

## Mótorhjólaiðnaður 2009.

Frá árinu 2005 hef ég tekið saman gróflega tölur um gjöld sem mótorhjólafólk greiðir í ríkissjóð af innflutningi og að nota hjólin sín. Sem fyrr er samantektinni skipt í 5 flokka.

Hjá Hagstofu Íslands er greiningarflokkur um vélhjólafólki viðgerðir vélhjóla og varahlutasölu, það sem virðist vanta inn í þessa útreikninga hjá Hagstofunni við fyrstu sýn eru þeir liðir í rekstri mótorhjóla sem mest er skattlagður þ.e.a.s. bensín, dekk og öryggisfatnaður. Hlífðarfatnaður er mjög hátt skattlagður og er nú bundið í lög að klæðast hlífðarfatnaði í almennri umferð og við æfingar og keppnir í mótorhjólaiþróttum. (Við getum verið stolt af forvörnum mótorhjólafólks sjálfs í garð hvors annars, en sennilega er slysatíðni bæði torfæruhjólafólks og götuhjólafólks á Íslandi með lægsta móti í heiminum. Til er alheimsstöðull um dánartíðni mótorhjólafólks sem er að einn af hverjum 1080 mótorhjólafólki lætur lífið árlega. Miðað við tölur síðustu 10 ár er talan á Íslandi rokkandi á bilinu 1 af hverjum 2000 lægst og besta árið var á síðasta ári 1 af 4500).

Hagstofan tekur væntanlega þessa þrjá liði (bensín, dekk og hlífðarfatnað) með hagtölum í öðrum liðum hjá sér, en ég tek þessa liði með og reyni að fá sanngjarnt meðaltal út úr því þessir liðir eru hluti af mótorhjólarekstri.

**Samkvæmt upplýsingum frá fyrirtækjasviði N1 var meðalverð á 95 oktan bensínlíter rúmar 170 krónur 2009, en af 170 krónu líters verði innheimtir ríkið af olúfélögunum 91 krónu í ríkissjóð.**

Töluvert var til hjá umboðsaðilum af mótorhjólum um áramótin 2008 og 2009 ásamt allnokkrum hjólum sem einstaklingar höfðu flutt til landsins í lok góðærisins og voru óskráð, en forskráð í vöruhúsum eða tolli og þrátt fyrir svokallaða kreppu var töluverður innflutningur á nýjum og notuðum mótorhjólum 2009. Samkvæmt tölum frá U.S. var fjölgunin á skráningu mótorhjóla 2009 um 961 hjól, en óvenju mikið var afskráð eða flutt úr landi sem var alls 127 hjól, en samkvæmt upplýsingum frá Hagstofu voru 75 mótorhjól flutt úr landi á síðasta ári og miðað við það þá hafa verið afskráð 52 hjól.

1. **Torfæraflokkur (fjór hjól, tví hjól):** Þrátt fyrir allt krepputal þá var ótrúleg fjölgun í þessum flokki á síðasta ári ( hjólin sem eru í þessum flokki eru á rauðum númerum og því ekki leyfð á öðrum stöðum en í brautum og á einkalandi og þarf því að koma hjólunum á staðinn með bíl /kerru ), en fjölgunin var 430 torfæruskráð hjól á síðasta ári. Iðkendur jafn margir og skráð torfærutæki sem eru 7,996, en meðalnotkun torfæruhjóla hefur verið um 3000 km. á ári, en eftir að hafa skoðað hjólamarkaðinn á árs gömlum torfæruhjólum virðist meðalakstur á hjólunum hafi minkað niður í um 2,500 km. (klukkuhjólín eru mikið á 70-90 klukkutímum árs gömul, en meðalhraði torfæruhjóla í brautum er mjög nálægt 30 km. á kl., ástæðu minni aksturs tel ég tvíþætta: annars vega ekki Klausturskeppni 2009 og svo minni fjárráð). Meðaleyðsla torfæruhjóla er um 7 lítrar á 100 km. Þetta gerir meðaltal 175 lítrar af bensíni x 7996= 1.399.300 lítrar af bensíni á hjólin X 91 = **127,336,300** (það er bundið í lög að 37 krónur og 7 aurar af hverjum bensínlíter á að fara í vegagerð og vegabætur, hækkaði á síðasta ári úr 32,95 í 37,07 samkvæmt upplýsingum frá N1, en samkvæmt tölunum er torfærufolk þá að borga alls **51,872,051** í vegagerð og vegabætur á síðasta ári. Hvar eru vegirnir fyrir torfæruskráðu hjólin?). Að meðaltali eru notuð 2-3 afturdekk á ári og 1-2 framdekk og í varahluti og oliuvörur fer að jafnaði 50,000 hjá hverjum (tannhjól, keðja, bremsuklossar og fl.) . Viðhald á mótorhjólagaða á hverju ári 30,000, samtals 80,000= í ríkissjóð 19.600x 7996= **156.721.600** (almennt er torfæruhjólafólk á Íslandi til fyrirmyndar hvað varðar öryggisbúnað við akstur torfærumótorhjóla, en töluvert vantar upp á að þeir sem aka fjór hjólum séu í ásættanlegum klæðnaði við akstur fjór hjóla). Í samantektinni í ár tek ég ekki inn í notkun á bensíni fyrir bíl sem dregur hjólið á akstursstað eins og undanfarin ár. Samtals í ríkissjóð (virðisaukaskattur,tollur og bensíngjald) **284.057.900**.

2. **Götuhjólaflokkur:** Um síðustu áramót voru 9,420 bifhjól í landinu, en hluti af þessari tölu eru fjór hjól sem hafa götuskráningu og skellinöðrur (stór bifhjól 7,111 og létt bifhjól 2,309) og ef reiknað er með því að meðalakstur götuhjóls árlega sé 3000 km og eyðslan sé 7 lítrar á hverja 100km ekna eða um 210 lítrar af bensíni á ári = 210 X 9420 = 1.978.200 lítrar X 91 = **180,016,200** (þess ber að geta að létt bifhjól eyða ekki svona miklu, en fjór hjólin eru nánast öll að eyða á bilinu 10-20 lítrum á hundraðið svo að þetta ætti að vera nokkuð í jafnvægi). Viðhaldskostnaður á hvert hjól er um 50.000 í olíu, bóni, dekk og fl. en galla og aukahlutakaup sé um 30,000, samtals 80.000= í ríkissjóð 19.600X9.420=**184.632.000**. Samtals fyrir notkun í ríkiskassann (tollur,bensíngjald og virðisaukaskattur) **364,648,200**.

3. **Mótorhjólakeppnisflokkur:** Þessi flokkur er reiknaður þannig að haldnar eru 10 aðal keppnir, keppandafjöldi er jafnaður út með því að hafa meðaltal 110 keppendur (þess eru dæmi um að keppendur í keppni hafi farið niður í um 80 og upp í 130, en til að auðvelda hlutina þá tek ég meðaltalið 110 keppendur og 10 keppnir þrátt fyrir að keppnirnar séu nær 20 en 10 að ísaksturskeppnunum meðtöldum). Í hverja keppni eru notaðir 10 l. af bensini, en til að geta keppt þarf keppandinn að æfa sig mikið og notar á hjólið 90 lítra til viðbótar og jafnast þá að keppnirnar eru  $10 \times 100 \times 10 \times 91 = 10.010.000$ . bensínskattur hjólanna, en til að komast á æfingar og keppnir þarf að draga hjólið á báða staðina og notar billinn 200 l. að jafnaði á hverja keppni + æfingar. Þá lítur jafnan út svona sem reiknað er eftir  $110 \times 200 \times 10 \times 91 = 20.020.000$ . (hér er bill notaður í samantektina þó svo að ekki sé reiknað bensín á bíl í flokki 1 um torfæruskráð hjól) . Keppnismenn fara að jafnaði með í galla og varahluti, líkamsræktarkort og annann kostnað við æfingar ásamt því að mjög margir fara í sérstakar æfingarbúðir erlendis og má gera ráð fyrir að hver keppnismaður fari með um 300,000 á ári í þessa liði og borga virðisaukaskatt af því og þá gæti sú reikningsformúla lítið svona út:  $110 \times 60.000 = 6.600.000$  . Samtals borga keppnismenn í mótorhjólakeppnum þá fyrir það eitt að keppa fyrir utan kaup á hjólinu (tollur, virðisaukaskattur og bensínjald) **36.630.000**.

*Allar tölur í þessum flokki eru að sögn þeirra sem stunda keppnissport töluvert of lágar og mætti allt að því tvöfalda eða þrefalda allar tölur sérstaklega varðandi dekk og olíuvörur sem hefur hækkað gifulega á síðustu árum.*

4. **Ferðamannaflokkur:** Árlega koma um 1000 mótorhjól til landsins sem ferðamenn og aka að jafnaði um 2500km á meðan þeir dvelja á landinu. Í skatt af bensini borga þeir **15.925.000**. miðað við 7l. Í þennan lið er ekki áætluð önnur skattlagning á þessa ferðamenn sem kaupa ýmislegt annað en bensín og er stórlega vantallinn s.s. gisting, matur, og þjónusta. Því reiknast á þennan flokk bara bensínskattur kr. **15.925.000**.
5. **Nýinfflutt mótorhjól og fjórhjól 2009.:** Mikið hrún var í innflutningi mótorhjóla á síðasta ári og voru flest umboðin að taka bara örfá hjól og jafnvel engin hjól og byggðu söluna á innflutningi allt frá 2007, en eitthvað var um einkainnflutning á notuðum hjólum. Sennilega var þetta í fyrsta skipti að flutt voru inn fleiri fjórhjól og sexhjól samanlagt heldur en tvíhjól á árinu 2009. Samkvæmt upplýsingum frá Hagstofu Íslands voru flutt inn 222 tvíhjól, 194 fjórhjól og 53 sexhjól, samanlagt 469 hjól og voru greidd í ríkissjóð af þessum hjólum í vörugjöld kr. **308,513,294** (tollur) og af þessum sömu hjólum var greitt í virðisaukaskatt heldur hærra upphæð **339,364,623 kr.** miðað við meðalalagningu (fengnar voru tölur hjá þrem mótorhjólumboðum og meðaltal tekið út frá því sem er 1,1, en síðustu tvö ár hefur álagning lækkað töluvert hjá öllum þeim sem haft var samband við) má þá margfalda vörugjöldin með 1,1 til að fá virðisaukaskatt af hjólunum. Fjölgun mótorhjóla um 469 hjól þurftu því mótorhjólamenn jafn marga mótorhjólaga galla og ef gert er ráð fyrir að meðalverð mótorhjólaga galla sé 100,000 og ríkið fær í tolla og virðisaukaskatt af hverjum galla a.m.k. 30,000, þá gerir þetta 469 gallar sinnum 30.000 = **14,070,000**. Opinber gjöld af 469 hjóli og göllum er samanlagt kr. **661,947,917**.

**Þessir 5 flokkar gera því alls til ríkissins í krónum 1,363,209,017.**

Á öllu landinu eru skráð bifhjól alls **9.420** stór hjól og skellinöðrur.

Torfæru skráð fjórhjól og mótorhjól voru **7.996** um síðustu áramót.

Samtals voru þá skráð **17.416** um áramót 2009 og 2010.

Ef lagðar eru saman tölurnar á samantektunum 2005, 6, 7, 8 og 9 þá er samanlögð tala sem mótorhjólafólk hefur borgað í skatta í ríkissjóð rúmir 13 milljarðar. Þá er bara að bera þá tölu við stóra framkvæmd á vegum ríkisins og segja:

**“ÞETTA ER GREITT AF MÓTORHJÓLAFÓLKI”.**

**Hjörtur L. Jónsson 01.05. 2010.**

**P.S.** Ég hef fengið nokkra gagnrýni á að ég nefni þessa samantekt mína **Mótorhjólaiðnaðinn** vegna þess að engin framleiðsla er í gangi, en ástæðan er sú að mótorhjólafólk er í mínum huga að framleiða peninga í ríkissjóð.

Í lið (1. Torfæruskráðflokkur) nefni ég að notkun hafi minkað á torfæruskráðum hjólum og nefni þar að m.a. mætti rekja það til þess að Klausturskeppnin var ekki árið 2009, en í ár 2010 verður þessi keppni og nú þegar er fullbókað í keppnina. Það verður gaman að sjá á næsta ári hvaða áhrif þessi keppni hefur á meðalnotkun torfæruskráðra hjóla eftir ár. Einnig í sama lið hef ég sleppt að reikna bensín verðið á bílinn sem dregur hjólin á kerru á þá akstursstaði sem rauðnúmerahjól mega keyra á, en nú eru hjól meira en 400 fleiri og bensín dýrara og mundi heildartala samantektarinnar hækka um 70-80 milljónir við það.

**H.L.J.**