

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 meginráttum í samræmi við alþjóðlega þróun um að gjaldtaka vegna bíla byggja 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 gjaldbil 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 gjaldbil:

Gjaldbil 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.

Gjaldbil B til E: Í þessa flokka falla allir smábílar, millistórir bílar og einstakar beinskiptar útgáfur af stærri fólksbílum. Bil 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 gjaldtöku 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 stökkin 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. Hækkanir á gjöldum mega því ekki stöðva þessa þróun.

Í ljósi ofangreinds rökstuðnings þá leggjum við til breytingar á gjaldflokkum 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 ívilunar 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 bílaflota 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 bílaleigubíanna.

Í öðru lagi hækka einhver hluti jeppa sem bílaleigur þurfa að kaupa til að þjóna kröfum sinna eríendu 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 verðyrnun. Megnið af sölu undanfarinna tveggja ára var til bílaleiga sem hafa fengið niðurfellingar vörugjalda þannig að verðyrnun 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