



Sveitarstjóri Búðahrepps

Hafnargötu 12 · 750 Fáskrúðsfjörður

☎ 475 1220 · Fax 475 1327

Alþingi  
Erindi nr. P 123/227  
komudagur 23.11.198

**Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis**  
**Alþingishúsinu v/ Austurvöll**  
**150 Reykjavík**

Fáskrúðsfirði 19. nóvember 1998.

Á fundi hreppsráðs Búðahrepps þann 17. nóvember s.l. var fjallað um bréf Landvara, félags íslenskra vöruflugjenda dags. 4. nóv. s.l. þar sem þeir gera grein fyrir áhrifum breytinga á þungaskatti nú í vor og væntanlegra breytinga sem boðaðar hafa verið. Í bréfinu gera þeir einnig grein fyrir hugmyndinni að baki þeim þungaskatti sem innheimtur var fyrir breytingar og hvernig sá stighækkandi skattur var hugsaður í framkvæmd. Sjá meðfylgjandi afrit af bréfi Landvara.

Hreppsráð Búðahrepps mótmælir harðlega þeim breytingum sem gerðar hafa verið og áformað er að gera á þungaskatti þar sem vitað er að þessar breytingar hafa veruleg áhrif á lífskjör landsbyggðarfólks. Það er alveg ljóst að hækkanir skatta sem þessara koma beint niður á verði vöru og þjónustu, sem fyrir er allt of hátt á landsbyggðinni.

Það er ekki nóg að menn tali fjálglega um vanda landsbyggðarinnar og að gera þurfi eitthvað krassandi til að snúa við þeirri byggðaröskun sem virðist viðvarandi nú um mundir.

Það er ekki nóg að tala um að eitthvað þurfi að gera til leiðréttingar á lífskjörum fólks, á sama tíma og menn leggja svo blessun sína yfir hverja aðgerðina á fætur annari sem bitnar harðast á landsbyggðarfólki og lífskjörum þess.

Hreppsráð ætlast til þess að þeir sem um þetta mál fjalla, svo og önnur mál sem snúa að byggðarmálum, athugi vel til hvaða niðurstöðu viðkomandi samþykkt eða breyting leiði og á hvaða þætti hún hefur áhrif.

Hreppsráð vill því ítreka hörð mótmæli sín gegn hverskonar samþykktum sem leiða til hærra vöruverðs á landsbyggðinni og um leið verri lífskjara.

Virðingarfyllst

f.h. hreppsráðs Búðahrepps

Sveitarstjóri Búðahrepps  
*Steinþór Pétursson*

Steinþór Pétursson

sveitarstjóri

Afrit send:

Forsætisráðherra

Þingmönnum Austurlands

Landvara



Búðahreppur  
Steinþór Pétursson  
Hafnargötu 12  
750 FÁSKRÚÐSFJÖRÐUR

Mið. 4. nóvember 1998

**Efni: Hækkun þungaskatts og aðrar hækkunir á vöruflutninga.**

Ágæti sveitastjórnarmaður.

Stjórn Landvara hefur ákveðið að vekja athygli sveitarstjórnarmanna á landsbyggðinni á þeim breytingum sem eru að verða á rekstrarskilyrðum vöruflutninga á landi, en þessar breytingar munu leiða til verulegrar hækkunar á flutningskostnaði á næstu mánuðum.

Alvarlegasta breytingin er sú gífurlega hækkun sem verður á þungaskatti vöruflytjenda sem þjóna landsbyggðinni með skipulagsbundnum vöruflutningum vegna breytts gjaldkerfis sem samþykkt var á Alþingi sl. vor.

Vöruflytjendur á Vestfjörðum og Norður- og Austurlandi koma verst út úr þessari breytingu og eykst kostnaður fyrirtækjanna almennt um 3 - 6 milljónir á ársgrunni.

Til viðbótar þessu eru nú enn boðaðar hækkunir á þungaskatti um 5,6 %, 3,5 % um áramót og 2 % 1. júní 1999.

Breytingin á þungaskatti sl. vor og þær hækkunir sem boðaðar hafa verið til viðbótar koma á versta tíma að því leyti að atvinnugreinin hefur á undanförmum árum verið að taka á sig mikinn kostnaðarauka í sambandi við Evrópureglurnar, m.a. um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ökurita, kröfur um kæli- og frystigeymslur, kæli- og frystiflutninga, auknar menntunarkröfur vegna flutninga á hættulegum efnum og fleira.

Okkur sýnist þessi aukni kostnaður við vöruflutninga vera bein ávísun á versnandi rekstrarskilyrði fyrirtækja og lífskjör fólks víða um land og vinna með fólksflótta af landsbyggðinni á suðvesturhornið.

Í raun erum við þeirrar skoðunnar að veruleg lækkun á þungaskatti á vöruflutninga óg bætt rekstrarskilyrði í vöruflutningum almennt séð gætu verið kraftmikil aðgerð til þess að bæta lífskjör og afkomu fólks á landsbyggðinni og styrkja byggðina þar.

Landvari lagði sl. vor fram tillögur fyrir Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis til þess að draga úr hækkunaráhrifum kerfisbreytingarinnar á þungaskatti á vöruflutninga á landsbyggðinni, en vegna tímaskorts og að því er virtist áhugaleysis þingmanna á þeim tíma náði ekki nema lítil hluti hugmynda Landvara fram að ganga.

Í lögnum var ákveðið með ákvæði til bráðabirgða að fjármálaráðuneytið gerði úttekt á áhrifum laganna á rekstrarskilyrði vöruflutninga á landi í samráði við hagsmunaaðila og skilaði álitni til Alþingis fyrir 1. desember nk. Þessi vinna er nú að fara í gang og telur stjórn Landvara afar brýnt að sveitastjórnarmenn á landsbyggðinni séu vel inni í málinu og leggi því lið eins og framast er kostur.

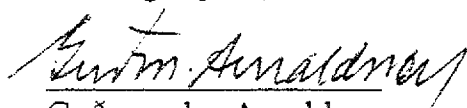
Til þess að forða stórslysi í þessu máli leggur Landvari til að:

1. Félagsmenn Landvara, vöruflytjendur í skipulagsbundnum vöruflutningum, geti valið um að greiða þungaskatt eftir mæli eða greiða fast árgjald af viðkomandi tæki. Árgjaldið verði sama fjárhæð og greidd yrði af 90.000 km akstri tækisins eftir mæli.
2. Fastagjald kr. 100.000 verði einungis greitt af vélknúnum ökutækjum. Tengivagnar, flatvagnar, kerrur og önnur aftanítæki verði algjörlega gjaldfrjáls.

Meðfylgjandi sendum við til upplýsinga greinargerð um þungaskattsmálin, samanburð á gjaldbyrði 26 tonna flutningabifreiðar og 14 tonna tengivagns fyrir og eftir lagabreytinguna sl. vor.

Við skorum á yður að leggja því lið að ofangreindar breytingar á þungaskattskerfinu nái fram að ganga til þess að fullnægja því réttlæti sem landsbyggðin telur sig eiga inni hjá stjórnvöldum í þessu máli og til þess að skapa betri þjóðfélagslega sátt í málinu öllu.

Virðingarfyllst,



Guðmundur Arnaldsson  
framkvæmdastjóri

## 26 tonna bíll og 14 tonna tengivagn:

Samanburður á greiðslu þungaskatts fyrir og eftir breytingu á lögum um fjáröflun til vegagerðar nr. 3/1987 í maí 1998, gildistaka 1. okt. 1998.

AFSLÁTTARKERFIÐ			NIÐURSTAÐA ALÞINGIS MAÍ 1998				
EKNIR KM Á ÁRI	ÞSK Km. gj. KRÓNUR	SAM- TALS: KRÓNUR	ÞSK km. gj. KRÓNUR	Nýtt FASTA- GJALD	SAM- TALS: KRÓNUR	BREY- TING Í KRÓNUM	HLUT- FALL %
5.000	211.450	211.450	148.000	200.000	348.000	136.550	64,58
10.000	422.900	422.900	296.000	200.000	496.000	73.100	17,29
15.000	634.350	634.350	444.000	200.000	644.000	9.650	1,52
20.000	845.800	845.800	592.000	200.000	792.000	-53.800	-6,36
25.000	1.057.250	1.057.250	740.000	200.000	940.000	-117.250	-11,09
30.000	1.247.555	1.247.555	888.000	200.000	1.088.000	-159.555	-12,79
35.000	1.437.860	1.437.860	1.036.000	200.000	1.236.000	-201.860	-14,04
40.000	1.607.020	1.607.020	1.184.000	200.000	1.384.000	-223.020	-13,88
45.000	1.776.180	1.776.180	1.332.000	200.000	1.532.000	-244.180	-13,75
50.000	1.881.905	1.881.905	1.480.000	200.000	1.680.000	-201.905	-10,73
55.000	1.987.630	1.987.630	1.628.000	200.000	1.828.000	-159.630	-8,03
60.000	2.093.355	2.093.355	1.776.000	200.000	1.976.000	-117.355	-5,61
65.000	2.199.080	2.199.080	1.924.000	200.000	2.124.000	-75.080	-3,41
70.000	2.304.805	2.304.805	2.072.000	200.000	2.272.000	-32.805	-1,42
75.000	2.410.530	2.410.530	2.220.000	200.000	2.420.000	9.470	0,39
80.000	2.516.255	2.516.255	2.368.000	200.000	2.568.000	51.745	2,06
85.000	2.621.980	2.621.980	2.516.000	200.000	2.716.000	94.020	3,59
90.000	2.727.705	2.727.705	2.664.000	200.000	2.864.000	136.295	5,00
95.000	2.833.430	2.833.430	2.812.000	200.000	3.012.000	178.570	6,30
100.000	2.939.155	2.939.155	2.960.000	200.000	3.160.000	220.845	7,51
110.000	3.150.605	3.150.605	3.256.000	200.000	3.456.000	305.395	9,69
120.000	3.362.055	3.362.055	3.552.000	200.000	3.752.000	389.945	11,60
130.000	3.573.505	3.573.505	3.848.000	200.000	4.048.000	474.495	13,28
140.000	3.784.955	3.784.955	4.144.000	200.000	4.344.000	559.045	14,77
150.000	3.996.405	3.996.405	4.440.000	200.000	4.640.000	643.595	16,10
160.000	4.207.855	4.207.855	4.736.000	200.000	4.936.000	728.145	17,30

Breytingar á fyrri lögum:

1. Fastagjald á 14 tonna ökutæki og þyngri kr. 100.000.
2. Gjaldskrá þungaskatts lækkar um 5 % upp að 14 tonnum.
3. Gjaldskrá þungaskatts lækkar um 30 % frá 14 tonnum.

Skrifstofu Landvara 1. júní 1998.

## UM ÞUNGASKATT OG STIGLÆKKANDI ÞUNGASKATTSKERFI LANDVARI: 4.11.1998

Miklar hræringar hafa átt sér stað í sambandi við þungaskattsmálin á liðnum árum. Upphaf þeirra má rekja til aðgerða Landvara á árinu 1993 gagnvart taumlausum þungaskattsvikum og svartri atvinnustarfsemi í greininni.

Eftir fundahöld með fjármálaráðherra og starfsmönnum ráðuneytisins um þungaskattskerfið veturinn 1992/1993 ákvað stjórn Landvara að fylgja málinu eftir með formlegu erindi, kæru, sem sent var fjármálaráðuneytinu í nóvember 1993.

Rannsókn málsins og dómur sem í því féll sýndu að um stórfelld svik var að ræða varðandi þungaskatt, bókhald og virðisaukaskatt.

Í framhaldi af þessu máli beitti fjármálaráðuneytið sér, í samvinnu við Landvara, fyrir því að tekið yrði upp hér á landi olíugjald í stað þungaskatts eftir mælum. Mælakerfið yrði þá lagt niður og þungaskattur innheimtur í oliuverði á sama hátt og nánast öll þjóðlönd Evrópu gerðu á þeim tíma. Þessi áform mættu síðan harðri andstöðu ýmissa aðilja af ólíkum ástæðum. Var mælakerfið þá styrkt og bætt með nýrri lagasetningu árið 1996 og loks fest í sessi með umbyltri gjaldskrá þungaskatts með lögum frá Alþingi vorið 1998.

Stjórn Landvara og félagsmenn geta í flestum greinum sætt sig við þá niðurstöðu sem fram er komin í þungaskattsmálinu, en þó eru aðallega tvö mál sem skyggja alvarlega á þessa sátt. Landvari getur ekki sætt sig við þá auknu gjaldbyrði sem félagsmenn á löngum flutningaleiðum standa frammi fyrir og félagið telur einnig að 100.000 króna árgjald á vélarlaus tengitæki, tengivagna, flatvagna, kerrur og önnur aftanitæki, sem mjög mörg eru lítið notuð hjálpartæki í flutningum, sé í raun úr sambandi við heilbrigða skinsemi.

Landvara þykir rétt að rifja hér upp ákveðið sögulegt samband vöruflutninga á landi og þungaskatts til þess að reyna að bregða skýrara ljósi á málið eins og það kemur Landvaramönnum fyrir sjónir.

Þá verður auðvitað fyrst að átta sig á því af hverju gjaldtaka á vöruflutninga og akstur vörubifreiða var tekin upp hér á landi og hvers vegna gjaldskráin byggði á stiglækkandi gjaldtöku eftir ársakstri bifreiðar.

Þegar vöruflutningar á landi fóru vaxandi á sjöunda áratugnum urðu æ háværi kröfur um vegabætur á landsbyggðinni. Var þá í samráði við flutningabílstjóra rætt um hvernig hægt væri að auka tekjur af flutningabifreiðum til þess að fjármagna nauðsynlegar vegabætur. Samþykktu vöruflutningabílstjórar að greiða skatt eftir akstursmagni í þessu sambandi, eins og flutningabílstjórar á Norðurlöndum höfðu gert af sama tilefni.

Var síðan tekið upp hér á landi mælakerfi þungaskatts, fjáröflun til vegagerðar, á svipaðan hátt og annars staðar á Norðurlöndum. Þessar viðræður stjórnvalda og flutningabílstjóra um uppbyggingu vegakerfisins og skattheimtu á flutningana í því sambandi sköpuðu grunn að stofnun hagsmunafélags flutningabílstjóra, og var

Landvari, félag vörubifreiðaeigenda á flutningaleiðum, nú félag íslenskra vöruflytjenda, stofnað skömmu síðar.

Samkomulag varð um að þungaskatt skyldi leggja á allar vörubifreiðar, til þess að flýta uppbyggingu vegakerfisins, enda myndu betri vegir nýtast öllum til framtíðar.

Vegna kílómetragjaldsins var ljóst að þungaskatturinn myndi leggjast með mun meiri þunga á þá sem stunduðu vöruflytninga á langleiðum heldur en þá sem stunduðu efnisflytninga í heimabyggð eða vöruflytninga á stuttum leiðum. Langleiðirnar þyrftu líka stærstu og öflugustu bifreiðarnar sem lentu í hæsta gjaldflokknum. Mikil gjöld á landsbyggðarflytningana myndu einnig draga úr uppbyggingu vöruflytninga á landi, gera þá óhagkvæma og leiða til herra vöruverðs á landsbyggðinni. Einnig var bent á að ósjaldan væri lítill flutningur til Reykjavíkur, og af því að gjaldskráin hækkaði miðaði við heildarburðargetu bifreiðarinnar væri oftast verið að innheimta allt of hátt gjald miðað við hleðslu bifreiðarinnar.

Þessi sjónarmið öll leiddu til þess að ákveðið var að byggja gjaldskrána þannig upp að allir greiddu sama gjald af fyrstu 25.000 km, en síðan kæmi fram leiðrétting á gjaldtökunni í þrepum til að mæta mjög miklum akstri á löngum flutningaleiðum og létt lestuðum bifreiðum í langflutningum.

Lögin um fjáröflun til vegagerðar gerðu ráð fyrir því strax í upphafi að gjaldbyrðin skyldi taka mið af þeirri þyngd sem ekið væri á þjóðvegi á ársgrundvelli.

Niðurstaða fyrri laga varð sú að flokka skyldi allar flutningabifreiðar eftir skráðri heildarburðargetu og gjaldskráin síðan miða við þessa flokkun. Þessa gjaldskrá gefur fjármálaráðherra út með reglugerð og hefur honum verið heimilt að hækka gjaldskrána árlega í samræmi við hækkanir sem verða á vísitölu byggingakostnaðar eftir ákveðnum reglum. Það ákvæði var fellt út með lagabreytingunni 1996.

Fyrir akstur flutningabifreiðar fyrstu 25.000 kílómetrana ár hvert skal greiða fullt gjaldskrárgjald eftir skráðri burðargetu. Gjaldár byrjar við mælisaflestur á tímabilinu 20. september til 10. október ár hvert.

Fyrir næstu 10.000 km skal greiða 90 % af gjaldskrárverði, fyrir þar næstu 10.000 km greiðast 80 % og loks skal greiða 50 % af gjaldskrárverði fyrir allan akstur umfram 45.000 km á viðkomandi gjaldári.

Þetta fyrirkomulag hefur Samkeppnisstofnun nýlega með álit nr. 4/1997 talið hamla samkeppni, enda voru fáir til andsvara og fjármálaráðuneytið taldi ekki ástæðu til að upplýsa Samkeppnisstofnun um þá hugmyndafræði sem gjaldskráin er byggð á.

Gjaldskráin og lækkandi gjaldþrep hennar byggja á þeirri staðreynd, sem að framan er lýst og með henni má segja að byggt sé í raun á nokkurs konar fastagjaldi og síðan stíglækkandi kílómetragjaldi til að leiðrétta mismun á gjaldþyngd og raunþyngd þeirra bifreiða sem ekið er mjög mikið á viðkomandi gjaldári.

Eins og áður er rakið var þetta fyrirkomulag tekið upp vegna skipulagsbundinna vöruflytninga, því sýnt þótti að flutningabifreiðar sem þjónuðu byggðum langt frá Reykjavík myndu koma mjög illa út í mælakerfinu vegna mjög mikils aksturs, en oft

með lítinn eða engan flutning og einnig er ljóst að akstur þeirra fer oftast fram á lélegustu vegunum.

Vöruflytjandi sem gerir t.d. út vöruflutningabifreið sem skráð er með 26 tonna heildarþyngd hefur auðvitað alls engin tók á því að flytja farn á flutningaleið sinni með 23, 18, 16 eða 14 tonna bifreið eftir því hversu þungur farmurinn er til flutnings í hvert skipti.

Þessar staðreyndir voru þekktar og öllum málsaðilum vel kunnar þegar svokallað afsláttarkerfi þungaskatts var innleitt á sínum tíma. Nú virðast fáir muna eftir því af hverju við búum við þungaskattsleiðréttingu eftir akstursmagni, og vöru- og sendiferðabílstjórar sem notið hafa kerfisins í áraraðir úthróa það samkeppnisbölvald, þótt þeirra starfsemi sé allt önnur en þeirra sem stunda skipulagsbundna vöruflutninga á Íslandi. Vörubílstjórar og sendibílstjórar eru ekki aðeins að selja akstur, þeir eru einnig að selja tíma og vinnu. Því sjónarmiði er þess vegna alfarið hafnað af hálfu Landvara að afsláttarkerfi þungaskatts sé samkeppnishamlandi.

Að lokum skulum við skoða bein áhrif afsláttarkerfisins á raungreiðslur þungaskatts eftir akstursmagni. 26 tonna bifreið er notuð sem viðmiðun, en það er hin almenna vöruflutningabifreið í skipulagsbundnum vöruflutningum.

Gjald 26 tonna vöruflutningabifreiðar í afsláttarkerfinu á ekinn km var í fyrra kerfi kr. 28,29 fyrir fyrstu 25.000 km eða samtals kr. 707.250.

Fyrir næstu 10.000 km. voru greiddar kr. 254.610, en það þýðir að greiddar hafa verið kr. 27,48 fyrir hvern ekinn km fyrstu 35.000 km.

Það gjald jafngildir gjaldskrárgjaldi af 25 tonna bifreið, afslátturinn er 1 tonn.

Fyrir næstu 10.000 km voru greiddar kr. 226.320, en það þýðir að greiddar hafa verið kr. 26,40 fyrir hvern ekinn km fyrstu 45.000 km.

Það jafngildir gjaldskrárgjaldi af 24 tonna flutningabifreið, afslátturinn er 2 tonn.

Ef þessum reikningi er haldið áfram kemur í ljós að afslátturinn verður um 1 tonn fyrir hverja 10.000 km allt að 100.000 km. Eftir það verður lítil breyting.

Landvari hefur tekið saman þessa greinargerð um þungaskattin til þess að rifja upp ákveðnar staðreyndir um málið og varpa skýrara ljósi á markmið og tilgang skattheimtunnar. Félaginu hefur satt að segja þótt umræðan síðustu mánuði um of einkennast af þekkingar- og skilningsskorti, á skattheimtunni sjálfri, afsláttarkerfinu svokallaða og þeim þjóðfélagsáhrifum sem núverandi breytingar leiða af sér.

Að lokum vill Landvari vekja athygli á því að vegur er þjóðfélagslegt fyrirbæri eins og skólar og sjúkrahús. Hann er þjóðfélaginu öllu nauðsynlegur til þess að byggð og búseta í landinu svari þörfum og kröfum fólksins.

Landsbyggðafólk greiðir nú þegar meira en réttlætanlegt er í þungaskatt, til uppbyggingar og viðhalds vegakerfis þjóðarinnar. Kerfisbreyting þungaskatts sem færir malarflutningum og snattakstri á suðvesturhorni landsins hundruð milljóna sem taka á úr vösum fólks og fyrirtækja á landsbyggðinni gengur ekki. Við segjum nei.