

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
B.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Kirkjustræti
101 Reykjavík

29. apríl 2024

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um úrvinnslugjald, nr. 162/2002 (hringrásarkerfi, umbúðir, ökutæki o.fl.), 924. mál

Vísað er til umsagnarbeiðni umhverfis- og samgöngunefndar um ofangreint mál á þingskjali 1369 (hér eftir „frumvarpið“) þann 19. apríl sl. Félag atvinnurekenda (hér eftir „FA“) gerir eftirfarandi athugasemdir:

FA fagnar því að umhverfis-, orku- og loftlagsráðuneytið hafi tekið til skoðunar athugasemdir er FA, ásamt Bilgreinasambandinu og Samtökum verslunar og þjónustu (hér eftir „samtökin“), gerðu við drög að frumvarpinu 27. febrúar síðastliðinn. Athugasemdir sem teknar voru til greina varða 2. og 12. gr. frumvarpsins. Þó vill FA benda á að samtökin gerðu fleiri athugasemdir sem eiga jafnvel við nú og þá. Athugasemdirnar verða reifaðar stuttlega hér að neðan en nánari útlistun og rökstuðning má finna í fylgiskjali.

3. gr. (fækkun gjalddaga)

Í 3. gr. er varðar breytingu á 6. gr. laganna gerðu samtökin tillögu þess efnis að um gjalddaga, greiðslufrest og greiðslustað úrvinnslugjalds af ökutækjum annars vegar og vörugjald af ökutækjum hins vegar færi samkvæmt ákvæðum XV. kafla tollalaga. Tillaga samtakanna miðar að því að draga úr stjórnsluálagi og fækka gjalddögum sem FA telur að sé öllum hlutaðeigandi til bóta.

7. gr. (tvítekning?)

Varðandi 7. gr. var bent á að tvítekning gæti falist í breytingunni þegar horft væri til 9. gr.

13. gr. (hjáleið)

Í 13. gr. frumvarpsins er kveðið á um tímabundna hjáleið sem mun skapa innflytjendum, tollmiðlurum, tollyfirvöldum og Úrvinnslusjóði ráðrúm til endurskoðunar og endurbóta. Samtökin bentu á að hérlendis er fjármögnun úrvinnslugjalds framkvæmd með skattlagningu en sú framkvæmd er frábrugðin langflestum öðrum ríkjum. Hér á landi er gjaldtakan útfærð með flokkun undir tollskrárnúmer og er upplýsingagjöf um umbúðir skilyrði tollafgreiðslu sem leiðir til þess að allt tillit sem tekið er til kostnaðar og eðlis umbúða við meðhöndlun þeirra og söfnun er gríðarlega flókið og kerfislega viðkvæmt. Það á ekki við í öðrum ríkjum þar sem upplýsingagjöf stendur utan tollakerfa og þarf ekki að uppfylla kröfur sem gerðar eru vegna skattlagningar, heldur eru lagaskyldur oft framkvæmdar á einkaréttarlegum grunni.

Samtökin fögnuðu þeirri hjáleið sem 13. gr. kveður á um þar sem veruleg þörf er á tíma til aðlögunar.

FA ítrekar að félagið fagnar frumvarpinu þar sem það inniheldur að mörgu leyti nauðsynlegar úrbætur sem stefna að því að auka skýrleika er varðar úrvinnslugjald og eru breytingarnar knúnar áfram af fenginni reynslu. Þrátt fyrir það ítrekar FA ofangreindar athugasemdir sem og frekari skýringu þeirra sem sjá má í fylgiskjali.

Virðingarfyllst,



Birta Sif Arnardóttir
Lögfræðingur

Fylgiskjal 1: *Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um úrvinnslugjald nr. 162/2002 (hringrásarkerfi, umbúðir, ökutæki o.fl.) frá Bílgreinasambandinu, Félagi atvinnurekenda og Samtökum verslunar og þjónustu.*

Reykjavík, 19. febrúar 2024

Umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti
Borgartúni 26
105 Reykjavík
urn@urn.is

Bls. | 1

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um úrvinnslugjald nr. 162/2002 (hringrásarhagkerfi, umbúðir, ökutæki o.fl.)

Hinn 5. febrúar síðastliðinn birti umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytið frumvarp til laga um breytingu á lögum um úrvinnslugjald nr. 162/2002 (hringrásarhagkerfi, umbúðir, ökutæki o.fl.), á samráðsgátt stjórnvalda (hér eftir nefnt *frumvarpið*). Frumvarpið hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi Bílgreinasambandsins og SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*).

Samtökin fagna því að frumvarpsdrögin líta dagsins ljós enda innihalda þau að ýmsu leyti nauðsynlegar úrbætur sem stefna að því að auka skýrleika og bregðast við fenginni reynslu. Hins vegar þykir tilhlýðilegt að koma eftirfarandi á framfæri.

B-liður 2. gr. (skilyrði útgreiðslu skilagjalds)

Í b-lið 2. gr. frumvarpsdraganna er lagt upp með að skipta orðinu „eða“ út fyrir orðið „og“ í 4. mgr. 5. mgr. laganna.

Greiða skal skilagjald, 30.000 kr., hverjum þeim sem afhendir gjaldskytt ökutæki til móttökustöðvar til endurnýtingar ~~eða~~ og endanlegrar förgunar, enda hafi ökutækið verið afskráð og skilagjald eigenda greitt a.m.k. einu sinni af viðkomandi ökutæki

Samkvæmt skýringum við b-lið 2. gr. helgast tilvist hans af því að *það samræmist betur markmiðum laganna og hringrásarhagkerfi þar sem stuðla skal að endurnýtingu og draga úr förgun*. Tekið er fram að sett hafi verið töluleg markmið í málafloknum sem kveði á um að endurnotkun og endurnýting allra úr sér genginna ökutækja skuli vera að lágmarki 95% og á sama tíma skuli endurnotkun og endurvinnsla vera að lágmarki 85% af meðalþyngd ökutækis.

Ef til vill má skilja efnisákvæði 5. gr. laganna, með þeirri breytingu sem lögð er upp með b-lið 2. gr. frumvarpsdraganna, þannig að tvö skilyrði þurfi að vera uppfyllt svo til útgreiðslu skilagjalds komi, þ.e. að ökutækið hafi verið afhent til móttökustöðvar til a) endurnýtingar og b) endanlegrar förgunar. Þar eru á ferðinni ósamræmanleg skilyrði ef horft er til skilgreininga



BÍLGREINASAMBANDIÐ



hugtakanna endurnýting¹ og förgun² í 3. gr. laga nr. 55/2003. Mögulega þarf að huga að skýrleika í þessu samhengi enda geta bæði svofelld skilyrði varla átt að vera forsenda útgreiðslu skilagjalds.

3. gr. (fækkun gjalddaga)

Í a- og b-liðum 3. gr. frumvarpsdraganna er lagðar upp viðbætur við 2. málsl. 6. gr. laganna.

Bls. | 2

Úrvinnslugjald, 15.000 kr., skal leggja á hvert gjaldskyldt ökutæki skv. 2. mgr. 1. gr. laga um bifreiðagjald, nr. 39/1988. Gjaldið skal lagt á gjaldskyldan aðila skv. 9. gr. við nýskráningu ökutækisins á grundvelli upplýsinga um innflytjanda, eða eftir atvikum framleiðanda innanlands, við forskráningu ökutækisins. Um inntak úrvinnslu ökutækja skal kveðið á í reglugerð sem ráðherra setur.

Þá er í c-lið 3. gr. frumvarpsdraganna lagt upp með að eftirfarandi málsgrein bætist við 6. gr. laganna.

Gjalddagi úrvinnslugjalds á ökutæki er nýskráningardagur en um dráttarvexti fer skv. 3. mgr. 12. gr.

Samkvæmt skýringum við 3. gr. frumvarpsdraganna er með a- og b-lið þeirrar greinar gerð tillaga um breytingar sem miða að því að skýrt sé að úrvinnslugjald á ökutæki leggist í öllum tilvikum á innflytjanda ökutækisins, eða framleiðanda þess innanlands, en ekki á nýskráðan eiganda. Miða breytingarnar að því að ná því markmiði sem að var stefnt með lögum nr. 103/2021 um skýr skil á milli framleiðendaábyrgðar á úrvinnslu ökutækis annars vegar og skilagjalds hins vegar. Um b-lið er tekið fram að lagt sé til að álagning úrvinnslugjalds við nýskráningu ökutækja byggi á upplýsingum sem gefnar eru upp við forskráningu ökutækisins hjá Samgöngustofu og það sé gert til að skýra að álagning úrvinnslugjalds snúi að innlendum framleiðanda eða innflytjanda, sem jafnan sé skráður við forskráningu en ekki við nýskráningu. Í skýringum við c-lið 3. gr. frumvarpsdraganna kemur fram að talin sé þörf á að kveða með skýrum hætti á um gjalddaga í ákvæðinu þar sem álagning samkvæmt lögum um úrvinnslugjald eigi sér almennt stað við tollafgreiðslu og kveðið sé á um uppgjörstímabil, gjalddaga og greiðslufrest í 11. gr. laganna sem miðist við að úrvinnslugjald sé greitt við tollafgreiðslu.

Samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 9. gr. laganna hvílir skylda til að greiða úrvinnslugjald á öllum sem flytja til landsins gjaldskyldar vörur samkvæmt lögnum til endursölu. Samkvæmt 2. tölul. málsgreinarinnar hvílir gjaldskyldan einnig á öllum sem framleiða innanlands vörur sem eru gjaldskyldar samkvæmt lögnum. Í lokamálsgrein 9. gr. laganna er að finna ákvæði þess efnis að svo miklu leyti sem ekki er á annan veg kveðið á um í lögnum eigi ákvæði tollalaga, nr. 88/2005, um innfluttar vörur, og ákvæði laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt, um innlendar framleiðsluvörur, við um álagningu, innheimtu, gjaldskyldu, tilhögun bókhalds, tilkynningarskyldu, kærur, eftirlit og aðra framkvæmd gjaldtöku samkvæmt lögnum. Ákvæði

¹ *Endurnýting*: aðgerð þar sem aðalútkoman er sú að úrgangur verður til gagns þar eð hann kemur í stað annars efniviðar sem hefði annars verið notaður í tilteknum tilgangi, eða hann er útbúinn til þeirrar notkunar, í stöðinni eða úti í hagkerfinu. Endurnýting skiptist annars vegar í efnisendurnýtingu, þar á meðal undirbúning fyrir endurnotkun, endurvinnslu og fyllingu, og hins vegar í orkuendurnýtingu, þar á meðal uppvinnslu sem skilar efni sem á að nota sem eldsneyti.

² *Förgun*: hvers kyns aðgerð sem er ekki endurnýting, jafnvel þótt aðgerðin hafi að auki í för með sér endurheimt efna eða orku.



um skattskyldu er því að finna í 9. gr. laganna en skattskyldir eru innflytjendur og innlendir framleiðendur. Til hliðsjónar er sambærileg ákvæði að finna í IV. kafla laga nr. 29/1993 þar sem m.a. er kveðið á vörugjald sem lagt er á ökutæki við innflutning eða innlenda framleiðslu. Í 22. gr. laga nr. 29/1993 er fjallað um gjalddaga vörugjaldsins og skv. 2. mgr. er kveðið á um að vörugjald af skráningarskyldum ökutækjum skuli greitt áður en skráning þeirra fer fram, en þó ekki síðar en tólf mánuðum eftir tollafgreiðslu. Í 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 331/2000, um vörugjald af ökutækjum, er kveðið á um þá meginreglu að vörugjald á ökutæki og eldsneyti sé lagt á og innheimt við tollafgreiðslu en einnig þá undantekningin að fresta skuli innheimtu vörugjalds af skráningarskyldum ökutækjum þar til þau eru skráð samkvæmt umferðarlögum, þó ekki lengur en í tólf mánuði frá tollafgreiðsludegi, að framkominni ósk innflytjanda. Í 27. gr. laga nr. 29/1993 er vísað til ákvæða tollalaga með svipuðum hætti og gert er í lokamálsgrein 9. gr. laga nr. 162/2002. Ákvæði c-liðar 3. gr. frumvarpsdraganna, 2. mgr. 22. gr. laga nr. 29/1993 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 331/2000 eru því að mestu leyti sambærilegs efnis. Bls. | 3

Ástæða þess að framangreint er nefnt er sú að til staðar er tækifæri til að auka hagræði, bæði ríkisins og þeirra innflytjenda ökutækja sem stunda innflutninginn í atvinnuskyni, fyrir samræmingu gjalddaga og greiðslufrests. Svo vill nefnilega til að skv. 120. gr. tollalaga gildir sú meginregla að aðflutningsgjöld sem lögð eru á innfluttar vörur falli í gjalddaga við tollafgreiðslu. Í 121. gr. laganna er hins vegar kveðið á um greiðslufrest aðila sem eru skráðir á virðisaukaskattsskrá vegna vara sem fluttar eru inn í atvinnuskyni. Ákvæði um uppgjörstímabil og gjalddaga við skuldfærslu er svo að finna í 122. gr. laganna þar sem uppgjörstímabilin eru sex á ári, vegna innflutnings tveggja mánaða, og gjalddagi fastsettur 15. dag næsta mánaðar eftir lok hvers tímabils. Sambærileg ákvæði er að finna í 3. mgr. 11. gr. laga nr. 162/2002 en þeim er ekki ætlað að ná til úrvinnslugjalds af ökutækjum.

Þau fyrirtæki sem annast innflutning ökutækja í atvinnuskyni eru alla jafna skráð á virðisaukaskattsskrá og njóta því greiðslufrests skv. 122. gr. tollalaga, a.m.k. vegna aðflutningsgjalda af öðrum vörum en ökutækjum. Í slíkum tilvikum eru gjalddagi, tímabil uppgjörstímabils og gjalddagi við skuldfærslu fastákveðin með lögum og ekki þörf á tilvist annarrar upplýsingagjafar og upplýsingaöflunar frá öðrum aðilum. Framkvæmdin er einnig fastmótuð og mikil reynsla af henni. Tollyfirvöld, innheimtumaður ríkissjóðs og gjaldþegnar eru meðvitaðir um skyldur sínar og gagnsæi ríkir. Haldið er yfirlit yfir skuldfærð gjöld og að því hafa gjaldþegnar aðgang á hverjum tíma.

Að mati samtakanna væri öllum til hagsbóta ef einfaldlega væri, bæði í c-lið 3. gr. frumvarpsins og í 23. gr. laga nr. 29/1993, kveðið á um að um gjalddaga, greiðslufrest og greiðslustað úrvinnslugjalds af ökutækjum annars vegar og vörugjald af ökutækjum hins vegar færi samkvæmt ákvæðum XV. kafla tollalaga. Þar með væri dregið úr stjórnsýsluálagi og gjalddögum fækkað svo samræmdist áherslum fjármála- og efnahagsráðuneytisins.³ Færi svo mundi dagsetning nýskráningar ökutækis ekki skipta máli m.t.t. álagningar, gjalddaga og greiðslufrests og því yrði engin þörf á gagnaskiptum milli Samgöngustofu og innheimtumans ríkissjóðs til ákvörðunar gjalddaga. Að sama skapi mundi greiðslufrestur 122. gr. tollalaga tryggja innflytjendum ráðrúm til að tollagreiða ökutæki og ganga frá sölu og draga úr hættu á því að fjármagnskostnaður safnist upp í rekstri. Hafa má í huga í þessu samhengi að skv. 128.

³ Sjá umfjöllun um markmið 3 á bls. 9 í ársskýrslu fjármála- og efnahagsráðherra frá árinu 2017 sem birt er á vefslóðinni https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/arsskyrslur-radherra-2017/FJA_Skyrsla_2017_FjarmalaEfnahags_0918.pdf



gr. tollalaga eru aðflutningsgjöld, ásamt dráttarvöxtum og kostnaði tryggð með lögveði í innfluttri vöru. Einnig mætti horfa til þess að fella uppgjörstímabil, gjalddaga og greiðslufrest af úrvinnslugjaldi af ökutækjum undir 11. gr. laga nr. 162/2002 með samræmingu og jafnræði gjaldenda í huga.

Ef sú leið yrði farin sem lögð er til hér að framan yrði 8. gr. frumvarpsdraganna í raun óþörf en Bls. | 4
breyta þyrfti orðalagi 9. gr. draganna.

7. gr. (tvítekning?)

Því má velta fyrir sér hvort ekki felist tvítekning í eftirfarandi breytingu þegar horft er til ákvæða 9. gr. laganna:

Skatturinn annast álagningu úrvinnslugjalds af gjaldskyldum vörum í innflutningi og vegna innlendirar gjaldskyldrar framleiðslu sem og álagningu skilagjalds og úrvinnslugjalds af ökutækjum. Innheimtumenn ríkissjóðs annast innheimtu úrvinnslugjalds og skilagjalds. Innheimt úrvinnslugjald rennur í ríkissjóð.

12. gr. (tafla)

Samtökunum hefur ekki gefist ráðrúm til að rýna tollskrárnúmer í töflu b-liðar 12. gr. og verða þau því að treysta því að hún sé rétt. Í skýringum við a-lið 12. gr. kemur vart fram lýsing hvaða afleiðingar þau hefur að tilgreina meginlömbúðir fyrir vöru, t.d. ef vara verður felld undir tollskrárnúmerið 0506.1000 í viðauka I í tollalögum hefur það þær afleiðingar samkvæmt töflu b-liðar 12. gr. að varan ber úrvinnslugjald á söluumbúðir sem nemur 9,09% af nettóþyngd í söluumbúðum. Þetta mætti bæta með dæmum í athugasemdum frumvarpsins.

Prentvillu virðist vera að finna í 2. efnismálslið a-liðar 12. gr.: „[...] grundvallast á ræðst af [...]“.

13. gr. (hjáleið)

Samtökin fagna efni 13. gr. frumvarpsdraganna enda er veruleg þörf á tíma til aðlögunar þar sem innflytjendur hafa í mörgum tilvikum staðið frammi fyrir miklum vanda við tilgreiningu meginlömbúða vara þar sem slíkar upplýsingar lágu ekki fyrir hinn 1. mars 2023 og liggja áfram í ýmsu tilliti ekki fyrir við innflutning vara, sérstaklega vara sem eru nýjar af nálinni. Ástæðuna má m.a. rekja til þess að sú leið var farin að gera innflytjendum skylt að greiða mishátt úrvinnslugjald af vöruumbúðum eftir því hvort þær væru gerðar úr pappa og pappír, gleri, málm, við, eða plasti. Tekjur af gjaldinu standa undir kostnaði Úrvinnslusjóðs við sérstaka söfnun en sá kostnaðurinn er mishár eftir því hveðrar gerðar umbúðirnar eru. Hér á landi á innheimta úrvinnslugjalds við innflutnings sér stað í gegnum tollakerfi Skattsins sem að meginstefnu grundvallast á tollskrárnúmerakerfi Alþjóðatollamálastofnunarinnar. Fyrirkomulagið hengir saman skattlagningu og upplýsingagjöf um gerð umbúða og má því segja að það að staðið sé við upplýsingagjöfina sé ákveðin forsenda fyrir því að vara losni til dreifingar innanlands.

Skilningur samtakanna er sá að framangreint fyrirkomulag sé til útfærslu á ákvæðum 7. gr. tilskipunar 94/62/EB, um umbúðir og umbúðaúrgang, sem m.a. var innleidd hér á landi með ákvæðum laga um úrvinnslugjald. Framangreind grein tilskipunarinnar á m.a. rót sína að rekja til ákvæða 8. tölul. 1. gr. 1. gr. breytingartilskipunar (ESB) 2018/852 þar sem fjallað er um „Kerfi fyrir skil, söfnun og endurnýtingu“. Þau ákvæði gera ekki beinlínis ráð fyrir þeirri ítarlegu



tilgreiningu meginumbúða sem kveðið er á um í 7. gr. a og viðauka XVIII í lögum nr. 162/2002 heldur veita aðildarríkjum EES-samningsins svigrúm til útfærslu á hvemig þau koma upp reglum um kerfi sem taka m.a. við umbúðum til endurnotkunar eða endurnýtingar. Sófnun úrgangs er hér á landi m.a. á höndum sveitarfélaga sem geta fjármagnað sófnunina að miklu leyti með endurgjaldi frá Úrvinnslusjóði. Öfugt við það sem tíðkast í langflestum öðrum ríkjum á fjármögnunin framkvæmd með skattlagningu hér á landi og ráðstöfun teknanna í höndum ríkisstofnunar. Þar sem svo háttar til gera ákvæði 40. og 77. gr. stjórnarskrár þær kröfur að kveðið sé með skýrum hætti á um skattskyldu, skattstofn og skatthæði með lögum settum af Alþingi. Er þetta hér á landi útfært með þeim hætti að flokkun undir tollskrárnúmer og upplýsingagjöf um umbúðir er skilyrði tollafgreiðslu. Því reynist allt tillit sem tekið er til eðlis umbúða, kostnaðar við meðhöndlun þeirra og sófnun tölfræði frámunalega flókið og kerfislega viðkvæmt. Það á ekki við í öðrum ríkjum þar sem upplýsingagjöf stendur utan tollakerfa og grundvallast í meginatriðum á lagaskyldum sem þurfa ekki að uppfylla kröfur skattlagningar heldur eru, í mörgum tilvikum, framkvæmdar á einkaréttarlegum grunni. Bls. | 5

Það athugast jafnframt að samkvæmt ákvæði 2. mgr. 7. gr. tilskipunar 94/62/EB virkjast skylda aðildarríkja ESB til að koma á fót framleiðendaábyrgðarkerfum skv. 8. og 8. gr. a tilskipunar 2008/98/ESB, ekki fyrr en í lok þessa árs. Enga reynslu af starfrækslu kerfa sambærilegum hételendu kerfi og hvað þá heldur m.t.t. ítarlegrar upplýsingagjafar um umbúðir og umbúðaúrgang hefur því verið unnt að sækja frá ríkjum EES-svæðisins, a.m.k. enn sem komið er.

Það má eflaust margt segja að öðru leyti um þá leið sem var farin hér á landi og tók gildi 1. mars 2023. Af fenginni reynslu má til umhugsunar velta því fyrir sér hvort og hvemig leiðin samræmist eftirfarandi orðum seinni málsgreinar 1. mgr. 7. gr. tilskipunar 2008/98/ESB:

„Those systems shall be [...] designed so as to avoid barriers to trade [...]“.

Einnig má velta því fyrir sér hvemig kerfið samræmist ákvæðum viðskiptalíprunarsamnings Alþjóðaviðskiptastofnunarinnar sem Ísland fullgilti og tók gildi hinn 22. febrúar 2017, einkum 1. mgr. 10. gr. hans þar sem kveðið er á um eftirfarandi (á ensku):

With a view to minimizing the incidence and complexity of import, export, and transit formalities and to decreasing and simplifying import, export, and transit documentation requirements and taking into account the legitimate policy objectives and other factors such as changed circumstances, relevant new information, business practices, availability of techniques and technology, international best practices, and inputs from interested parties, each Member shall review such formalities and documentation requirements and, based on the results of the review, ensure, as appropriate, that such formalities and documentation requirements are:

- (a) adopted and/or applied with a view to a rapid release and clearance of goods, particularly perishable goods;
- (b) adopted and/or applied in a manner that aims at reducing the time and cost of compliance for traders and operators;
- (c) the least trade restrictive measure chosen where two or more alternative measures are reasonably available for fulfilling the policy objective or objectives in question; and
- (d) not maintained, including parts thereof, if no longer required.



BÍLGREINASAMBANDIÐ

FELAG ATVINNUREKENDA

SVP Samtök
verslunar og
þjónustu

Eins og áður sagði fagna samtökin þeirri hjáleidd sem verður tímabundið sköpuð með ákvæðum 13. gr. frumvarpsdraganna enda mun hún skapa innflytjendum, tollmiðlurum, tollfyrirvöldum og Úrvinnslusjóði ráðrúm til endurskoðunar og endurbóta. Þó er líklegt að það verkefni verði erfitt viðfangs. Við verkefnið bætist skoðun á því hvornig tekið verður tillit til ákvæðis lokamálsliðar 1. mgr. 3. gr. laga nr. 162/2002 þar sem kveðið er á um að úrvinnslugjald á vörur skuli almennt vera þrepaskipt þannig að tekið sé tillit til endingar þeirra, möguleika á viðgerðum, endurnotkun og endurvinnslu og innihalds hættulegra efna. Á þessum tímamarki virðist sem svo að álagning þrepaskiptra gjalda sé ekki framkvæmanleg í gegnum tollakerfið. Að lokum er rétt að taka fram að samtökin hafa ekki haft ráðrúm til könnunar á tilgreiningu tollskrárnúmera og vöruliða í 13. gr. frumvarpsins. Bls. | 6

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

f.h. BGS – Bílgreinasambandsins

Benedikt S. Benediktsson
Lögfræðingur

María Jóna Magnúsdóttir
Framkvæmdastjóri

f.h. FA – Félags atvinnurekenda

Guðný Hjaltadóttir
Lögfræðingur