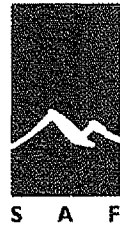


Alþingi  
Erindi nr. P 140/2526  
komudagur 8.S. 2012

Alþingi  
Efnahags- og viðskiptanefnd  
Austurstræti 8-10



150 Reykjavík

Reykjavík 8. maí 2012

**Minnisblað um frumvarp til laga um um breyting á lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt,**

*666. mál*

Ágætu nefndarmenn,

Á fundi efnahags- og viðskiptanefndar fyrir s.l. áramót og í umsögn SAF um frumvarp til breytinga á ofangreindum lögum sem þá lágu fyrir Alþingi, kom fram að framlenging á endurgreiðslum á 2/3 af vsk. við innflutning á hópþifreiðum kæmi of seint á árinu til að fyrirtækin gætu sinnt endurnýjunarþörf fyrir næsta tímabil með eðlilegum hætti. Á fundinum með nefndinni kom fram að framlengingin þyrfti að koma fram fyrr á árinu og var rætt um vorþing í því samhengi.

*Hugmynd okkar hjá SAF er að ákvæði til endurgreiðslu á vsk. verði miðað við 31. júní í stað 31. desember. Þá yrði nú gerð tillaga að framlengingu á undanþágunni til 31. júní 2014. Þetta mun auðvelda hópþifreiðafyrirtækjunum að ákvarða og skipuleggja sína endurnýjun þar sem megnið af hópþifreiðum eru keyptir yfir vetrarmánuðina og í þeim tilfellum sem um nýja þifreiðar er að ræða þarf að ganga frá þöntun í síðasta lagi í október.*

*Í núverandi lögum er gert ráð fyrir að mengunarstaðallinn miðist við EURO5 til að fá endurgreiðslu. Það eru til sambærilegar vélar og jafnvel betri en EURO5 og er því nauðsynlegt að miða endurgreiðsluna einnig við sambærilegar vélar. Í dag er t.d. ekki möguleiki á að fá endurgreiðslu vegna véla sem að standast EEV staðallinn, en þær eru í raun EURO5 vélar með sérstökum sótisum en vegna orðalags í lögum þá telur Tollstjóri sig ekki geta veitt endurgreiðslu vegna þeirra þar sem að staðallinn heitir EEV en orðlag laga miðast eingöngu við EURO5.*

*Til að endurnýjun hópþifreiðaflota landsins verði enn hraðari telja Samtök ferðaþjónustunnar réttar að útblástursstaðallinn miðist við EURO4 í stað EURO5 en mjög lítt munur er á þessum stöðlum eins og fram kemur í eftirfarandi greinargerð. Miklar líkur eru á að það leiði til þess að yngri, betri og öruggari hópþifreiðir aki um vegi landsins og það mundi gefa minni hópþifreiðafyrirtækjum möguleika á að kaupa yngri og öruggari þifreiðar.*

Ástæða þess að virðisaukaskattur hefur verið endurgreiddur af hópþifreiðum er sú að upp úr síðustu aldamótum var komin mikil endurnýjunarþörf á hópþifreiðum. Til að gera umhverfi hópþifreiða samkeppnishæfara var brugðist við með því að breyta lögum og setja reglugerð sem tímabundið heimilaði endurgreiðslu á vsk. við innflutning á nýlegum hópþifreiðum sem búnar voru aflvélum samkvæmt ákveðnum umhverfisstaðli ESB og var sá staðall EURO2 á þeim tíma. Árið 2006 var undanþáguákvæðið alfarið bundið í lög 50/1988 og hefur verið framlengt árlega en en ákvörðun um framlengingu hefur verið með síðustu verkum haustþings sem er allt of seint fyrir fyrirtækin sem íhuga endurnýjun. Umhverfisstaðlinum var einnig breytt árið 2006 úr EURO2 í EURO3. Um síðustu áramót var umhverfisstaðlinum breytt aftur úr EURO3 í EURO5 sem er að mati SAF allt of brött breyting miðað við verð á slíkum þifreiðum og aldur núverandi flota hópþifreiða á Íslandi en

meira en helmingur stærri hóp bifreiða héraendis er framleiddur árið 1999 eða fyrr. Í gögnum sem SAF hefur tekið saman frá Umferðarstofu og er í meðfylgjandi skjali, kemur fram að meðalaldur hóp bifreiða, fyrir 18 – 75 manns sem hafa notið undarþágu héraendis er 15,6 ár en til samanburðar má geta þess að samkvæmt upplýsingum frá systursamtökum SAF á Norðuröndum er meðalaldur sambærilegra bifreiða í Svíþjóð er 6,2 ár, í Noregi 9,4 ár og í Finnlandi 11,6 ár.

***Ef skoðaður er munurinn á mengun bíla sem búnir eru EURO5 aflvélum miðað við bíla sem búnir eru EURO4 aflvélum kemur í ljós að eini munurinn á þessum tveimur aflvélum liggur í losun köfnunarefnisoxíðs (níturoxíð) og er hann ekki mikill. (sjá mynd að neðan).***

	Introduced	g/kWh			
		CO <small>CO<sub>2</sub> equivalent</small>	HC <small>hydrocarbons</small>	NOx <small>nitrogen oxides</small>	PM <small>particulate matter</small>
EURO 3	1993	3.4	0.94	8.2	0.33
EURO 2	1996	3.0	0.94	7.2	0.14
EURO 3	2000	2.1	0.66	5.0	0.10
EURO 4	2006	1.5	0.46	3.5	0.02
EURO 5	2009	1.5	0.46	2.0	0.02

Í kjölfar efnahagshrunsins 2008 hætti nánast allur innflutningur á hóp bifreiðum og árið 2009 var mjög slæmt hvað það varðar. Mikil endurnýjunarþörf er því enn til staðar í flota hóp bifreiða á Íslandi og því er ómögulegt að skilja af hverju skilyrðum fyrir endurgreiðslu hafi verið breytt um síðustu áramót úr EURO3 í EURO5 sem gerði endurnýjun nánast ógerlega fyrir minni fyrirtæki. Hlutfall endurgreiðslu af innfluttum bílum hefur farið minnkandi en það var um 90% á árunum 2001 til 2008 en er í ár um 70%. Samtök ferðaþjónustunnar telja að betra sé að hvetja til kaupa á nýjum og nýlegum bílum með þrepaskiptri endurgreiðslu á virðisaukaskatti miðað við eftirfarandi tillögu:

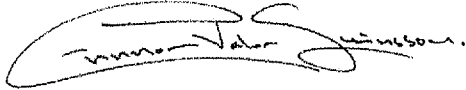
EURO5            100% endurgreiðsla  
EURO4            75% endurgreiðsla

Þessi breyting er líkleg til að auka samkeppnishæfni hóp bifreiðafyrirtækjanna, gera þau umhverfisvænni og yngja flotann

Árið 2005 var lögum breytt og tekið upp olflugjald sem varð til þess að rekstrarkostnaður hóp bifreiðafyrirtækjanna hækkaði umtalsvert á meðan aðrar greinar flutninga nutu og hafa notið ívilnana vegna hækkana á opinberum gjöldum. Ráðamenn hafa rætt um að koma með mótvægisáðgerðir til að rétta stöðu hóp bifreiðafyrirtækja en því miður hefur ekkert gerst í þeim efnum.

*Samtök ferðaþjónustunnar telja nauðsynlegt að til komi varanlegar mótvægisáðgerðir eins og endurgreiðsla á vsk. við innflutning á hópbifreiðum, sem réttu af samkeppnisstöðu og rekstrarumhverfi hópbifreiðafyrirtækjanna. Með þessu getur endurnýjun bifreiða átt sér stað með eðlilegum takti og óvissa sem fyrirtækin hafa þurft að búa við á hverju hausti varðandi framhald á endurgreiðslu af virðisaukaskatti eyðist. SAF eru á þeirri skoðun að á meðan bráðabirgðaákvæðið er í lögum er eðlilegra að það sé til lengri tíma en eins árs í senn, eins og hátturinn var á 2001 til 2006, hvort sem er í lögum eða reglugerð.*

Virðingarfyllst



Samtök ferðaþjónustunnar  
Gunnar Valur Sveinsson