

Umsögn um

SKÝRSLU UM ENDURSKOÐUN SKATTLAGNINGAR ÖKUTÆKJA OG ELDSNEYTIS.

[https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=18](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=18)

Samráð stendur yfir 23.02.18 - 03.04.18

Almennt um skýrsluna

Að mati undirritaðs er skýrslan vel unninn og gefur gott yfirlit yfir skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Nokkur atriði hefði þó mátt fara betur til að gefa fyllri mynd. Þau atriði sem ég vil minnast á og leggja til að fái meiri umfjöllun í skýrslunni eru hér að neðan. Þau eru ekki í neinni ákveðinni röð.

Ökutækjaflotinn

Ökutæki á skrá og ökutæki í umferð

Skýrsluhöfundar eru meðvitaðir um muninn á hugtökunum ökutæki á skrá og ökutæki í umferð, eins og umfjöllun í kafla 5 og viðauka 9.1 ber með sér. Það er þó ekki gerð grein fyrir hvaða ástæður liggja líklega að baki mismunni milli skráðra ökutækja og ökutækja í umferð, né hvaða afleiðingar það hefur fyrir tekjuöflun ríkisins né hvernig væri hægt að draga úr mismunni milli skráðra ökutækja og ökutækja í umferð. Það að 82% bifreiða á skrá er ekki í umferð og að 83,2% fólksbifreiða sé ekki í umferð getur í raun verið alvarlegt fyrir áætlanagerð fyrir tekjuöflun ríkisins. Æskilegt væri að miða áætlanagerð við raunverulegan fjölda bifreiða, sem eru þeir bílar sem eru í umferð. Ökutæki á skrá ofmetur fólksbifreiðaflotann um ca. 20% og bifreiðaflotann um ca. 22%.

Ástæðan fyrir þessu mismunni er líklega það að ónýtar bifreiðar hafa tilhneigingu til að safnast upp á landinu og eru ekki afskráðar. Jafnvel þær bifreiðar sem fara í endurvinnslu virðast ekki allar vera afskráðar. Mögulega er líka eitthvað að í bifreiðaskráningunni því dæmi eru um að löngu afskráðar bifreiðar birtast á skattframtölum einstaklinga og er ekki hægt að útiloka það að slíkar draugabifreiðar séu á ferðinni í úrdrætti úr ökutækjaskrá.

Tillaga: Miða ætti tölfræði og áætlanagerð við ökutæki í umferð en ekki ökutæki á skrá.

Úrvinnslugjald

Á bls. 44 er fjallað um úrvinnslugjald. Það er ekki nema 700 kr. á ári af fólksbíl og er innheimt í 15 ár. Það er of lágt til að standa undir endurgreiðslu þess þegar bíl er skilað. Eftir 15 ár hefur bílaeigandi greitt 10.500 kr. í úrvinnslugjald enn fær 20.000 kr. endurgreitt. Ríkið virðist því niðurgreiða förgun bílsins um 9.500 kr. en sennilega er sú upphæð enn hærri ef tillit er tekið til kostnaðar við umsýslu og skrifstofuhald. Vegna þess að innheimtu þess er hætt eftir 15 ár er engin hvati fyrir eigendur ónýtra bíla að afskrá þá þar sem úrvinnslugjaldið er eina gjaldið sem er innheimt af bílum sem teknir hafa verið úr umferð.

Sennilega væri hægt að draga úr misræmi í fjölda skráðra bíla og bíla í umferð með því einfaldlega að hækka úrvinnslugjaldið og láta það standa meðan ökutæki er á skrá frekar en að hætta innheimtu þess eftir 15 ár. Upphæðin sem safnast af úrvinnslugjaldinu væri hægt að greiða til baka við afskráningu og förgun að frádregnu umsýslugjaldi.

Tillaga: Hækka úrvinnslugjald og innheimta það meðan bifreið er á skrá. Árlegt úrvinnslugjald gæti verið 5.000 kr. Innheimt upphæð verði endurgreidd eiganda bifreiðar við afskráningu og förgun að frádregnu umsýslugjaldi.

Aldur bifreiðaflotans.

Í skýrslunni er miðað við meðalaldur bifreiðaflotans á skrá en ekki í umferð. Það gefur skakka mynd af meðalaldri flotans vegna þess sem áður segir að bifreiðaflotinn er ofmetinn. Mikið af bifreiðum á skrá er orðinn að bílhræjum og brotajárni og ætti ekki að telja það með í meðalaldri bifreiðaflotans. Samgöngustofa getur gefið upp meðalaldur bifreiða í umferð en hann er um tveimur árum lægri en bifreiða á skrá^{1 2 3}. Á 1. mynd er sýnd meðalaldur bifreiða í umferð samkvæmt Samgöngustofu.

Tillaga: Gefa ætti upp meðalaldur bifreiða í umferð.

¹ Samgöngustofa. Meðalaldur bifreiða 1994-2015.

<http://bifreidatolur.samgongustofa.is/?nid=1306>

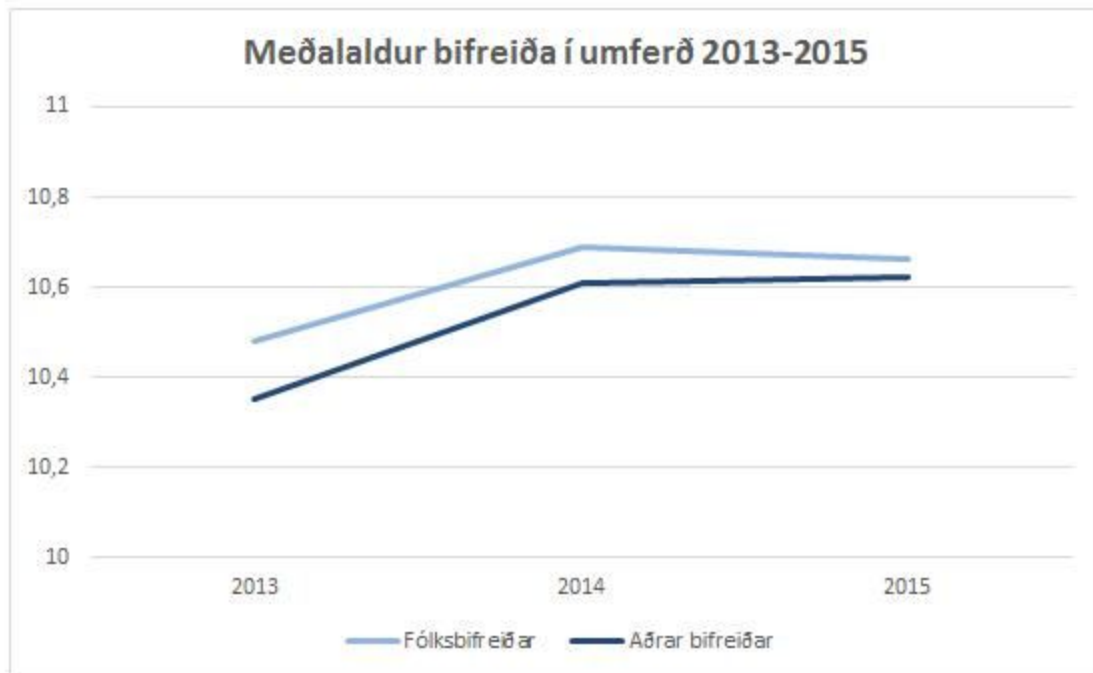
² Samgöngustofa. Meðalaldur bifreiða í umferð 2013-2015.

<http://bifreidatolur.samgongustofa.is/?nid=1307>

³ Árni Davíðsson 2014. Bílaeign landsmanna. Vísir 23.4.2014.

<http://www.visir.is/g/2014140429666>

Meðalaldur bifreiða 2013-2015



	Fólksbifreiðar	Aðrar bifreiðar
2013	10,48	10,35
2014	10,69	10,61
2015	10,66	10,62

1. mynd. Samgöngustofa. Meðalaldur bifreiða í umferð 2013-2015.

Bílastæði

Aðeins er minnst á bílastæði á einum stað í skýrslunni á bls. 102, sem sýnir að höfundar gera sér grein fyrir hvað bílastæði hafa mikil áhrif í raun. Að það skuli vera minnst einu sinni á bílastæði er reyndar meira en í flestum eða öllum skýrslum hins opinbera um bifreiðar, umferðarmál, loftslagsmál og mengun. Bílastæði ættu að vera órjúfanlegur þáttur allrar stefnumótunar hins opinbera um þessi mál en er það ekki því miður.

Öll gjaldfrjáls bílastæði á Íslandi eru niðurgreidd fyrir notendur þeirra um sem nemur kostnaði við gerð, viðhald og þjónustu við þau og sem nemur kostnaði við landið sem lögð eru undir þau. Þar sem þó eru tekin gjöld fyrir bílastæði eru þau í flestum tilfellum það lág af ýmsum ástæðum að stæðin eru niðurgreidd þrátt fyrir gjaldtökuna.

Hversu mikil niðurgreiðsla samfélagsins er með bílastæðum er umdeilanlegt og fer eftir forsendum sem menn gefa sér. Varlega áætlað er árleg niðurgreiðsla með bílastæðum landsmanna á opnum stæðum kannski um 20 milljarðar króna ef aðeins er reiknað með

gerð, viðaldi og þjónustu við bílastæðin. Ef landverð væri tekið með gæti það auðveldlega verið annað eins til viðbótar. Augljóst er að slík niðurgreiðsla með akstri og umferð eykur losun gróðurhúsalofttegunda umfram það sem væri ef niðurgreiðslan væri ekki til staðar. Bæði vegna þess að minna væri ekið almennt og sérstaklega vegna þess að ókeypis bílastæði hvetja menn til að aka skemmri vegalengdir þar sem "alltaf" er ókeypis bílastæði við enda ferðar, en í kaldri ræsingu og stuttum akstri menga menn hlutfallslega mest af gróðurhúsalofttegundum og af hættulegri mengun.

Gjaldskylda á bílastæðum ætti alltaf að vera fyrsti valkostur sem yfirvöld ættu að skoða áður en hugað er að nýjum vegaframkvæmdum í þéttbýli. Í öllum úttektum yfirvalda og skýrslum um loftslagsmál, loftmengun og umferð ætti að taka bílastæði með í reikninginn.

Færa má rök fyrir því að bílastæði sem starfsfólk hefur aðgang að á vinnustað séu hlunnindi og ætti að greiða af þeim hlunnindaskatt líkt og öðrum hlunnindum. Það háttar þannig til að ókeypis bílastæði eru ekki aðgengileg á öllum vinnustöðum og á sumum vinnustöðum eru ekki bílastæði fyrir alla starfsmenn. Einnig eru margir vinnustaðir sem kaupa aðgang að bílastæðum fyrir starfsmenn sína eða aðeins hluta þeirra (um 60.000-200.000 kr á ári) og er sú upphæð ekki skattlögð sem hlunnindi. Bílastæði hafa því öll einkenni hlunninda. Þau eru ekki heldur almennur hluti af starfsaðstöðu á vinnustað sem er nauðsynlegur til að starfsmaður geti sinnt vinnu sinni. Ríkisskattstjóri hefur ákveðið að bílastæði séu ekki skattskyld hlunnindi en það skýtur skökku við að Alþingi afhendi embætti eins viðamikla ákvörðun um skattheimtu og þar er gert. Frí bílastæði á vinnustað sem eru hlunnindi hvetja til bílaeignar og aksturs og eykur þar með losun gróðurhúsalofttegunda.

Tillaga: Lagt er til að lögum um tekjuskatt verði breytt þannig að það verði ótvírætt að bifreiðastæði sem starfsfólk fær aðgang að í vinnunni séu hlunnindi sem beri að greiða skatt af og skuli vinnuveitandi gefa þau upp til skatts. Upphæð þessara hlunninda geta verið ólík eftir staðsetningu á landinu.

Bifreiðahlunnindi og ökutækjastyrkir

Færa má rök fyrir því að bifreiðahlunnindi séu skattlögð með mun lægri skattprósentu en launatekjur. Það borgar sig því að fá laun greidd sem bifreiðahlunnindi frekar en sem venjuleg laun. Þessi niðurgreiðsla með bifreiðahlunnindum hvetur til meiri bílaeignar og meiri aksturs og eykur þar með losun gróðurhúsalofttegunda. Það eru einkum vel launað fólk og toppar hjá fyrirtækjum og stofnunum sem hafa bifreiðahlunnindi og haft oft dýra og eyðslufreka bíla til umráða og hversvegna ætti hið opinbera að niðurgreiða neyslu og akstur þessa hóps?

Tillaga: Lagt er til að gerð verði úttekt á hverju munar og að skattlagning bifreiðahlunninda verði aukin til samræmis þannig að skatthlutfall verði ekki lægra en lægsta skattprósenta launatekna. Skattleggja ber bifreiðahlunnindi til jafns við venjulegar launatekjur.

Færa má rök fyrir því að ökutækjastyrkir séu skattlagðir með mun lægri skattprósentu en launatekjur. Það borgar sig því fyrir launþega að fá greiddar tekjur sem ökutækjastyrki heldur en sem laun. Þar að auki bera ökutækjastyrkir ekki launatengd gjöld, þ.e. það er ekki greitt af

þeim í lífeyrissjóð né tryggingagjald. Þetta gerir það að verkum að launagreiðendur og launþegar vilja frekar greiða laun og fá laun greidd sem ökutækjastyrki heldur en sem venjuleg laun. Ökutækjastyrkir eru því misnotaðir sem yfirborganir á mörgum vinnustöðum, það er, launþegar fá greitt fyrir mun meiri akstur en þeir inna af hendi í þágu launagreiðanda. Ef skatthlutfall ökutækjastyrkja verður lagfært og verður ekki lægra en lægsta skattprósenta launatekna ætti skjálfkrafa að draga úr þessari misnotkun.

Tillaga: Lagt er til að gerð verði úttekt á hverju munar og að skattlagning ökutækjastyrkja verði aukin til samræmis þannig að skatthlutfall ökutækjastyrkja verði ekki lægra en lægsta skattprósenta launatekna.

Lagt er til að gerð verði úttekt á umfangi yfirborgana með ökutækjastyrkjum.

Lagt er til að skattleggja ökutækjastyrki til jafns við venjulegar launatekjur.

Á bls. 14 er sett fram tillaga skýrsluhöfunda um að niðurgreiða akstur launþega sem fá bifreiðahlunnindi og ökutækjastyrk með því að heimila launþegum tímabundið að draga 50% ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda frá tekjum þegar þeir geta sýnt fram á að þau varði notkun rafmagns- eða vetnisbifreiðar eða annarrar bifreiðar sem hefur 0 g/km skráða losun koltvísýrings. Ívilnunarinn á að gilda til ársins 2023.

Nú þegar er sennilega verið að niðurgreiða akstur og bifreiðaneytlu þeirra hópa sem fá bifreiðahlunnindi og ökutækjastyrki um það bil helming miðað við skattlagningu launatekna. Frekar ætti að draga úr þessum niðurgreiðslum með því að hækka skattlagningu bifreiðahlunninda og ökutækjastyrkja eins og lagt er til hér að framan. Það er ekki ólíklegt að niðurgreiðslur með vanskattlagningu þessara tekna miðað við skattlagningu launatekna nemi nú þegar nokkrum milljörðum króna árlega.

Lagt er til að þessi ívilnun á bls 14. verði ekki tekin upp.

Samanburður á skattlagningu landa.

Á myndum 8. og 9. á bls. 52 er sýnt hlutfall skatta af útsöluverði bensín og dísil hér á landi á árunum 1010 til 2018. Einnig kemur fram að hlutdeild ríkissjóðs í bensín- og dísilítra héraendis var sú lægsta af Norðurlöndunum árið 2015. Þá nam hlutdeild ríkissjóðs í söluverð bensínslítra 54% og 50% í dísilítra á Íslandi. Hæst var hlutdeildin í Finnlandi. Á myndum 10. og 11. er borinn saman hluti ríkissjóðs í verði á bensín- og dísilítra á Norðurlöndunum árið 2015. Í töflu 1. á bls. 120 er gefið yfirlit yfir skattlagningu á bensíni í ESB ríkjum 2016. Rétt er að reikna út hvar Ísland lendir í þeim samanburði og hafa í þeirri töflu.

Tillaga: Lagt er til að reiknað verði út sambærilegt gildi fyrir Ísland árið 2016 og sýnt í töflu 1 á bls. 120.

Tillögur um skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

Skattlagning öflunar

Undirritaður gerir ekki athugasemd við að skattlagning öflunar verði miðuð við losun kolefnisgildis ökutækis. Æskilegt er að fækka undanþágum atvinnugreina og ökutækjaflokka eins og unnt er til að neytendur og atvinnulíf velji ökutæki sem losa sem minnst magn af koltvísýringi og mengandi efnum.

Skattlagning umráða

Undirritaður gerir tillögu um að hækka úrvinnslugjald og innheimta það meðan bifreið er á skrá. Árlegt úrvinnslugjald gæti verið 5.000 kr. Innheimt upphæð verði endurgreidd eiganda bifreiðar við afskráningu og förgun, að frádregnu umsýslugjaldi.

Skattlagning notkunar

Eldsneytisgjöld.

Lagt er til að mörkuð verði stefna um að eldsneytisgjöld verði miðuð við ákveðið hlutfall af útsöluverði til langs tíma og að skattlagningu verði breytt árlega til samræmis. Lagt er til að þetta hlutfall verði ekki lægra en 60% af útsöluverði. Lagt er til að hlutfall eldsneytisgjalda af dísil verði ekki lægra en af bensíni enda er dísil með mun hættulegri útblástur en bensín og losar mun meira af sóti, brennisteinstvíoxíði og köfnunarefnissamböndum. Það er óafsakanlegt að ríkið skuli styðja við þetta eldsneyti með lægri álögum en á bensíni.⁴

Veggjöld

Ljóst er að eldsneytisgjöld munu ekki í framtíðinni geta staðið undir byggingu, rekstri og viðhaldi vegakerfisins eftir því sem fleiri bílar verða knúnir öðrum orkugjöfum en jarðefnaeldsneyti. Lagt er til að megin þunginn af tekjuöflun ríkis og sveitarfélaga til að standa undir vega og gatnagerð verði færður yfir á notkunargjöld með veggjöldum. Ljóst er að innheimta veggjalda þarf ákveðinn fjölda ökutækja til að afla nægilegra tekna og til að standa undir sér. Því er best að byrja innheimtu veggjalda á ákveðnum vel skilgreindum leiðum þar sem umferð er nægjanlega mikil og þar sem ráðist er í endurbætur eða á nýjum vegum, brúm eða göngum. Sennilega er best að innheimta gjöldin með "lykli" í hverjum bíl sem gefur merki til nema við gjaldhlið og með myndatöku af bílnúmerum og sjálfvirkum samlestri þessarra upplýsinga til gjaldtöku. Breyta þarf ýmsum lögum og reglum til að hægt sé að innheimta örugglega gjöld af öllum bílum sem um gjaldhlið fara svo sem bílaleigubílum og erlendum bílum sem koma með Norrænu.

⁴ Árni Davíðsson 2014. Skattar á eldsneyti og eldsneytisverð. Kjarninn 21. ágúst 2014. https://issuu.com/kjarninn/docs/2014_08_21/46

Bílastæði

Lagt er til að innheimt verði sjálfsögð notkunargjöld af bílastæðum sem standa undir gerð, viðhaldi og rekstri bílastæða og bílastæðahúsa. Þá er sjálfsagt að greitt sé afgjald af bílastæðum í hlutfalli við flatarmál sem þau þekja t.d. með fasteignagjöldum sem endurspeglar þetta flatarmál.

Skattlagning hlunninda og tekna

Bifreiðahlunnindi

Lagt er til að gerð verði úttekt á hverju munar á skattlagningu launatekna og skattlagningu bifreiðahlunninda. Lagt er til að skattleggja bifreiðahlunnindi til jafns við venjulegar launatekjur þannig að það verði ekki skattalegt hagræði af því að fá bifreiðahlunnindi í samanburði við launatekjur.

Bílastæðahlunnindi

Lagt er til að lögum um tekjuskatt verði breytt þannig að það verði ótvírætt að bifreiðastæði sem starfsfólk fær aðgang að í vinnunni séu hlunnindi sem beri að greiða skatt af og skuli vinnuveitandi gefa þau upp til skatts. Upphæð þessara hlunninda geta verið ólík eftir staðsetningu á landinu.

Ökutækjastyrkir

Lagt er til að gerð verði úttekt hverju munar á skattlagningu launatekna og skattlagningu ökutækjastyrkja. Lagt er til að skattleggja ökutækjastyrki til jafns við venjulegar launatekjur þannig að það verði ekki skattalegt hægræði af því að fá laun greidd sem ökutækjastyrki í samanburði við launatekjur.

Lagt er til að gerð verði úttekt á umfangi yfirborgana með ökutækjastyrkjum og að gripið verði til ráðstafana til að lágmarka greiðslu ökutækjastyrkja fyrir akstur sem er ekki inntur af hendi fyrir launagreiðanda.

Virðingarfyllst



Árni Davíðsson
Suðurbraut 1
200 Kópavogur