



VIÐSKIPTARÁÐ ÍSLANDS
ICELAND CHAMBER
OF COMMERCE

SKOÐUN VIÐSKIPTARÁÐS 18. DESEMBER 2007

ÍSLENSKA BÍLAPJÓÐIN - NÝ “ÚTFLUTNINGSGREIN” Á ÍSLANDI

... útflutningur frá Íslandsströndum hefur ekki vaxið í sama mæli sem skýrir aukinn halla á viðskiptum ...

... ástæða til að huga að leiðum er draga myndu úr ójafnvægi í utanríkisviðskiptum ...

... Ísland er í fyrirtaks landfræðilegri stöðu sem miðpunktur tveggja viðskiptavelda ...

... kostir þess að gera endurútflutning fjúsilegri eru fjölbreyttir ...

Einkaneysla síðustu ára hefur verið afar mikil. Þar hefur aukinn kaupmáttur og mikil eignamyndun vafalítið verið ráðandi drifkraftur. Að viðbættum miklum fjárfestingum vegna stóriðjuframkvæmda hefur aukin neysla orðið þess valdandi að vöruskiptahalli landsins hefur vaxið ár frá ári og náði hámarki árið 2006. Þar vegur þungt innflutningur ýmissa varanlegra neysluvara, t.a.m. bifreiða. Útflutningur frá Íslandsströndum hefur ekki vaxið í sama mæli sem skýrir aukinn halla á viðskiptum. Þessi staða mun vafalaust batna á næstu árum með auknum útflutningi áls og samdrætti í fjárfestingu og einkaneyslu. Engu að síður er full ástæða til að huga að leiðum er draga myndu úr ójafnvægi í utanríkisviðskiptum landsins.

Með einföldum breytingum á skatt- og gjaldheimtakerfi hins opinbera er unnt að skapa hér hagstæð skilyrði fyrir útflutning ýmiskonar varnings, óháð uppruna hans. Ísland er í fyrirtaks landfræðilegri stöðu sem miðpunktur tveggja viðskiptavelda og að sama skapi höfum við myndað okkur hagfellda alþjóðlega stöðu sem aðildarríki að EES og með gerð mikils fjölda fríverslunarsamninga. Þetta eigum við að færa okkur í nyt.

Það er ljóst að af mörgu er að taka en að mati Viðskiptaráðs ætti fyrsta skrefið að miða að því að gera endurútflutning bifreiða hagkvæmari í ljósi mikils vægi þeirra í innfluttum vörum. Sökum hagstæðs gengis krónunnar og mikillar innlendarar kaupgetu hafa bifreiðar verið fluttir hingað til lands í stórum stíl, þá sérstaklega undanfarin tvö ár. Kostir þess að gera endurútflutning þeirra fjúsilegri eru fjölbreyttir, en þar má helst nefna þætti er snúa að bættu umhverfi, auknu öryggi og síðast en ekki síst bættum vöruskiptajöfnuði.

... áætlað að 6-7.000 óseldar notaðar bifreiðar að verðmæti 9-15 milljarða króna standi óhreyfðar ...

... enn er langt í land og þarft að huga að úrræðum til að mæta þessari stöðu ...

... útflutningur þeirra er í fæstum tilfellum hagkvæmur kostur ...

... fjölbreytt flóra gjalda og skatta leiðir til þess að verð á notuðum bifreiðum er of hátt ...

... til að auka hagkvæmni og samkeppni er þarft að gera breytingar á núverandi regluverki ...

BIRGÐASÖFNUN Í STÓRUM STÍL

Í dag er áætlað að 6-7.000 óseldar notaðar bifreiðar að verðmæti 9-15 milljarða króna standi óhreyfðar á bílastæðum bílaumboða og bílasala á höfuðborgarsvæðinu. Fyrir því má ætla að séu einkum tvær ástæður. Annars vegar spilar almenn nýungagirni þjóðarinnar hlutverk, sem endurspeglast í háum sölutölum á nýjum bifreiðum, en umboðin taka notaðar bifreiðar upp í þær nýju í um 60-70% tilvika. Hins vegar þurfa bílaleigur að minnka flota sinn umtalsvert (um allt að tvo þriðju) á veturna þegar ferðamannastraumur dregst saman. Þær bifreiðar standa því löngum stundum á bílastæðum umboðanna.

Staðan er þó ekki alveg eins slæm og virðist við fyrstu sýn því sala notaðra bifreiða í ár verður líklega ívið meiri en í fyrra. Er það helst rakið til aukins framboðs á lánum til að kaupa á notuðum bifreiðum sem og aukins fjöldi viðskiptavina úr hópi erlends verkafólks, sem virðist frekar kaupa notaðar en nýjar bifreiðar. Þrátt fyrir framangreinda aukningu er ljóst að enn er langt í land og þarft að huga að úrræðum til að mæta þessari stöðu.

MIKIL FLÓRA GJALDA OG SKATTA

Háir tollar og aðflutningsgjöld sem lögð eru á bifreiðar gera það að verkum að útflutningur þeirra er í fæstum tilfellum hagkvæmur kostur. Á hefðbundna fjölskyldubifreið leggst 30% vörugjald (tollur), 24,5% virðisaukaskattur, úrvinnslugjald og flutningskostnaður. Vörugjald leggst ofan á kaupverð ásamt flutningskostnaði, en síðan bætist við úrvinnslugjald og að lokum virðisaukaskattur sem leggst á allan kostnað og gjöld, sbr. 34. gr. laga um virðisaukaskatt. Ef við gefum okkur að bifreiðin kosti um 1 milljón króna, þá er samtala þeirra gjalda er leggjast ofan á kaupverð hennar um 800 þúsund krónur án þess að tekið sé tillit til skráningargjalda.

Fjölbreytt flóra gjalda og skatta leiðir til þess að verð á notuðum bifreiðum er of hátt til að endurútflutningur á erlenda markaði borgi sig. Að mati Viðskiptaráðs er þarft að leita leiða til að gera hér bragarbót á.

ÚTFLUTNINGUR GERÐUR FÝSILEGRI

Að teknu tilliti til óhagkvæmra útflutningsaðstæðna og mikils innflutnings er ljóst að óseldum bifreiðum mun seint fækka. Til að gefa gleggri mynd af umfangi bifreiðainnflutnings þá voru fluttar inn bifreiðar að andvirði rúmra 30 milljarða íslenskra króna frá janúar í fyrra fram í október. Til samanburðar þá var heildarverðmæti útfluttra bifreiða á þessum tíma tæpur milljarður.

Til að auka hagkvæmni og samkeppni er þarft að gera breytingar á núverandi regluverki þannig að útflutningsaðilum verði gert kleift að fá virðisaukaskatt og vörugjöld sem hlutfall af söliverðmæti bifreiðarinnar endurgreidd.

... ekki ætti að einskorða endurgreiðslur af þessu tagi við útflutning bifreiða ...

... fækkun eldri bíla hefði því í för með sér jákvæð umhverfisáhrif ...

... má leiða að því líkur að fyrirkomulag af þessu tagi myndi lækka leigugjald og hafa jákvæð áhrif á ferðaþjónustu ...

... innflutningshöft myndu takmarka samkeppni og draga úr endurnýjun bifreiðafлотans með tilheyrandi stöðnun ...

Aðeins með því að heimila slíkar endurgreiðslur og samræma þannig regluverkið hérlendis regluverki margra annarra Evrópuríkja skapast grundvöllur til endurútflutnings bifreiða og annarra vara. Ekki ætti að einskorða endurgreiðslur af þessu tagi við útflutning bifreiða heldur fella sem flestar vörutegundir hér undir.

TÖLUVERÐUR ÁBATI

Verði einstaklingum, bílaleigum og umboðum gert kleift að fá tolla og gjöld endurgreidd með þessu móti liggur það í hlutarins eðli að útflutningur myndi aukast umtalsvert. Slíkt hafa í för með sér töluverðan ábata.

Fyrir það fyrsta er næsta víst að meginþorri útfluttra bifreiða myndi samanstanda af eldri notuðum bifreiðum. Tækninni fleygir fram og undanfarin ár hafa bifreiðaframleiðendur einbeitt sér að því að draga úr losun mengandi lofttegunda. Fækkun eldri bíla hefði því í för með sér jákvæð umhverfisáhrif fyrir landið, en þess má geta að nánast allt útstreymi mengandi lofttegunda í Reykjavík er til komið vegna bifreiða. Í annan stað hafa öryggismál verið í brennidepli undanfarin áratug hjá framleiðendum og keppast þeir um að bæta öryggi bifreiða. Þannig eru nýrri bifreiðar búnar öryggisbúnaði sem er ekki til að dreifa í þeim eldri. Umferðaröryggi hér á landi fer því m.a. eftir aldri bílafлотans. Útflutningur af þessu tagi myndi ekki varla draga úr endurnýjun hjá helstu innflutningslöndum, enda meðalaldur bílafлотans á þeim mörkuðum er kæmu til álita mun hærri en hér á landi.

Endurgreiðsla vörugjalda og virðisaukaskatts myndi enn fremur gera bílaleigum betur kleift að haga stærð bílafлотans eftir árstíðum. Þannig ættu bílaleigur auðveldara með að stækka bílflota sinn í samræmi við ferðamannastraum hverju sinni. Þetta myndi skila betri þjónustu og koma í veg fyrir að leigurnar sitji uppi með fjölda ónotaðra bifreiða yfir vetrarmánuðina. Slíkar birgðir eru kostnaðarsamar og bílaleigur því nauðbeygðar til að haga verðlagningu sinni til samræmis. Má leiða að því líkur að fyrirkomulag af þessu tagi myndi lækka leigugjald og hafa þannig jákvæð áhrif á ferðaþjónustu - verslun á landsbyggðinni til hagsbóta.

Hugmyndir sem miða að því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum hafa skotið upp kollinum undanfarið. Þær felast í megindráttum í innflutningshöftum á ákveðnar tegundir bifreiða umfram aðrar, með það að markmiði að fjölga vistvænum bílum í umferð. Höft af þessu tagi eru hins vegar ekki til þess fallin að bera með sér sambærilegan ábata og framangreind tillaga. Auk þess að draga úr samkeppni myndu þau takmarka endurnýjun bifreiðafлотans með tilheyrandi stöðnun á þróun umhverfisverndar

... jákvæð áhrif umræddra endurgreiðslna á vöruskiptajöfnuðinn ...

... á meðan tollar eru enn við líði tellur ráðið þessar breytingar vera mikilvægan lið í bættu viðskiptaumhverfi ...

... aukinn seljanleiki notaðra bifreiða ætti að gagnast jafnt neytendum, umboðum sem og bílaleigum ...

og umferðaröryggis. Afleiðingar stefnu af þessu tagi koma bersýnilega fram í háum meðalaldri bíla í Danmörku en þar eru innflutningsgjöld með því hæsta sem um getur.

Að endingu er rétt að minna á jákvæð áhrif umræddra endurgreiðslna á vöruskiptajöfnuðinn, en eins og áður hefur verið nefnt þá hefur verðmæti innfluttra bíla verið margfalt meira en verðmæti útfluttra. Augljóslega verður þetta bil ekki brúað að fullu nema Íslendingar hefji bifreiðaframleiðslu sem verður að teljast harla ólíklegt að gerist í bráð. Það liggur þó í augum uppi að aukinn útflutningur sem til kæmi vegna endurgreiðslna myndi draga umtalsvert úr mismun á virði innfluttra og útfluttra bifreiða. Viðskiptaráð hefur ávallt lagt áherslu á mikilvægi samkeppnishæfni íslensks viðskiptaumhverfis. Í þeim efnum hefur ráðið annars vegar hvatt hið opinbera til að aðlaga skattkerfið að því sem besta gerist annars staðar og hins vegar hvatt til afnáms allra tolla og viðlíka viðskiptahindrana. Á meðan að tollar eru enn við líði telur ráðið þessar breytingar vera mikilvægan lið í bættu viðskiptaumhverfi.

TEKJUMISSIR HINS OPINBERA

Á fyrstu níu mánuðum þessa árs námu vörugjöld af innfluttum ökutækjum 8,1 milljarði króna en allt árið í fyrra námu þau 10,2 milljarðum króna. Með því að heimila endurgreiðslur af vörugjöldum við útflutning er ljóst að hið opinbera missir spón úr aski sínum. Erfitt er að segja í hversu miklum mæli þessi tekjumissir yrði enda endurgreiðsla miðuð við söluverðmæti bifreiðarinnar og því sjaldnast um fulla endurgreiðslu að ræða. Að sama skapi má allt eins búast við öðrum óbeinum og afleiddum tekjum við breytinguna. Aukinn seljanleiki notaðra bifreiða ætti að gagnast jafnt neytendum, umboðum sem og bílaleigum, því aukin hagkvæmni í rekstri myndi vafalítið endurspeglast í hagstæðara verði og meiri arðsemi. Það er því mikilvægt að horfa á heildarmyndina, þ.e. meta bæði kosti og galla slíkra endurgreiðslna.

Eins og fram hefur komið metur ráðið það svo að aukinn útflutningur myndi hafa töluverðan ábata í för með sér. Ábati þessi endurspeglast í jákvæðum umhverfisáhrifum, auknu umferðaröryggi og bættri þjónustu við ferðamenn - svo ekki sé minnst á jákvæð áhrif á vöruskiptajöfnuð. Að mati ráðins væri því skynsamlegt af hálfu ríkisins að breyta lögum samkvæmt framangreindum tillögum.

**Nánari upplýsingar veita Frosti Ólafsson hagfræðingur
Viðskiptaráðs og Haraldur I. Birgisson lögfræðingur
Viðskiptaráðs í síma 510 7100.**