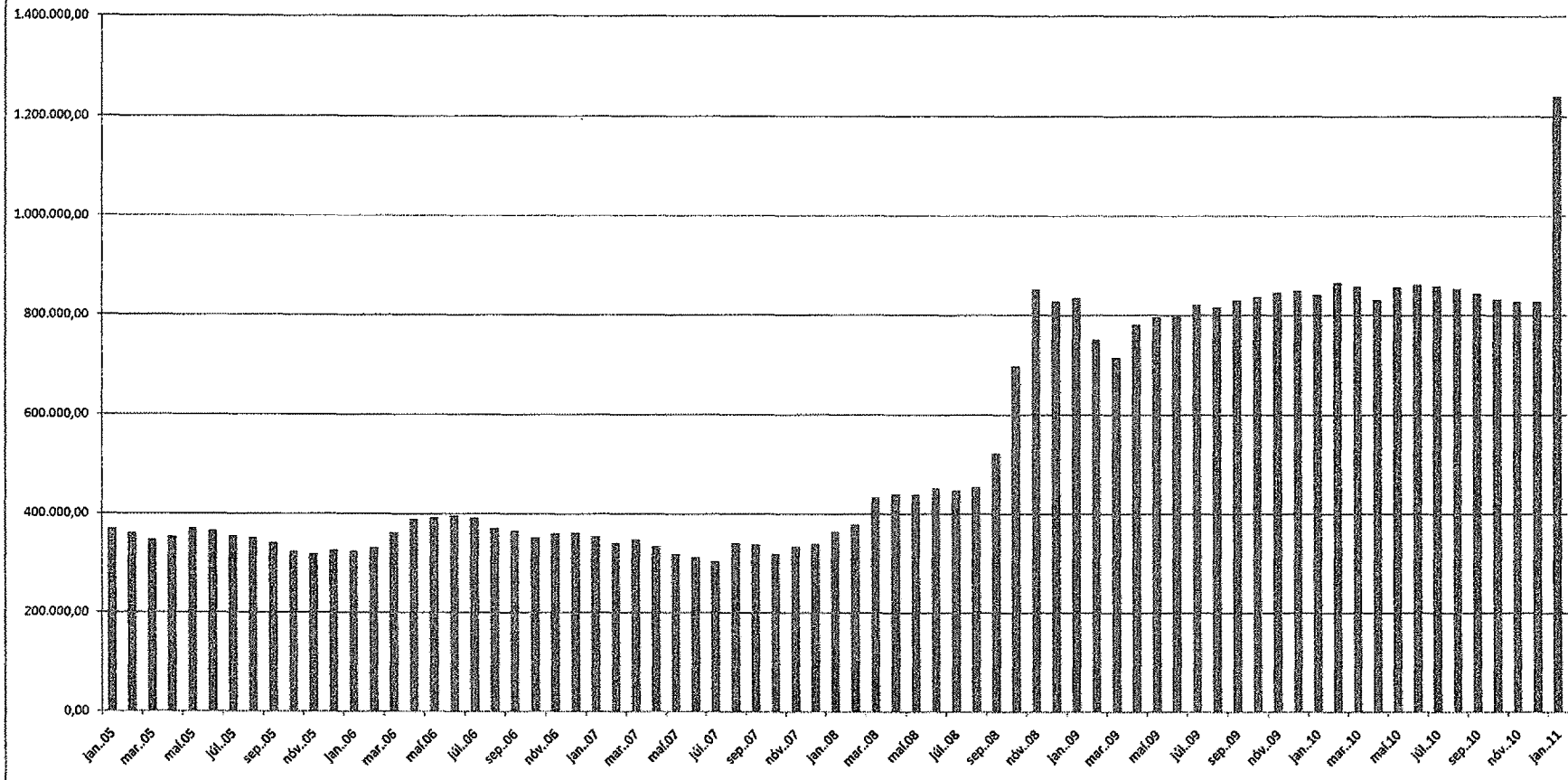
1. Bernhard ehf., umboðsaðila Honda og Peugeot á Íslandi.
Reynsla eigenda og stjórnenda fyrirtækisins á bílgreininni allt frá árinu 1962
Umboðsaðili Honda frá árinu 1962 og Peugeot frá árinu 2000.
2. Vörugjöld er gengistryggð og hafa hækkað frá mars 2007 í hlutfalli við fall íslensku krónunnar.
Þ.e.a.s. tollar í íslenskum krónum hafa hækkað sem nemur gengisfalli íslensku krónunnar. Heimili
og fyrirtæki á Íslandi geta ekki tekið á móti frekari hækkunum. Sjá viðhengi um þróun vörugjalda.
3. Velta á bílamarkaði hefur dregist saman um 80 – 95%
4. Frumvarpið – ókostir og tillaga:
 - a. Óbreytt frumvarp:
 - i. Dregur úr tekjum innflutningsaðila.
 - ii. Dregur úr tekjum ríkisins.
 - iii. Mest seldu tegundir bíla þola ekki aukna skattlagningu.
 - iv. Hybrid tækni, hlunnfarinn á kostnað metan bíla. Þróun í Hybrid bílum er lengra á
veg kominn en í metan. Meira úrval af tegundum heldur en í metan.
 - v. Ófullnægjandi skilgreining metanbíla: „...framleitt...“ og „...aðalorkugjafa...“.
 - vi. Meðaltals losun CO₂ frá bifreiðum árið 2009, 165g/km, sem grunnur nýs
vörugjalds er of lár, 200g/km er nærri lagi.
 - vii. Eykur stéttaskiptingu á Íslandi, millistéttin mun ekki eiga kost að endurnýja bílinn
miðað við þarfir. Sérlega landsbyggðin.
 - viii. Dregur úr ferðalögum íslendinga innanlands, umsvif í hagkerfinu dragast saman.
Á sama tíma er niðurgreiða bílaleigubíla til útlendinga aukin.
 - ix. Prósentugjald í undanþáguflokki G, H, I, J of lágt, eykur þörf á eftirliti
bílaleigufyrirtækja.
 - b. Tillaga
 - i. Óbreytt frumvarp taki gildi 1. janúar 2015
 - ii. 1. janúar 2011 tekur frumvarpið gildi með eftirfarandi flokkabreytingum

Flokkur	CO ₂ útblástur	Vörugjald	Undanþáguflokkur til ársins 2015	Undanþáguflokkur eftir árið 2015
A	0 – 80	0%	0%	0%
B	81 – 100	15%	0%	0%
C	101 – 120	15%	0%	0%
D	121 – 140	20%	5%	0%
E	141 – 160	20%	5%	5%
F	161 – 180	35%	15%	15%
G	181 – 200	35%	15%	25%
H	201 – 220	50%	35%	30%
I	221 – 250	50%	35%	40%
J	251 og yfir	65%	45%	45%

- iii. Ef ekki næst samkomulag um breytingar óskum við eftir aðlögunartíma fyrir allt árið 2011, en á þeim tíma getur Innflutningsaðili ákveðið hvort vörugjald af bifreiðum verði reiknað í nýja eða gamla kerfinu.
- iv. Hybrid bílar njóti áfram lækkunar á vörugjaldi kr. 240.000 eða að lækkun á vörugjaldi fyrir bíla knúna með metan sem aðalorkugjafa verði að hámarki kr. 500.000.
- v. Fjór hjól sem ekki fást götuskráð verði tolluð sem dráttarvél, enda notuð sem landbúnaðartæki um allan heim.
- vi. Mótocross er íþróttagrein á Íslandi (aðilar að ÍSí) Mótocross hjól bera 30% vörugjald í dag. Alþjóðlegt keppnishald á Íslandi er ekki hægt að stunda vegna þessara tolla.

Tillaga að breytingu: Mótocross hjól, sérframleidd til keppnishalds og notast eingöngu á sérhönnuðum æfingar- og keppnissvæðum, verði undanþegin vörugjaldi, eins og sérútbúin ökutæki til keppnishalds (rallybílar). (Viðurlög við broti á þessari undanþágu er að eigandi borgi full vörugjöld, auk viðeigandi sektar.)

Innkaupsverð JPY 2.030.000 - Þróun vörugjalds bíls frá 1. janúar 2005 - 1. nóvember 2010





Ökukennarafélag
Íslands



Alþingi
Erindi nr. þ 139/694
komudagur 6.12.2010

Umsögn

Reykjavík 5. desember 2010

Til efnahags- og skattanefndar

Varðar vörugjöld af bifhjólum og leiðréttingu á þeim

197. mál

Kæri nefndarformaður, nefndarritari og aðrir nefndarmenn.

Á meðan við fögnum þeirri viðleitni stjórnvalda að gera bílaflota landsmanna grænni með nýju frumvarpi um vörugjöld á ökutækjum, getum við sem komum að málefnum bifhjóla ekki látið hjá líða að mótmæla því kröftuglega að sá liður sem snýr að bifhjólum skuli standa óbreyttur. Eins og flestir vita eru bifhjól mun grænni kostur en mörg önnur vélknúin ökutæki í umferðinni. Flestir bílar eru notaðir af einum eða kannski tveimur í senn, en bifhjól eru mun léttari og slíta vegum minna en bílar. Svo tekið sé dæmi um litla mengun frá bifhjólum má benda á þá staðreynd að stórt 1200 rsm BMW bifhjól losar aðeins 95,1 gr af koltvísýringi á km sem er á við lítinn smábíl með mun minni vél. Ný bifhjól þurfa í dag að uppfylla Euro 3 staðalinn þannig að flest losa þau í kringum 80-120 gr/km sem þýðir að þau myndu fara í 10-15% vörugjaldaflokk ef um bifreið væri að ræða. Því hlýtur það að vera réttlát krafa okkar að einnig sé tekið tillit til þeirrar staðreyndar og vörugjöld á bifhjól miðuð við þetta í framtíðinni. Þar sem að sumir framleiðendur bifhjóla gefa ekki upp tölur um losun gróðurhúsalofttegunda er erfitt að flokka bifhjól jafn mikið og bifreiðar og því viljum við leggja það til að öll bifhjól fari einfaldlega í einn flokk vörugjalda. Leggjum við til að öll bifhjól fari því í sama flokk sem er 15% vörugjöld.

Um leið og verið er að endurskoða lög um vörugjald af ökutækjum er það líka réttlætismál að nota tækifærið og leiðréttá ýmsa vankanta sem er á þeim þegar kemur að bifhjólum. Bílaleigubílar fá lækkun á vörugjöldum en mótorhjól í eigu leigufyrirtækja fá það ekki, einfaldlega vegna þeirrar ástæðu að notast er við orðið "bifreið" í lögunum en ekki ökutæki. Það skýtur því skökku við að samt þurfi fyrirtæki sem vilja leigja bifhjól að uppfylla sömu skyldur og bílaleigur. Þetta er ört vaxandi þáttur í ferðaþjónustu á Íslandi og því rétt að styðja við hann þar sem að það skapar tekjur fyrir þjóðfélagið sem annars myndu fara til annarra landa í kringum okkur.

Sama á við um bifhjól til ökukennslu sem fá enga niðurfellingu líkt og kennslubifreiðar. Það verður að teljast óréttlátt þegar margir ökukennarar gera sérstaklega út á þennan ört vaxandi markað að þeir fái ekki sömu fyrirgreiðslu á sín ökutæki og aðrir ökukennarar. Það skiptir miklu máli að geta boðið upp á nýleg og örugg kennslutæki hverju sinni sem búin eru besta öryggisbúnaði. Fornbifhjól og fornbíll hljóta líka að vera jafnvæg þegar kemur að innflutningi.

Að lokum í ljósi gríðarlegrar aukningar í þátttöku keppenda í hverskyns bifhjólakeppnum leggjum við til að sérsmíðuð keppnisbifhjól verði skilgreind samhliða keppnisbifreiðum í lögunum, að okkar mati myndi það auðvelda eftirlit og stuðla að bættari umgengni við náttúruna. Það mun líka auðvelda allt eftirlit með torfæruhjóllum sem dæmi, ef þau sem aðeins mætti nota sem íþróttatæki væru komin á græn númer.

Leggjum við til eftirfarandi breytingar við þingskjal 214-197. máls



Ökukennarafélag
Íslands



Umsögn

1gr.

3. gr. laganna orðast svo:

Á fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki, sem ekki eru sérstaklega tilgreind í 4. og 5. gr., skal lagt vörugjald samkvæmt aðalflokki í eftirfarandi gjaldbilum miðað við skráða losun koltvísýrings (CO_2) viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra:

Gjaldbil	Skráð losun CO_2	Gjald í %		A	0-80	0	0
		Aðalflokkur	Undanþáguflokkur skv. 5. gr.				
B	81-100	10	0				
C	101-120	15	0				
D	121-140	20	0				
E	141-160	25	5				
F	161-180	35	10				
G	181-200	45	15				
H	201-220	55	20				
I	221-250	60	25				
J	yfir 250	65	30				

Bífhjól samkvæmt skilgreiningu umferðarlaga og jafnframt stigin bífhjól skulu falla undir gjaldbíl €

Ef ökutæki er framleitt og skráð með metan sem aðalorkugjafa skal vörugjald ökutækisins að hámarki vera 750.000 kr. lægra en útreikningur skv. 1. mgr. segir til um.

Lækkun á vörugjaldi sem gjaldanda hlotnast samkvæmt undanþáguflokki 1. mgr. getur aldrei numið hærri fjárhæð en 750.000 kr.

2gr.

4gr. 1. töluliður, mgr. 1. orðist svo.

Sérsmíðuð **keppnisökutæki** sem eru skráð sem slík og einungis notuð í skipulögðum keppnum og æfingum á vegum samtaka akstursíþróttamanna, svo og til aksturs til og frá slíkum atburðum. Skráningarkerki **ökutækjanna** skulu auðkennd sérstaklega. Ráðherra setur nánari reglur um gerð og útbúnað þeirra, svo og til hvaða atburða akstursheimildin taki. Sé brotið í bága við þær reglur skal vörugjald innheimt að fullu.

4gr. 3. töluliður, mgr. b. falli út.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. laganna:

1. mgr. og 1.-3. tölul. 2. mgr. falla brott, og breytist röð annarra liða samkvæmt því.
- Inngangsmálsliður 2. mgr. orðast svo: Vörugjald af eftirfarandi ökutækjum skal vera sem hér greinir.
 - Í stað inngangsmálsliðar 4. tölul. 2. mgr. og töflu í sama tölulið kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vörugjald af leigubifreiðum til fólksflutninga skal lagt á samkvæmt undanþáguflokki 3. gr. miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra.



Ökukennarafélag
Íslands



Umsögn

d. Í stað inngangsmálsliðar 5. tölul. 2. mgr. og töflu í sama tölulið kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vörugjald af bifreiðum **og bifhjólum** sem ætlaðar eru til útleigu hjá bílaleigum skal lagt á samkvæmt undanþáguflokki 3. gr. miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra.

e. Í stað inngangsmálsliðar 6. tölul. 2. mgr. og töflu í sama tölulið kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vörugjald af bifreiðum **og bifhjólum** til ökukennslu skal lagt á samkvæmt undanþáguflokki 3. gr. miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra.

f. 7. og 8. tölul. 2. mgr. falla brott.

Fyrir hönd Bifhjólasamtala Lyðveldisins, Snigla:
Gunnar Gunnarsson, formaður

Fyrir hönd Slóðavina:
Ásgeir Örn Rúnarsson, formaður

Fyrir hönd Ökukennarafélags Íslands:
Jón Haukur Edwald, formaður

Fyrir hönd mótorhjólaleigunnar Biking Viking ehf:
Eyþór Örlygsson, framkvæmdarstjóri

Alþingi
Erindi nr. P 139/757
komudagur 7.12.2010



Alþingi
Efnahags og skattanefnd
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

6. desember 2010

Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um bifreiðagjald og lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (Kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja)

Höldur ehf / Bílaleiga Akureyrar hefur farið yfir frumvarp til breytinga á lögum 29/1993 sem snýr að breytingu á vörugjöldum og vill koma eftirfarandi umsögn á framfæri.

Við styðjum heilshugar og tókum undir þegar fram komnar athugasemdir SAF V/bílaleigufyrirtækja um frumvarpið.

Við teljum reyndar farsælast fyrir alla, bæði almenning, bifreiðainnflytjendur og ferðaþjónustuna að núgildandi lögum verði ekki breytt því bifreiðaframleiðendur vinna að því hörðum höndum að lækka CO2 brennslu bifreiða sinna og það er okkar mat að í gegnum þá þróun verði auðvelt að ná fram markmiðum um lækkun CO2 losunar hér á landi og að það taki jafnvel skemmri tíma en ella.

Sé það staðfastur vilji manna að gera þessar breytingar þá er það gríðarlega mikilvægt að það þak sem sett er fram í frumvarpsdrögum verði annaðhvort alveg tekið af eða hækkað í að minnsta kosti 1.500.000. Verði það ekki þá gæti það haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir ferðaþjónustuna á Íslandi því mun erfiðara verður að bjóða hér jeppa sem bílaleigubíla, en þeir eru bæði mjög vinsælir og bráðnauðsynlegir til þess að geta ferðast um landið.

Það er ljóst að verði frumvarpið samþykkt óbreytt mun það hafa veruleg áhrif á stöðu bílaleigufyrirtækja á Íslandi bæði í nútíð og til framtíðar því mun erfiðara verður að fjármagna kaup á bílum og halda þeim í geymslu yfir veturinn jafn lengi og þörf er á í dag til að mæta miklum sveiflum í eftirspurn. Því viljum við leggja fram eftirfarandi breytingartillögu um gjaldtöku þar sem sjónarmið helstu hagsmunaaðila, þ.e. bæði ferðaþjónustunnar, landsbyggðarinnar, bifreiðainnflytjenda og markmiða um koltvísýringslosun eru tekin til athugunar. (sjá töflu hér að neðan)

FL	Losun	Aðalflokkur	Undanþáguflokkur
A	0 - 80	0%	0%
B	81 - 100	10%	0%
C	101 - 120	15%	0%
D	121 - 140	20%	0%
E	141 - 160	25%	0%

F	161 - 180	30%	5%
G	181 - 200	35%	10%
H	201 - 225	45%	15%
I	226 - 250	50%	20%
J	Yfir 250	55%	35%

Höldur ehf / Bílaleiga Akureyrar er einn af stærstu bifreiðaeigendum á Íslandi og jafnframt einn af stærstu kaupendum nýrra bíla undanfarin ár. Fyrirtækið fékk á þessu ári vottun samkvæmt Umhverfisstaðlinum ISO 14001 og það er markmið okkar að lækka koltvísýringslosun flotans okkar kerfisbundið. Nái ofangreind tillaga fram að ganga ásamt því að þak verði felld út eða hækkað í a.m.k. 1.500.000 teljum við að hægt verði að standa við það markmið.

Virðingarfyllt

f.h. Hölds ehf – Bílaleigu Akureyrar
Steingrímur Birgisson
Forstjóri



Alþingi
Erindi nr. P 139/718
komudagur 6.12.2010

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum

Reykjavík 6. desember 2010

Ókostir frumvarps.

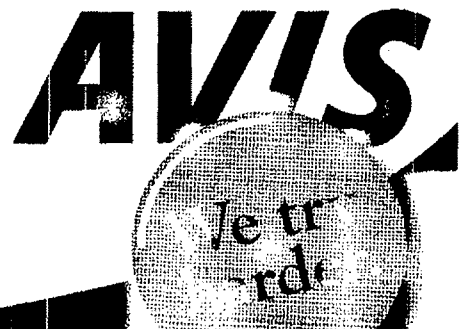
Tímasetning á þessu frumvarpi er mjög erfið þar sem ferðaþjónustufyrirtæki þurfa að gefa út sín verð í ágúst fyrir næsta ár. Þetta frumvarp mun því kollvarpa öllum áætlunum og gera það að verkum að bílaleigur sem búnar eru að lifa af eldgos á þessu ári þurfa að taka á sig nýtt högg sem erfitt verður að ráða við í síversnandi rekstrarumhverfi.

Þessu til viðbótar mun óbreytt frumvarp hafa gríðarleg áhrif á stöðu bílaleiga þar sem bílaleigur eru í dag stærstu einstöku eigendur af nýlegum bílum. Breyting til lækkunar á minnstu bílum mun rýra eign þessara fyrirtækja. Hjá okkar fyrirtæki gera útreikningar ráð fyrir að bílaleign okkar rými í verði um hátt í hundrað milljónir með tilheyrandi áhrif á eigið fé fyrirtækisins. Með því að rýra eign þessara fyrirtækja munu þau ekki vera í stakk búin til að halda þeirri lágmarkseign sem nauðsynleg er til að taka á móti þeim ferðamönnum sem vilja heimsækja landið. Þ.e. krafa fjármögnunarfyrirtækja í dag er um sterkt eigið fé á móti lánum og þá sérstakelega til bílakaupa. Þessi aðgerð ein og sér gerir það að verkum að Alp mun kaupa sem nemur 150 til 200 bílum færri en ella hefði orðið. Bílaleigur eru í aðalhlutverki við að dreifa ferðamönnum um landið þannig að öll afþreying og sprotafyrirtæki í ferðaþjónusu geti nýtt sér þann fjölda ferðamanna sem vilja heimsækja landið. 41% af öllum ferðamönnum kjósa að nota bílaleigubíla til þess að ferðast um landið og er það hlutfall vaxandi ár frá ári.

Bílaleigurnar eiga talsverðan flota yfir veturinn til þess að geta mætt árstíðarbundinni sveiflu og eru með núgildandi lögum að ná að tvöfalda sinn flota yfir sumarið. Breytingarnar koma til með að gera það að verkum að bílaleigurnar geta ekki leyft sér að leggja sumarflotanum yfir veturinn og leita því að jafnvægi milli sumars og vetrarflota og munu ekki elta eftirspurn yfir háðinn með tilheyrandi áhrifum á ferðamannaiðnaðinn.

Núverandi kerfi gerir það að verkum að bílaleigufloti landsins nær því að vera nýlegur og því bæði öruggur og umhverfisvænn. Ef breytingartillagan fer óbreytt í gegnum þingið má búast við því að nýlegum bílaleigubílum fækki og eldri bílaleigubílum fjölgi.

Einnig munu takmarkanir á stækkun á sumrin koma í veg fyrir að allur sá fjöldi ferðamanna sem vill heimsækja landið, sækji það heim því ef fjöldi á bílaleigubílum hjá helstu bílaleigum landsins minnkar er það þröskuldur sem mun gera það að verkum að ferðamannafjöldi mun dragast saman hér á landi.



Einnig mun hámark á niðurfellingu vörugjalds gera það að verkum að erfitt verði að endurnýja þann jeppaflota sem nauðsynlegur er í rekstri bílaleiga. Bílakaup eru tengd gengi og því hefur lækkun á gengi gert það að verkum að bílar hafa hækkað mikið í verði. Það gerir uppgefið hámark 750.000 allt of lágt til eðlilegra endurnýjunar. Sem dæmi mun ef óbreytt frumvarp fer í gegnum þingið vörugjald af Pajero hækka til bílaleiga yfir 230% þar sem núverandi niðurfelling er talsvert yfir áætluðu þaki frumvarpsins.

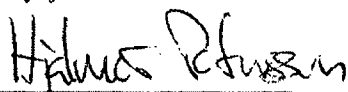
Niðurlag

Við hjá Alp ehf sem rekum alþjóðlegu bílaleigumerkin AVIS og BUDGET skiljum vel þörf á umhverfisvænni hugsun. Við viljum að þingmenn endurskoði þessa lagabreytingu og viljum koma að borðinu þannig að ferðaþjónustan beri ekki skarðan hlut. Tímasetning þessa frumvarps er einnig slæm og höfum við miklar áhyggjur af því að ef núverandi frumvarp fari í gegn að það skaði þannig heildarhagsmunum ferðaþjónustunnar sem er eins og staðan er í dag einn af undirstöðu atvinnuvegum þjóðarinnar. Ferðaþjónustan er mannaflsfrek og hentar því vel til að ná þjóðfélaginu upp úr þeim öldudal sem við erum nú í og því ætti frekar að hiúa að henni heldur en setja henni skorður. Hámark niðurfellingar er einnig takmarkandi þar sem jeppar eru nauðsynlegir fyrir ferðamenn sem vilja sjá hálendið. Þeir ferðamenn eru einnig mjög mikilvægir fyrir uppbyggingu ferðamannastaða á fáfarnari stöðum. Einnig er hámarkið í ósamræmi við gríðarlega hækkun á bílum vegna falls krónunnar. Einnig eru flokkar útblásturs það þröngt skilgreindir að þeir bílar sem eru sambærilegir í notkun geta lent í mjög misjöfnum flokkum en það gerist ávallt þegar skattur er þrepaskiptur.

Eftir samtöl við yfirmenn bæði hjá Avis og Budget alþjóðakeðjanna lýstu þeir yfir miklum áhyggjum af málinu en þeim hefur verið kynnt málið í þáula. Einnig höfðum við samband við einn stærsta ferðaheildsala til Íslands sem líka hefur miklar áhyggjur af málinu þar sem svigrúm til hækkunar er ekki til staðar vegna verðlags hér á Íslandi.

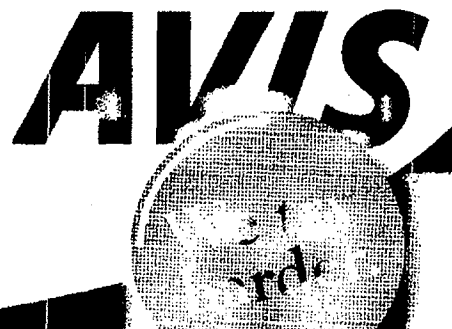
Jafnframt viljum við benda á nauðsyn á eftirliti með sístækkandi fjölda skráðra bílaleiga sem sumar hverjar uppfylla ekki helstu gæðakröfur sem við viljum gera. Einnig er nauðsynlegt í þessu samhengi að endurskoða ákvæði um tímamörk breytingaláss sem í dag er 15 mánuðir en ættu með réttu að vera 4 mánuðir. Samkeppnishamlandi ákvæði um að ekki megi leigja tii sama einstaklings í meira en 45 daga á 100 daga tímabili er einnig eitthvað sem þyrfti að endurskoða.

Reykjavík 6.12.2010



Hjálmar Pétursson
Framkvæmdastjóri
ALP / AVIS / BUDGET

ALP ehf.
Kt. 540400-2290
Knarrarvogur 2 - 104 Reykjavík
Tel: 354-591-4000



Alþingi
Erindi nr. þ 139/390
komudagur 25.11.2010

Bílgreinasambandið | 1
Athugasemdir vegna frumvarp

Alþingi

Reykjavík, 24. nóvember 2010

Kæru Alþingismenn og konur,

Í framhaldi af fundi síðastliðin þann 16. nóvember 2010, þar sem Efnahags- og skattanefnd veitti Bílgreinasambandinu tækifæri til að koma á framfæri sjónarmiðum við frumvarp um innflutningsgjöld á bíla, tókum við saman eftirfarandi til nánari skýringar. Vonandi verður til þess að varpa nokkru ljósi á það umhverfi sem þessi lagasetning hefur áhrif á.

Inngangur

Eins og flestum má vera ljóst, varð bílgreinin einna verst úti í efnahagshruninu og á það hvort tveggja við innflutning og þjónustu við bifreiðar. Þegar íslenska krónan tók að falla svo um munaði í mars 2008 stóðu öll bílaumboð frammi fyrir því að þurfa að hækka verð til samræmis og á skömmum tíma má segja að öll bílasala hafi nánast stöðvast. Á þeim tíma voru rúmlega 8000 ökutæki í tollhaldi hjá skipafélögunum og því gríðarleg fjárbinding og erfiðleikar sem biðu þessara fyrirtækja. Fjögur af stóru umboðunum, sem samtals báru uppi um 65% markaðarins gátu ekki staðið þetta af sér og enduðu í eignarhaldi bankanna þar sem eigendur þeirra gátu ekki varið þá gríðarlegu hækkun sem varð á skuldum vegna gengislána auk þess sem velta þeirra af sölu nýrra bíla drógst saman um nálægt 95%.

Á síðustu misserum hafa síðan verkstæði og aðrir þjónustuaðilar fundið verulega fyrir slæmu efnahagsástandi því bíleigendur draga orðið í lengstu lög að gera við bíla sína auk þess sem svört atvinnustarfsemi í þessari grein blómstrar sem aldrei fyrr.

Auðvelt er að álykta að viðbrögð Bílgreinasambandsins við framkomnu frumvarpi einkennist því af skammtímasjónarmiðum um að

HEKLA	17,5%
Toyota á Íslandi	23,5%
Ingvar Helga/B & L	23,5%
Brimborg	13%
Bernhard	7%
Askja	5%
Suzuki	3,5%
Bílabúð Benna	3%
Annað	4%

64,5% markaðarins
eru í höndum
þessara þriggja
fyrirtækja

aðstoða atvinnugreinina en í raun og veru sjáum við þetta öðrum augum. Hér er um langtímahagsmunamál að ræða sem snertir allt samfélagið og möguleika okkar allra til að komast ferða okkar í umhverfi sem einkennist meðal annars af;

- Dreifðri byggð
- Takmörkuðum almenningssamgöngum
- Slæmu vegakerfi
- Risjóttu veðurfari

Okkar mat er einfaldlega að ef halda á þessu landi í byggð, þá þurfum við einkabíla sem gera okkur kleift að komast milli staða, bæði í þéttbýli og dreifbýli.

Það frumvarp sem nú er lagt fram, byggir á niðurstöðum starfshóps á vegum Fjármálaráðuneytis sem skilaði af sér tillögum í maílok 2008. Andi þeirrar heildarstefnumótunar sem þar fór fram, var að breyta skattlagningu ökutækja og eldsneytis þannig að tillit væri tekið til umhverfissjónarmiða og að skattlagningin endurspeglaði frekar notkun og þar með að þeir greiddu sem menguðu. Jafnframt lá það ljóst fyrir að tilgangurinn væri ekki að auka skattheimtuna, heldur fyrst og fremst að færa hana til samkvæmt ofangreindu. Þá þegar var ráðist í hækkun á eldsneytisgjöldum en ákveðið að bíða með breytingar á innflutningsgjöldunum enda vart ástæða til að hafa áhyggjur af því á þessum tíma þar

sem innflutningur ökutækja var nánast enginn. Fyrir lá þó tafla sem nota ætti til grundvallar í breytingum á gjöldunum þar sem tekið var tillit til útblásturs koltvísýrings.

Bílgreinasambandið lagði á þeim tíma í gríðarlega vinnu við athugasemdir þar sem megin niðurstaðan var að færa skattheimtuna eins langt og hægt væri í átt að notkunartengingunni með lágum flötum innflutningsgjöldum en enn meiri tengingu við skattlagningu eldsneytisins. Starfshópurinn tók að nokkru tillit til þeirra hugmynda í lokaniðurstöðum sínum.

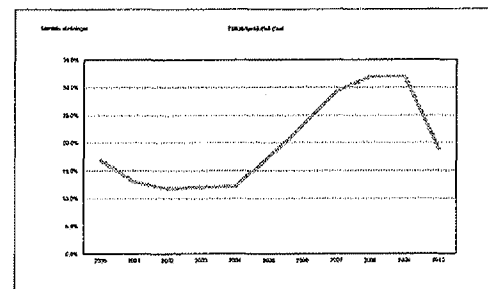
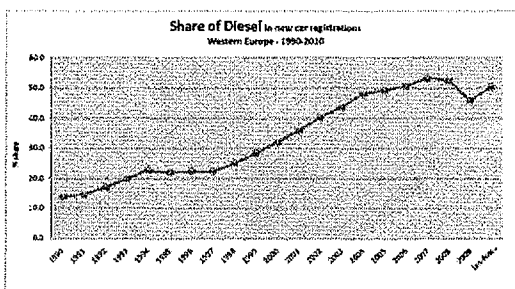
Í því frumvarpi sem nú er lagt fram, hefur hinsvegar verið snúið af þeirri leið sem starfshópurinn lagði upp með að skattlagning yrði sambærileg og áður auk þess sem þær breytingar sem gerðar voru á innflutningsgjaldatöflunni, hafa verulega neyslustýrandi áhrif sem sérstaklega munu koma niður á dreifbýlinu.

Nokkrar staðreyndir um bílgreininna

Það hafa lengi verið í umræðunni allskyns rangfærslur um bílaflota Íslendinga sem virðast fyrst og fremst hafa þann tilgang að draga upp neikvæða mynd af neyslumynstri og kauphegðun landans. Meðal annars hefur verið mjög vinsælt að halda því fram að Íslendingar séu allra þjóða ákafastir að kaupa dýra lúxusbíla og að hvergi sjáist annar eins fjöldi slíkra bíla á götunum. Staðreyndin er hinsvegar sú að þegar mest var af innflutningi svokallaðra „lúxusbíla“, árið 2007, þá nam það hlutfall 4,5% af heildarskráningum. Í Evrópu þá eru „premium brands“ (sem samanstandu eingöngu af Audi, BMW og Bens) 12-14% af heildarskráningum á hverju ári. Það er því fjarri öllu sanni að hér sé mesti floti lúxusbíla sem um getur.

Í ljósi þeirra markmiða sem sett eru um minnkun á útblæstri frá bifreiðum, er eitt stærsta tækifærið sem Ísland hefur að ná skjóttum árangri að auka hlutfall dísel bíla í flotanum. Ef skoðaðar eru skráningartölur frá árinu 2000 til dagsins í dag, telur sá floti um 135.000 bíla og hlutfall díselbíla einungis um 20%. Sambærilegt hlutfall í Evrópu er um 50%. Ef gjalddöku á eldsneyti er breytt þannig að dísel olía verði hagstæðari en bensín, mun það hafa umtalsverð áhrif á kaupendur og hvetja til aukinnar díselvæðingar sem aftur hefur umtalsverð áhrif á heildarútbلاstur flotans. Almennt eru díselvélar nokkru dýrari en bensín og því áriðandi að kaupendur sjái sér hag í því að borga meira fyrir bílinn þar sem rekstarkostnaðurinn verði lægri og þar með útblásturinn. Sama má segja um Metan sem að auki hefur þau jákvæðu áhrif að um innlendan orkugjafa er að ræða og því umtalsverður sparnaður í innkaupum á eldsneyti.

		Allar dagsetningar
Fólksbilar	Samtals	134.277
	Bensín	107.479
	Dísel	26.432
	Hlutfall dísel	19,66%
	Bensín/Rafmagn	2
	Rafmagn	5
	Gas	14
	Vetni	13
	Alkóhól	245
	Bensín/Gas	40
	Annað	47



Annað sem taka þarf tillit til þegar Ísland er borið saman við Evrópu, er sú staðreynd að vegakerfið hér á landi kallar á annarskonar bíla. Hlutfall 4x4 bíla á Íslandi er umtalsvert hærra en í Evrópu (um 43% hér á landi en 8% í EU). Að öllu jöfnu eru 4x4 bílar nokkru eyðslufrekari og þannig með hærra útblástursgildi en fram- eða afturdrífisbilar. Þetta er einfaldlega staðreynd sem helgast af umhverfinu á Íslandi og hætt við að íbúar dreifðari byggða hér á landi muni eiga erfitt með að sætta sig við að

skattkerfið geri þeim ókleift að kaupa bíla sem þeir telja nauðsynlega vegna akstursöryggis. Við höfum reyndar notið þess á allra síðustu árum að vetrarmánuðirnir hafa verið mildir og lítil vandræði skapast vegna snjóþunga. Hins vegar er ekki á það að treysta að svo verði í framtíðinni og er nóg að benda á hnattræna stöðu landsins til þess.

Meðalaldur íslenska bílaflotans er að nálgast hættumörk þar sem ætla má að hann verði rúm 11 ár í lok ársins 2010. Til samanburðar má nefna að meðalaldur bílaflotans í Evrópu er nú áætlaður í kringum 7 ár. Til þess að viðhalda meðalaldrinum þurfa nýskráningar að vera á bilinu 14-15.000 ökutæki en fyrirsjáanlegt er að heildar nýskráningar á þessu ári verði um 3000. Á árinu 2009 voru þær rétt rúmlega 2000 og tæp 9000 árið 2008. Miðað við þær áætlanir sem gerðar hafa verið fyrir næstu ár, er ólíklegt að eðlileg endurnýjun muni eiga sér stað á komandi árum sem aftur þýðir að flotinn mun halda áfram að eldast, verða óhagkvæmari og dýrari í rekstri auk þess að tefja verulega fyrir minnkandi útblæstri. Nú er upplegg stjórnvalda að breyta lögum til þess að flýta þeirri þróun að bílaflotinn verði umhverfisvænni og því áriðandi að þessar lagabreytingar feli í sér raunverulegan hvata fyrir samfélagið að endurnýja flotann í umhverfisvænni bíla.

Heildarfjöldi fólksbíla í árslok 2009 var 205.344 og hafði þá fækkað um tæplega 4.500 bíla frá fyrra ári. Meðalaldur þessa flota var rétt um 11 ár á þeim tíma og í forsendum um 14-15.000 bíla endurnýjunarþörf er ekki gert ráð fyrir að flotinn haldist svo stór. Ef reiknað er með að meðal líftími bíls sé 10 ár þá væri þetta að miðast við flota af stærðargráðunni 140.000 bílar. Ef miðað er við að eðlileg stærð bílaflotans væri um 180.000 bílar þá þýddi það líftíma uppá ca. 13 ár. Þar sem nýskráningar eru svo litlar sem raun ber vitni, á mun fækka í bílaflotanum á næstu árum.

Einnig er rétt að benda á að gamall bílafloti þýðir minna öryggi fyrir alla vegfarendur. Því til stuðning má benda á nýja skýrslu frá FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) og ESB sem sýnir að inna EU15 landana hefur dauðsföllum í umferðinni fækkað um 55% frá árinu 2001 til og með 2008. Ef Þýskaland er tekið sérstaklega út þá hefur dauðsföllum fækkað um 81% frá árinu 1971 (öryggisbelti innleidd) til og með árinu 2008. Þessum góða árangri er fyrst og fremst að þakka þeirri þróun sem átt hefur sér stað er snýr að öryggisbúnaði bíla og má benda á að á allra síðustu árum hefur orðið gríðarleg framþróun á því sviði og nýjungar stöðugt að koma á markað sem hafa það markmið að vernda þá sem í umferðinni eru. Vegakerfið hefur vissulega líka tekið breytingum á þessum árum en það virðist ekki hafa haft úrslitaáhrif þar sem þeir sem ferðast óvarðir í umferðinni þ.e. á mótorhjólum, reiðhjólum eða gangandi, hefur dánartíðnin því miður lítið breyst.

Það er mat Bilgreinasambandsins að nú sé besta tækifæri sem við munum fá til að klára þessar breytingar. Allstaðar í Evrópu er þróunin í þá átt að skattleggja á grundvelli útblásturs og notkunar og því eðlilegt að Ísland fylgi þeirri þróun. Á þessum tímapunkti er lagerstaða nýrra bíla sem og sala í algjöru lágmarki og því þægilegt við að eiga að taka slíkar grundvallarbreytingar í gagnið. Þó er nauðsynlegt að taka tillit til þeirra bíla sem umboðin eru með í pöntun og munu afhendast á næstu mánuðum. Því er það að Bilgreinasambandið lagði til að gefin yrði aðlögunartími í 4-6 mánuði miðað við það að lögin tækju gildi 1. janúar 2011. Innflytjendum yrði þá heimilt að tollafgreiða bíla hvort heldur er eftir nýja eða gamla kerfinu í einhvern tíma.

Það má klárlega gera ráð fyrir því ef horft er til samsetningar á bílaflotanum annars vegar á landsbyggðinni og hinsvegar á höfuðborgarsvæðinu að verði frumvarpið óbreytt að lögum mun það hafa hlutfallslega meiri hækkun í för með sér fyrir landsbyggðarfólk. Það verður mikið auðveldara fyrir bíleigendur á höfuðborgarsvæðinu að setta sig við minni bíla þar sem vegakerfið og samgöngur eru með allt öðrum hætti en í dreifðari byggðum.

Ef skattleggja á stærri bíla með þeim ofurgjöldum sem lagt er til í frumvarpinu, má reikna með að bíleigendur á landsbyggðinni standi því frammi fyrir meiri hækkun heldur enn íbúar á höfuðborgarsvæðinu. Um 30% af fólksbílaflota landsmanna er á landsbyggðinni og af þeim flota er

yfir 40% jeppar, jepplingar og pallbílur. Á höfuðborgarsvæðinu er sama hlutfall um 35%. Ef síðan er horft til fólksbíla, þá er um 9% fólksbíla á höfuðborgarsvæðinu fjórhjóladrifnir meðan sambærilegt hlutfall á landsbyggðinni er um 18%. Það er því alveg ljóst að verulega mun halla á landsbyggðina ef frumvarpið verður samþykkt í óbreyttri mynd.

Samantekt

Það er ljóst að Ísland þarf að taka þátt í þeirri þróun sem á sér stað allt í kringum okkur hvað varðar áherslur á umhverfispætti í samgöngum. Nú þegar hafa töluvert margar þjóðir tekið upp skattlagningu á bíla útfrá útblæstri koltvísýrings og má gera ráð fyrir að þeim fjölgi áfram á næstu árum. Bílaframleiðendur taka hlutverk sitt mjög alvarlega í þessum efnum og verja orðið umtalsvert stórum hluta af sínum rannsóknarpeningum í annars vegar að minnka útblástur hefðbundinna sprengihreyfla og hinsvegar að koma upp með nýja orkugjafa fyrir bíla.

Mikið hefur verið rætt um að rafmagnsmótorar muni taka við af sprengihreyflum og má telja ljóst að sú verður þróunin. Hinsvegar er varasamt að taka alvarlega þá aðila sem halda því fram að rafmagnsbílaðir muni taka yfir á allra næstu árum ef ekki misserum. Staðreyndin er sú að það á eftir að vinna gríðarlega þróunarvinna áður en rafmagnsbílar geta orðið almenningsseign auk þess sem útskipti á bílaflota heillar þjóðar tekur langan tíma. Ef við tökum sem dæmi að á Íslandi séu um 200.000 fólksbílar og að meðal sala pr. ár séu 10.000 bílar þá tekur 20 ár að skipta út flotanum! Flestir stærstu bílaframleiðendur heims telja að í kringum árið 2020 verði rafmagnsbílar farnir að seljast í merkjanlegu hlutfalli af heildarsölu og að enn lengri tíma taki að skipta út öllum bílaflota heimsins.

Því teljum við heillavænlegra að vinna með þann veruleika sem við okkur blasir, einbeita okkur hér á Íslandi að orkugjöfum eins og Metan, verja það að bílaflotinn verði ekki of gamall og endurnýji sig með þeim hætti að við getum staðið við markmið okkar um minnkandi mengun.

Þau gildi sem lágu til grundvallar vörugjaldatöflunni í upphaflegum hugmyndum starfshópsins frá 2008 teljum við raunhæf og eðlileg á þessu stigi og allar hugmyndir sem nú eru komnar fram um hækkanir til þess fallnar að vinna gegn grundvallarmarkmiðum laganna. Vissulega þarf löggjöfin að fela í sér hvata fyrir bílaeigendur að skipta yfir í umhverfisvænni bíla, en hún má samt ekki vera þannig að enginn telji sér fært að kaupa nýjan bíl og að endurnýjun flotans teyfist enn frekar vegna óaðgengilegs lagaumhverfis.

Það er samfélaginu nauðsynlegt að flotinn endurnýji sig og að ekki safnist upp of mikil óleyst endurnýjunarþörf. Þá gerist einfaldlega það sem alltof oft hefur einkennt íslenskan bílamarkað að innan fárra ára verður sprenging í sölu nýrra bíla með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á efnahagslífið. Miklu nær er að leyfa markaðnum að rétta sig við hægt og rólega með sanngjarnri og skynsamlegri skattlagningu.

Það er því tillaga Bílgreinasambandsins að frumvarpi því sem nú hefur verið lagt fram, verði breytt með þeim hætti að gjaldafla Starfshóps Fjármálaráðherra frá árinu 2008 verði látin standa en þó þannig að undanþáguflokkur vegna bílaleiga og leigubíla standi áfram. Jafnframt að pallbílur undir 5 tonnum verði settir í sama gjaldflokk og aðrir sendibílar af sömu stærð. Koma má í veg fyrir að einstaklingar misnoti þann lægri gjaldflokk með því að gera kröfur um að slíkir bílar séu á rauðum VSK númerum.

Jafnframt óskum við eftir því að gefin verði 4-6 mánaða aðlögunartími þar sem hægt verði jafnframt að skrá bíla fyrstu mánuði næsta árs eftir gamla kerfinu. Eðlilegt væri síðan að endurskoða gjaldatöfluna á 3-5 ára fresti til þess að fylgja eftir þeirri þróun sem verður í útblæstri bíla.

Virðingarfyllt,
Sverrir Viðar Hauksson
Formaður Bílgreinasambandsins
Framkvæmdastjóri HEKLU ehf.

Efnahags- og skattanefnd Alþingis

Reykjavík, 6. desember 2010

197. mál

Umsögn vegna Frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

Kæru nefndarmeðlimir,

Eins og áður hefur komið fram í samtölum okkar sem og tilheyrandi tilskrifum, hefur Bílgreinasambandið verulegar athugasemdir við það frumvarp sem lagt var fram af hálfu Fjármálaráðuneytis. Telur sambandið að alltof langt sé gengið í breytingum frá þeim tillögum sem Starfshópur á vegum Fjármálaráðherra lagði fram vorið 2008 og sjáum reyndar engar forsendur til þess að breytt sé frá þeim tillögum sem þar lágu fyrir.

Að baki skýrslu starfshópsins lá mikil og vönduð vinna varðandi útfærslur á öllum helstu forsendum breytinganna og teljum við ekki að þær forsendubreytingar sem Fjármálaráðuneyti leggur nú fram, eigi við rök að styðjast. Þetta snýr fyrst og fremst að þeim breytingum sem gerðar voru á flokkun ökutækja enda teljum við að sú tafla sem lögð er til grundvallar í frumvarpinu muni hafa margvíslegar neikvæðar afleiðingar í för með sér. Nefnt hefur verið sem dæmi að bíleigendur á landsbyggðinni væru ekki í sömu aðstöðu og þeir sem búa í þéttbýli og því fylgi umtalsverð mismunur þessum breytingum. Eins er það að gangi þessar breytingar eftir, þá er einfaldlega verið að tefja fyrir minnkun útblásturs frá samgöngum þar sem hægja mun enn frekar á endurnýjun flotans sem aftur þýðir að eldri bílar verða lengur á götunum með tilheyrandi mengun.

Við gerum okkur grein fyrir að ekki eru forsendur til þess að breyta miklu í þessu frumvarpi, og því förum við fyrst og fremst frammá að tekið verði tillit til tveggja þátta;

1. KAFLI

1.gr.

Lagt er til að taflan sem notuð er til grundvallar, verði óbreytt frá því sem starfshópurinn lagði til árið 2008. Taflan lýtur þá svona út í stað þeirra sem sett var fram í frumvarpinu:

Gjaldbil	Skráð losun CO2	Aðalflokkur	Undanþáguflokkur skv. 5. Gr.
A	0-80	0	0
B	81-100	0	0
C	101-120	5	0
D	121-140	10	0
E	141-160	15	5
F	161-180	20	5
G	181-200	30	10
H	201-220	40	15
I	221-250	50	20
J	Yfir 250	60	25

Aðalflokkurinn er því óbreyttur frá því sem lagt var til þó svo að búið sé að bæta við einu gjaldblli, þ.e.a.s. 0-80 gr.

Undanþáguflokkurinn var ekki til staðar í fyrri tillögum, en teljum við nauðsynlegt að halda honum inni þar sem fyrst og fremst þarf að taka tillit til rekstrarumhverfis bílaleigufyrirtækjanna. Leggjum þó upp með að til samræmingar við aðalflokkinn verði flokk F breytt í 5% (úr 10%) og síðan hlutfallslega þaðan í frá. Hæst verður þá 25% í stað 30% skv. frumvarpsdrögunum.

Virðingarfyllt,

Sverrir Viðar Hauksson
Formaður Bílgreinasambandsins
Framkvæmdastjóri HEKLU ehf.

Reykjavík 22. október 2010

Fjármálaráðuneytið
Fjármálaráðherra Steingrímur J. Sigfússon
Arnarhvoli við Lindargötu
150 Reykjavík.

Bílgreinasambandið hefur tekið drög af frumvarpi til laga um breytingu á lögum nr. 39/1988 um bifreiðagjald, og lögum nr.29/1993 um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl. með síðari breytingum til umfjöllunar og gerir eftirfarandi athugasemdir.

Liður F. í töflu:

Undir þennan lið falla þeir bílar sem vinsælastir eru á Íslandi í dag og henta megin þorra fjölskyldufólks á landinu öllu. Í þennan flokk lenda m.a. svokallaðir jepplingar. Hærri gjöld á þennan flokk mun leiða til þess að fjölskyldufólk mun hverfa frá því að endurnýja fjölskyldubílinn sem mun leiða til þess að gömlum eyðslufrekum jeppum verður haldið gangandi lengur en góðu hófi gegnir. Það mun koma niður á bæði losun af Co2 í samgöngum og öryggi í umferðinni. Umferðarslysum hefur fækkað umtalsvert á allra síðustu árum og er því fyrst og fremst að þakka miklum framförum í öryggisbúnaði nýrra bíla.

Hækkun á þennan flokk, eins og frumvarpið gerir ráð fyrir í dag, mun jafnframt hafa alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir þá sem starfa í bílgreininni. Eins og staðan er þar í dag þolir hún ekki frekari áföll sem vænta má að slík breyting muni valda, þar sem hún myndi stórlega tefja þær væntingar að markaðurinn fari að taka við sér.

Enn fremur ber að hafa í huga að, - og er ekki síður mikilvægt, að slík aðgerð mun draga verulega úr tekjum ríkissjóðs af sölu ökutækja þar sem fólk mun draga að endurnýja fjölskyldubílinn eins lengi og mögulegt er.

Hækkun á þennan flokk bíla mun auka álögur á meðalfjölskylduna sem nú þegar á undir högg að sækja. Þessi flokkur bíla hefur hvað mest verið að sækja í sig veðrið hjá þorra fólks í þéttbýli sem og á landsbyggðinni og hefur komið í stað stærri jeppa þegar fólk hefur endurnýjað fjölskyldubílinn. Jepplingar duga við flestar aðstæður úti á landi þegar mið er tekið af færð og gerð vega. Því er afar óheppilegt að gera fólki erfiðara um vik að kaupa og eiga slíka bíla sem uppfylla best þarfir fjöldans.

Auk þess hefur mikil breyting orðið á ferðavenjum Íslendinga á síðustu árum þar sem fjölskyldur eyða sumarfríum sínum mun meira innanlands í stað ferðalaga til útlanda. Ferðalög með ferðavagna hefur aukist gríðarlega á síðustu árum enda hefur öll ferðaþjónusta aðlagð sig að kröfum þeirra sem þannig kjósa að ferðast og gert aðstæður þannig að fólk sækir í þá þjónustu sem þar er í boði. Bílar í flokki F (samkvæmt töflu) eru nauðsynlegir til slíkra ferðalaga eins og jepplingar og stærri fólksbílar. Með tillögum þeim sem við erum að fjalla um munu þeir hækka verulega í verði frá því sem er í dag. Það mun leiða til þess að fólk mun breyta þessum ferðavenjum sínum aftur, því minni bílar hafa ekki þá kosti, afl og öryggi svo hægt sé að ferðast með aftanívagn hér á landi.

Liður G. til J. í töflu:

Við margar kringumstæður getur reynst nauðsynlegt fólki að kaupa stærri bíla, má þar nefna stórar fjölskyldur og búsetu sem og þeirra sem starfa í ferðaþjónustu. Vörugjöld uppá 65% eru því mjög há gjöld. Ekki er stór kaupendahópur að þeim tegundum bíla er lenda í þessum flokki sem tilgreindur er í frumvarpinu. Hinsvegar verður það ógjörningur fyrir þá sem þarfnast slíka bíla að leggja í þau

útgjöld sem þeir bílar koma til með að útheimta við hækkun á vörugjöldum úr 45% í 65% eins og drögin segja til um. Bílgreinasambandið leggur til að hæsti gjaldaflokkur verði 55%, enda er þar líka verið að tala um ofur vörugjöld og mikla hækkun frá því sem eldri lög segja til um. Í ofanálág er rétt að benda á að bílar hafa hækkað mikið í verði á síðustu tveim árum sökum gengishruns. Sömu rök eiga líka við hér og um jepplinga þar sem gömlum eyðslufrekum og hættulegum bílum verður haldið gangandi lengur en skynsamlegt er.

Undanþáguflokkar:

Litlir sendibílar og pallbílar sem mikið eru notaðir af verktökum, fyrirtækjum, bændum, ríkisstofnunum og sveitarfélögum munu hætta seljast miðað við þær forsendur sem fram koma í frumvarpinu.

Stærsti hluti kaupenda af þessari gerð bíla eru áðurgreindir aðilar og leggur Bílgreinasambandið til að þessar bílgerðir verði felldar undir „undanþáguflokk“. Það mun vissulega hafa í för með sér umtalsverða hækkun þeirra frá því sem er í dag, en þó má telja að markaðurinn muni á einhverjum tíma sætta sig við þá hækkun.

Í frumvarpi því er ráðuneytið sendir til umsagnar kemur fram að losun vegna samgangna hér á landi sé það mikill að Ísland eigi langt í land með að ná þeim kröfum er gerðar eru um losun gróðurhúsalofttegunda. Í því samhengi má benda á að Ísland er stórt land eða 103 þúsund ferkílómetrar en hér búa aðeins 318.000 manns sem þurfa að reiða sig á bílinn sem farartæki. Hér höfum við ekki neðanjarðalestar, lestarsamgöngur eða sporvagna heldur einungis strætisvagnakerfi sem takmarkaður fjöldi almennings getur nýtt sér.

Neðangreind tafla sýnir tillögur Bílgreinasambandsins. En það er mat okkar að sú tafla taki á öllum þáttum er nefnd, er skipuð var 2008 hafði að leiðarljósi án þess að koma mjög illa við hinn almenna bifreiðakaupanda eða skerða tekjur ríkissjóðs. Bílgreinasambandið mun styðja frumvarpið á þessum nótum eins og sýnt er rauðlitað í meðfylgjandi töflu sem er tillaga BGS.

Samhliða því óskar Bílgreinasambandið eftir því að stjórnvöld veiti í það minnsta 6 mánaða aðlögunartíma fyrir greinina sem nauðsynlegur er svo hún geti aðlagð sig að þessum breytingum. Er þá miðað við að ný lög taki gildi 1. Janúar 2011 en hægt verði að tollafgreiða bíla eftir nýjum eða gömlum reglum fram til 30. júní 2011. Ástæðan er sú að pöntunarferli fyrir margar gerðir bíla er allt að 6 mánuðir og að auki er til staðar nokkur lager sem þarf að losa út. Hægt væri að hafa tvö vörugjaldakerfi í gangi meðan sú aðlögun á sér stað.

Gjaldbil	Skráð losun CO ₂	Aðal-flokkur	Gjald í %	
			Tillaga BGS. flokkur	Undanþága
A	0-80	0	0	0
B	81-100	10	10	0
C	101-120	15	15	0
D	121-140	20	20	0
E	141-160	25	25	5
F	161-180	35	30	10
G	181-200	45	35	15
H	201-225	55	45	20
I	226-250	60	50	25
J	Yfir 250	65	55	30

Er það von BÍlgreinasambandsins að þessar tillögur fái ítarlega skoðun og góðan hljómgrunn áður en þær verða sendar Alþingi til umræðu og afgreiðslu.

Fh. stjórnar BÍlgreinasambandsins.

Özur Lárusson
Framkvæmdastjóri.
BÍlgreinahúsinu, Gylfaflöt 19
112 Reykjavík.

Alþingi
Erindi nr. P 139/428
komudagur 26.11.2010

197. mál

Alþingi
Efnahags- og skattanefnd

Undirritaður ásamt öðrum starfsmönnum Brimborgar hefur farið kerfisbundið í gegnum frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 39/1988 um bifreiðagjald, og lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti, o.fl. með síðari breytingum og gerir eftirfarandi athugasemdir fyrir hönd Brimborgar.

Bíllinn er hagkvæmt og sveigjanlegt samgöngutæki

Einn af þeim grundvallarþáttum sem bylt hafa lífskjörum okkar Íslendinga er það frelsi til athafna sem óumdeilanlega varð með tilkomu bílsins. Bíllinn er hagkvæmasta samgöngutækið um leið og það veitir einstaklingnum mesta sveigjanleikann. Það hentar því Íslendingum vel í ljósi dreifðrar búsetu og óblíðrar veðráttu.

Gagnrýni á bíllinn hefur beinst annarsvegar að öryggi og hinsvegar að áhrifum hans á umhverfið.

Hvað það fyrrnefnda varðar þá hafa bílaframleiðendur náð umtalsverðum árangri við að bæta öryggi og hver ný kynslóð bíla er ávallt mun öruggari en næsta kynslóð á undan. Mikil fækkun alvarlegra umferðarslysa og dauðsfalla í umferðinni hér á landi má m.a. rekja til öruggari bíla.

Bílaframleiðendur hafa lagt aukna áherslu á að draga úr umhverfisáhrifum bíla undanfarin ár og áratugi með aukinni áherslu á þróun hagkvæmari bílvéla, girskipinga og annarra þátta sem áhrif hafa á sparneytni og mengun. Þróunin hefur verið sérstaklega hröð undanfarin 5 ár og eldsneytisnotkun og mengun minnkað um allt að þriðjung milli bílakynslóða að teknu tilliti til stærðar, búnaðar og afls.

Frumvarpið jákvætt skref en þarfnast lagfæringa

Brimborg telur frumvarpið í heild sinni vera jákvætt skref í þá átt að draga úr áhrifum ökutækja á umhverfi og í megindráttum í samræmi við alþjóðlega þróun um að gjaldtaka vegna bíla byggi á útblæstri koltvísýrings en leggur áherslu á að fínþússa þarf nokkra þætti frumvarpsins til að draga úr óæskilegum jaðaráhrifum þess.

Brimborg styður það markmið frumvarpsins að draga úr losun koltvísýrings með því að breyta gjaldtöku á ökutækjum þannig að hún miðlst við losun koltvísýrings. Það er í samræmi við niðurstöður nefndar Bilgreinasambandsins sem undirritaður fór fyrir árið 2007 sem skilaði skýrslu til starfshóps fjármálaráðherra sem þá var að störfum. Sá starfshópur skilaði svo af sér skýrslu í maí 2008 þar sem niðurstöðurnar voru í meginatriðum samhljóma niðurstöðum Bilgreinasambandsins.

Helsti ágreiningurinn liggur í þeirri aðferð sem beitt er þ.e. að hafa marga vörugjaldsflokka en helsti ókostur þeirrar aðferðar er að jaðar- eða stökkbreytileg áhrif verða mjög mikil. Hægt væri að ná sömu markmiðum með því að gjaldtakan væri línuleg og byggði á margfeldi af CIF verði ökutækis, CO2 gildinu og tiltekinni krónutölu eða prósentutölu og hugsanlega með lágmarki og hámarki.

Eins og frumvarpið liggur fyrir þá eru áhrif breytinganna jákvæð gagnvart smábílum, hlutlaus að mestu gagnvart millistórum bílum og stærri atvinnubílum en mjög neikvæð gagnvart stórum fólksbílum, jepplingum, stærri jeppum og pallbílum.

Áhrifin eru á heildina neikvæð gagnvart ferðaþjónustunni og þá sérstaklega bílaleigum og þeim sem reka jeppaflota til að aka með ferðamenn í skoðunarferðir.

Brimborg styður hugmyndir um að breyta aðferð við útreikning bifreiðagjalds þ.e. að miða við CO2 gildi en vill þó benda á að rekstrarkostnaður þeirra sem eiga meðal- og millistóra jeppa og sendibíla hækkar mjög mikið og hefur áhrif á atvinnugreinar eins og einyrkja meðal iðnaðarmanna og atvinnubílstjóra og ekki síður ferðaþjónustu t.d. bílaleigur og þá sem reka jeppa til að aka um með ferðamenn t.d. á jökla.

Brimborg vill einnig benda á að til þess að gera þessar breytingar enn áhrifaríkari til að ná markmiðum um losun koltvísýrings þá væri ákjósanlegt að gera samhliða breytingar á skattmati bifreiðahlunninda og byggja það á losun koltvísýrings. Það er tilhneiging hjá þeim sem njóta bifreiðahlunninda að huga ekki að mengun eða eldsneytisnotkun þegar þeir velja bíl sem annar aðili greiðir fyrir. Því er mikilvægt að hluti ábyrgðarinnar sé færður yfir á notandann og það væri best gert með því að láta hlunnindin miðast við losun koltvísýrings. Þessi aðferð er m.a. notuð í Bretlandi. Á móti væri hægt að milda hækkun á bifreiðagjaldinu sem leggst þungt á almenning og fyrirtæki.

En víkjum nú að einstökum athugasemdum og rökstuðningi fyrir þeim.

Draga þarf úr óæskilegum jaðaráhrifum gjaldaflokka

Helsti vandinn við núverandi tillögu skv. 1. grein frumvarpsins er þau jaðar- eða stökkbreytilegu áhrif sem gjaldflokkarnir hafa á einstakar gerðir bíla vegna þess að lagt er upp með mörg gjaldbíl með háum og vaxandi þrepum. Hægt væri að ná sömu markmiðum með því að gjaldtakan væri línuleg og byggði á margfeldi af CIF verði ökutækis, CO2 gildinu og tiltekinni krónutölu eða prósentutölu og hugsanlega með lágmarki og hámarki.

Athugasemdir okkar við einstök gjaldbíl:

Gjaldbíl A: Í hann falla eingöngu rafbílar en ólíklegt er að merkjanleg breyting verði á sölu rafbíla vegna þessara breytinga því rafbílar hafa hingað til verið á undanþágu hvað varðar vörugjöld. Innflutningur hefur verið sáralítill þar sem framboð rafbíla frá bílaframleiðendum hefur nánast ekki verið neitt. Á næstu árum mun úrval þeirra aukast en þeir verða verulega dýrari í innkaupum en hefðbundnir bílar með sprengihreyfil og því ólíklegt að salan aukist að ráði nema til komi niðurgreiðslur eins og tíðkast gagnvart rafbílum í flestum ríkjum.

Gjaldbíl B til E: Í þessa flokka falla allir smábílar, millistórir bílar og einstakar beinskiptar útgáfur af stærri fólksbílum. Bíl milli flokka er þolanlegt þar sem það er ekki meira en 5% en samt verða nokkur stökkbreytileg áhrif.

Sýniiegustu áhrifin verða t.d. á sjálfskipta bíla þar sem sama gerð bíls getur lent í tveimur flokkum eftir því hvort bíllinn er sjálfskiptur eða beinskiptur. Margir kaupendur af eldri kynslóð og aðrir sem nauðsynlega þurfa á sjálfskiptingu að halda (m.a. fatlaðir) þurfa því að greiða verulega hærra verð.

Gjaldbil F: Skv. núverandi tillögu er reiknað með að bílar í þessu gjaldbili fari í 35% vörugjald. Það væri veruleg hækkun. Í þessu flokki eru algengir millistórir fjölskyldubílar og minnstu jepplingarnir. Þessir bílar hafa hingað til verið í 30% vörugjaldi. Einnig gætu orðið mjög mikil stökkbreytileg áhrif t.d. ef beinskipt útgáfa væri í E flokki með 160 gr. per km. en sjálfskipt útgáfa í F flokki með 161 gr. per km. Við leggjum til 30% gjald í þessum flokki og áhrifin því hlutlaus miðað við núverandi gjalddöku og minni jaðaráhrif.

Gjaldbil G: Í þessum flokki verða margir sjálfskiptir fjölskyldubílar af millistærð og margir jepplingar sem eru mjög vinsælir meðal íslenskra fjölskyldna þar sem þeir nýtast vel til allra venjulegra ferðalaga innanlands með ferðavagna og ekki síður fólki á landsbyggðinni. Mjög stór kaupendahópur þessara bíla er eldra fólk sem sameinar öryggið með 4x4 bíl en fær um leið sjálfskiptan bíl sem hentar eldra fólki. Við mælum með að þessi flokkur fari í 35% í stað 45% eins og núverandi tilaga gerir ráð fyrir. Nær allir þessara bíla eru í dag í 30% og því myndi okkar tillaga valda einhverri verðhækkun en kemur í veg fyrir þá kollsteypu sem núverandi tillaga gerir ráð fyrir.

Gjaldbil H til J: Við leggjum til að stökkinn frá gjaldbili G og milli þessara flokka verði 10 prósentur. Núverandi tillaga útilokar nánast bíla á markaðnum sem falla í þessa flokka sem í raun minnkar tekjur ríkissjóðs og dregur úr valkostum fyrir kaupendur sem þurfa á þessum bílum að halda.

Á móti leggjum við til að bílum í síðustu tveimur gjaldflokkum verði fjölgað með því að minnka gjaldbilið í flokki I með því að færa efri mörkin neðar. Um leið stækkar efsti flokkurinn einnig og hæsta gjaldið helst óbreytt í okkar tillögu. Tillögur okkar að breytingum eru í rauðu letri.

Á það skal bent að með breytingum á bifreiðagjöldum og tengja þau við losun koltvísýrings þá hækkar rekstrarkostnaður bíla í flokkum H, I og J gríðarlega. Eitt af markmiðum frumvarpsins hlýtur að vera að fækka eldri gerðum sem nú aka um göturnar og draga þannig úr mengun og auka öryggi með því að endurnýja þá. Því þarf gjalddtaka af bílum sem geta komi í staðinn fyrir eldri gerðir að vera hófleg. Gjöldin mega ekki hækka það mikið að almenningi og fyrirtækjum verði gert ókleift að endurnýja og koma þannig í veg fyrir að þessi aðilar geti dregið úr mengun, minnkað eldsneytiseyðslu og lækkað kostnað.

Í þessu samhengi er einnig rétt að ítreka að öryggi bíla vex með hverju ári og hafa tölur um slys og dauðsföll í umferðinni sýnt umtalsverða fækkun. Öryggisprófanir bíla hjá opinberum, erlendum stofnunum, staðfesta framfarirnar. Hækkar á gjöldum mega því ekki stöðva þessa þróun.

Í ljósi ofangreinds rökstuðnings þá leggjum við til breytingar á gjalddöflunni í 1. gr. sem myndi milda þau neikvæðu áhrif sem núverandi tillaga skapar en markmið frumvarpsins næðust samt sem áður. (rautt letur sýnir breytingar).

Gjaldbil	Skráð losun CO ₂	Gjald í %	
		Aðal-flokkur	Undanþágu-flokkur
A	0-80	0	0
B	81-100	10	0
C	101-120	15	0
D	121-140	20	0
E	141-160	25	5
F	161-180	30	10
G	181-200	35	15
H	201-220	45	20
I	221-240	55	25
J	yfir 240	65	30

Mikilvægt er að löggjafinn hafi í huga að það er ekki á hans valdi að sjá fyrir hvaða bíltækni verður ofan á heldur setja almennar reglur og láta markaðinn koma með tæknilegar lausnir til að uppfylla markmiðin. Þetta er í samræmi við eina af forsendum vinnuhóps stjórnvalda en í almennum athugasemdum við frumvarpið segir „Stjórnvöld geta með skattlagningu ráðið miklu um samsetningu og notkun bílaflotans. Almenn er litið svo á að aðgerðir stjórnvalda í þá veru eigi að vera almennar og óháðar einstökum tæknilegum lausnum. Í skýrslu starfshóps fjármálaráðherra frá 30. maí 2008 kom fram að stjórnvöld eigi ekki að veðja á ákveðnar tæknilausnir heldur hafa ívilnanir almennar. Í þeirri skýrslu er jafnframt tekið fram að skattar sem leggjast hlutfallslega á ökutæki eftir skráðri eyðslu þeirra séu vænlegir til árangurs. Er frumvarp þetta í samræmi við þá hugmyndafræði.“

Á þetta er bent vegna sérstakrar ívilnunar vegna bíla sem geta gengið fyrir metangasi. Með þessu er opnað fyrir gat þar sem einfalt er að flytja inn bíla sem skráðir eru sem metanbílar án þess að nokkur trygging sé fyrir því að ökumenn þeirra noti nokkurn tíma metangas sem eldsneyti. Um leið er þetta brot á jafnræði því bílar sem geta gengið fyrir líf-etanóli, metanóli eða lífdísil fá enga ívilnun en ættu að vera skilgreindir á sama hátt og metangasbílar.

Neikvæð áhrif á bílaleigur

Þrátt fyrir undanþáguákvæði fyrir bílaleigur þá mun þessi breyting hafa neikvæð áhrif fyrir þær.

Í fyrsta lagi má nefna að stærsti hluti bílafloða bílaleiga er smábílar eða millistærð (ca. 70%) en bílaleigur hafa fengið þessa bíla hingað til á 10% gjaldi. Gjaldið fer í 0% sem er jákvætt en um leið er munurinn upp í almenna gjaldið lægra og því er ávinningur þegar til endursölu kemur minni en áður og til þessa hafa bílaleigurnar reiknað þann ávinning inn til lækkunar á kostnaði við rekstur bílaleigubíla.

Í öðru lagi hækka einhver hluti jeppa sem bílaleigur þurfa að kaupa til að þjóna kröfum sinna eriendu viðskiptavina en í dag hafa bílaleigur fengið þá bíla á 10-13% gjaldi en skv. fyrirbyggjandi tillögum verður það gjald frá 10% til 30% og sett verður 750 þús. kr. hámark á niðurfellinguna.

Í þriðja lagi hækkar rekstrarkostnaður bílaleigubíla verulega vegna hækkunar á bifreiðagjaldi á stórum bílum en lækkar lítið eða óverulega á millistórum bílum

Milda hækkun bifreiðagjalda og breyta skattmati fyrir bifreiðahlunnindi

Brimborg styður hugmyndir um að breyta aðferð við útreikning bifreiðagjalds og miða við CO2 gildi en vill þó benda á að rekstrarkostnaður þeirra sem eiga meðai- og millistóra jeppa og sendibíla og þaðan af stærri bíla hækkar mjög mikið og hefur áhrif á atvinnugreinar eins og einyrkja meðal iðnaðarmanna og atvinnubílstjóra og ekki síður ferðapjónustu t.d. bílaleigur og þá sem reka jeppa til að aka um með ferðamenn t.d. á jökla. Einnig hefur þetta áhrif á fjölskyldur á landsbyggðinni.

Hægt væri að milda áhrifin af hækkun bifreiðagjalda og um leið samræma skattlagningu og tryggja enn betur að markmiðum um minni losun koltvísýrings náist með því að gera samhlíða breytingar á skattmati bifreiðahlunninda og byggja það á losun koltvísýrings.

Það er tilhneiging hjá þeim sem njóta bifreiðahlunninda og greiða því ekki sjálfir fyrir kaup eða afnot bíla að huga ekki að mengun eða eldsneytiseyðslu þegar þeir velja bíl. Því er mikilvægt að hluti ábyrgðarinnar sé færður yfir á notandann og það væri best gert með því að láta hlunnindin miðast við losun koltvísýrings. Þessi aðferð er m.a. notuð í Bretlandi. Mikilvægt væri að þessi breyting hefði ekki nettó áhrif til hækkunar á skattlagningu heldur væru hærri tekjur vegna bifreiðahlunninda nýttar til að milda áhrif af hækkun bifreiðagjalda.

Þessi tillaga Brimborgar er í samræmi við markmið starfshópsins skv. almennum athugasemdum við frumvarpið sbr. „...Umræddum starfshópi var falið að gera tillögur um samræmda skattlagningu ökutækja og eldsneytis sem hefði þau markmið að leiðarljósi að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja...”

Góð tímasetning og mikilvægi skjótrar ákvörðunar

Í frumvarpsdrögum segir að lögin taki gildi 1. janúar 2011. Tímasetning þessarar miklu kerfisbreytingar er einstaklega góð eftir hrúnið þar sem fáir bílar hafa selst undanfarin tvö ár þannig að fáir bíleigendur lenda í verðryrnun. Megnið af sölu undanfarinna tveggja ára var til bílaleiga sem hafa fengið niðurfellingar vörugjalda þannig að verðryrnun er mjög lítil.

Í öðru lagi ættu núverandi lagerar bílaumboða að vera í sögulegu lágmarki.

Í þriðja lagi er bílafloti landsmanna orðinn mjög gamall og því verða afleiðingar vörugjaldsbreytinga hóflegar á eldri bíla þar sem breytingar á nývirði mildast eftir aldri bílanna.

Það er mikilvægt að nú þegar frumvarpið er komið í almenna umfjöllun staðið verði við fyrrnefnda dagsetningu því sala bíla sem munu iækka mun alveg stöðvast en sala stærri bíla mun aukast sem gengur gegn markmiðum frumvarpsins.

Óþarfi og slæmt er skv. ofangreindu að fresta gildistíma og mikilvægt að eitt kerfi sé í gildi strax frá 1. janúar 2011 enda mikilvægt að þessi atvinnugrein fái traustan rekstrargrundvöll eftir áföll undanfarinna ára og að fyrirtækin í greininni geti farið að huga að pöntunum í samræmi við breyttar leikreglur en aðfangatími er langur. Því fyrr sem frumvarpið fer í gegn því fyrr er hægt að hefja pantanir á bílum til að ná markmiði þess um lægri CO2 gildi bílaflotans.

Ef nánari upplýsinga er þörf þá vinsamlegast hafið samband við undirritaðan í farsíma 699 7600 eða með tölvupósti egillj@brimborg.is

Reykjavík, 26. nóvember 2010

Virðingarfyllst
Brimborg ehf
Egill Jóhannsson, forstjóri

BÆNDASAMTÖK ÍSLANDS

Alþingi

Erindi nr. P 139/714

komudagur 6.12.2010



Nefndasvið Alþingis
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 6. desember 2010

EBG/-

Efni. Umsögn um frumvarp til laga um um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja) á 139. löggjafarþingi, þskj. 214 – 197. mál.
Tilv. 2010110027

Frumvarpið barst Bændasamtökum Íslands til umsagnar með bréfi frá nefndasviði Alþingis, dags. 29. nóvember 2010.

Bændasamtök Íslands leggja eindregið gegn því að frumvarpið verði samþykkt í núverandi mynd.

Markmið frumvarpsins er að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa. Til þess að ná þessu markmiði kveður frumvarpið m.a. á um breytingar á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., þannig að skattlagning á ökutæki er tengd við skráða losun á koltvísýringi (CO_2). Ætlunin er þannig að ná framangreindum markmiðum með neyslustýringu. Stjórnvöld hyggjast stýra samsetningu bílaflota Íslendinga með skattlagningu.

Í greinargerð með frumvarpinu er losun á CO_2 á Íslandi borin saman við losun í Evrópu og tekið fram að markmiðum frumvarpsins verði best náð með því að tengja skattlagningu á ökutæki almennt við skráða losun og það sé í samræmi við þróun þá sem orðið hefur hjá nágrannabjóðum okkar. Um vegasamgöngur á Ísland gilda önnur sjónarmið en hjá nágrannabjóðum okkar. Á Íslandi er mjög dreifð byggð og mun dreifðari heldur en t.d. á meginlandi Evrópu, afar takmarkaðar almenningssamgöngur, víða lélegt vegakerfi með lítilli þjónustu og afar risjótt veðurfar. Breytingar þær sem lagðar eru til í frumvarpinu koma sérstaklega illa við bændur og aðra íbúa í dreifbýli jafnt og þéttbýli á landsbyggðinni og myndu hafa mest áhrif þar. Í dreifbýli gilda önnur sjónarmið um samgöngur en í þéttbýli og vegna framangreinds er nauðsynlegt fyrir íbúa að eiga fjórhjóladrifnar og aðrar stærri bifreiðar til þess að geta tekist á við risjótt veðurfar og slæma færð. Fjórhjóladrifnar bifreiðar eru eyðslufrekari en fram- eða afturhjóladrifnar og þannig með hærra útblástursgildi.

Með frumvarpinu er íbúum í dreifbýli gert ómögulegt, eða í það minnsta afar erfitt að kaupa bifreiðar sem eru þeim nauðsynlegar til þess að komast á milli staða. Þær breytingar sem lagðar eru til eru hins vegar gerðar á kostnað akstursöryggis og byggðasjónarmiða. Íbúar í dreifbýli þurfa oft á tíðum að sækja grunnþjónustu um langan veg og bændur þurfa vegna búreksturs síns og búsetu á öflugum og eyðslufrekum bifreiðum að halda. Nú með niðurskurði á grunnþjónustu í dreifbýli og vetrarþjónustu á þjóðvegum er enn mikilvægara en áður að bændum og öðrum íbúum í dreifbýli verði gert kleift að komast á milli staða án þess að þurfa að beygja sig undir umhverfisstefnu sem hefur óhjákvæmilega í för með sér verulega aukinn kostnað fyrir þá.

Bændasamtök Íslands fara fram á það að við meðferð frumvarpsins verði tekið tillit til ofangreindra sjónarmiða og að þessar fyrirhuguðu auknu álögur verði takmarkaðar eins og kostur er. Þá leggja Bændasamtökin enn fremur til að bændum verði gert kleift að festa kaup á pallbifreiðum til búrekstrar án þess að þurfa að sæta því að falla undir umhverfisstefnu sem á ekki rétt á sér í íslenskum raunveruleika hvað varðar samgöngur í dreifbýli.

Þrátt fyrir að frumvarpið stefni að réttmætum og mikilvægum markmiðum er nauðsynlegt að annarra leiða verði leitað til þess að þeim verði náð svo komast megi hjá verulega auknum kostnaði fyrir bændur og aðrir íbúa í dreifbýli. Bændasamtökin eru reiðubúin til þess að koma til fundar við efnahags- og skattanefnd til þess að ræða framangreind sjónarmið ef þess er óskað.

Virðingarfyllst

f.h. Bændasamtaka Íslands



Elías Blöndal Guðjónsson lögfr.

Nefndasvið Alþingis
B.t. Kristjana Benediktsdóttir
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 6. desember 2010

Efni: Umsögn Félags atvinnurekenda um frumvarp til laga er varðar kerfisbreytingu á skattlagningu ökutækja, 197. mál.

I. Almennt

Vísað er til erindis háttvirtrar Efnahags- og skattanefndar Alþingis dagsett 29. nóvember 2010 þar sem óskað er umsagnar Félags atvinnurekenda um frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (skattlagning samkvæmt útblæstri bifreiða), 197. mál.

Félag atvinnurekenda telur að í umræddu frumvarpi felist spor í rétta átt þegar horft er til efnislegra markmiða skattlagningar. Það verður að teljast eðlilegt að skattlagning byggji á almennum markmiðum sem taki mið af samfélagslegum ávinningi. Óumdeilt er að losun koltvísýrings er skaðleg umhverfinu og því eðlilegt að taka mið af henni.

Hins vegar telur FA að útfærsla á skattlagningunni sem fram kemur í frumvarpinu sé gölluð og þurfi nánari athugunar við. Um það snúast ábendingar félagsins um efni frumvarpsins.

II. Ábendingar

A) VÖRUGJÖLD OG ALMENN SKATTLAGNING Á LOSUN GRÓÐURHÚSALOFTTEGUNDA

Í frumvarpinu er úreltu vörugjaldakerfi viðhaldið, þótt efnislegt tilefni skattlagningar standist skoðun. Félag atvinnurekenda telur eðlilegra að skattlagning sem tekur mið af losun gróðurhúsalofttegunda sé almenn og nái yfir alla losun. Þannig sé iðnaður, skip og flugvélar settar í sama umhverfi og bifreiðar. Það er göfugt markmið að skattlegja losun óæskilegra lofttegunda. En það leggur um leið ríka skyldu á herðar stjórnvalda að gæta fyllsta jafnræðis við slíka skattlagningu.

B) EÐLILEGT ER AÐ HAFA AÐLÖGUN AÐ ENDANLEGU MARKMIÐI Í SKATTLAGNINGU

Ástæða er til að gera alvarlegar athugasemdir við að jafn ítarlegar breytingar og lagt er upp með skuli eiga að taka gildi um áramót, án þess að aðilar í innflutningi og rekstri bifreiða fái nokkurt rými til að bregðast við breytingunum. Félag atvinnurekenda telur eðlilegt að:

- frumvarpið taki ekki gildi fyrr en um mitt ár 2011. Frumvarpið geri þannig ráð fyrir að innflytjendur eigi þess kost að bregðast við hvað varðar pantanir og losun birgða.
- frumvarpið tryggi að umræddar breytingar gerist í áföngum, t.d. að skattlagning breytist árlega næstu 3 ár og verði að því loknu í endanlegu horfi. Með þessu er tryggt að bæði innflytjendur sem og aðrir aðilar í hagkerfinu hafi eðlilegt ráðrúm til að bregðst við breyttum aðstæðum. Þetta getur t.d. átt við um breytingar á ýmsum undanþágum.

C) BREYTINGIN FELUR Í SÉR OF HÁA SKATTLAGNINGU Á STÆRRI BIFREIÐAR

Félag atvinnurekenda telur að hugmyndir Bílgreinasambandsins (BGS), sem lýst er í bréfi til Fjármálaráðherra dagsett 22. október 2010 séu eðlilegt viðmið hvað varðar þunga skattsins á einstaka gjaldflokka. Í fyrsta lagi er mikilvægt að fylgt sé þeim tillögum sem starfshópur í vegum ráðuneytisins vann árið 2008 og bærileg sátt virtist ríkja um. Í annan stað verður ekki við það unað að ríkið noti tækifæri og setji fram ofurskattlagningu á stærri bifreiðar og aðra flokka bifreiða sem mikið eru notaðar hér af landfræðilegum ástæðum. 65% vörugjöld eru gríðarlega íþyngjandi skattlagning og veruleg hækkun frá núverandi stöðu, sem þó felur í sér há vörugjöld. FA tekur því undir hugmyndir BGS um að skattlagning verði útfærð með eftirfarandi hætti:

Gjaldbil	Skráð losun CO ₂	Aðalflokkur skv frumvarpi	Tillaga BGS
A	0-80	0	0
B	81-100	10	10
C	101-120	15	15
D	121-140	20	20
E	141-160	25	25
F	161-180	35	30
G	181-200	45	35
H	201-225	55	45
I	226-250	60	50
J	Yfir 250	65	55

D) UN DANTEKNINGAR

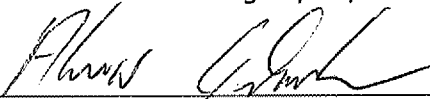
Í frumvarpinu fylla undantekningar frá umræddri skattlagningu heila síðu. Þótt eflaust sé góður hugur að baki slíku, þá ætti það að tilheyra fortíðinni. Skattheimta á að vera almenn og hætt er við að víðtækar undantekningar og flókið kerfi leiði af sér misnotkun.

III. Annað

Að lokum áskilur Félag atvinnurekenda sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum.

Félagið lýsir sig jafnframt reiðubúið til að funda um efnið sé þess óskað.

Virðingarfyllst,



Almar Guðmundsson
Framkvæmdastjóri Félags atvinnurekenda



www.fib.is Efnahags- og skattanefnd Alþingis

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Alþingi

Erindi nr. P 139/721

komudagur 6.12.2010

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 6. desember 2010

Umsögn frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og lögum nr. 39/1988 um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum

Félag íslenskra bifreiðaeigenda telur æskilegt að fram fari frekari vinna við framlagt frumvarp til laga um umfangsmiklar breytingar á tekjuöflun ríkisins af bifreiðum og umferð. FÍB átelur að ekki hafi verið haft faglegt samráð við fulltrúa neytenda og aðra hagsmunaaðila um svo viðamiklar kerfisbreytingar sem að óbreyttu munu hafa veruleg áhrif á hagsmuni heimilanna varðandi val og fjármögnun heimilisbilsins og umferðaröryggi.

Fram kemur í athugasemdum með frumvarpinu, sem unnið er af embættismönnum stjórnarráðsins, að verið sé að leggja til viðamikla kerfisbreytingu á skattlagningu ökutækja og eldsneytis m.a. varðandi viðmið skattlagningarinnar. Frumvarpið er sagt vera í samræmi við tillögur í skýrslu starfshóps fjármálaráðherra frá því í maí 2008. Efnahagsleg staða samfélagsins hefur gjörbreyst til hins verra eftir efnahagshrunið haustið 2008 og þar með forsendur þeirra niðurstaðna sem starfshópurinn skilaði af sér vorið 2008.

Markmiðið er sagt að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda, aukinnar notkunar innlendra orkugjafa, auk þess að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins og þjóna áfram sem almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð. Þessi markmið getur verið erfitt að samhæfa og alltaf þarf að gæta jafnræðis.

FÍB telur eðlilegt að sem lægst vörugjald sé lagt á innfluttar bifreiðar til þess að tryggja öllum tekjuhópum greiðari aðgang að öruggari og minna mengandi bifreiðum. Bifreiðar eru dýrar í innkaupum og virðisaukaskattur upp á 25,5% skilar verulegum tekjum í ríkissjóð. Fjárfesting í fjölskyldubifreið er með stærri útgjöldum heimilanna. Nýskráningar bifreiða hafa verið í sögulegu lágmarki á þriðja ár og hugsanlegt að breytingar í anda frumvarpsins örvi sölu á minna mengandi bifreiðum en geti að sama skapi drepit niður sölu á stærri bifreiðum. Meðal- og stærri bifreiðar eru mjög



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE

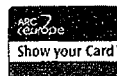
HEIMILIS- & PÓSTFANG:
ADDRESS AND POSTAL ADDRESS:
Borgartún 33 · IS-105 Reykjavík

SÍMI:
TELEPHONE:
+354 414 9999

MYNDSENDIR:
TELEFAX:
+354 414 9998

NETFANG:
E-MAIL:
fib@fib.is

KENNITALA:
REG.NUMBER:
530169-7749



algengar og í almennri eign. Verði smábifreiðar vinsælastar eftir mögulega kerfisbreytingu þá er það eðlisfræðilegt lögmál að minni bifreið fer gjarnan halloka í árekstri við þyngra og stærra ökutæki. Þessi staðreynd getur aukið fjölda slysa í umferðinni á meðan breytingar eru að ganga yfir. Svona neyslustýring getur einnig komið illa niður á stærri fjölskyldum og heimilum á erfiðum samgöngusvæðum.

Að mati FÍB eru stjórnvöld á villigötum með því að leggja til allt of marga vörugjaldsflokka sem flækja kerfið, auka kostnað og eru ekki til marks um einfalda og gegnsæja stjórnsýslu. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir 10 aðalflokkum og 7 undanþáguflokkum vegna vörugjalda á innflutt ökutæki (sbr. 1. gr.). Þess utan eru 16 gerðir ökutækja undanþegnar vörugjöldum og 9 gerðir ökutækja sem bera annað hvort 13% eða 30% vörugjald. Ökutæki sem falla undir undanþáguákvæði í frumvarpinu eru m.a. bílaleigubifreiðar, leigubifreiðar til fólksflutninga og bifreiðar til ökukennslu.

Stjórn FÍB telur hins vegar að vörugjald á ökutæki miðað við útlosun koltvísýrings sé réttlátari gjaldtaka en flokkun sem miðar það við vélarstærð líkt og í núgildandi lögum. Eðlilegt væri að fækka vörugjaldsflokkum frumvarpsins og fella niður efstu flokkana.

Í frumvarpinu er að hluta tekið á ójöfnu vörugjaldi sem lagst hefur á mjög sambærilegar bifreiðar þ.e. minni pallbifreiðar og jafn stóra jeppa. Lagt er til að báðar gerðir hækki verulega í verði. Hins vegar er gert ráð fyrir að þyngri pallbifreiðar verði eftir sem áður undanþegnar vörugjaldi sbr. 2. gr. frumvarpsins sem vísar til 4. gr. laganna og 1. tölulíðar (b.). Þetta gæti leitt af sér neyslubreytingu frá léttari fjórhjóladrifnum bílum yfir í 5 tonna (og þyngri) pallbifreiðar.

FÍB átelur sérstaklega 1. gr. frumvarpsins um breytingu á 3. gr. laganna um að leggja 45%, 55%, 60% og 65% vörugjald á meðal og stærri bifreiðar. Í þessum flokkum eru oft bifreiðar sem fyrst koma með betri öryggisbúnað inn á markaðinn og ökutæki sem geta verið nauðsynleg öryggistæki m.a. fyrir íbúa í dreifbýlinu sem sækja þjónustu og félagsstarf um langan veg og oft við erfiðar veðurfarslegar aðstæður.

FÍB leggur áherslu á að núgildandi vörugjaldsflokkar á innflutning bifreiða og efriflokkarnir í framlögðum frumvarpsdrögum eru allt of háir. Í frumvarpinu er boðuð allt að 44,4% hækkun vörugjalda ofan á núverandi 45% vörugjaldsflokk sem er erfitt að réttlæta í dreifbýlasta landi Evrópu þar sem íbúarnir þurfa oft að stóla á öruggar einkabifreiðar m.a. vegna skorts á almenningssamgöngum. Svona ofurgjaldtaka er þvert á þróun haftagjalda á liðnum árum og skapar viðskiptahindranir. Þessar hindranir bitna verst á tekjulægri hópum og draga úr möguleikum margra til að velja ökutæki með fullkomnasta öryggisbúnaðinn. Svona viðamikil neyslustýring leggur stein í götu þeirra fjölskyldna sem vegna fjölskyldustærðar þurfa bifreiðar sem taka fleiri en 4 farþega í sæti og fjölskyldna sem vegna búsetu í dreifðum byggðum landsins eða annarra aðstæðna, þurfa á stærri og öflugri bifreiðum að halda.

Eðlilegast er að vörugjald af fólksbifreiðum sé það sama óháð notkun. Ekki getur talist eðlilegt að fjölskyldur borgi margfalt vörugjald af fjölskyldubílum samanborið við þann sem leigir út ökutæki (með eða án bílstjóra), kennir ökunumum eða flytur pakka. Hafi fólksbifreið sem er 40 ára eða eldri menningarsögulegt gildi hér á landi er eðlilegast að hún beri ekki vörugjald. Óeðlilegt er að auðvelda innflutning á bílum

bara af því að þeir eru gamlir. Þeir geta verið mun meira mengandi og mun óöruggari en nútíma bílar.

Flokkun vörugjalda í anda frumvarpsins getur einnig verið samkeppnishindrandi út frá mismunandi framleiðendum. Rekstarform í tengslum við atvinnubifreiðar getur einnig haft áhrif. Lægri gjaldflokkar vörugjalda í einföldu og gagnsæju kerfi, auka sanngirni, draga úr neyslustýringu og draga úr neikvæðum samkeppnisáhrifum.

Vörugjald á bifreiðar hér á landi er með því hæsta sem gerist í löndum innan Evrópska efnahagssvæðisins og öðrum löndum sem við berum okkur saman við. Til viðbótar leggjast opinber gjöld ofan á flutningskostnað ökutækja til landsins. Flutningskostnaður fyrir ökutæki hleypur á hundruðum þúsunda króna og ofan á þann kostnað leggst í núverandi kerfi allt að 45% vörugjald og ef kerfisbreytingin gengur eftir allt að 65% vörugjald og loks 25,5% virðisaukaskattur ofan á allt saman. Það er furðuleg ráðstöfun af stjórnvöldum að leggja ofurgjöld og skatta ofan á erfiða og dýra aðdrætti. Hátt vörugjald hefur það í för með sér að bifreiðar eru dýrari hér á landi en efni standa til. Dýrari en í mörgum þéttbýlum og fjölmönnum löndum sem bjóða upp á góðar almenningssamgöngur þar sem þörfin fyrir að fjölskyldubifreið er ekki jafn brýn og hún er í okkar stóra og strjálbýla landi með takmarkaða valmöguleika í almenningssamgöngum.

Varðandi II. kafla frumvarpsins þá gerir FÍB þá kröfu að tryggt verði að bifreiðar sem breytt hefur verið þannig að þær geti nýtt metan sem aðalorkugjafa uppfylli nýjustu kröfur Evrópu reglna um öryggi farþega og notenda.

FÍB fagnar III. kafla frumvarpsins og gerir engar athugasemdir við hann.

Virðingarfyllst,

Félag íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Alþingi
Erindi nr. P 139/722
komudagur 6.12. 2010

Alþingi
Efnahags og skattanefnd
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Hertz®

Reykjavík 3. desember 2010

Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um bifreiðagjald og lögum um vörugjald af ökutækjum.

Niðurfellingin hefur gert það að verkum að bílaleigur hafa getað endurnýjað flota sinn og stóraukið framboð á bílaleigubílum til ferðamanna yfir háannatímann. Fyrir árið 2000 voru flestir bílaleigubílar á Íslandi mjög gamlir bílar og bílaleigur endurnýjuðu hægt bíla sína og notuðu þá mjög lengi.

Með tilkomu niðurfellingar gátu bílaleigur farið að endurnýja flota sinn hraðar og bjóða þannig uppá samkeppnishæfa þjónustu við önnur lönd. Jafnframt fóru bílaleigur að geta vaxið og raunhæfur möguleiki varð að tvöfalda, þrefalda, fjórfalda stærðina yfir sumarmánuði og láta bílanna liggja yfir vetrarmánuði. Bílaleigur voru áður takmarkandi þáttur í ferðaþjónustu og þannig getur það auðveldlega orðið aftur. Með auknu sætaframboði flugfélaga til landsins verður að vera nægilegt framboð af bílaleigubílum því hafa ber í huga að 41% af ferðamönnum leigir bílaleigubíl til að ferðast á um landið.

Starfsumhverfi bílaleiga á Íslandi er á margan hátt gjörólikt því sem gerist í samkeppnislöndum Íslands. Á verð bílaleigubíla leggst 25,5% vsk, meðalakstur á dag er mjög hár héraðis og viðhaldskostnaður umtalsverður þar sem vegakerfið er öðruvísi og við að selja öðruvísi ferðaþjónustu. Mikið er um malarvegi og fólk sækir mikið uppá hálendið sem eykur afföll og viðhald bifreiða. Þetta er fjárfrek grein og vaxtakjör í landinu hafa stórlega aukið kostnað við að eiga bílaleigubíla. Afföll eru miklu hærri héraðis en í samkeppnislöndum m.a. vegna smæðar markaðarins fyrir notaðabíla sem er mjög lítill, einhæfur og takmarkaður og vegna verri notkunar. Sem dæmi má nefna að bílaumboð bjóða 40-50% afföll af algengustu fólksbílum á 16 mánuðum mv. listaverð, erlendis eru þetta allt niður í 3,5-4,5 prósent á 6 mánuðum. Sveiflur í rekstri bílaleiga eru gríðarlegar miklar og sem dæmi þá hefur Hertz yfir sumarmánuði um 1000 bíla í útleigu en núna í nóvember mánuði eru um 150 bílar í leigu. Verð á bílaleigubílum hefur haldist nánast óbreytt í 10 ár. Allir þessir þættir gera það að verkum að kostnaður við að eiga og reka bílaleigubíla á Íslandi er gífurlega hár. Vörugjalda ívilnunin hefur dregið úr þessum kostnaði en hann er vafalítið samt með þeim hæstu í heim þrátt fyrir það. Í sumum þeim löndum sem við miðum okkur við greiða bílaleigur engin vörugjöld þó svo að vörugjöld á almenning séu gríðarlega há.

Verðlækkun

Megin áhyggjuefni okkar er að um áramót mun floti okkar lækka í verði miðað við það frumvarp sem liggur fyrir. Hefur þetta einnig áhrif á almenning sem hefur fengið leiðrétt sín lán hjá lánastofnunum. Mun okkur hefna fyrir að hafa keypt mikið af sparneytnum bílum og þá sérstaklega diesel fólksbílum sem eru stór hluti flota okkar.

Aukinn kostnaður við að eiga og reka bílaleigubíla

Með frumvarpi þessu minnkar forskot(afsláttur) bílaleiga á almenning sem leiðir til hærri affalla hjá bílaleigum. Kostnaður við að eiga og reka bílaleigubíla hækkar. Þar sem stærri hluti affalla lendir á bílaleigunni. Ljóst er að þessi afsláttur/forskot mun minnka mikið á næstu 2 til 3 árum þar sem bílaframleiðendur eru stöðugt að framleiða betri og umhverfisvænni vélar. Verða bílaleigur að reyna að koma þessum kostnaðarhækkunum út í verðlagið sem getur leitt til þess að eftirspurn minnkar. Verðin eru þegar í algjöru hámarki og ekki svigrúm fyrir frekari hækkunir.

Þak á niðurfellingu alitof hátt

Þak á niðurfellingu felur í sér umtalsverðan kostnaðarauka fyrir bílaleigur sem ekki er hægt að velta út í verðlagið fyrir næsta ár. Nú þegar eru þessir bílar mjög dýrir í verðskrá okkar. Þessir stærri bílar koma til með að hækka mikið í verði. Sem dæmi þá teljum við að vörugjöld sem bílaleigur greiða af Toyota Landcruiser hækki um allt að 874.000 kr. meðan almenn vörugjöld hækka um 400.000 kr. Þá hækka vörugjöld sem bílaleigur greiða af Mitsubishi Pajero úr ca. 587.794 kr. í 2.034.671 kr. nemur hækkunin því um 1.446.877 kr. Við skiljum ekki afhverju þak á niðurfellingu er komið inni frumvarpið og leggjum til að ef það á að vera þak á niðurfellingu þá getur það aldrei verið minna en 1.700.000. Umræddir bílar eru leigðir mikið af erlendum ferðamönnum sem vill ferðast um hálendið þar sem um er að ræða fjórhjóladrifsbifreiðar. Bílarnir eru þegar dýrir, frekari hækkun á gjaldskrá leiðir til fækkunar náttúruunnenda sem vilja fara um hálendið og skoða landið. Ferðabjónusta á landsbyggðinni mun líða fyrir þetta þar sem eftirspurn eftir bílunum minnkar og framboð minnkar einnig þar sem þeir eru orðnir alltof dýrir. Það væri ekki lengur raunhæfur kostur fyrir ferðamenn að ferðast á eigin vegum djúpt inn í landið sem hefði slæmar afleiðingar fyrir ferðabjónustuaðila á þessum svæðum. Sem dæmi, Þórsmörk, Jökulheimar, Sveinstindur/Langisjór, Kverkfjöll, Hvannalindir, Arnarvatnsheiði/Auðkúluheiði, Gæsavötn, Trölladyngja, Nýdalur, Loðmundarfjarðarvegur frá Borgarfirði eystri yfir í Húsavík og Loðmundarfjörð. Miðað við ástand þessara vega er 4wd bílar mikilvægir uppá öryggið að gera og nánast einu bílarnir þar sem tvær eða fleiri fjölskyldur ferðast saman í.

Til að bílaleigur geti vaxið og tekið á móti þeim ört vaxandi fjölda ferðamanna sem koma mun hingað til lands þarf að skoða minnkun á binditíma(fyrningatíma niðurfellingar vörugjalda) bílaleigubíla. Gæti það opnað möguleika á að bílaleigur geti flutt bifreiðar aftur út úr landi eftir notkun eitt sumar sem getur sparað gjaldeyrir. Gæti þetta verið útfært á þann veg að miðað væri við aldur annars vegar í mánuðum og svo einnig yrði lágmarksakstur að vera t.d. 15 til 20 þús. km.

Ljóst er að við getum ekki stutt þetta frumvarp óbreytt. Teljum við það ekki vera rétt í þessu árferði þegar verið er að hækka skatta og farið sé í það að lækka skatt á bíla. Afhverju þarf að lækka þessa vörugjöld er ekki nóg að hækka stóru bílana. Er munurinn ekki orðinn þegar það mikið á þessum bílum. Við teljum að áhrifin verði mikil á okkar rekstur og starfsumhverfi og geta haft afleiðingar fyrir ferðabjónustuna í heild sinni. Ljóst er að Bílaleiga Flugleiða ehf. mun ekki geta keypt eins marga bíla og ráð var fyrir gert fyrir næsta sumar fari þetta óbreytt í gegn. Teljum við því rétt að þessu verði slegið á frest. Aðilar setjist yfir málið og finni lausn sem getur hentað samfélaginu sem best, erum við reiðubúin til að koma að þeirri vinnu. Læt ég fylgja með nokkrar minnispunkta hér að neðan vegna þessa máls.

F.h. Bílaleigu Flugleiða ehf.



Sigurður Berndsen
Fjármálastjóri

Nokkrir minnispointar

Helstu niðurstöður

- Vörugjaldabreyting eykur ekki tekjur ríkisins
- Vörugjaldabreyting minnkar tekjur af ferðamönnum
- Neikvæð áhrif á ferðaþjónustu út á landi vegna dreifingar
- Setur núverandi bílaleigufyrirtæki í uppnám
- Bílaflotl eldist og gæði ferðaþjónustu minnkar
- Útblástur hefur minnkað vegna minni umferðar
- Bílaleigur hafa verið frumkvöðlar í að kaupa nýja sparneytnari bíla sem nú er í uppnámi
 - Líkt og réttlega er bent á í greinagerð sem fylgir frumvarpi
- Hætt við að bílafloti verði einhæfur
- Frumvarpið setur bílakaup í uppnám
- Fjárhagsleg endurskipulagning fyrirtækja sem farið hafa í gegnum endurskipulagningu eftir bankahrun verður í uppnámi

Mikilvægi bílaleiga

- Ferðaþjónustan
 - 41% Ferðamanna leigir bílaleigubíla
 - Ferðamannatímabilið er sumarið, frá 20 jún – 20 ágúst
 - Bílaleigubílar tryggja dreifingu ferðamanna um allt land
 - Sá hópur ferðamanna sem tekur bílaleigubíl skilar að jafnaði mun meiru til þjóðfélagsins en aðrir hópar ferðamanna
 - Samkeppnisstaða Íslands gagnvart öðrum löndum veikist ef verðlag á bílaleigubílum á Íslandi hækkar
 - Verðin eru þegar í hámarki í alþjóðlegum samanburði vegna þess hve háannatíminn er stuttur
 - Erfitt að ná að hækka þau frekar nema það hafi veruleg áhrif á eftirspurn
 - Bílaleiguverð á Íslandi er það dýrasta í heimi og munar á háönn yfir 100% á okkur og næst dýrasta landinu. Yfir vetrartímann er verðið ódýrara hér
 - Meðalnýting á þriggja ára gömlum MMC Pajero nær ekki 30% hjá bílaleigum
 - Þegar búið að semja um verð til ferðaheildsala fyrir 2011

Minni floti yfir sumarmánuði

- Bílakaup
 - Fjármögnun í dag erfið
 - Vextir háir
 - Krafa um hátt eiginfjárframlag 25%
 - Var áður 100% fjármagnað
 - Lægra forskot á almenn vörugjöld
 - Meira eigiðfé þarf til bílakaupa
 - Líklegt að krafa um eiginfjárframlag hækki
 - Færri nýjir bílar keyptir
 - Minni ávinningur á því að tvöfalda stærð flota yfir sumartíma
 - Holding Cost yfir vetrarmánuði eykst mikið
 - Fækkun ferðamanna
 - » Lægri gjaldeyristekjur

500.000.000-700.000.000

- Lækkun markaðsverðs núverandi flota
 - Áhrif breytinga á vörugjöldum leiðir til allt að 15% lækkunar á notuðum bílum
 - Heildarlækkun á bílaflota bílaleiga gæti numið 500-700 milljónir

- Áætluð lækkun á flota AVIS, BUDGET, HERTZ OG Bílaleigu Akureyrar nemur rúmum 500 milljónum.
- Erfitt verður að endurnýja flota(yfirveðsettir)
- Meðalaldur bíla eykst(hefur þegar tvöfaldast)
- Samþykkt frumvarps leiðir til fækkunar á keyptum nýjum bílum
 - Gert er ráð fyrir að bílaleigur þurfi að kaupa um 2000 bíla á næsta ári.
 - Ef frumvarpið er samþykkt þá geta bílaleigur keypt 40% minna af bílum miðað við það eigið fé sem þarf til kaupa í dag.
 - Bílaleigu bílum gæti fækkað um 15% sem gæti leitt til 6% fækkun ferðamanna
 - » BÍLLEIGUBÍLUM FÆKKAR
 - » BÍLLEIGUBÍLAR ELDAST
 - » FÆKKUN FERÐAMANNA
 - » LÆGRI GJALDEYRISTEKJUR

Alþingi
Erindi nr. D 139/754
komudagur 7.12.2010



Budget Car Rental
Vilhjalmur Sigurdsson
Dugguvorgur 10
104 Reykjavik

Iceland

197. mál

06.12.2010
TES DS
Tel.: -35 12
Fax.: -35 07
dino.steinkamp@dertour.de

URGENT! Impact of tax changes for car rental and tourism industry

Dear Villi,

It has been brought to our attention that the Government in Iceland is considering changing the tax laws regarding importation duties on new cars, and we are concerned that this will heavily affect the operation of the car rental industry and consequently will have a very negative impact on our business.

We have been organising holidays in Iceland for tourists for many years. As Iceland is a traditional fly and drive destination the use of a rental car is an essential part of the product we are selling. For the past ten years car rental prices have been relatively stable, and the car rental companies have been able to meet the increasing demand of the growing tourist industry, especially during the summer season.

We acknowledge and have accepted that car rental prices in Iceland are very high during the summer season. However, any action by the government that will further increase these prices will reduce the competitiveness of Iceland as a tourism destination tremendously and thereby damage our efforts to promote Iceland substantially, which in turn will cause our customers to seek a cheaper, more economical holiday destination. I am sure you can see that this will subsequently reduce the volume of tourists visiting Iceland, and that any gain made by these changes may potentially be offset by a loss in tax revenue caused by a reduction in the number of tourists visiting Iceland.

Iceland is still a popular tourist destination, and we therefore urge you to consider the long term effect on the car rental and tourist industry that these changes may cause.

Kind regards

DERTOUR GmbH & Co. KG
Director Northern Europe / Boats / Golf

i.V. Dino Steinkamp



*Avis Europe and Middle
East Limited*

Avis House
Park Road, Bracknell
Berkshire, RG12 2EW
United Kingdom

Telephone +44(0) 1344 426644
Fax +44 (0)1344 485616
Web avisworld.com

To whom it may concern,

RE: Importation Duty on new cars

Avis Europe has been made aware by our Icelandic Licensee that the Government of Iceland is planning to change the tax laws regarding importation duties on new cars, which we believe will have a significant impact on our Licensee and the whole Icelandic rent a car industry.

The growth in tourism in Iceland has been one of the major success stories of the economy over the past 10 years, from which the rent a car industry has clearly benefited. However, as a consequence, the Icelandic rent a car industry has become very dependant on tourist business, due to the limited opportunities in the domestic market and any disruption to this valuable business will have a long term detrimental effect on the industry and Avis Iceland.

Tourists visiting Iceland are encourage to explore and discover Iceland and there is no better way to do this than with a rental car. Rent car has become a basic requirement for every holiday package purchased by a visitor to Iceland. The Icelandic tourism industry is competing globally for tourists and if the car importation duties are raised as proposed, rent a car companies will be forced to raise their prices, potentially impacting the competitiveness of the industry as a whole.

Any gain from the new importation duties, could be potentially offset by a decline in the volume of tourists visiting the country, reduction of foregin currency flowing into the economy and ultimately a reduction in tax revenue earned by the Icelandic Government from tourism.

Finally, due to the current economic environment and recovering status of tourism in Iceland, Avis Europe would request that you consider the above reasons before making any changes to the current vehicle importation duties. This will allow the rent a car industry to fully recover from the recent financial crisis and losses from the volcanic eruption, plus provide a stable platform for the industry to be a positive contributor to the future economic success of Iceland.

Yours faithfully

Ian Roberts

Registered Address
Avis House
Park Road
Bracknell
Berkshire
RG12 2EW

Registration Number
3342822 England

A member of Avis Rent a Car System

**We try
harder.**



Car and Van Rental

Zodiac Europe Limited

Date: 07th December 2010

To whom it may concern

Re: Importation Duties Iceland

We have become aware that the Icelandic Government is planning to change the tax laws regarding importation duties on new cars, and we are concerned about the effect this will have on the car rental industry.

Over recent years, tourism and the demand for rental cars has steadily been increasing in Iceland. As a result of this, a major part of the car rental industries operation is through renting cars to tourists. Anything that would affect this would have a serious impact on the long term performance of the industry.

To fully enjoy Iceland, a rental car can be a necessary part of the holiday package. If changes are made to the importation duties, car rental companies will be forced to raise their prices, which may influence the number of tourists visiting the country. This will not only affect the car rental industry but also the tourist industry as a whole, and as a result, potentially cause a reduction in tax revenue the government earns through tourism and foreign currency being fed into the economy.

In light of this, I would request that you reconsider or delay any changes to the current importation duties so that the car rental industry can fully recover from the recent financial crisis and losses due to the volcanic eruption and establish a plan to minimise the effect of this change on their customers.

There have been similar experiences in other markets where pricing of hotels, car rental and other factors has significantly influenced the tourism travel trends. For example we have seen a significant swing from Spain to markets such as Turkey in recent months.

Perhaps some consideration could be given to the tax regime in practice in Denmark where concessions are provided to car rental operators renting to foreign tourists are fully or partially exempt from import duties on their cars. Another example is Israel where car rental is not subject to VAT for foreign nationals renting. Thereby attracting visitors, stimulating tourism and increasing net tax revenues and hard currency spend.

Kind Regards,

Thomas Zieher
Regional Franchise Director
ZODIAC EUROPE PLC

Park Road
Bracknell
Berks RG12 2EW

Tel: +44 (0) 1344 484100
Fax: + 44(0) 1344 418700
Registered in England No. 4634240
Registered Office: Park Road, Bracknell,
Berkshire, RG12 2EW

Alþingi
Erindi nr. P 139/753
komudagur 7.12.2010

Íslensk NýOrka ehf

Grensásvegi 9, P.O. Box 8192, 128 Reykjavík, Iceland
Phone: +354-588-0310 Fax: +354-588-0315 Email: skulason@newenergy.is

Reykjavík, 06.12.10

Alþingi
Efnahags- og skattanefnd

**Umsögn um frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.
(skattlagning samkvæmt útblæstri bifreiða), 197. mál**

Íslensk NýOrka telur að frumvarpið sé mikil framför þegar kemur að skattlagningu bíla og fyrirtækið er sannfært um að bílafloti landsmanna muni verða mun vistvænni í framtíðinni með þessu frumvarpi.

Hins vegar er ljóst að með niðurfellingu allra undanþágu t.d. sérákvæði um að VSK falli niður á vetnisbílum er ljóst að enginn innflutningur verður á slíkum bílum. Bæði vetnis og rafgeymabílar eru umtalsvert dýrari í innkaupum og þó að vörugjöld séu 0% á slíkum bílum er ljóst að slíkir bílar muni skila miklu hærri gjöldum til ríkissjóðs bara í gegnum VSK heldur en sambærilegir bensínbílar. Ljóst er að innkaupsverð rafsmábíla er 5-8 milljónir kr og VSK því um 2 milljónir. Sambærilegir bensín (dísel) smábílar munu greiða mjög lág vörugjöld + VSK samtals um 5-800.000 kr.

Það sætir furðu undirritaðs að vishæfustu bílarnir, og þeir sem eingöngu nota innlent eldsneyti, borgi meira til hins opinbera en sambærilegir jarðefnaeldsneytisbílar. Þetta þarf að leiðrétta annars verður innflutningur slíkra bíla enginn því þeir munu kosta svipað og jeppar.

Ég vil því hvetja efnahags- og skattanefnd til að framlengja ákvæði um að vetnisbílar (og helst bæta við rafgeymabilum) beri ekki VSK.

Með bestu kveðjum

Jón Björn Skúlason
Framkvæmdastjóri





Alþingi
Erindi nr. P 139/851
komudagur 9.12.2010

LANDSSAMBAND LÖGREGLUMANNA

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og skattanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 8. desember

Efni: Umsögn Landssambands lögreglumanna um þingskjal nr. 214 – 197. mál.

Landssamband lögreglumanna(LL) hefur með málflutningi sínum undanfarið vísað til mikilvægi þess að búið sé að lögreglu þannig að hún geti sinnt sínum lögboðnu skyldum. Verulega skortir á að svo sé að mati LL og má í þessu sambandi m.a. vísa til sjónvarpsþáttarins „Landinn“ í ríkissjónvarpinu sem sýndur var nýlega en ekki síður skýrslu embættis ríkislögreglustjóra frá 3. desember sl. um ofbeldi gagnvart lögreglu. Þar kemur skýrlega fram það viðhorf embættisins að lögregla sé komin að þolmörkum varðandi mannafla. Í því felst að frekari niðurskurður mun koma niður á þeirri þjónustu sem lögregla getur veitt almenningi og um leið á öryggi almennings sem og lögreglumannanna sjálfra. LL er reyndar þeirrar skoðunar að lögregla sé nú þegar komin undir þolmörk sín og vísar í því sambandi í áður innsendar umsagnir um frumvarp til laga um breytingar á lögreglulögum, varnarmálalögum og ýmis fylgiskjöl með þeim umsögnum.

Vissulega er erfitt ástand í ríkisbúskapnum sem kunnugt er, afla þarf aukinna tekna, gæta aðhalds í rekstri sem reyndar hlýtur alltaf að eiga við og því miður einnig að skera niður. Hvað lögreglu varðar þá er rúmlega 80% fjárheimilda varið til launakostnaðar. Fastir rekstrarliðir eru til staðar hjá embættunum sem ekki er hægt að hreyfa við og því þarf að huga vel að öðrum rekstrarþáttum til sparnaðar – ekki síst ef tekið er tillit til hagræðingarkrafna undanfarinna ára sbr. t.d. nýlega utandagskrárumræðu er hæstvirtur dómsmálaráðherra kom fram með tölur þar að lútandi. Stór hluti þess kostnað(annar rekstrarkostnaður) er rekstur bíla lögreglu. Undanfarin ár hefur dregið verulega úr akstri lögreglubifreiða og þar með sýnileika lögreglu og öryggi borgaranna. Sýnileiki lögreglu er afar mikilvægur þáttur í starfi hennar og skiptir t.d. miklu máli varðandi umferðaröryggissjónarmið (s.s. hraðakstur og fækkun slysa). Slíka þætti má auðveldlega reikna til verðmæta og þá er mikilvægt að hafa í huga að það geta tapast krónur þegar ætlunin er að spara aurinn.

LANDSSAMBAND LÖGREGLUMANNA

Í frumvarpinu er m.a. að finna upptalningu á ökutækjum sem undanþegin eru vörugjöldum. Því miður er ekki að finna neinn staflið sem tiltekur ökutæki lögreglu og telur LL brýnt að nefndin geri breytingu þar á. Rétt er að benda á að ríkislögreglustjórinn getur sent nefndinni nákvæmt yfirlit yfir allar tegundir ökutækja lögreglu, hversu marga kílómetra ökutækjunum er ekið á hverju ári og samanburð á milli ára. LL mun fara þess á leit við embættið að það sendi nefndinni þessi gögn ásamt umsögn en ekki er að sjá að óskað hafi verið eftir umsögn þess af hálfu nefndarinnar.

Ef óskað er eftir frekari gögnum frá LL vegna málsins eða að fulltrúar okkar komi fyrir nefndina þá verður að sjálfsögðu orðið við því.

F.h. LL

Steinar Adolfsson, framkvæmdastjóri

Efnahags- og skattanefnd Alþingis



Reykjavík, 6. desember 2010

Umsögn Landssamtaka hjólríðamanna vegna frumvarps til laga um breytingar á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olfugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja).

Um Landssamtök hjólríðamanna

Landssamtök hjólríðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök hjólríðamanna. Markmið samtakana eru m.a. að efla hjólríðar á Íslandi sem keppnisþrótt, fjölskylduvæna almenningsþrótt, heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngutæki.

Öll stærstu hjólríðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvári félagsmanna hinna ýmsu hjólríðafélaga sem telja um 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvári alls hjólríðafólks á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólríðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flestöllum löndum Evrópu.

Miðað við innflutningstölur eru líklega talsvert fleiri reiðhjól en bifreiðar á Íslandi og eru hjólin því stærsti einstaki flokkur ökutækja. Þá hafa hjólríðar aukist mikið að undanförmu og töluverð sóknarfæri eru til staðar til að auka þær enn frekar. Það vekur því furðu að jafnvíðamiklar breytingar og hér stendur til að gera á umhverfi ökutækja skuli ekki bornar undir hagsmunasamtök hjólríðamanna, og er það ósk LHM samtökin verði höfð með í ráðum í framtíðinni.

Umsögn LHM

LHM telja margt gott í frumvarpinu og það að nokkru gert til þess að ná að samræmja skattlagningu ökutækja og eldsneytis [með þau markmið] að leiðarljósi að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa, auk þess að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins og þjóna áfram sem almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð.

LHM vekur athygli á því að reiðhjólið er án vafa sparneytnasta og vistvænsta ökutækið sem völ er á, losar minni gróðurhúsalofttegundir en nokkurt annað, brúkar að mestu innlenda orkugjafa (matvæli) auk þess að þurfa mun kostnaðarminni mannvirki en stærri ökutæki, hvort heldur sem talið er í ferkílómetrum vega eða bílastæða. Þá eru ótalin veruleg jákvæð áhrif notkunar þeirra á lýðheilsu. Því telja LHM það skjóta skökku við að skv. frumvarpinu muni ríkið skattleggja reiðhjólið meira en t.d. metanbifreiðar og aðrar bifreiðar sem losa allt að 80 g CO₂/km og sambærilega sparneytna díselbifreiðar (10%.)

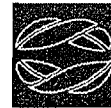
Tillaga LHM

LHM telja að 10% tollar á reiðhjól séu því í engu samræmi við það frumvarp sem hér er lagt fram, og hvetja efnahags- og skattanefnd til að fella samhliða úr tollskrá 10% toll af tollflokki 8712 um reiðhjól, sem og varahluti til þeirra. Væri slíkt í samræmi við þau markmið sem áður var vitnað til um samband skattlagningu og útblásturs ökutækja.

Fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna.



Haukur Eggertsson
formaður laganeftdar



LANDVERND

Nefndasvið Alþingis
b.t. Efnahags- og skattanefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

3. desember, 2010

***Umsögn um frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum,
eldsneyti o.fl. (skattlagning samkvæmt útblæstri bifreiða), 197. mál***

Landvernd telur að áformuð breyting á álagningu vörugjalda þannig að álagningin ráðist af CO₂ útblæstri ökutækja sé jákvæð. Það er mikilvægt að innleiða efnahagslega hvata til að draga úr CO₂-losun frá ökutækjum. Breytingin er í samræmi við alþjóðaskuldbindingar og aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum sem var kynnt nú í nóvember.

Bent hefur verið á að breytingin komi sér ekki vel fyrir marga sem búa í dreifbýli þar sem víða er talin þörf fyrir þyngri aldrifsbíla. Ábending þessi er réttmæt en vandséð er hvernig hægt er að koma til móts við þau sjónarmið. Það verður eitt yfir alla að ganga.

Landvernd gerir athugasemd við að ekki eigi að breyta vörugjöldum á vélhjól. Samkvæmt frumvarpinu verða þau áfram 30% sem er það sama og var áður á bílum í minni vélarflokki. Það er rétt að rifja upp að allt fram að kosningum árið 2003 var lagt 75% vörugjald á vélhjól en af einhverjum óútskýrðum orsökum voru þau lækkuð í 30% á lokadögum þingsins. Eftirleikurinn er þekktur. Vélhjólafлотinn, aðallega stærri hjól og torfæruhjól, tífaldaðist á fáum árum með tilheyrandi utanvegaakstri og gífurlegum landspjöllum um land allt.

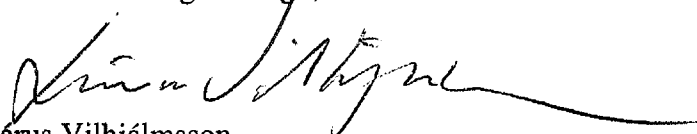
Landvernd telur að vörugjöld eigi bæði að stuðla að því að draga úr CO₂ útblæstri og minnka eftirsókn eftir stærri vélhjólum og torfæruhjólum. Þau eru ekki samgöngutæki, heldur leikföng sem hafa reynst heilbrigðiskerfi og náttúru landsins dýrkeypt.

Við leggjum því til eftirfarandi breytingar á vörugjöldum:

- | | |
|--|-----|
| a. Lítil og mengunarlítill vélhjól til götuaksturs upp að 15 hestöflum | 15% |
| b. Götu hjól frá 15 upp að 50 hestöflum | 30% |
| c. Vélhjól með stærri vél en 50 hestöfl og torfæruhjól | 60% |

Með þessu móti væri betur komið til móts við tvíþætt markmið stjórnvalda um að minnka losun gróðurhúsalofttegunda frá ökutækjum og sporna við utanvegaakstri.

Með vinsemd og virðingú,


Lásur Vilhjálmsson,
framkvæmdastjóri Landverndar

Alþingi
Erindi nr. ~~P~~ 139/788
komudagur 7.12.2010

Reykjavík 6. desember 2010

Dofri Hermannsson,
fh Metanorku, Vélamiðstöðvar og Íslenska gámafélagsins.

^{197.}
Athugasemdir við mál nr. 198, þingskjal 214, sem er frv um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, með síðarl breytingum.

Í 2. málsgrein 1. gr. segir: „Ef ökutæki er framleitt og skráð með metan sem aðalorkugjafa skal vörugjald ökutækisins að hámarki vera 750.000 kr. lægra en útreikningur skv. 1. mgr. segir til um.“

Með orðalaginu „framleitt og skráð“ er átt við svokallaða gerðarvottun. Aðeins lítill hluti metanbíla sem eru á götum heimsins í dag hafa þessa vottun en flestir metanbílur eru bensínknúnir bílar sem hefur verið breytt eftir á þannig að þeir nýta metan sem aðaleldsneytl.

Samkvæmt athugasemdum með frumvarpinu er það lagt fram með þau „...markmið að leiðarljósi að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa...“

Því óskar undirritaður að koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við ofangreinda málsgrein 1. gr. lagafrumvarpsins.

- 1) Með þessari innbyrðis mismunun metanbíla sem 2. málsgrein 1. gr. frv. felur í sér er brotið gegn því markmiði lagafrumvarsins að leggja vörugjöld á eftir CO2 losun ökutækja.
- 2) Enginn munur er á virkni gerðarvottaðra metanbíla og eftirábreyttra metanbíla og því stríðir það gegn tilgangi frumvarpsins að útiloka mikinn meirihluta þeirra metanbíla sem almenningur á kost á að kaupa.
- 3) Með kröfum um gerðarvottun metanbíla eru valmöguleikar almennings til kaupa á metanbíl verulega takmarkaðir því aðeins örfáar tegundir gerðarvottaðra metanbíla eru í boði en flestum gerðum bensínbíla er hins vegar auðvelt að breyta í metanbíla.
- 4) Engin vandkvæði eru á því að láta breytta metanbíla njóta sömu ívilnana elns og berlega kemur í ljós í 9. gr. frumvarpsins en þar segir: „Ökutæki sem framleidd eru og skráð með metan sem aðalorkugjafa eða hefur verið breytt þannig að þau geti nýtt metan og breytingin hlotið vottun skoðunarstöðvar skulu greiða lágmark bifreiðagjalds skv. 2. gr.“ Vandséð er að rökin sem styðja 9. gr. gildi ekki jafnt um 2. málsgrein 1. gr.
- 5) Með því að veita öllum innfluttum metanbílum jafnan afslátt af vörugjöldum myndu skapast tækifæri fyrir íslensk breytingaverkstæði að sinna breytingum á bílum við innflutning til landsins. Kaupandi gæti þá ákveðið að láta breyta bílnum fyrir skráningu en ljóst er að af því væri mikið hagræði fyrir neytendur og breytingaverkstæði landsins.
- 6) Á Íslandi eru miklir möguleikar til framleiðslu á metani úr úrgangi af ýmsu tagi en rannsóknir benda til að í landinu falli til nægur úrgangur til að knýja allt að helming íslenska bílaflotans

með metani. Alþjóðlegum rannsóknum sem miða að því að fá meira metan út úr lífrænum úrgangi, m.a. með nýtingu varmaorku, fleygir fram og með betri nýtingu má fá enn meira metan úr þeim lífræna úrgangi sem fellur til í landinu.

- 7) Í dag sleppur nánast allt metan frá lífrænum úrgangi belnt út í andrúmsloftið en lofttegundin metan er um 21 sinni skaðlegri lofthjúp jarðar en lofttegundin CO₂.
- 8) Meðalstór bíll sem ekið er um 18 þ km/ári losar um 4 tonn af CO₂. Sé honum breytt í metan og ekið að 80% á metani sparast losun sem nemur 3,6 tonnum CO₂ á ári.
Sé bíllinn knúinn metani sem annars hefði sloppið út í andrúmsloftið má hins vegar bæta um 13 tonnum af CO₂ losun við árlegan sparnað sem metanbreytingin hefur í för með sér.
Samanlagður samdráttur við metanbreytinguna nemur því hátt í 17 tonnum CO₂ ígilda á ári.
- 9) Jafnvel þótt aðeins reyndist hagkvæmt að framleiða metan úr helmingi þess lífræna úrgangs sem fellur til í landinu þá yrði það meiri háttar framlag til samdráttar í losun gróðurhúsalofttegundar, gjaldeyrissparnaðar, atvinnusköpunar og orkusjálfstæðis Íslands.
- 10) Verði vörugjöld einungis felld niður af gerðarvottuðum metanbílum er ljóst að innflutningur metanbíla mun ekki aukast að neinu ráði á næstu árum. Ákvörðun um að láta einungis örfáa metanbíla njóta afsláttar á vörugjöldum jafngildir því ákvörðun um að hamlar verulega orkuskiptum í samgöngum, innlendra atvinnuupbyggingu í bifreiðatækni, atvinnuupbbyggingu við nýtingu á lífrænum úrgangi og samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda.

Virðingarfyllt,

Dofri Hermannsson.

Alþingi
Erindi nr. D 139/560
komudagur 1.12.2010



Engjavegur 6, 104 Reykjavík, kt: 500100-3450 www.msisport.is

Reykjavík 30. nóvember. 2010

Alþingi
b/t Efnahags- og skattanefndar

197. mál

Minnisblað vegna frumvarps til laga er varðar breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

Mótörhjóla- og snjósléðalþróttasamband Íslands (MSÍ), eitt sersambanda innan vébanda ÍSÍ, hefur orðið þess áskynja að til standi gera breytingar á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Af því tilefni vill MSÍ upplýsa Efnahags- og skattanefnd um eftirfarandi staðreyndir.

MSÍ er langstærsta akstursíþróttasamband landsins með 2334 félagsmenn innann sinna vébanda og er sambandið 13. stærsta sersamband innan ÍSÍ af 28.

Innan MSÍ starfa rúmlega 20 akstursíþróttafélög um land allt. Þrátt fyrir framangreint hefur ekki verið leitað eftir afstöðu sambandsins til þess frumvarps sem lagt hefur verið fram á Alþingi. Efni frumvarpsins hefur veruleg áhrif á framgang akstursíþrótt aðildarfélaga MSÍ enda eru þau íþróttatæki sem notuð eru við ástundun íþrótt félagsmanna skattlögð með 30% vörugjaldi í dag. Samkvæmt efnisákvæðum núverandi frumvarps fjármálaráðherra eru ekki ráðgerðar breytingar á þessari skattlagningu. Þessu mótmælir MSÍ og óskar sambandið þess að frumvarpinu verði breytt á þann veg að íþróttagreinir innan vébanda sambandsins standi jafnfætis öðrum íþróttagreinum þegar kemur að skattlagningu vörugjalda.

Í þeim drögum að fyrrgreindu frumvarpi sem fyrrsvarsmenn sambandsins hafa aflað sér kemur fram að sérsmíðaðar keppnisbírfreiðar sem eru skráðar sem slíkar og einungis notaðar í skipulögðum keppnum og æfingum á vegum samtaka akstursíþróttamanna (LÍÁ) séu án vörugjalda. Þessi regla er í samræmi við núgildandi reglur og er afrakstur hagsmunabaráttu Landssambands akstursíþróttafélaga þegar umrædd lög voru endurskoðuð síðast. Þessi regla var lögfest fyrir stofnun MSÍ og þar af leiðandi átti sá hagsmunahópur enga aðild að samningu þess frumvarps.

Engin vafi er á því að jafnréttissjónarmið standa til þess að sama regla gildi um skattlagningu sérútbúinna keppnisbírhjóla og bírfreiða af sama toga. Reyndar má færa frekari rök fyrir skattleysi sérútbúinna keppnisbírhjóla þar sem þau eru aðeins nýtt til aksturs innan lokaðra akstursíþróttasvæða sem samþykkt hafa verið að viðkomandi lögregluembættum og sveitastjórnnum. Umrædd ökutæki eru þar auki ekki útbúinn til aksturs í umferð og bera engan ljósabúnað eins og hefðbundin ökutæki enda er um að ræða sérsmíðað ökutæki sem eingöngu er ætlað til íþróttaiðkunar. Þau rúmlega 20 aðildarfélög sem standa að MSÍ starfrækja nú 6 akstursíþróttasvæði í nágrenni höfuðborgarsvæðisins en að auki eru 14 akstursíþróttasvæði á landsbyggðinni eða samtals 20 akstursíþróttasvæði.

Uppbygging á framangreindum akstursíþróttasvæðum hófst í kjölfar endurskoðunar reglugerð um akstursíþróttir og aksturskeppni nr. 507/2007 sem unnin var í samstarfi Samgönguráðneytisins, MSÍ og LÍÁ árið 2007. Við vinnslu reglugerðarinnar kom fram sú ósk MSÍ að félagsmenn aðildarfélaga sambandsins myndu standa jafnfætis félagsmönnum LÍÁ þegar að skattlagningu viðkomandi ökutækja kæmi og var svar Samgönguráðneytisins þess efnis að sú skattlagning yrði tekin til skoðunar þegar til þess kæmi að viðkomandi lög um vörugjald yrðu endurskoðuð. Þrátt fyrir framangreinda forsögu hefur ekkert samráð verið haft við MSÍ við samning fyrirbyggjandi frumvarps og er ekki ráðgert að breyta núgildandi reglum samkvæmt frumvarpinu.

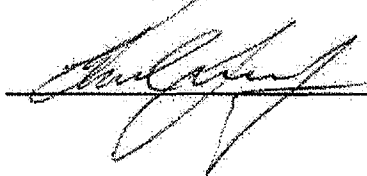
Þótt fyrrgreind jafnræðissjónarmið ein og sér ættu að nægja til þess að framangreint misræmi yrði leiðrétt eru fleiri sjónarmið sem hníga að sömu niðurstöðu. Sú skattlagning sem á sér stað í dag bitnar fyrst og fremst á börnum og unglingum sem stunda akstursíþróttir innan vébanda MSÍ enda eru 90% keppanda undir 18 ára aldri. Keppnisbifhjól eru þess eðlis að keppendur geta ekki sameinast um nýtingu þeirra eins og algengt er í öðrum keppnisíþróttum sem nýta dýr tæki, t.d. siglingar. Þar sem hver keppandi þarf sjálfur að standa straum af stofnkostnaði sínum er heildarkostnaður við kaup og rekstur keppnisbifhjóls gífurlega hár. Til viðbótar háum innkaupskostnaði bætis 30% vörugjald og síðan virðisaukaskattur þar ofan á. Samkvæmt framangreindu er ljóst að opinber gjöld af keppnisbifhjólum ungmenna nema háum fjárhæðum. Þessi staða leiðir í dag til mismununar þar sem ljóst er að aðeins börn með efnameiri foreldra geta stundað þessa íþrótt. Slíkt er ekki sæmandi í samfélagi sem leitast við að jafna stöðu þegna sinna og hvað þá möguleika barna til íþróttatökunnar.

Síðast enn ekki síðst snýst þetta mál um afstöðu yfirvalda til öryggis- og umhverfismála. MSÍ vill vekja sérstaka athygli á því að verulegar skyldur hafa verið lagðar á MSÍ og aðildarfélag sambandsins með gildistöku fyrrgreindrar reglugerðar nr. 507/2007. Meðal annars kemur fram í 17 gr. að aðildarfélag MSÍ og aðrir aðilar sem reka æfinga- og keppnissvæði þera ábyrgð á að farið sé eftir öryggisreglum sem tilgreindar eru í leyfi lögreglustjóra en þær reglur byggja á verklagsreglum sem samdar voru í samstarfi lögregluembættis og MSÍ. Í þessum reglum er allur kostnaður vegna uppbyggingar og reksturs fyrrgreindra keppnis- og æfingasvæði lagður á aðildarfélag og MSÍ lagðar á herðar þær skyldur að tryggja að öll starfssemi innan umræddra svæða sé í samræmi við lög og reglur þar að lútandi. MSÍ hefur tekist á hendur það verkefni að stjórna uppbyggingu umræddra svæða og nú er svo komið að umrædd sérsmiðuð keppnisbifhjól eru eingöngu nýtt til æfinga og keppni innan slíkra svæða enda er ólöglegt að hagnýta þau annars staðar. Allt framangreint miðar að tvennum tilgangi. Annars vegar er tilgangurinn að tryggja að ítrustu öryggiskröfum sé ávallt framfylgt við ástundun þeirra akstursíþróttar sem um ræðir. Hins vegar er markmiðið að koma í veg fyrir stjórnlausan utanvegaakstur sem sannarlega var mikið vandamál fyrir tilkomu umræddra akstursíþróttasvæða. Er enginn vafi á því að grettistaki hefur verið lyft í umhverfismálum á þessu sviði með framangreindu skipulagi.

Í samræmi við allt framangreint óskar MSÍ þess að breytingar verði gerðar á frumvarpi til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993 um vörugjald ofl. Í þá veru að færa skattlagningu sérsmiðaðra keppnisbifhjóla til samræmis við skattlagningu annarra íþróttatækja þannig að engin vörugjöld verði innheimt vegna innflutnings slíkra íþróttatækja. Í þessu samhengi vill MSÍ vekja sérstaka athygli á því að Ísland er eina landið á norðurlöndum sem leggur vörugjöld og aðra skatta en virðisaukaskatt af tækjum sem þessum. Loks er einsýnt að aukinn innflutningur í kjölfar niðurfellingar vörugjalds mun sennilega auka tekjur ríkissjóðs vegna hærri gjaldtöku í formi virðisaukaskatts.

Virðingarfyllt

fh. Mótorhjóla- og snjósleðaíþróttasamband Íslands

 pr.pr. **MSÍ**
Mótoríþróttasamband Íslands
kt: 500100-3540



Alþingi
Erindi nr. P 139/752
komudagur 7. 12. 2010

CONSUMERS ASSOCIATION OF ICELAND
ASSOCIATE MEMBER OF IC, BEUC and ICRT

NS
NEYTENDASAMTÖKIN

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og skattanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

HVERFISGÖTU 105
101 REYKJAVÍK

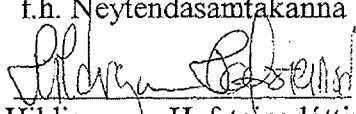
SÍMI 545 1200
FAX 545 1212
Netfang ns@ns.is
www.ns.is

Reykjavík, 6. desember 2010

Umsögn Neytendasamtakanna um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja), 197. mál.

Neytendasamtökin gera í sjálfu sér ekki athugasemdir við það að skattlagningu á bifreiðar verði hagað á þann hátt að neytendur séu hvattir til að kaupa bifreiðar sem menga minna enda megi með því minnka losun á koltvísýringi.

Hins vegar gera samtökin alvarlegar athugasemdir við það að þessar breytingar muni leiða til hækkunar á bifreiðagjöldum, sbr. 8. gr. frumvarpsins, en gert er ráð fyrir hækkun bifreiðagjalda um 200 milljónir í heildina, sbr. ummæli í almennum athugasemdum með frumvarpinu og umsögn fjárlagaskrifstofu fjármálaráðuneytisins. Bifreiðagjöld hafa þegar hækkað gríðarlega frá hausti 2008 og yrði hér um fjórðu hækkunina á þeim tíma að ræða, en hækkunin er þegar orðin 36% á þessu tímabili. Samkvæmt athugasemdum með frumvarpinu mundi þessi breyting, verði frumvarpið að lögum, leiða til þess að um helmingur þeirra sem eiga venjulegar fólksbifreiðar (upp að 1.250 kílóum að eigin þyngd) mun greiða hærra bifreiðagjald en nú er, en ekki er ljóst af athugasemdunum hvernig þessi breyting bitnar á þeim sem eiga bifreiðar í þyngdarflokknum 1.250-3.000 kíló. Neytendasamtökin ítreka þá skoðun sína að bifreiðaeigendur megi alls ekki við frekari hækkunum og leggjast því gegn hugmyndum um breytingar á bifreiðagjaldi eins og þær eru settar fram í frumvarpi þessu.

Virðingarfyllst,
f.h. Neytendasamtakanna

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Alþingi
Erindi nr. P 139/524
komudagur 30. 11. 2010



Orkugarður • Grensásvegur 9 • 108 Reykjavík
Sími: 569 6000 • os@os.is • www.os.is

Alþingi - Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 30. nóvember 2010
Tilvísun: 2010110026/50.11
Verknúmer: 1227000

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja), 197. mál

Orkustofnun hefur borist erindi efnahags- og skattanefndar Alþingis, dags. 29. nóvember 2010, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja), 197. mál.

Orkustofnun gerir ekki athugasemdir við umrætt frumvarp til laga.

Virðingarfyllst,
f. h. orkumálastjóra


Lárus Ólafsson
yfirlögfræðingur

Alþingi
Erindi nr. P 139/670
komudagur 3.12.2010



Reykjavík. 3.desember 2010

Nefndasvið Alþingis

Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Efni: Umsögn rannsóknarnefndar umferðarslysa um 197. mál.

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja).

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur tekið til umræðu 197. mál um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Nefndin gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst

f.h. rannsóknarnefðarinnar

Ágúst Mogensen, forstöðumaður.

Alþingi - Efnahags- og skattanefnd

Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Umsögn Reykjavíkurborgar um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum o.fl. (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja), 197. mál og frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, 208. mál

Fyrir Alþingi liggur frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti ofl. og fleiri lögum sem varðar kerfisbreytingu á skattlagningu ökutækja. Af því tilefni vill Reykjavíkurborg koma eftirfarandi athugasemdum að við frumvarpið:

Samkvæmt 8. gr. frumvarpsins skal í stað þess að miða bifreiðagjald við þyngd ökutækis verði það miðað við útblástur bifreiðar ef magn útblásturs frá viðkomandi ökutæki er þekkt. Þar sem ætla verður að þessi kerfisbreyting sé forsenda þess að hægt verði að hrinda í framkvæmd tillögu tekjustofnanefndar frá október sl., um að sveitarfélög fái aukna hlutdeild í gjöldum af umferð í þéttbýli, umhverfissköttum og hlutdeild í kolefnisgjaldi, styður Reykjavíkurborg efni frumvarpsins.

Ekki verður hins vegar séð að lagðar séu til neinar breytingar á skattalegu umhverfi almenningssamgangna á vegum sveitarfélaga. Reykjavíkurborg minnir á að starfshópur um að efla almenningssamgöngur, sem samgönguráðherra skipaði 2007, skilaði á miðju ári 2008 skýrslu þar sem m.a. var lagt til að álögur á almenningssamgöngur í þéttbýli yrðu endurskoðaðar. Fyrirtæki sveitarfélaga sem sinna almenningssamgöngum, þ.m.t. Strætó bs. fá nú endurgreidd 80% af olíugjaldi en fá ekki endurgreiddan virðisaukaskatt sem lagður er á olíugjaldið í upphafi. Það þýðir að í raun er endurgreiðslan ekki 80% heldur um 53% að teknu tilliti til greidds virðisaukaskatts.

Þá hafa sveitarfélögin árum saman eða frá árinu 2000, mátt búa við það að bráðabirgðaákvæði nr. X við lög nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, um tímabundna heimild til endurgreiðslu 2/3 hluta þess virðisaukaskatts sem greiddur er vegna kaupa eða leigu hópferðabifreiða, nær ekki til almenningsvagna. Gildistími ákvæðisins hefur verið framlengdur reglulega og eru nú uppi áform um að framlengja hann um eitt ár til viðbótar sbr. 12. gr. frumvarps um breytingu á lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, 208. mál, enn og aftur án þess að það verði látið ná til almenningsvagna.

Reykjavíkurborg hefur ítrekað kallað eftir breytingum á lagaákvæðum varðandi skattlagningu ríkissjóðs á almenningssamgöngum. Rekstur almenningssamgangna er ekki lögbundið hlutverk sveitarfélaga. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu með rekstri Strætó bs. auk fleiri sveitarfélaga hafa hins vegar axlað samfélagslega ábyrgð með rekstri almenningssamgangna. Tímabært er að ríkið taki þátt í því verkefni með sveitarfélögunum. Fyrsta skrefið í því væri að láta af ranglátum álögum.

Kristbjörg Stephensen,
borgarlögmaður

Alþingi
Erindi nr. P 139/526
komudagur 30.11.2010

Reykjavík 29.11.2010

Efnahags- og skattanefnd

Varðar þingskjal nr. 214 í máli 197, vörugjald af ökutækjum, eidsneyti o.fl.

Kæru Alþingismenn

Ég vil koma fram athugasemd varðandi frumvarp um vörugjöld af ökutækjum, eidsneyti o.fl. Ég vil gera athugasemd við það að lögreglubifreiðar eru ekki undanþegnar vörugjöldum.

Í frumvarpinu eru tilgreindir þeir flokkar af ökutækjum sem njóta undanþágu frá vörugjöldum. Í 2. gr. frumvarpsins er fjallað um hvernig 4.gr. laganna skuli orðast. Þar eru svo talin upp þau ökutæki sem skulu vera undanþegin vörugjöldum. Ekkert er minnst á lögreglubifreiðar en taldar eru upp slökkvibifreiðar, sjúkrabifreiðar og ökutæki sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita. Allt eru þetta viðbragðsaðilar sem bregðast við óhöppum, slysum, björgun fólks, eldsvoðum og ýmsum náttúruhamförum. Undantekningalítið er lögregla kölluð til í þeim málum sem þessir aðilar sinna og koma á vettvang og sjá svo um framhald málsins ef þörf er á frekari rannsókn eða skoðun.

Að mínu mati situr því lögreglan ekki við sama borð og aðrir viðbragðsaðilar sem lögreglan vinnur með. Eðlilegt væri því að vörugjöld væru einnig felld niður af lögreglubifreiðum.

Það er því von mín bætt verði við 4.gr laganna að lögreglubifreiðar verði undanþegnar vörugjöldum.

Lögreglubifreiðar eru vinnuumhverfi lögreglumanna og má segja að lögreglubifreiðin sé skrifstofa hins almenna lögreglumanns. Mikilvægt er því að lögreglubifreiðar séu búnar þannig að lögreglumenn geti verið þar löngum stundum. Hinn almenni lögreglumaður ver meirihluta af vinnutíma sínum í lögreglubifreiðum.

Persónuleg skoðun mín er sú að í gegnum tíðina hafa verið keyptar bifreiðategundir sem á engan hátt henta lögreglu. Þar hefur komið til að þær bifreiðategundir hafa verið ódýrari í innkaupum. Þegar þessar bifreiðategundir hafa svo komið til notkunar hafa lögreglumenn kvartað undan slæmum aðbúnaði og dæmi eru um að lögreglumenn hafi kvartað undan bakverkjum eftir að hafa notað sumar bifreiðategundir. Með því að fella niður vörugjöld af lögreglubifreiðum mun aukast svigrúm lögreglu til þessa að kaupa þær bifreiðar sem henta best.

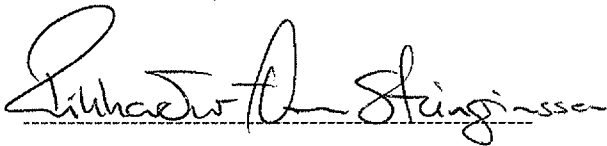
Bílamíðstöð lögreglunnar kaupir inn lögreglubifreiðar og leigir svo lögreglubifreiðarnar til embættanna. Leiguverð fer eftir stofnkostnaði lögreglubifreiðarinnar og því getur munað miklu um það hvort til komi vörugjöld eða ekki. Rekstrarkostnaður á lögreglubifreiðum er því oft stór hluti af rekstrarkostnaði embættanna. Undanfarið hafa lögregluembætti verið að skila inn lögreglubifreiðum til bílamiðstöðvar lögreglunnar vegna sparnaðar og spilar þar inn í hátt leiguverð á lögreglubifreiðum.

Undirritaður er nú varðstjóri hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og hefur starfað í 13 ár í lögreglunni. Ég hef í störfum mínum sem varðstjóri m.a haft það hlutverk að vera í samskiptum við bílamiðstöð lögreglunnar varðandi daglega umhirðu og viðhald lögreglubifreiða. Einnig er ég einn af þeim sem sér um að þjálfa lögreglumenn í akstri með forgangi. Ég hef því nokkra reynslu af notkun lögreglubifreiða af hinum ýmsu bifreiðategundum. Með því að fella niður vörugjöld af lögreglubifreiðum er stigið stórt skref í því að bæta vinnuumhverfi lögreglumanna þar sem auknar líkur eru á því að hægt verði að kaupa þær bifreiðategundir sem henti lögreglu best hverju sinni.

Hagsmunir mínir í þessu máli eru að vonast til þess að vinnuumhverfi mitt, þ.e lögreglubifreiðar, verði betra ef lögregla getur keypt inn betri lögreglubifreiðar án þess að vörugjöld stýri eða hafi áhrif á hvaða bifreiðategundir verða keyptar.

Athugasemd þessi er send inn af eigin frumkvæði og í nafni undirritaðs og því ekki á vegum lögreglu.

Með bestu kveðju og von um góðar undirtektir



Ríkharður Örn Steingrímsson

Hamratanga 10

270 Mosfellsbær

rikhardur.steingrimsson@lrh.is



RÍKISENDURSKOÐUN

Skúlagötu 57, 105 Reykjavík IS-Iceland.

Alþingi

Erindi nr. P 139/678

komudagur 3.12.2010

Dagsetning

Tilvísun

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík

3. desember 2010

A-8
LÖ/bb

Vísað er til erindis efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis, dags. 25. nóv. sl., þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (skattlagning samkvæmt útblæstri bifreiða), 197. mál.

Til svars erindinu tekur Ríkisendurskoðun fram að hún hefur ekki athugasemdir fram að færa við ofangreint frumvarp.

Erinn Hrafn

Linnó Gull



RÍKISSKATTSTJÓRI

Alþingi
Erindi nr. P 139/880
komudagur 10.12.2010

Laugavegi 166 - 150 Reykjavík - Sími 563 1100
Fax 562 4440 - www.rsk.is - rsk@rsk.is

Alþingi, efnhags- og skattanefnd
Eiríkur Áki Eggertsson
Austurstræti 8
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 9. desember 2010 02-2010111212
T-ums 85/10

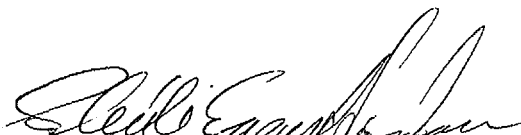
Umsögn ríkisskattstjóra um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald og lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald - 197. mál.

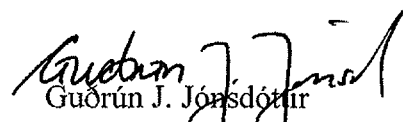
Ríkisskattstjóri hefur þann 29. nóvember 2010 móttengið tölvupóst þar sem embættinu er gefinn kostur á að veita umsögn um ofangreint þingmál.

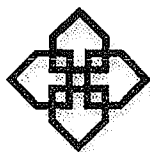
Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að með því sé lögð til kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja og eldsneytis að því er varðar viðmið skattlagningar. Þá kemur og fram að frumvarpið sé lagt fram í kjölfar frumvarps um umhverfis- og auðlindarskatta sem varð að lögum nr. 129/2009. Hér er í eðli sínu mál sem er ákveðið á pólitískum forsendum og gerir ríkisskattstjóri í sjálfu sér ekki athugasemdir við það, þótt vel megi velta fyrir sér hvort það sé eðlilegt að fara í slíka kerfisbreytingu þegar fyrir liggur að tekjuauki verði lítill á sama tíma og verið er að gera umfangsmiklar aðrar breytingar á skattkerfinu og tekjuöflun ríkissjóðs.

Þá vill ríkisskattstjóri gera athugasemdir við kostnaðarumsögn fjárlagaskrifstofu fjármálaráðuneytisins þar sem fram kemur - ranglega - að kerfisbreytingin sé ekki talin leiða til aukinna útgjalda fyrir ríkissjóð, hvorki í skattkerfinu né við innheimtu. Hið rétta er að breytingar þær sem frumvarpið hefur að geyma kallar á aðkeypta hugbúnaðarvinnu fyrir embætti ríkisskattstjóra. Ekki liggur fyrir hversu mikill kostnaðurinn verður og þar að auki er skammur tími til stefnu. Þá virðist ekki við gerð kostnaðarumsagnarinnar hafa verið tekið tillit til þess að umtalsverður niðurskurður hefur verið boðaður á fjárheimildum ríkisskattstjóra.

Virðingarfyllt


Skúli Eggertsson


Guðrún J. Jónsdóttir



Alþingi
Erindi nr. P/39/820
komudagur 8.12.2010

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi
b.t. efnahags- og skattanefndar
við Austurvöll
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 07.12.2010

1012016SA GB
Málalykill: 401

Efni: Umsögn um frv. um vörugjald af ökutækjum o.fl., 197. mál

Vísað er til tölvupósts frá nefndasviði Alþingis, dags. 30. nóvember, þar sem óskað er umsagnar Sambands íslenskra sveitarfélaga um ofangreint þingmál. Vegna þess mikla fjölda þingmála sem borist hefur til umsagnar reyndist ekki unnt að veita umsögn innan þess skamma frests sem veittur var. Þá skal tekið fram að ekkert samráð var haft við sambandið um efni frumvarpsins á vinnslustigi og hefur því ekki gefist ráðrúm til þess að gaumgæfa þær tillögur sem fram koma í frumvarpinu. Þær ábendingar sem fram koma í umsögn þessari varða því eingöngu þau atriði í frumvarpinu sem snúa að sveitarfélögunum.

Sambandið telur rétt að benda á að í tillögum tekjustofnanefndar, sem skilaði skýrslu í október 2010, er gerð tillaga um að sveitarfélög fái aukna hlutdeild í gjöldum af umferð í þéttbýli, umhverfissköttum og hlutdeild í kolefnisgjaldi. Í tillögunni kemur fram að útfæra þarf hlutdeildina og útgreiðslu til sveitarfélaga með hliðsjón af vistvænum almenningssamgöngum. Af hálfu sveitarfélaga er litið svo á að sú skattkerfisbreyting sem lögð er til í frumvarpinu, sbr. 8. gr. frv., að miða við útblástur ökutækja fremur en þyngd þeirra, þegar upplýsingar um útblástursmagn liggja fyrir, sé forsenda þess að hægt verði að hrinda tillögu tekjustofnanefndar í framkvæmd. Sambandið styður því efni frumvarpsins hvað þetta varðar en eins og áður segir hefur það ekki átt aðkomu að útfærslu frumvarpsins.

Ekki verður séð að í frumvarpinu séu lagðar til neinar breytingar á skattalegu umhverfi almenningssamgangna á vegum sveitarfélaga. Sambandið telur ástæðu til að minna á að starfshópur sem samgönguráðherra skipaði skilaði skýrslu í júlí 2008 þar sem m.a. var lagt til að álögur á almenningssamgöngum í þéttbýli yrðu endurskoðaðar. Fyrirtæki sveitarfélaga sem sinna almenningssamgöngum fá nú endurgreidd 80% af olúgjaldi en hins vegar fá þau ekki endurgreiddan VSK sem lagður er á olúgjaldið fyrir endurgreiðslu. Raunveruleg endurgreiðsla olúgjaldsins er því aðeins um 53% þegar tekið er tillit til greidds VSK. Sambandið hefur kallað eftir leiðréttingu hvað þetta varðar og hvetur Alþingi til að skoða þetta mál í tengslum við III. kafla frumvarpsins.

Virðingarfyllt

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Guðjón Bragason
sviðsstjóri lögfræðisviðs



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS



Alþingi

Erindi nr. Þ 139/751

komudagur 7.12.2010

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og skattanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

6. desember 2010

Efni: Frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja), 197. mál.

Samtök atvinnulífsins (SA), Samtök iðnaðarins (SI) og Samtök verslunar og þjónustu (SVÞ) hafa fengið til umsagnar ofangreint frumvarp. Markmið frumvarpsins er m.a. að breyta skattlagningu ökutækja og eldsneytis að því er varðar viðmið skattlagningar með það að leiðarljósi að hvetja til nokunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa.

SI og SVÞ skiluðu umsögnum um drög að frumvarpi á fyrri stigum. Í umsögn SI um drögin var lagt til að undanþága frá bifreiðagjaldi næði til ökutækja sem breytt hefur verið hérlandis til að ganga fyrir metangasi, auk þess sem gerð var tillaga um breytta framsetningu á gjaldbilum í 1. gr. Í umsögn SVÞ var því hins vegar mótmælt að gert væri ráð fyrir að ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga, að heildarþyngd 5 tonn eða minni, skyldu ekki njóta sérstaks lægra vörugjalds og að ætlunin væri að miða bifreiðagjald ökutækja, sem eru að eigin þyngd meira en 3500 kg, við þyngd en ekki losun koltvísýrings.

Í frumvarpi því sem lagt hefur verið fram er tekið tillit til efnislegra athugasemda SI og SVÞ. SA, SI og SVÞ gera ekki frekari athugasemdir við efni frumvarpsins, en benda á að kerfisbreytingar á skattlagningu ökutækja geta komið þungt niður á fyrirtækjum.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

f.h. SVÞ - Samtaka verslunar og þjónustu

Guðjón Axel Guðjónsson

Andrés Magnússon

f.h. Samtaka iðnaðarins

Árni Jóhannsson

Aðsetur:
Borgartún 35
105 Reykjavík

Símar:
591 00 00
591 01 00
511 30 00

Bréfsímar:
591 00 50
591 01 01
511 30 01

Netföng:
sa@sa.is
si@si.is
svth@svth.is

Vefföng:
www.sa.is
www.si.is
www.svth.is

Alþingi
Erindi nr. P 139/600
komudagur 2.12.2010

Alþingi
Efnahags og skattanefnd
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

197. mál



Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um bifreiðagjald og lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (Kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja)

Samtök ferðaþjónustunnar hafa farið yfir frumvarp til breytinga á lögum 29/1993 sem snýr að breytingu á vörugjöldum og vilja koma eftirfarandi umsögn á framfæri.

Almennt um málefnið:

Árið 2000 var vörugjöldum á bílaleigubíla breytt til að gera bílaleigum kleift að bjóða nýja og nýlega bíla til erlendra ferðamanna á samkeppnishæfara verði en áður tíðkaðist. Í kjölfarið fjölgaði bílaleigubílum umtalsvert og hefur fjöldinn nánast fjórfaldast yfir háannatímann m.v. 2010. Breytingin árið 2000 fól í sér niðurfellingu hluta af vörugjöldum nýrra bíla. Þessi niðurfelling á gjöldum átti svo að nýtast bílaleigum til að lækka verð á sinni þjónustu. Samtök ferðaþjónustunnar getur sýnt fram á og staðfest að þessi niðurfelling hefur skilað sér að fullu inn í verðlag bílaleigufyrirtækja innan samtakana til lækkunnar. Það rekstrarumhverfi sem var mótað árið 2000 og er við lýði í dag hefur gert bílaleigum kleift að sníða bílaflota sinn eftir óskum og þörfum viðskiptavina sinna m.t.t. stærðar og gerðar bíla.

Verði fyrirbyggjandi frumvarp um breytingar á vörugjöldum að lögum í óbreyttri mynd mun það gjörbreyta rekstrarumhverfi bílaleigufyrirtækja hér á landi. *Auk skyndiáhrifa laganna sem eru þau að markaðsverð bílaflota bílaleiganna mun lækka umtalsvert með miklu höggi á eigið fé fyrirtækjanna, munu lögin stjórna samsetningu bílaflotans - en ekki eftirspurnin.* Lögin munu stýra bílaflotanum í ódýra bíla, en ekki örugga eða eftirsóknarverða bíla. Lögin munu stýra bílaleigunum frá því að kaupa inn nýja örugga ferðamannavæna bíla jafnt sem fjórhjóladrifna bíla sem hæfir eru til aksturs um landsbyggðina. Verðlagning á slíkum bílum yrði ekki samkeppnishæf. Samtök ferðaþjónustunnar geria ráð fyrir að nýjum bílaleigubílum muni fækka um 15% strax næsta sumar ef lögin verða samþykkt óbreytt

Til skamms tíma munu nýjar litlar bílaleigur með notaða eldri bíla ná að sinna eftirspurninni eftir stærri bílum. En til lengri tíma þegar eldri bílar litlu bílaleiganna verða úr sér gengnir gera Samtök ferðaþjónustunnar ráð fyrir viðvarandi skorti á nýjum bílaleigubílum, 15% hið minsta til að byrja með, svo stigvaxandi.

Í dag nýta um 41% erlendra ferðamanna bílaleigubíla sem ferðamáta um landið og mun 15% fækkun bifreiða t.a.m. valda um 50.000 færri gistinóttum á landsbyggðinni sem þýðir um 375 milljóna samdrátt í veltu vegna gistingar, fyrir utan alla utanaðkomandi þjónustu sem ferðamenn þurfa. *Í heildina má búast við að gjaldeyristekjur vegna ferðaþjónustu minnki um að lágmarki 2,5 milljarða árlega verði frumvarpið að lögum auk þess sem efnameiri ferðamönnum fækkar til landsins samfara minni gæðum í þjónustu.*

Vegna ofangreindra atriða hvetja Samtök ferðaþjónustunnar til samráðs ríkis og bílaleigufyrirtækja um uppsetningu viðunandi rekstrarumhverfis fyrir starfsgreinina. Hasgmunir allra aðila eru miklir í þessu máli, ekki síst í því árferði sem nú ríkir.

Samtök ferðapjónustunnar hafa eftirfarandi athugasemdir við efnisþætti frumvarpsins

- Gildistaka

Tími fram að gildistöku sem sögð er 1. janúar 2011 er of stuttur. Skammur tími til gildistöku hefur kostnaðarauka í för með sér sem of seint er að velta út í verðlagið þar sem verð fyrir árið 2011 hafa þegar verið gefin út. Ekkert svigrúm er hjá bílaleigufyrirtækjunum til að taka þennan kostnað á sig eins og sjá má í ársreikningum fyrirtækjanna. Eins hefur þetta áhrif á bílakaup fyrir næsta ár og þurfa bílaleigur að taka ákvarðanir um bílakaup fyrir lok nóvember á þessu ári.

- Hámark á lækkun vörugjalds 750 þúsund

SAF leggja til að þak á lækkun vörugjalda verði ekkert enda myndi hið opinbera þannig stýra framboði bílaleiga á bíltegundum en ekki eftirspurnin. SAF leggja jafnframt til að eftirlit og viðurlög við misnotkun verði hert til muna. Ef stjórnvöld telja nauðsynlegt að setja þak á niðurfellingu á vörugjöldum er lágmarks krafa að miðað sé við að venjulegur fjórhjóladrifinn jeppi án aukahluta rúmist innann þaksins, jeppi sem nýtist ferðamönnum til að skoða landsbyggðina og kaupa þjónustu utan þéttbýlisins. Samkvæmt frumvarpinu verður nýr MMC Pajero með 60% almenn vörugjöld, en 25% á bílaleigur. Þak á niðurfellingu á slíkan bíl þarf að vera á milli 1.700.000 kr – 2.000.000 kr svo ennþá sé hægt að bjóða hann til útleigu á samkeppnishæfu verði til ferðamanna. Því leggja SAF til að þakið verði 1.700.000 kr - 2.000.000 kr ef það er talið nauðsynlegt. *Þess má geta að ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt þá hækka vörugjöld á almenning á MMC Pajero um 37% en hækkunin til bílaleiga yrði 246%.*

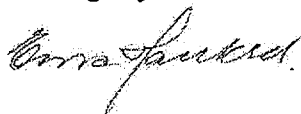
- Lækkun á markaðsverði núverandi flota

Ljóst er að boðaðar breytingar munu hafa áhrif á markaðsverði/verðmæti núverandi flota til lækkunar með tilsvarende áhrifum á eigið fé fyrirtækjanna. Gert er ráð fyrir að bílaleigur þurfi að kaupa um 2.000 bíla á næsta ári. *Ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt þá geta bílaleigur keypt allt að 40% færri nýja bíla miðað við það eigið fé sem þarf til kaupa í dag. Þetta mun hafa umtalsverð áhrif á þann fjölda ferðamanna sem hefur áhuga á að sækja Ísland heim.*

Samtök ferðapjónustunnar hafa fullan skilning á þætti umhverfisverndar í frumvarpinu en telja að ihuga verði vel áhrif á ferðapjónustuna og öryggi þeirra ferðamanna sem ferðast með bílaleigubílum. Óbreytt vörugjöld eru að mati SAF réttasta leiðin þar sem bílaframleiðendur eru að minnka útblástur bíla. Einnig telja SAF að hraða beri metanvæðingu á Íslandi. Nauðsynlegt er að kerfið verði byggt upp á þann hátt að ein þjónustugrein beri ekki skarðan hlut miðað við það sem nú er.

Stór tækifæri liggja í ferðapjónustu á Íslandi og okkur ber skilda til að byggja upp og bæta samkeppnisstöðu gagnvart öðrum löndum. Við ættum því frekar að vinna í sameiningu að því að bæta rekstrarumhverfi ferðapjónustufyrirtækja hér á landi heldur en að umbylta rekstrarumhverfi þeirra með frumvarpi sem þessu.

Virðingarfyllst



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 139/644
komudagur 2.12.2010

Alþingi
Efnahags og skattanefnd
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

197. mál



**Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um bifreiðagjald og lögum um
vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (Kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja)**

Samtök ferðaþjónustunnar hafa farið yfir drög að frumvarpi til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993 og gera eftirfarandi athugasemdir með tilliti til umhverfis ökutækja í afþreyingaferðum:

Samtökin telja frumvarpið ekki til þess fallið að minnka CO² losun á Íslandi þar sem það er sniðið að aðstæðum á meginlandi Evrópu þar sem vistvænni samgöngur eins og lestar eru til staðar.

Efnislega eru eftirfarandi athugasemdir gerðar við frumvarpið:

-Vörugjöld

Ljóst er að miðað við tillögur frumvarpsins munu jeppar, 9 farþega og færri, sem sinna ferðaþjónustu, bera mun hærri vörugjöld en í dag. *Þetta mun hafa áhrif á endurnýjun flotans, sem hefur elst verulega á síðustu misserum og þá starfsemi sem þessi ökutæki sinna. Þessir jeppar eru gríðarlega vinsælir meðal erlendra ferðamanna og því mikilvægir í íslenskri ferðaþjónustu.* Þeir eru einnig stór þáttur í því að geta sýnt ferðamönnum náttúru landsins eins og hún gerist best ekki síst yfir vetrartímann en aukin vetrarferðamennska er forsenda frekari arðsemi í greininni.

Verði frumvarpið að lögum í núverandi mynd er ljóst að ekki verður grundvöllur fyrir endurnýjun þessara bíla og flotinn mun eldast með aukinni CO² losun frá samgöngum í ferðaþjónustu. Þjónustan við ferðamenn sem hingað leita til að upplifa öðruvísi ferðir á spennandi áfangastað breytist í minningar um gamlan jeppa sem er bilanagjarn umhverfissóði þar sem aldur og slit eru farin að segja til sín.

Af umhverfis- og öryggisástæðum er nauðsynlegt að veruleg endurnýjun eigi sér stað í greininni. Hækkun á innkaupsverði er ekki mögulegt að setja út í verðlag þar sem markaðurinn er ekki tilbúinn að greiða hærra verð vegna þess að Ísland er í samkeppni við önnur lönd um hylli ferðamanna.

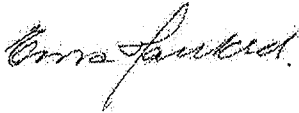
SAF gerir það að tillögu sinni að þessir sérstöku jeppar fyrir 9 farþega og færri geti fallið undir sömu skilgreiningu og hópferðabílar í flokki 10-17 farþega og eru undir 5 tonnum. Þessi ökutæki eru öll með hópleyfissskoðun samkvæmt ákveðnum skilyrðum og í eigu aðila sem hafa rekstrarleyfi til hópferðaaksturs.

-Bifreiðagjöld

Ljóst er að tillögur frumvarpsins miða að því að bifreiðagjöld á hópibifreiðar hækki umtalsvert. Það er óásættanlegt að hópibifreiðafyrirtækin fái á sig endalausar skattahækkanir án ívilnana á meðan komið hefur verið til móts við aðrar greinar flutninga. Að auki þurfa hópibifreiðafyrirtækin að bæta 25,5% vsk. ofan á almennar álögur eins og olíugjald og auðlindaskatt.

SAF telur nauðsynlegt að bifreiðagjöld verði ekki hækkuð miðað við það sem nú er og að leitað verði leiða til að bæta það misrétti sem hópibifreiðar hafa þurft að búa við gagnvart öðrum greinum flutninga.

Virðingarfyllt



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. B 139/427
komudagur 26.11.2010

Alþingi
Efnahags og skattanefnd
Austurstræti 8-10



150 Reykjavík

197. mál

Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um bifreiðagjald og lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (Kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja)

Samtök ferðapjónustunnar hafa farið yfir frumvarp til breytinga á lögum 29/1993 sem snýr að breytingu á vörugjöldum og vilja koma eftirfarandi umsögn á framfæri.

Almennt um málefnið:

Árið 2000 var vörugjöldum á bílaleigubíla breytt til að gera bílaleigum kleift að bjóða nýja og nýlega bíla til erlendra ferðamanna á samkeppnishæfara verði en áður tíðkaðist. Í kjölfarið fjölgaði bílaleigubílum umtalsvert og hefur fjöldinn nánast fjórfaldast yfir háannatímann m.v. 2010. Breytingin árið 2000 fól í sér niðurfellingu hluta af vörugjöldum nýrra bíla. Þessi niðurfelling á gjöldum átti svo að nýtast bílaleigum til að lækka verð á sinni þjónustu. Samtök ferðapjónustunnar getur sýnt fram á og staðfest að þessi niðurfelling hefur skilað sér að fullu inn í verðlag bílaleigufyrirtækja innan samtakana til lækkunnar. Það rekstrarumhverfi sem var mótað árið 2000 og er við lýði í dag hefur gert bílaleigum kleift að sníða bílaflota sinn eftir óskum og þörfum viðskiptavina sinna m.t.t. stærðar og gerðar bíla.

Verði fyrirliggjandi frumvarp um breytingar á vörugjöldum að lögum í óbreyttri mynd mun það gjörbreyta rekstrarumhverfi bílaleigufyrirtækja hér á landi. *Auk skyndiáhrifa laganna sem eru þau að markaðsverð bílaflota bílaleiganna mun lækka umtalsvert með miklu höggi á eigið fé fyrirtækjanna, munu lögin stjórna samsetningu bílaflotans - en ekki eftirspurnin.* Lögin munu stýra bílaflotanum í ódýra bíla, en ekki örugga eða eftirsóknarverða bíla. Lögin munu stýra bílaleigunum frá því að kaupa inn nýja örugga ferðamannavæna bíla jafnt sem fjórhjóladrifna bíla sem hæfir eru til aksturs um landsbyggðina. Verðlagning á slíkum bílum yrði ekki samkeppnishæf. Samtök ferðapjónustunnar geria ráð fyrir að nýjum bílaleigubílum muni fækka um 15% strax næsta sumar ef lögin verða samþykkt óbreytt

Til skamms tíma munu nýjar litlar bílaleigur með notaða eldri bíla ná að sinna eftirspurninni eftir stærri bílum. En til lengri tíma þegar eldri bílar litlu bílaleiganna verða úr sér gengnir gera Samtök ferðapjónustunnar ráð fyrir viðvarandi skorti á nýjum bílaleigubílum, 15% hið minsta til að byrja með, svo stigvaxandi.

Í dag nýta um 41% erlendra ferðamanna bílaleigubíla sem ferðamáta um landið og mun 15% fækkun bifreiða t.a.m. valda um 50.000 færri gistinóttum á landsbyggðinni sem þýðir um 375 milljóna samdrátt í veltu vegna gistingar, fyrir utan alla utanaðkomandi þjónustu sem ferðamenn þurfa. *Í heildina má búast við að gjaldeyriskjör vegna ferðapjónustu minnki um að lágmarki 2,5 milljarða árlega verði frumvarpið að lögum auk þess sem efnameiri ferðamönnum fækkar til landsins samfara minni gæðum í þjónustu.*

Vegna ofangreindra atriða hvetja Samtök ferðapjónustunnar til samráðs ríkis og bílaleigufyrirtækja um uppsetningu viðunandi rekstrarumhverfis fyrir starfsgreinina. Hasgmunir allra aðila eru miklir í þessu máli, ekki síst í því árferði sem nú ríkir.

Samtök ferðapjónustunnar hafa eftirfarandi athugasemdir við efnisbætti frumvarpsins

- Gildistaka

Tími fram að gildistöku sem sögð er 1. janúar 2011 er of stuttur. Skammur tími til gildistöku hefur kostnaðarauka í för með sér sem of seint er að velta út í verðlagið þar sem verð fyrir árið 2011 hafa þegar verið gefin út. Ekkert svigrúm er hjá bílaleigufyrirtækjunum til að taka þennan kostnað á sig eins og sjá má í ársreikningum fyrirtækjanna. Eins hefur þetta áhrif á bílakaup fyrir næsta ár og þurfa bílaleigur að taka ákvarðanir um bílakaup fyrir lok nóvember á þessu ári.

- Hámark á lækkun vörugjalds 750 þúsund

SAF leggja til að þak á lækkun vörugjalds verði ekkert enda myndi hið opinbera þannig stýra framboði bílaleiga á bíltegundum en ekki eftirspurnin. SAF leggja jafnframt til að eftirlit og viðurlög við misnotkun verði hert til muna. Ef stjórnvöld telja nauðsynlegt að setja þak á niðurfellingu á vörugjöldum er lágmarks krafa að miðað sé við að venjulegur fjórhjóladrifinn jeppi án aukahluta rúmist innann þaksins, jeppi sem nýtist ferðamönnum til að skoða landsbyggðina og kaupa þjónustu utan þéttbýlisins. Samkvæmt frumvarpinu verður nýr MMC Pajero með 60% almenn vörugjöld, en 25% á bílaleigur. Þak á niðurfellingu á slíkan bíl þarf að vera á milli 1.700.000 kr – 2.000.000 kr svo ennþá sé hægt að bjóða hann til útleigu á samkeppnishæfu verði til ferðamanna. Því leggja SAF til að þakið verði 1.700.000 kr - 2.000.000 kr ef það er talið nauðsynlegt. *Þess má geta að ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt þá hækka vörugjöld á almenning á MMC Pajero um 37% en hækkunin til bílaleiga yrði 246%.*

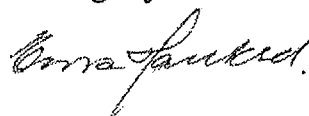
- Lækkun á markaðsverði núverandi flota

Ljóst er að boðaðar breytingar munu hafa áhrif á markaðsverði/verðmæti núverandi flota til lækkunar með tilsvarendi áhrifum á eigið fé fyrirtækjanna. Gert er ráð fyrir að bílaleigur þurfi að kaupa um 2.000 bíla á næsta ári. *Ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt þá geta bílaleigur keypt allt að 40% færri nýja bíla miðað við það eigið fé sem þarf til kaupa í dag. Þetta mun hafa umtalsverð áhrif á þann fjölda ferðamanna sem hefur áhuga á að sækja Ísland heim.*

Samtök ferðapjónustunnar hafa fullan skilning á þætti umhverfisverndar í frumvarpinu en telja að íhuga verði vel áhrif á ferðapjónustuna og öryggi þeirra ferðamanna sem ferðast með bílaleigubílum. Óbreytt vörugjöld eru að mati SAF réttasta leiðin þar sem bílaframleiðendur eru að minnka útblástur bíla. Einnig telja SAF að hraða beri metanvæðingu á Íslandi. Nauðsynlegt er að kerfið verði byggt upp á þann hátt að ein þjónustugrein beri ekki skarðan hlut miðað við það sem nú er.

Stór tækifæri liggja í ferðapjónustu á Íslandi og okkur ber skilda til að byggja upp og bæta samkeppnisstöðu gagnvart öðrum löndum. Við ættum því frekar að vinna í sameiningu að því að bæta rekstrarumhverfi ferðapjónustufyrirtækja hér á landi heldur en að umbylta rekstrarumhverfi þeirra með frumvarpi sem þessu.

Virðingarfyllst



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Heill og sæll Helgi,

Á næstu dögum mun efnahags og skattanefnd fjalla um breytingu á lögum nr. 39/1998 og snýr breytingin að kerfisbreytingu á skattlagningu ökutækja.

Þessi breyting mun hafa töluverð áhrif á rekstrarumhverfi bílaleigufyrirtækja og því þætti okkur vænt um að geta komið á fund efnahags- og skattanefndar við fyrsta tækifæri.

Hér á eftir eru til upplýsinga þær athugsemdir sem SAF hefur vegna frumvarpsins.

- Gildistaka

Tími fram að gildistöku sem sögð er 1. Janúar 2011 er of stuttur. Skammur tími til gildistöku hefur kostnaðarauka í för með sér sem ekki er hægt að velta út í verðlag þar sem verð fyrir árið 2011 hafa þegar verið gefin út. Eins hefur þetta áhrif á bílakaup fyrir næsta ár og þurfa bílaleigur að taka ákvarðanir um bílakaup fyrir lok nóvember á þessu ári.

- Hámark á lækkun vörugjalds 750 þúsund.

SAF leggur til að ekkert þak verði á lækkun vörugjalda og að eftirlit verði frekar aukið með hörðum viðurlögum s.s. riftingu leyfis fyrir þá aðila sem misnota kerfið.

Eftirfarandi atriði eru sett fram sem rökstuðningur fyrir því að ekkert þak skuli vera á vörugjöldum.

- Í umsögn með frumvarpinu kemur fram að þakið sé sett til að koma í veg fyrir misnotkun. SAF hafa ekki orðið vör við að þær bílaleigur sem sinna ferðapjónustu á Íslandi hafi misnotað vörugjöldin hingað til þrátt fyrir að ekkert þak hafi verið á lækkun vörugjalda.
- Samtök ferðapjónustunnar sjá ekki hvernig möguleiki sé á misnotkun í kerfinu þar sem eignarhald þarf að vera í 15 mánuðir, eins og það er í dag án þaks.
- Ætla má að verð á notuðum stærri bifreiðum muni togast niður í kjölfar breytinganna þ.e. afföllin verða meiri af þessum bifreiðum og fjármögnun erfiðari sérstaklega með þaki á vörugjöldum.
- Búast má við að bílaleigur muni hverfa frá því að þróa þægilegri ferðamáta fyrir sína viðskiptavinum sem hugsanlega eru tilbúnir að borga fyrir aukin þægindi þar sem þakið á vörugjöldunum mun stýra því hvernig bílar verða keyptir inn.

Ef þak á vörugjöld er eina lausnin þá þarf það að vera mun hærra en núverandi tillögur gera ráð fyrir og til þess fallið að gera bílaleigum kleift að kaupa bíla sem hæfa íslenskum aðstæðum.

- Lækkun á markaðsverði núverandi flota

Ljóst er að boðaðar breytingar munu hafa áhrif á markaðsverði/verðmæti núverandi flota með tilsvarende áhrifum á eigið fé fyrirtækjanna. Samtök ferðapjónustunnar vonast til að rýrnun á eignfjárstöðu verði í lágmarki með tilkomu nýrra laga en ómögulegt er að sjá í dag hvernig sú þróun verður og nauðsynlegt ef þörf krefur að brugðist verði við með jákvæðum hætti í samstarfi við stjórnvöld. Til þess að koma til móts við bílaleigurnar í þessu máli væri hugsanlegt að fyrningartími þeirra bíla sem eru á kvöð við gildistöku nýrra laga fari niður í 4 mánuði eða að eftirstöðvar vörugjalda þeirra bíla sem eru á vörugjöldum við gildistöku nýrra laga falli niður.

Ég vonast til að heyra frá þér sem fyrst.

Samtök ferðapjónustunnar – Gunnar Valur Sveinsson

Alþingi
Erindi nr. þ 139/472
komudagur 29.11.2010

Alþingi
Efnahags og skattanefnd
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

197. mál



Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um bifreiðagjald og lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (Kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja)

Samtök ferðapjónustunnar hafa farið yfir frumvarp til breytinga á lögum 29/1993 sem snýr að breytingu á vörugjöldum og vilja koma eftirfarandi umsögn á framfæri.

Almennt um málefnið:

Árið 2000 var vörugjöldum á bílaleigubíla breytt til að gera bílaleigum kleift að bjóða nýja og nýlega bíla til erlendra ferðamanna á samkeppnishæfara verði en áður tíðkaðist. Í kjölfarið fjölgaði bílaleigubílum umtalsvert og hefur fjöldinn nánast fjórfaldast yfir háannatímann m.v. 2010. Breytingin árið 2000 fól í sér niðurfellingu hluta af vörugjöldum nýrra bíla. Þessi niðurfelling á gjöldum átti svo að nýtast bílaleigum til að lækka verð á sinni þjónustu. Samtök ferðapjónustunnar getur sýnt fram á og staðfest að þessi niðurfelling hefur skilað sér að fullu inn í verðlag bílaleigufyrirtækja innan samtakana til lækunnar. Það rekstrarumhverfi sem var mótað árið 2000 og er við lýði í dag hefur gert bílaleigum kleift að sníða bílaflota sinn eftir óskum og þörfum viðskiptavina sinna m.t.t. stærðar og gerðar bíla.

Verði fyrirbyggjandi frumvarp um breytingar á vörugjöldum að lögum í óbreyttri mynd mun það gjörbreyta rekstrarumhverfi bílaleigufyrirtækja hér á landi. *Auk skyndiáhrifa laganna sem eru þau að markaðsverð bílaflota bílaleiganna mun lækka umtalsvert með miklu höggi á eigið fé fyrirtækjanna, munu lögin stjórna samsetningu bílaflotans - en ekki eftirspurnin.* Lögin munu stýra bílaflotanum í ódýra bíla, en ekki örugga eða eftirsóknarverða bíla. Lögin munu stýra bílaleigunum frá því að kaupa inn nýja örugga ferðamannavæna bíla jafnt sem fjórhjóladrifna bíla sem hæfir eru til aksturs um landsbyggðina. Verðlagning á slíkum bílum yrði ekki samkeppnishæf. Samtök ferðapjónustunnar geria ráð fyrir að nýjum bílaleigubílum muni fækka um 15% strax næsta sumar ef lögin verða samþykkt óbreytt

Til skamms tíma munu nýjar litlar bílaleigur með notaða eldri bíla ná að sinna eftirspurninni eftir stærri bílum. En til lengri tíma þegar eldri bílar litlu bílaleiganna verða úr sér gengnir gera Samtök ferðapjónustunnar ráð fyrir viðvarandi skorti á nýjum bílaleigubílum, 15% hið minsta til að byrja með, svo stigvaxandi.

Í dag nýta um 41% erlendra ferðamanna bílaleigubíla sem ferðamáta um landið og mun 15% fækkun bifreiða t.a.m. valda um 50.000 færri gistinóttum á landsbyggðinni sem þýðir um 375 milljóna samdrátt í veltu vegna gistingar, fyrir utan alla utanaðkomandi þjónustu sem ferðamenn þurfa. *Í heildina má búast við að gjaldeyrstekjur vegna ferðapjónustu minnki um að lágmarki 2,5 milljarða árlega verði frumvarpið að lögum auk þess sem efnameiri ferðamönnum fækkar til landsins samfara minni gæðum í þjónustu.*

Vegna ofangreindra atriða hvetja Samtök ferðapjónustunnar til samráðs ríkis og bílaleigufyrirtækja um uppsetningu viðunandi rekstrarumhverfis fyrir starfsgreinina. Hasgmunir allra aðila eru miklir í þessu máli, ekki síst í því árferði sem nú ríkir.

Samtök ferðapjónustunnar hafa eftirfarandi athugasemdir við efnisþætti frumvarpsins

- Gildistaka

Tími fram að gildistöku sem sögð er 1. janúar 2011 er of stuttur. Skammur tími til gildistöku hefur kostnaðarauka í för með sér sem of seint er að velta út í verðlagið þar sem verð fyrir árið 2011 hafa þegar verið gefin út. Ekkert svigrúm er hjá bílaleigufyrirtækjunum til að taka þennan kostnað á sig eins og sjá má í ársreikningum fyrirtækjanna. Eins hefur þetta áhrif á bílakaup fyrir næsta ár og þurfa bílaleigur að taka ákvarðanir um bílakaup fyrir lok nóvember á þessu ári.

- Hámark á lákkun vörugjalds 750 þúsund

SAF leggja til að þak á lákkun vörugjalda verði ekkert enda myndi hið opinbera þannig stýra framboði bílaleiga á bíltegundum en ekki eftirspurnin. SAF leggja jafnframt til að eftirlit og viðurlög við misnotkun verði hert til muna. Ef stjórnvöld telja nauðsynlegt að setja þak á niðurfellingu á vörugjöldum er lágmarks krafa að miðað sé við að venjulegur fjórhjóladrifinn jeppi án aukahluta rúmist innann þaksins, jeppi sem nýtist ferðamönnum til að skoða landsbyggðina og kaupa þjónustu utan þéttbýlisins. Samkvæmt frumvarpinu verður nýr MMC Pajero með 60% almenn vörugjöld, en 25% á bílaleigur. Þak á niðurfellingu á slíkan bíl þarf að vera á milli 1.700.000 kr – 2.000.000 kr svo ennþá sé hægt að bjóða hann til útleigu á samkeppnishæfu verði til ferðamanna. Því leggja SAF til að þakið verði 1.700.000 kr - 2.000.000 kr ef það er talið nauðsynlegt. *Þess má geta að ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt þá hækka vörugjöld á almenning á MMC Pajero um 37% en hækkunin til bílaleiga yrði 246%.*

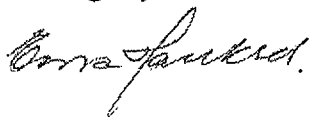
- Lákkun á markaðsverði núverandi flota

Ljóst er að boðaðar breytingar munu hafa áhrif á markaðsvirði/verðmæti núverandi flota til lákkunar með tilsvarende áhrifum á eigið fé fyrirtækjanna. Gert er ráð fyrir að bílaleigur þurfi að kaupa um 2.000 bíla á næsta ári. *Ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt þá geta bílaleigur keypt allt að 40% færri nýja bíla miðað við það eigið fé sem þarf til kaupa í dag. Þetta mun hafa umtalsverð áhrif á þann fjölda ferðamanna sem hefur áhuga á að sækja Ísland heim.*

Samtök ferðapjónustunnar hafa fullan skilning á þætti umhverfisverndar í frumvarpinu en telja að íhuga verði vel áhrif á ferðapjónustuna og öryggi þeirra ferðamanna sem ferðast með bílaleigubílum. Óbreytt vörugjöld eru að mati SAF réttasta leiðin þar sem bílaframleiðendur eru að minnka útblástur bíla. Einnig telja SAF að hraða beri metanvæðingu á Íslandi. Nauðsynlegt er að kerfið verði byggt upp á þann hátt að ein þjónustugrein beri ekki skarðan hlut miðað við það sem nú er.

Stór tækifæri liggja í ferðapjónustu á Íslandi og okkur ber skilda til að byggja upp og bæta samkeppnisstöðu gagnvart öðrum löndum. Við ættum því frekar að vinna í sameiningu að því að bæta rekstrarumhverfi ferðapjónustufyrirtækja hér á landi heldur en að umbylta rekstrarumhverfi þeirra með frumvarpi sem þessu.

Virðingarfyllt



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Bílaleigur á Íslandi

(Sumarið 2010)

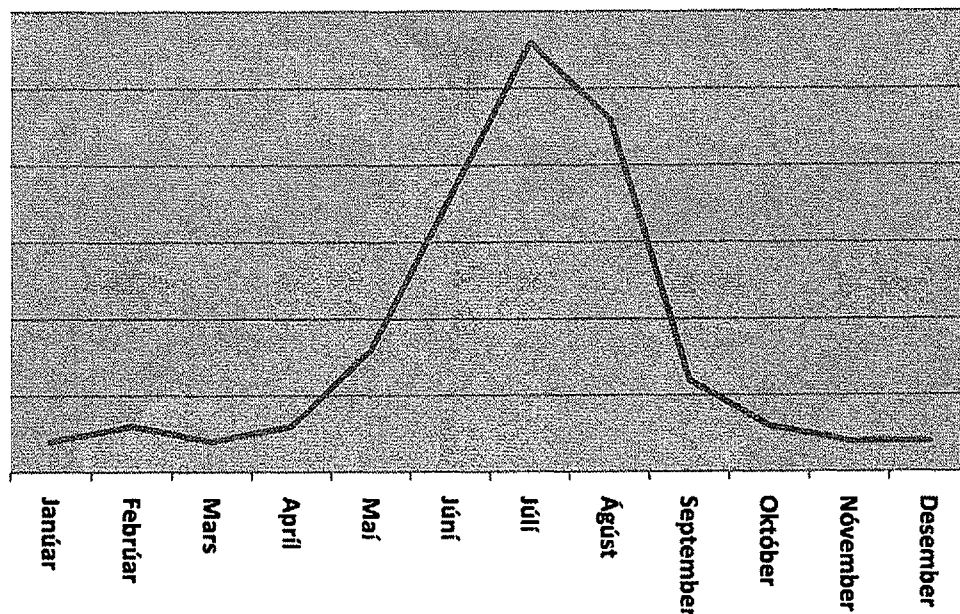
Mikilvægur hlekkur í ferðapjónustu á Íslandi

6.500 bílar

34.000 sæti

Meðal akstur flotans 1.200.000 km á dag

Sveiflur í eftirspurn.



Minnispunktur

Vegna breytinga á vörugjöldum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

- Vörugjaldabreyting eykur ekki tekjur ríkisins
- Vörugjaldabreyting minnkar tekjur af ferðamönnum
- Neikvæð áhrif á ferðaþjónustu út á landi vegna dreifingar
- Setur núverandi bílaleigufyrirtæki í uppnám
- Bílafloti eldist og gæði ferðaþjónustu minnkar
- Útblástur hefur minnkað vegna minni umferðar
- Bílaleigur hafa verið frumkvöðlar í að kaupa nýja sparneytnari bíla sem nú er í uppnámi, líkt og réttlega er bent á í greinagerð sem fylgir frumvarpi
- Hætt við að bílafloti verði einhæfur
- Frumvarpið setur bílakaup í uppnám
- Fjárhagsleg endurskipulagning félaga sem farið hafa í gengum endurskipulagningu eftir bankahrun verður í uppnámi

MIKILVÆGI BÍLALEIGA

- Ferðaþjónustan
- 41% Ferðamanna leigir bílaleigubíla
- Ferðamannatímabilið er sumarið, frá 20.jún-20.ágúst
- Bílaleigubílar tryggja dreifingu ferðamanna um allt land
- Sá hópur ferðamanna sem tekur bílaleigubíl skilar að jafnaði mun meiru til þjóðfélagsins en aðrir hópar ferðamanna
- Samkeppnisstaða Íslands gagnvart öðrum löndum veikist ef verðlag á bílaleigubílum á Íslandi hækkar
- Verðin til ferðamanna eru þegar í hámarki í alþjóðlegum samanburði vegna þess hve háannatíminn er stuttur
- Meðalnýting á þriggja ára gönlum MMC Pajero nær ekki 30% hjá bílaleigum
- Bílaleiguverð á Íslandi er það dýrasta í heimi og munar á háðnn yfir 100% á okkur og næst dýrasta landinu. Yfir vetrartímann er verðið ódýrara hér
- Erfitt að ná að hækka þau frekar nema það hafi veruleg áhrif á eftirspurn
- Þegar er búið að semja um verð til ferðaheildsala fyrir árið 2011

MINNI FLOTI YFIR SUMARMÁNUÐI

- Bílakaup
 - Fjármögnun í dag erfið
 - Vextir háir
 - Krafa um hátt eiginfjárframlag 25% - 30%
 - Lægra forskot á almenn vörugjöld
 - Meira eigið fé þarf til bílakaupa
 - Líklegt að krafa um eiginfjárframlag hækki
 - Færri nýjir bílar keyptir

- Minni ávinningur á því að tvöfalda stærð flota yfir sumartíma
- Holding Cost yfir vetrarmánuði eykst mikið
- Fækkun ferðamanna

500.000.000 – 700.000.000

- Lækkun markaðsverðs núverandi flota
 - Áhrif breytinga á vörugjöldum getur leitt til allt að 15% lækkunar á notuðum bílum
 - Heildarlækkun á bílaflota bílaleiga gæti numið 500-700 milljónir
 - Áætluð lækkun á flota AVIS, BUDGET, Bílaleigu Akureyrar og HERTZ nemur rúmum 500 milljónum. (sjá útreikning frá Hertz skv. Toyota)
 - Erfitt verður að endurnýja flota(yfirveðsettir)
 - Meðalaldur bíla eykst(hefur þegar tvöfaldast)
 - Samþykkt frumvarps leiðir til fækkunar á keyptum nýjum bílum
 - Endurnýjunarþörf bílaleiga á Íslandi er 2.000 bílar á næsta ári.
 - Ef frumvarpið er samþykkt þá geta bílaleigur keypt 40% minna af bílum miðað við það eigið fé sem þarf til kaupa í dag.
 - Bílaleigu bílum gæti fækkað um 15% sem gæti leitt til 6% fækkun ferðamanna
 - » **BÍLALEIGUBÍLUM FÆKKAR**
 - » **BÍLALEIGUBÍLAR ELDAST**
 - » **FÆKKUN FERÐAMANNA**
 - » **LÆGRI GJALDEYRISTEKJUR**



Alþingi
Erindi nr. þ 139/558
komudagur 1.12.2010

30. nóvember 2010
SÍ-68600

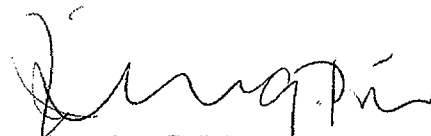
Nefndasvið Alþingis
nefndasvid@althingi.is
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Með tölvupósti dags. 29. nóvember 2010, óskaði efnahags- og skattanefnd Alþingis eftir umsögn Seðlabanka Íslands um frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., 197. mál.

Umrætt efni er ekki á sérvíði Seðlabankans. Bankinn gerir því ekki athugasemdir við efni frumvarpsins.

Virðingarfyllst
SEÐLABANKI ÍSLANDS


Arnór Sighvatsson
aðstoðarseðlabankastjóri


Þórarinn G. Pétursson
aðalhogfræðingur

Alþingi
Erindi nr. P 139/525
komudagur 30.11.2010



SJÁLFSBJÖRG
LANDSSAMBAÐ FATLAÐRA

Alþingi Íslendinga
Alþingishúsið við Austurvöll
150 Reykjavík
Berist Efnahags og skattnefnd

Reykjavík 22. 11 2010

Efni: Athugasemdir við Vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (skattlagning samkvæmt útblæstri bifreiða) vegna hagsmuna fatlaðra bifreiðaeiginda. 197. mál lagafrumvarp 139. löggjafarþingi.

Í frumvarpinu segir svo: *1. gr. 3. gr. laganna orðast svo:*

Á fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki, sem ekki eru sérstaklega tilgreind í 4. og 5. gr., skal lagt vörugjald samkvæmt aðalflokki í eftirfarandi gjaldbilum miðað við skráða losun

koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra:

Gjald í %

Gjaldbil Skráð losun CO₂ Aðalflokkur Undanþáguflokkur

skv. 5. gr.

A 0–80	0	0
B 81–100	10	0
C 101–120	15	0
D 121–140	20	0
E 141–160	25	5
F 161–180	35	10
G 181–200	45	15
H 201–220	55	20

I 221–250 60 25

J yfir 250 65 30

Ef ökutæki er framleitt og skráð með metan sem aðalorkugjafa skal vörugjald ökutækisins að hámarki vera 750.000 kr. lægra en útreikningur skv. 1. mgr. segir til um.

Lækkun á vörugjaldi sem gjaldanda hlotnast samkvæmt undanþáguflokki 1. mgr. getur aldrei numið hærri fjárhæð en 750.000 kr.

Vörugjald samkvæmt frumvarpi þessum meðal annars á bifreiðar í eigu fatlaðra skal vera sem hér segir:

2. gr.

4. gr. laganna orðast svo:

Bifreiðar í eigu ríkis, sveitarfélaga eða stofnana á þeirra vegum eða fatlaðra sem eru sérstaklega búnar til flutnings á fötluðum, þ.m.t. búnar hjólastólalyftu, og samþykktar af Sjúkratryggingum Íslands.

Þetta vekur nokkra furðu því samkvæmt þessu mun verð allmargra tegundir nýrra bíla sem fatlaðir nota , og falla ekki undir áðurnefnda undanþágu, hækka verulega í verði eftir gildistöku frumvarpsins. Einnig munu notaðir bílar hækka í verði. **Ekki er á neinn hátt komið til móts við þessa hækkun í frumvarpinu eða athugasemdum við það.**

Bifreiðakaupastyrkir hafa undanfarinn áratug og lengur ekki náð að fylgja verðlagi og því er óskiljanlegt að nú eigi að hækka verð á bílum til fatlaðra sem ekki uppfylla undanþágu ákvæði frumvarpsins. Flestir þeir sem nota hjólastól aka um á venjulegum bílum sem er einungis tiltölulega lítið breytt til að aðlaga t.d skertri færni í fótum. Margir fatlaðir kjósa það að aka t.d á rúmgóðum bílum með drifi á öllum hjólum og eru slíkir bílar oftast en ekki með vélar um 2000 rúmsentimetra slagrými sem munu hækka þó nokkuð í verði samkvæmt frumvarpi þessu eða um 130.000-750.000 krónur.

Á þetta sérstaklega við um þá bíla sem fást sjálfskiptir og með fjórhóladrifi, en af upptöldum lista fæst einungis RAV 4 ,Legacy og síðan þeir jeppar sem taldir eru upp þannig útbúnir. Einhverjar tegundir lækka þó í verði og er það vel , en sú lækkun er til lítils vegna þeirra gríðarlegu hækkana sem orðið hafa á bílum frá árinu 2008.

Í janúar árið eftir voru bifreiðakaupastyrkir til hreyfihamlaðra hækkaðir úr 250.000 í 300.000 þús sem hafa og úr 500.000 í 600.000 fyrir þá sem kaupa bifreið í fyrsta sinn og úr 1.000.000 í 1.200.000 fyrir þá sem hafa að hamlaða líkamsstarfsemi er eða vantar líkamshluta. 1.200.000 styrk er heimilt að veita til framfæranda hreyfihamlaðs barns sem njóta umönnunargreiðslna samkvæmt nánari skilyrðum. Umsækjandi eða bam þarf að vera hreyfihamlaður og vera t.d. bundinn hjólastól og/eða notar tvær hækjur að staðaldri.

Heimilt er einnig að veita styrk sem nemur allt að 50-60% af kaupverði bifreiðar, það er grunnverði án aukabúnaðar, ef um er að ræða einstakling sem ekki kemst af án sérútbúinnar og dýrrar bifreiðar vegna mikillar fötlunar. Hámarksstyrkur er 5.000.000 kr. Áður en uppbót eða styrkur er greiddur skulu lagðar fram upplýsingar um kaupverð bifreiðar. Kaupverð bifreiðar skal ekki vera lægra en fjárhæð uppbótar eða styrkjar. Á þetta síðastnefnda málsgreinin við um þá sem þurfa bíla með hjólastólalýftu sem gengur inn í eða undir bílinn.

Bílar sem eru útbúnir til flutnings á fötludum og í eigu fatlaðra sjálfra nefnast í daglegu tali nefndir hjólastólabílar kosta 8-10 milljónir króna og greiðir ríkið um 5.000.000 kr. í verði þeirra í formi beins styrks auk þess að þeir eru undanþegnir öllum vörugjöldum.

Um er að ræða dýrari lausn fyrir ríkissjóð að beina öllum hjólastólanotendum annars myndu ekki kaupa „hjólastólabíl“ að kaupa sér slíka bíla. Því fyrir utan beinan styrki og niðurfellingar á vörugjöldum ríkissjóði sem eigandi slíks bíls fær, kostar um 3,5-5 milljónir að breyta síkum bíl út venjulegum sendibíl í sérútbúin bíl með hjólastólalýftu. Auk þess þar að breyta ökumannssæti setja á það snúning taka sæti úr bílnum svo eitthvað sé nefnt.

Það skal þó tekið fram að oftast en ekki eru hjólastólabílar eina lausnin fyrir fatlaða, sérstaklega ef hin fatlaði er í rafmangsstól. Hreyfihamlaðir og þá sérstaklega hjólastólastólanotendur hafa hins vegar ekki sama möguleika á að velja sér litla sparneytna bíla sem verða án vörugjaldsins. Það er t.d. óhentugt að notast við Toyota Yaris eða sambærilegan bíl ef þú ert hjólastólanotandi.

Af framangreindu er ljóst ódýrara væri að breyta stórum skutbíl eða jeppa, setja róbót sem tekur hjólastólinn og setur hann í skottið **henti það þeim fatlaða**, í báðum áður nefndum dæmum. Það er hins vegar dýrara fyrir hin fatlaða að kaups slíkan bíl þar sem ríkið veitir mun lægri styrki í þá bíla auk þess sem vörugjöld fást ekki niðurfelld.

Fari frumvarpið hins vegar óbreytt í gegn er enginn hvati til þess að fatlaðir kaupi sér bíla sem eru hagstæðir í verði fyrir þá sjálfa og einnig fyrir ríkissjóð heldur þvert á móti Einnig munu þeir styrkir (1.200 , 600, og 300 þús. Kr.) rýrna enn frekar og gera fötluðum illmögulegt að endurnýja sína bíla.

Sjálfsbjörg Lands mótmælir þessu ákvæði í frumvarpinu harðlega og leggur til að ákvæðið orðist sem hér segir.

Bifreiðar í eigu ríkis, sveitarfélaga eða stofnana á þeirra vegum eða fatlaðra sem eru sérstaklega búnar til akstur fyrir fatlaða, flutnings á fötluðum og samþykktar af Sjúkratryggingum Íslands.

Fyrir hönd Sjálfbjargar landssambands fatlaðra

Farartækjanefnd Sjálfbjargar l.s.f.

Bergur Þorri Benjamínsson

Jón Heiðar Jónsson

Leifur Leifsson

Grétar Pétur Geirsson

Formaður Sjálfbjargar l.s.f



SÝSLUMAÐURINN Í BOLUNGARVÍK

Aðalstræti 12 • 415 Bolungarvík • Sími 456 1200 • Fax 456 7573 • Kl. 500674-0599 • Banki 1176-26-1 • Netfang bolungarvik@syslumenn.is • Veffang www.syslumenn.is

Alþingi
Erindi nr. P 139/854
komudagur 9.12. 2010

Bolungarvík, 8. desember 2010.

Nefndasvið skrifstofu Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík. Netfang: nefndasvid@althingi.is

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.; lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja). 197. mál lagafrumvarp 139. löggjafarþingi.

Rétt þykir að vekja athygli á að við meðferð þess hluta ofangreinds frumvarps sem snýr að breytingum á nokkrum ákvæðum laga nr. 39/1988, um bifreiðagjald, með áorðnum breytingum, kynni að vera rétt að huga að breytingu og einföldun á 5. og 6. gr. laganna, sem fjalla um innheimtu gjaldanna og innheimtuúrræði en þar eru m.a. nokkur ákvæði sem vísa til fyrirkomulags sem ekki er lengur við lýði eða telja verður ekki eiga lengur við.

Greinarnar eru svohljóðandi, eins og þær birtast í lagasafninu á vef Alþingis:

„[5. gr.]¹⁾ [Aðalskoðun og skráning.]¹⁾

☐ Við árlega aðalskoðun bifreiðar, sem gjaldskyld er samkvæmt þessum lögum, skal eigandi hennar eða umráðamaður færa sönnur á að greitt hafi verið af henni gjaldfallið bifreiðagjald. [Eiganda eða umráðamanni bifreiðar er þó ekki skylt að færa sönnur á að hafa greitt gjaldfallið bifreiðagjald fyrir en eftir eindaga.]²⁾ Að öðrum kosti skal skoðunarmaður neita um skoðun á bifreiðinni, taka af henni skráningarmerki og afhenda þau lögreglustjóra. Lögreglustjóri skal ekki afhenda þau aftur fyrir en færðar hafa verið sönnur á greiðslu bifreiðagjaldsins.

☐ [Óheimilt er að skrá eigendaskipti að bifreið nema gjaldfallið bifreiðagjald hafi áður verið greitt.]²⁾

☐ Ef bifreiðagjald er ekki greitt fyrir eindaga skal lögreglustjóri, eftir kröfu innheimtumanns, taka af bifreiðinni skráningarmerki til geymslu svo sem að framan segir.

☐ [Skráning bifreiðar skal ekki fara fram nema gjaldfallið bifreiðagjald hafi áður verið greitt af henni.

☐ Óheimilt er að afhenda skráningarmerki sem afhent hafa verið skráningaraðila til varðveislu nema greitt hafi verið fyrir þann tíma sem eftir er af gjaldtímabilinu.]¹⁾

¹⁾L. 37/2000, 5. gr. ²⁾L. 138/1995, 3. gr.

[6. gr.]¹⁾ [Umsjón álagningar, innheimtu og endurgreiðslu.

☐ [Ríkisskattstjóri fer með]²⁾ álagningu bifreiðagjalds og aðra framkvæmd laganna. Innheimtu bifreiðagjalds annast tollstjórar og fer um reikningsskil eftir því sem fjármálaráðherra ákveður. Heimilt er að fela skoðunarstöðvum innheimtu bifreiðagjalds.

☐ Endurgreiðslu bifreiðagjalds vegna afskráningar eða innlagnar skráningarmerkja annast tollstjórar.

☐ Bifreiðagjald nýtur lögtaksréttar.]¹⁾

¹⁾L. 37/2000, 6. gr. ²⁾L. 136/2009, 50. gr.

Í upphafi 5. gr. er rætt um árlega aðalskoðun ökutækja. Skal bent á að allmörg umliðin ár hefur ekki verið skylt að færa ökutæki (bifreiðar) til árlegrar skoðunar nema þau hafi náð tilteknum aldri eða aðrar sérstakar undantekningar eigi við. Er um gildandi reglur að þessu leyti vísað til II. og III. kafla reglugerðar nr. 8/2009 um skoðun ökutækja, sbr. 67. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með áorðnum breytingum. Væri því líklega réttara að tala um „lögmæltu skoðun“ og þá vísað til gildandi reglna hverju sinni í stað „árleg aðalskoðun.“

Allar skoðunarstöðvar sem annast skoðanir ökutækja eru nú búnar tölvukerfum sem tengd eru þeim hluta innheimtugerfis ríkissjóðs sem sýna stöðu bifreiðagjalda og annarra þeirra gjalda sem ökutækjaeigendum ber að greiða til ríkissjóðs af ökutækjum sínum, þ.m.t. úrvinnslugjald, sbr. lög nr. 162/2002 og vanrækslugjald, sbr. reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja. Þeir sem færa ökutæki til skoðunar þurfa því ekki að sýna greiðslukvittanir eða önnur slík gögn um að gjaldið hafi verið greitt auk þess sem skoðunarstöðvar geta tekið við greiðslum. Má því telja eðlilegt að nema brott þau ákvæði sem fjalla um sönnun á greiðslu bifreiðagjalda.

Þótt starfsfólki skoðunarstöðva sé ekki heimilt að veita bifreið skoðun vegna þess að bifreiðagjöld hafa ekki verið greidd er ekki vitað til að tíðkað sé að þeir fjarlægi jafnframt skráningarmerki af bifreið og afhendi lögreglu. Verður að telja slíka aðgerð ærið langsóttu og í raun ekki leggandi á starfsmenn skoðunarstöðva.

Að því er varðar ákvæði 3. mgr. er eftir því sem best er vitað sjaldgæft ef ekki óþekkt í seinni tíð að innheimtumenn krefjist þess að lögregla fjarlægi skráningarmerki af ökutæki vegna þess eins að bifreiðagjald hafi ekki verið greitt. Er raunar um allharkalega aðgerð að ræða ef önnur úræði hafa ekki verið reynd áður. Getur þessi aðgerð komið afar misjafnlega niður eftir því hvar eigendur geyma ökutæki sín auk þess sem gildar ástæður geta verið fyrir því að bifreiðagjald er ekki greitt. Verður að telja að lagaákvæði sem þessi gangi gegn sjónarmiðum um meðalhóf. Sýnist því flest mæla með því að framangreindar skyldur skoðunarmanna og lögreglu verði einfaldlega numdar úr lögum. Með því að veita bifreiðagjaldi lögveðsheimild sýnist einnig mega gera innheimtuferlið mun skilvirkara, án þess að þeim úrræðum sé beitt sem nefnd eru, sjá umfjöllun hér síðar.

Í ljósi framanritaðs þykir mega leggja til að ákvæði 5. gr. verði einfaldað að mun og orðað eitthvað á þessa leið:

- ☐ Það er skilyrði fyrir lögmæltu skoðun bifreiðar að ekki hvíli á henni gjaldfallið bifreiðagjald.
- ☐ Óheimilt er að skrá bifreið, skrá eigendaskipti að bifreið eða afhenda skráningarmerki bifreiðar sem afhent hafa verið skoðunarstöð eða Umferðarstofu til varðveislu nema álagt og gjaldfallið bifreiðagjald hafi áður verið greitt.

Í 1. mgr. 6. gr. segir að innheimtu bifreiðagjalds annist tollstjórar. Sama er í 2. mgr. um endurgreiðslu vegna afskráningar eða innlagnar skráningarmerkja. Vakin skal athygli á að með lögum nr. 147/2008 um breytingu á tollalögum nr. 88/2005 og fleiri lögum var ákveðið að landið yrði eitt tollumdæmi og tollstjóri einn fyrir landið allt. Löngum áður voru sýslumenn utan umdæmis sýslumannsins í Reykjavík tollstjórar hver í sínu umdæmi en síðar var tollstjórum á landinu fækkað í átta og loks í einn þann 1. janúar 2009 eins og áður segir. Innheimta bifreiðagjalda er hins vegar enn á hendi sýslumanna hvers í sínu umdæmi utan umdæmis sýslumannsins í Reykjavík en tollstjóra í umdæmi hans og nefnast þeir þá gjarnan innheimtumenn ríkissjóðs. Þykir í ljósi framanritaðs eðlilegt að notast við það heiti í 1. og 3.

mgr. í stað tollstjóra og ef það þykir ekki duga þá að segja sýslumenn utan umdæmis sýslumannsins í Reykjavík en tollstjóri í umdæmi hans.

Margt mælir með því að bifreiðagjöld njóti fremur lögveðréttar í ökutæki en lögtaksréttar (fjárnámsréttar) hjá skráðum eiganda. Lögveð veitir að jafnaði heimild til að óska nauðungarsölu á ökutæki beint að undangenginni birtingu greiðsluáskorunar fyrir eiganda eða umráðamanni og greiðsla þess nýtur forgangs fram yfir samningsveðkröfur og fæst gjaldið greitt af uppboðsandvirði bifreiðar verði hún seld á nauðungauppboði jafnhliða öðrum lögveðkröfum. Nú njóta m.a. kílómetragjald, sérstakt kílómetragjald og sektir skv. lögum nr. 87/2004 um oliugjald og kílómetragjald lögveðsréttar í ökutækjum svo og gjald vegna stöðubrota, sbr. 109. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og vanrækslugjald skv. 67. gr. umferðarlaga. Geta má þess að undirritaður hefur í tengslum við gerð nýs frumvarps um váttryggingar ökutækja lagt til að iðgjöld vegna ábyrgðartrygginga njóti einnig lögveðs í ökutæki.

Lögveð í ökutæki í stað eða það sem e.t.v. væri enn tryggara til viðbótar rétti til lögtaks (fjárnáms) hefði m.a. í för með sér að heimilt væri á grundvelli nauðungarsölubeiðni, sem árituð væri af sýslumanni um heimild til vörslutöku, að fela aðila sem annast vörslusviptingar að hafa upp á ökutækinu og taka það úr umráðum gerðarpóla, og færa á uppboðsstað eða annan stað til varðveislu fram að uppboði. Verður að telja slíka framkvæmd að mörgu leyti eðlilegri og væntanlega skilvirkari heldur en að fela oft störfum hlaðinni og fjársveltri lögreglu það hlutverk að fjarlægja skráningarkerki ökutækisins. Yfirleitt er um tiltölulega lágar fjárhæðir að ræða sem hins vegar leggst á eigendur margra ökutækja og þótt bifreiðagjald njóti réttarstöðu opinberra gjalda og skuldajafna megi inneignum í opinberum gjöldum upp í þau getur verið mun snúnara og tafsamara að innheimta þau með fjárnámi (lögtaki) hjá skuldara sem þá þarf að boða hvern og einn fyrir sýslumann en ef þau nytu lögveðréttar í ökutæki því sem þau stofnuðust af. Með fjárnámi þarf að boða hvern og einn skuldara fyrir sýslumann og nýtur skuldari þess réttar að ákveðnu marki að benda á eign til fjárnáms, sem tryggingu fyrir gjaldinu, eign sem síðan þyrfti í framhaldinu að nálgast og selja á uppboði.

Ekki verður séð að þörf sé á sérstöku ákvæði í lögum um bifreiðagjald um reikningsskil vegna innheimtunnar sem fjármálaráðherra ákveði og er lagt til að það verði numið brott. Hljóta almennar reglur um reikningsskil vegna innheimtu opinberra gjalda að geta komið í þess stað.

Þess skal getið að í 1. mgr. 5. gr. laga nr. 162/2002 um úrvinnslugjald eru ákvæði um að sömu ákvæði gildi um innheimtu þess og um innheimtu bifreiðagjalds og eru þau sem hér segir:

5. gr. Úrvinnslugjald á ökutæki.

☐ Skráður eigandi gjaldskylds ökutækis skal á hverju gjaldtímabili greiða úrvinnslugjald að fjárhæð [350 kr.]¹⁾ fyrir hvert gjaldskyld ökutæki sitt skv. 2. mgr. 1. gr. laga nr. 39/1988, um bifreiðagjald. Gjald dagar úrvinnslugjalds á ökutæki eru 1. janúar ár hvert vegna gjaldtímabilsins 1. janúar – 30. júní og 1. júlí ár hvert vegna gjaldtímabilsins 1. júlí – 31. desember. Gjaldið skal innheimt með bifreiðagjaldi og fer um greiðsluskyldu, gjalddaga, eindaga, álagningu, innheimtu gjaldsins og kæruheimild samkvæmt lögum um bifreiðagjald.

Ætti innheimta úrvinnslugjalds að einfaldast og verða skilvirkari á sama hátt og innheimta bifreiðagjalda ef af þeirri lagabreytingu verður.

Hér skal að lokum nefndur sá möguleiki að einhver einn aðili á landsvísu annist innheimtuna, ef fallist verður á að krafan njóti lögveðs í ökutæki. Má t.d. nefna að hjá embætti undirritaðs hefur safnast nokkur reynsla og þekking í innheimtu vanrækslugjalds af ökutækjum á landsvísu, sem njóta lögveðréttar eins og áður hefur komið fram. Kynni að vera hagkvæmt að

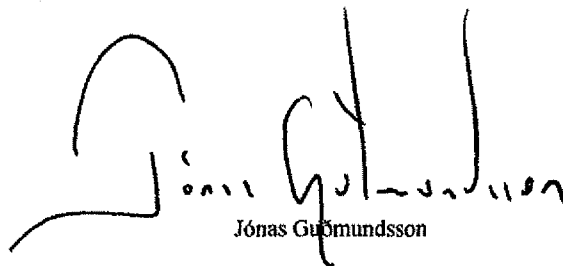
beita innheimtuúrræðum vegna allra gjaldanna samtímis eftir því sem við á í stað þess t.d. að margir aðilar séu að óska nauðungarsölu, vörslutöku o.s.frv á ökutæki sem stundum kemur síðar kemur í ljós að eru jafnvel ekki til þótt þau séu skráð í ökutækjaskrá. Kynni þetta verkefni að geta nýst vel til að byggja upp öflugri sýslumannsembætti, t.d. á Vestfjörðum, með sem fjölbreyttust verkefni við þá fækkun og stækkun sýslumannsembætta sem hugmyndir eru um. Ekki er t.d. annað vitað en vel hafi tekist til með innheimtumiðstöð sekta og sakarkostnaðar á Blönduósi sem einnig hefur tekið að sér innheimtu ýmissa annarra gjalda til ríkissjóðs á landsvísu, innheimtu sem í mörgum tilfellum kallar á nokkra sérþekkingu.

Að öllu þessu athuguðu þykir mega gera tillögu um að 6. gr. verði orðuð sem hér segir:

[6. gr.] *Umsjón álagningar, innheimtu og endurgreiðslu.*

- ☐ Ríkisskattstjóri fer með álagningu bifreiðagjalds og aðra framkvæmd laganna. Innheimtu bifreiðagjalds og eftir atvikum endurgreiðslu þeirra vegna afskráningar eða innlagnar skráningarmerkja annast innheimtumenn ríkissjóðs (eða sýslumenn utan umdæmis sýslumannsins í Reykjavík en tollstjóri í umdæmi hans). Heimilt er skoðunarstöðvum að taka við greiðslum bifreiðagjalda.
- ☐ Bifreiðagjald nýtur lögveðsréttar í viðkomandi bifreið.
- ☐ Það er skilyrði fyrir lögumæltri skoðun bifreiðar að ekki hvíli á henni gjaldfallið bifreiðagjald.
- ☐ Heimilt er fjármálaráðherra að fela einum innheimtumanni innheimtu bifreiðagjalda á landsvísu.

Hér yrði um einfalda og rökréttu breytingu á löggjöf að að ræða sem ekki verður séð að kalli á mikla athugun hvorki að formi né efni.



Jónas Guðmundsson



TOLLSTJÓRI

Alþingi
Erindi nr. P 139/713
komudagur 6. 12. 2010

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Reykjavík 6. desember 2010.

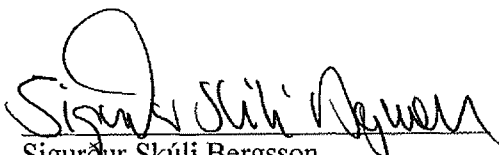
Málefni: *Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja). Þingskjal 214 - 197. mál. Lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010 – 2011.*

Tollstjóri hefur móttengið erindi Efnahags- og skattanefndar Alþingis, sent með tölvupósti 29. nóvember sl., þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja). 197. mál.

Efnisinnihald frumvarpsins felur í sér kerfisbreytingu í skattlagningu ökutækja og eldsneytis hvað varðar viðmið skattlagningar.

Tollstjóri gerir ekki sérstakar athugasemdir við ofangreint frumvarp en bendir á að það mun hafa í för með sér tæknilega kerfisbreytingu hvað varðar sundurliðun í tollflokka og útreikning gjaldtöku sem embættið þarf að ráðast í fyrir gildistöku breytinganna.

Virðingarfyllst,


Sigurður Skúli Bergsson
aðstoðartollstjóri

Alþingi
Erindi nr. P 139/559
komudagur 1.12.2010



Nefndasvið Alþingis
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 30. nóvember 2010

Tilvísun: 2010110046/90.12

HMS/BH

Tilv. ykkar: Tölvupóstur dags. 30.01.2010

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. mál 197.

Með tölvupósti dags. 30.11.2010 er óskað eftir umsögn um ofangreint frumvarp. Vegagerðin gerir athugasemd við 6. grein frumvarpsins (þskj. 214 - 197. mál) þ.e. við I. kafla, sem er breyting á lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og einnig við 10. grein laganna þ.e. við III. kafla um breytingu á lögum nr. 87/2004 um olíugjald og kílómetragjald.

Sérstakt vörugjald af bensíni og olíugjald eru markaðar tekjur sem renna til Vegagerðarinnar og standa undir nýbyggingu vega, viðhaldi vega og þjónustu við vegfarendur. Eftir því sem fleiri eru undanþegnir því að greiða fyrir afnot af vegakerfi landsmanna minnka tekjur Vegagerðarinnar og draga verður úr framkvæmdum, viðhaldi og þjónustu við vegfarendur. Að öðrum kosti þarf ríkissjóður að bæta Vegagerðinni tekjutapið með öðrum hætti.

Vegagerðin leggst því gegn því að bifreiðaeldsneyti sem ekki er af jarðefnauppruna verði undanþegið þessum gjöldum nema til komi aðrar tekjur á móti.

Virðingarfyllt

Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri

Alþingi
Erindi nr. Þ 139/806
komudagur 8.12.2010



Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og skattanefnd
b/t Eiríks Áka Eggertssona
nefndarritara
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 8. desember 2010.

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á lögum um vörugiöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum um bifreiðagjald og lögum um olíugjald og kílómetragjald. (197. mál)

Viðskiptaráð þakkar nefndinni fyrir það tækifæri að fá að veita umsögn um ofangreint frumvarp sem felur í sér kerfisbreytingu á skattlagningu ökutækja.

Ofangreint frumvarp hefur í för með sér kerfisbreytingu á skattlagningu ökutækja þannig að miðað verði við útblástur bifreiða í stað vélastærðar eins og nú er gert. Ekki verður hér farið yfir tæknilegar breytingar sem frumvarpið hefur í för með sér eða ítarleg umfjöllun. Hins vegar verður stiklað á stóru yfir tilgang og áhrif frumvarpsins.

Sú hugsun sem er að baki helstu breytingum frumvarpsins eru af jákvæðu meiði. Því er ætlað að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda út í andrúmsloftið með því að skilgreina tollflokkun og gjaldflokkun bifreiða út frá losun þeirra og þannig að hvetja til kaupa á bifreiðum sem hafa minni losun. Tilgangur lagabreytinganna samkvæmt greinargerð með frumvarpinu er m.a. að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukin notkun innlenda orkugjafa. Tilgangurinn er góðra gjalda verður og jákvætt skref, sérstaklega í ljósi þess að nauðsynlegt er að draga úr losun gróðurhúsalofttegundum enda hluti af þeirri alþjóðlegu skuldbindingu sem Ísland hefur tekist á hendur.

Það verður þó að gagnrýna þá framsetningu og aðferðarfræði sem kynnt er í ofangreindu frumvarpi. Vinna sem byrjaði út frá umhverfissjónarmiðum virðist hafa endað með áherslu á tekjuöflunarstofn. Með því að einblína um of á tekjuöflunarhlið skattlagningar en ekki á þann hvata til minnkunar í losun sem hóflegur skattur hefur í för með sér missir frumvarpið að hluta marks sem sá hvati sem því var ætlað að vera.

Augljóst er að einstakir hópar samfélagsins fara verr út úr breytingum á lögunum en aðrir. Helst ber hér að nefna fólk sem býr á landsbyggðinni og þar af leiðandi við harðgerðari aðstæður en þeir sem búa í þéttbýliskjörnum. Þeir sem búa í dreifbýli þurfa að reiða sig á öflugri og bíla, sem hafa í för með sér aukinn útblástur. Grunnþarfir þessa samfélagshóps er annar en sá sem býr í þéttbýli en ekki er tekið tillit til þess í ofangreindu frumvarpi. Nefndin er því hvött til að hafa þau sjónarmið einnig að leiðarljósi við umfjöllun hennar á frumvarpinu.

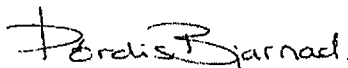
Annar hópur sem verður illa úti vegna fyrirhugaðra breytinga er ferðaþjónustan, og þá sérstaklega einstaklingsmiðuð ferðaþjónusta. Ofangreint frumvarp felur í sér ákveðnar undanþágur vegna hópþefreiða sem eru fyrir 10 manns eða fleiri. Hins vegar virðist ekki vera gert ráð fyrir þeirri ferðaþjónustu sem byggir á minni hópum eða einstaklingum. Fyrir slíka ferðamennsku er oft um að ræða öflugra bíla, t.d. fjórhjóladrifna jeppa, þar sem ferðast er með ferðamenn um harðgerð svæði eins og t.d. jökla og hálendið. Þessi tegund af ferðaþjónustu skilar miklu í ríkiskassann enda er hér oftast um að ræða hóp ferðamanna sem eyðir meiru en þeir sem koma í skipulögðum hópferðum.

Mikilvægt er að taka tillit til jafn öflugrar atvinnugreinar og ferðaþjónustan er við endurskoðun laga sem þessara. Nú þegar hefur umhverfi ferðaþjónustu fengið á sig stóra skelli, t.d. hækkun flugvallaskatta,

hækkandi bensínverð og náttúruhamfarir. Hafa verður það í huga þegar innleiddar eru breytingar sem hafa neikvæð áhrif á greinina.

Viðskiptaráð Íslands leggur til að frumvarpið nái fram að ganga að teknu tilliti til meðfylgjandi athugasemda.

Virðingarfyllst,



Þórdís Bjarnadóttir
Lögfræðingur
Viðskiptaráð Íslands



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 6. desember 2010

Efni: Umsögn Öryrkjabandalags Íslands á frumvarpi til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja), 197. mál.

Öryrkjabandalag Íslands (ÖBÍ) hefur fengið til umsagnar ofangreint frumvarp. Í frumvarpinu eru tillögur sem munu auka rekstrarkostnað bifreiða og jafnframt mun kaupverð nýrra og notaðra bíla hækka. Ef frumvarpið verður samþykkt mun það skerða möguleika fatlaðra til að eiga og reka bíðreið sem nauðsynlegt er fyrir hreyfihamlað fólk til að lifa sjálfstæðu lífi.

Rekstrarkostnaður bifreiða hreyfihamlaðra eykst

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir hækkun á olíugjaldi og kílómetragjaldi sem mun auka rekstrarkostnað bifreiða. Hreyfihamlað fólk fær uppbót vegna reksturs bifreiðar samkvæmt lögum 99/2007. Uppbótin hefur ekki hækkað í samræmi við hækkun rekstrarkostnaðar bifreiða og mun gera fólki með lágar tekjur enn erfiðara að eiga bíl, þrátt fyrir nauðsyn þess að hafa bifreið til umráða vegna sinnar fötlunar.

Kaupverð nýrra og notaðra bíla hækkar

Í frumvarpinu kemur fram að hækka eigi vörugjald á bifreiðum sem mun leiða til þess að verð á bílum, sem eru ekki umhverfisvænir, hækkar. Nauðsynlegt er að hafa í huga að enn sem komið er hefur margt hreyfihamlað fólk ekki tök á að nýta sér kosti umhverfisvænna bifreiða og/eða eldsneytis þar sem ekki er á markaði það úrval bifreiða sem uppfyllir kröfur um aðgengi. Lyftubílar eru undanþegnir vörugjaldi sem kemur þeim til góða sem þurfa á slíkum bíl að halda. Bent er á að margir hreyfihamlaðir hafa ekki rétt á styrk til að kaupa bíl af þeirri stærðargráðu eða hafa ekki efni á því.



Þá er ljóst að verð á nýjum bílum mun hækka almennt með auknum gjöldum sem leiðir til þess að verð á notuðum bílum hækkar einnig. Ekki er á neinn hátt komið til móts við þessa hækkun í frumvarpinu eða athugasemdum við það. Hreyfihamlað fólk getur sótt um styrk til bifreiðakaupa en styrkirnir hafa ekki fylgt verðlagi. Það er áhyggjuefni að um leið og fyrrgreindar breytingar eru gerðar minnkar möguleiki hreyfihamlaðs fólks til að kaupa bifreið við hæfi. Einnig er dregið úr framlagi ríkisjóðs til málaflokksins um 15,7% eins og fram kemur í fjárlagafrumvarpinu sem vekur upp spurningar um hvernig að því verður staðið.

Lokaorð

ÖBÍ fer fram á að uppbætur og styrkir til bifreiðakaupa og reksturs þeirra verði endurskoðaðir með það að markmiði að hækka þá til samræmis við þær auknu álögur sem falla munu á fatlaða eins og fram kemur í frumvarpinu.

Virðingarfyllt
f.h. ÖBÍ

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Guðmundur Magnússon', written over a horizontal line.

Guðmundur Magnússon,
formaður

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Lilja Þorgeirsdóttir', written over a horizontal line.

Lilja Þorgeirsdóttir,
framkvæmdastjóri