

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
Þórshamri v/Templarasund
150 Reykjavík

Reykjavík, 9. desember 1998

Efni: Umsögn um frumvörp til laga um breytingar á lögum nr. 39/1988 um bifreiðagjald og lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar, 279 mál.

Í júní sl. var lögum um þungaskatt síðast breytt. Fimm mánuðum síðar er enn verið að breyta þessum sömu lögum þó engin reynsla sé komin á síðustu breytingar og enginn viti með vissu hver áhrif breytinganna verða. Samtökin leggja því eindregið til að tillögum um hækkun þungaskatts verði vísað frá.

Lagabreytingin í vor var nokkuð sérstök því nánast öll samtök þeirra sem greiða þungaskatt í atvinnuskyni voru tilbúin að samþykkja upptöku olíugjalds, jafnvel þó finna mætti dæmi um hækkun gjalda, því brýnt væri að losna undan gamaldags og úreltri innheimtu þungaskatts. Ekki er algengt að samstaða náist um svo viðamikla breytingu hjá breiðum hópi gjaldenda. Kostir nútímalegri skattheimtu voru metnir meiri en kostnaðaraukinn sem fólst í upptöku olíugjalds. Þar með gafst Alþingi einstakt tækifæri til afleggja úrelta skattheimtu og færa hana nær vestrænni gjaldtöku. Ekki tókst þessum aðilum að sannfæra Alþingi um ágæti olíugjalds.

- * Alþingi taldi ekki nauðsynlegt fyrir íslenskt atvinnulíf að búa við sambærilega skattheimtu og í samkeppnislöndunum.
- * Alþingi leit ekki svo á að álagning olíugjalds væri umhverfismál og hefði áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda.
- * Alþingi vildi ekki taka upp skattheimtu sem eykur meðvitund um olíunotkun og stuðlar að betri nýtingu hennar og dregur úr sóun.
- * Alþingi taldi ekki nauðsynlegt breyta eðli skattheimtunnar og byrja aðlögun og endurnýjun úrelts bifreiðaflota sem ella verður fyrir en seinna settur í aksturbann af reglugerðum Evrópusambandsins.

Þess í stað kaus Alþingi að lappa enn einu sinni uppá þungaskattskerfið, breyta kílómetragjaldi og jafnframt leggja fastgjald (100.000 kr) á þyngri ökutæki til viðbótar við kílómetragjald. Til að kóróna ennfrekar vinnubrögðin er nú nokkrum



mánuðum síðar lagt fram frumvarp til að hækka gjöldin sem ákveðin voru og væntanlega reiknuð og áætluð af færustu sérfræðingum í byrjun sumars.

Í greinargerð með frumvarpinu er vísað til vegaaætlunar og að hún hafi gert ráð fyrir verðlagstengdum hækkunum þungaskatts bæði í ár og á næsta ári og ekki hafi verið tekið tillit til þessara hækkana þegar lappað var uppá þungaskattskerfið í vor. Hvort tekið var tillit til þessara hækkana í vor eða ekki veit að sjálfsögðu enginn, því öll sú vinna fór fram fyrir luktum dyrum og ekki þótti æskilegt að blanda utanaðkomandi í þá vinnu. Ennfremur hefur ekki þótt ástæða til að treysta öðrum en starfsmönnum fjármálaráðaneytis fyrir því að semja frumvarpið sem nú liggur fyrir Alþingi.

Eins og áður sagði veit enginn enn með vissu hverju breytingarnar í vor munu skila ríkissjóði. Það verður ekki ljóst fyrr en að loknu fyrsta álestrartímabili að breyttum lögum, en því tímabili lýkur í upphafi næsta árs. Því er aldeilis fráleitt að leggja til prósenthækkun uppá einn aukastaf til hækkunar á óþekktri stærð og ætlast til að útkoman verði 3,5 miljarðar. Slíkt er engum manni gerlegt, ekki heldur starfsmönnum fjármálaráðaneytis. Telja Samtökin að hækkun á þungaskatti nú komi ekki til greina fyrr en niðurstöður um innheimtu þungaskatts liggur fyrir. Samkvæmt fenginni reynslu hafa allar kerfisbreytingar á þungaskatti, hin seinni misseri að minnsta kosti, ávallt leitt til hærri tekna fyrir ríkissjóð en lagt var upp með. Það atriði eitt og sér á að firra menn áhyggjum af að tekjur ríkissjóðs af þungaskatti standi ekki undir vegaaætlun.

Hækkunarákvæðum frumvarpsins ber því að vísa frá.

Samtök iðnaðarins vilja jafnframt vekja athygli á samþykkt flokksþings Framsóknarmanna sem haldið var 22. nóvember: *Flokksþingið leggur áherslu á eftirfarandi: Að komið verði í veg fyrir sí endurteknar hækkanir á þungaskatti og öðrum gjöldum á bileigendur til fjármögnunar í vegagerð. Beint samband er milli þessara hækkana og misræmis í vöruverði og aðstöðu atvinnufyrirtækja í landinu. Vilja Samtökin hvetja þingmenn til að íhuga þessa ályktun, a.m.k. þá sem að henni stóðu.*

5. og 6 gr. – innlögn númera

Að mati Samtakanna er ekki nauðsynlegt að númer verði lögð inn til Skráningarstofu. Að minnsta kosti á það við um þau ökutæki þar sem krafist er daglegar færslu akstursbókar. Vilja Samtökin að hætt verði að krefjast innlagnar skráninganúmera þeirra ökutækja en einföld tilkynning með faxi, tölvupósti eða pósti látin nægja til að skrá eða afskrá ökutæki tímabundið enda tryggir færsla akstursbókar nægilega möguleika til eftirlits.

Tillaga að breytingu á 1. gr. laganna.

Lagt er til að fyrir aftan staflíði a) og c) í 1. grein bætist við: *og heimilt er að aka á vegum.* – Með þessari breytingu er verið að leiðrétta það óréttlæti sem felst í álagningu þungaskatts á námabifreiðar, einnig kallaðar búkollur, sem vegna stærðar sinnar og búnaðar mega einungis athafna sig á lokuðum vinnusvæðum utan vegakerfis

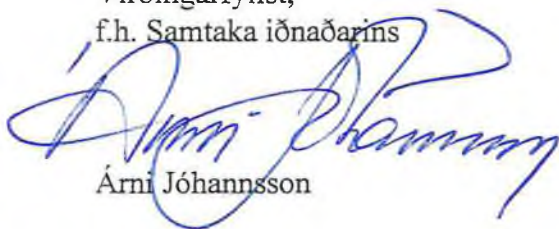


enda eru þær framleiddar til slíkra nota. Þegar búkollur er fluttur á milli vinnusvæða eru þær ávallt fluttar á flutningabifreiðum eða flutningavögnum sem greiða þungaskatt. *Samtökin telja það sanngirnismál af hætta innheimtu þungaskatts af vinnuvélum, eins og búkollum, sem ekki mega aka á vegum.*

Breyting á lögum nr. 39/1988 um bifreiðagjald – mistök leiðrétt

Við hækkun bifreiðagjalds í vor áttu sér stað mistök sem nú eru leiðrétt. Bifreiðar með háa eiginþyngd t.d. kranabifreiðar fengu af þeim sökum óhóflega hækkun á seinna gjaldtímabili þessa árs. Sjálfsgagt er að slík leiðrétting verði gerð afturvirk. Lagt er til að eigendum kranabifreiða verði gert mögulegt um að sækja um leiðréttingu þannig að bifreiðagjald seinna tímabils 1998 umfram 36.200 kr. verði endurgreitt.

Virðingarfyllst,
f.h. Samtaka iðnaðarins



Árni Jóhannsson