



ASKJA

Bílaumboðið ASKJA ehf.

Viðurkenndur sölu- og þjónustuaðili
Mercedes-Benz og Kia Motors á Íslandi

16.03.2018

Fjármála- og Efnahagsráðuneytið
Benedikt Benediktsson
Lindargötu 7, 101 Reykjavík

Forsvarsmenn Bílaumboðsins Öskju hafa farið yfir mál S-18/2018 (Drög að skýrslu starfshóps um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis) sem unnin var af starfshóp fyrir fjármála- og efnahagsráðherra. Að yfirferð lokinni voru gerðar athugasemdir við eftirfarandi atriði.

Skattlagning öflunar ökutækja

Samkvæmt töflu úr áhrifamati sem unnið var af framkvæmdarstjórnum Evrópusambandsins (From NEDC to WLTP: effect on the typeapproval CO₂ emission of light-duty vehicles) má sjá að stuðlar WLTP/NEDC (að rafmagns-/efnaraföldum frátoldum) eru á bilinu 1,07 til 1,38. Mikilvægt er að taka fram að áhrifamat á tengiltvinnbifreiðum er ekki til staðar þar sem ferlið er ófullkomið. M.v. að stuðull allra bifreiða með sprengihreyfli (1,21) sé notaður munu allir bílar yfir 83 g/km að fara upp um 1-2 vörugjaldaflokka.

Lögð til breyting á 0% flokki og 5% hækkun á vörugjaldaflokkum ásamt breytingu NEDC yfir í WLTP væri því að hafa að lágmarki 5% og hámarki 25% breytingu á vörugjöldum. Tillagan er því ekki í samræmi við sjötta af meginmarkmiðunum sem starfshópnum var gert að vinna eftir, að draga úr skattlagningu á öflun og eign á ökutækjum. Einnig er vert að hafa í huga að breytingar úr Euro 6b yfir í 6d munu hækka kostnaðarverð á bílum frekar.

Séu ekki gerðar ráðstafanir munu hér myndast hvatar til innflutnings á bílum með eldri gerðarviðurkenningu hvort sem þeir eru notaðir eða nýir. Munu vörugjöld á þessum bílum vera lægri en á sambærilegum bílum með gerðarviðurkenningu eftir WLTP. Þetta er þvert á fyrsta af meginmarkmiðum starfshópsins, að stuðla að einföldu og réttlátu skattakerfi. Þeir bílar sem hagkvæmast verður að flytja inn á eldri gerðarviðurkenningu verða þeir sem koma hvað verst úr NEDC yfir í WLTP breytingu. Ekki stuðlar það að því að dregið verði úr losun skaðlegra efna í útblæstri ökutæki, sem er númer 5 af meginmarkmiðum starfshópsins.

Sé horft til þeirra meginmarkmiða sem starfshópnum var gert að vinna eftir við leit lausna á ofangreindum vandamálum eru tillögur okkar eftirfarandi.

Sé horft til ársins 2020:

1. Að beðið sé með til lagaðar breytingar á skattlagningu öflunar ökutækja. Þetta skal gert vegna þeirrar óvissu sem fylgir NEDC/WLTP breytingu á CO₂ gildum. Stórtækar breytingar sem þessi skulu ekki gerðar séu ekki allar stærðir þekktar.
2. Til að gæta réttlætis þarf að finna sanngjarna grundvöll fyrir skattlagningu öflunar ökutækja með NEDC 2.0 eða WLTP gildi í stað NEDC 1.0. Hér eru tvær tillögur sem hægt er að vinna út frá:
 - a. Að CO₂ ökutækja með WLTP gerðarviðurkenningu séu lækkuð samkvæmt sanngjörnum stuðli áður en vörugjald er fundið. Hvort stuðull ætti að vera mismunandi eftir stærð vélar þarf að meta.
 - b. Að vörugjald ökutækja með NEDC 2.0 viðurkenningu sé fundið og lækkað um flokk.
3. Varðandi endurskoðun á heimild til tímabundins innflutnings á ökutæki til sýningar án greiðslu þarf að hafa þarfir innflyttjenda í huga. Sýningarleyfi eru bílaumboðum mjög mikilvægt tæki til sölustarfsemi. Þau minnka fjármagnskostnað fyrirtækjanna sem keppa á miklum samkeppningsmarkaði og leiða til betri þjónustu við viðskiptavini.

Sé horft lengra:

Í ljósi þeirrar þróunar í orkugjöfum ökutækja og með skilvirkni skattkerfisins í huga má spyrja hvort að CO² sé sa grunnur sem réttast er að byggja á. Ljóst er að útblástur mun fara minnkandi. Markmið framleiðanda um 95 g/km meðallosun fólksbíla mun hafa sterk áhrif á það. Tekjur ríkisins af þessum stofni munu því fara dvínandi.

Eitt af meginmarkmiðum starfshópsins er að „draga úr skattlagningu á öflun og eign á ökutækjum“ (Nr. 6). Á bls 8 er svo tekið fram „markmiðið að draga úr skattlagningu á öflun og eign ökutækja felur óhjákvæmilega í sér aukna áherslu á skattlagningu notkunar ökutækja, a.m.k. ef skattlagningunni er ætlað að afla ríkissjóð viðunandi tekna.“ Á þeim tölum sem koma fram á bls. 39 má álykta að stærstur hluti tekna af grunnskattlagningu ökutækja fari til uppbyggingar, rekstrar og viðhalds á samgöngukerfi ökutækja.

Samkvæmt grófri greiningu í samvinnu við bílaleigur þá keyrir floti bílaleigubíla á við 100.000 bíla og samsvarar það akstri hálfis bílaflota Íslands.

Ofangreind atriði styðja við skattlagningu notkunar. Ef horft er til stöðugleika á skatttekjum og stofn sem er óumdeilanlega sanngjarn virðist þetta vera mjög góð lausn. Skattlagningu öflunar og eigna væri hægt að lágmarka. Lægri skattlagning öflunar myndi draga úr þeim hindrunum sem eru til staðar þegar það kemur að losun eldri ökutækja úr landi. Hliðaráhrif þar væru m.a. yngri bílafloti sem mengar minna og er öruggari.

Hvort sem ofangreind atriði séu tekin til umhugsunar eða ekki verður það að segjast að þrepa nálgun á vörugjalda flokkum verður ónothæf með tilkomu WLTP. Við mælingar WLTP fær hver og ein bifreið CO² gildi og eru þau mismunandi eftir hvaða búnaður er í þeim. Ef ökutæki er nálægt efri mörkum flokksins og bætt er við aukabúnaði sem veldur svo litlu sem 1g/km aukningu í CO² fer það upp um flokk og ökutækið hækkar um 5-10%.

Eðlilegast er að tekin sé upp línuleg nálgun byggð á núverandi vörugjaldaflokkum þar sem rukkað er fyrir hvert gramm.

Sé leitað að viðmiði fyrir 0% vörugjaldamörk virðist rökréttast að horfa til losunarmarkmiðs evrópskra ökutækja framleiðanda. Þeim hefur verið gert að ná meðallosun fólksbíla niður í 95 g/km árið 2021. Framleiðendur sem ekki ná markmiðinu verða beittir háum fjársektum. Einnig er framleiðendum leyft að tvítelja ökutæki sem losa undir 50 g/km. Er grundvöllur fyrir því að innleiða sambærilega hvata á Íslandi, niðurfelling vörugjalda ef meðallosun flota innflytjanda er 95 g/km eða minna. Ella væru greidd vörugjöld af kostnaðarverði innfluttra bifreiða. 1% fyrir hvert g/km sem meðallosun er yfir 95 g/km. Með það í huga að innflytjendur stýra framboði á markaði má ekki gleyma mikilvægi þeirra þegar kemur að stjórnun útblásturs bílaflotans.

Bílaumboðið ASKJA

Jón Trausti Ólafsson
Framkvæmdastjóri