

Nefndasvið Alþingis,
b.t. Gunnars Jakobssonar, ritara
efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis,
Þórshamri v/ Templarasund,

150 REYKJAVÍK.

Umsögn um frv. til laga um breytingu á lögum nr. 39/1988 um bifreiðagjald, lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar, og lögum nr. 29/1993, um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl. með síðari breytingum.

Landssamband vörubifreiðastjóra lýsir ánægju sinni með að fá tækifæri til að koma á fræmfæri afstöðu félagsmanna sinna til framkomins frumvarps fjármálaráðherra um breytingar á ofangreindum lögum.

I. Lög nr. 39/1988 um bifreiðagjald.

Í ágústmánuði síðastliðnum afhenti Landssamband vörubifreiðastjóra fjármálaráðherra undirskriftarlista frá félagsmönnum sínum þar sem þeir mótmæltu harðlega hækkun bifreiðagjalds undanfarin ár. Þar var bent á að gjaldið hefði hækkað um og yfir 100% á tveimur árum. Afstaða Landssambandsins hefur í engu breyst frá í sumar, það telur að kr. 36.200,00 hámarksgjald í frumvarpinu nú fyrir hvert gjaldtímabil, sé allt of hátt. Athygli alþingismanna er vakin á því að lagabreytingin síðastliðið vor fólst í því m.a. að afnema hámark á bifreiðagjald en það var kr. 26.750,00 fyrir hvert gjaldtímabil. Sú aðferð að hækka gjöld upp úr öllu valdi og skömmu síðar lækka þau lítillega, nægir ekki til að slá ryki í augu þeirra sem greiða eiga skattinn. Bifreiðagjald er skattur sem rennur beint í ríkissjóð. Það er gjald sem þeir greiða til ríkisins sem eiga bifreið og hafa atvinnu sína af rekstri hennar, en njóta í engu sérstaklega. Þetta er sambærilegt við það að þeir sem stunda fiskveiðar og eiga í því skyni skip, myndu greiða sérstakt gjald í ríkissjóð sem miðaðist við stærð skipsins, einhvers konar "skipagjald". Svo er ekki og er þingmönnum bent á að atvinnubifreiðastjórar er eina stéttin á Íslandi sem býr við svo sérstaka skattheimtu. Það er skýlaus krafa Landssambands vörubifreiðastjóra að lög um bifreiðagjald verði tekin til endurskoðunar og kveðið verði á um lækkun þessa skatts í einhverjum þrepum á næstu árum, þannig að hann að lokum hverfi. Fyrsta skrefið er þá að færa hámarksgjaldið í það horf sem það var 1996, þ.e. kr. 26.750,00 fyrir hvert tímabil.

II. Lög nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar.

Fyrir sjö mánuðum samþykkti Alþingi breytingu á lögum um innheimtu þungaskatts. Þær breytingar voru þvert á allar tillögur sem hagsmunasamtök greiðenda þungaskatts höfðu komið fram með. Það var einróma vilji þessara hagsmunaaðila að horfið yrði frá núverandi þungaskattskerfi og innheimt yrði svokallað

“olíugjald” í staðinn. Til eru nokkrir tugir blaðsíðna þar sem tillögur þessar voru rökstuddar og reiknaðar fram og til baka. Er vísað til þeirra hér með.

Um leið og Landssamband vörubifreiðastjóra lýsir vonbrigðum sínum með að tillögur um “olíugjald” náðu ekki fram að ganga síðastliðið vor, lýsir það enn meiri vonbrigðum með frumvarp það sem hér er til umsagnar og lýtur að hækkun þungaskatts. Í athugasemdum við frumvarpið kemur fram að boðaðar hækkunir á þungaskatti skv. mæli séu til að mæta hækkunum forsendna í vegaáætlun fyrir árin 1998 til 2002. Þessi vegaáætlun lá fyrir og var samþykkt síðastliðið vor eins og breytingar á innheimtu þungaskatts. Það er óskiljanlegt hvað hefur breyst á þessum stutta tíma. Var breytingin á innheimtu þungaskatts ekki samþykkt með tilliti til þeirrar vegaáætlunar sem lá fyrir Alþingi á sama tíma? Hjá greiðendum þungaskatts hlýtur að vakna sú spurning, hvers sé að vænta í vor, hvaða gjöld hækka mest þá.

Það er í stuttu máli afstaða Landssambands vörubifreiðastjóra að engin haldbær rök liggi fyrir hækkun mælagjaldsins einmitt nú. Það er lágmark að bíða og sjá hverju breytingarnar sem gerðar voru á innheimtu þungaskatts í vor skila til vegagerðar á ársgrundvelli. Svar við því fæst ekki fyrr en um mitt næsta sumar, þá en ekki fyrr, er eðlilegt að setjast niður og meta kosti og galla þess kerfis sem Alþingi samþykkti síðastliðið vor.

III. Að lokum.

Vörubifreiðastjórar eru seinþreyttir til vandræða eins og sjá má af því hvernig þeir hafa sætt sig við auknar álögur undanfarin ár. Öllu má þó ofgera. Þessi hringlandaháttur og sífelldar breytingar á innheimtu skatta og ýmiss konar gjalda í atvinnugreininni eru farnar að standa henni fyrir þrifum. Það eru því eindregin tilmæli til þingmanna að endurskoðuð verði lög um bifreiðagjald til framtíðar og að beðið verði til sumars 1999 með að taka ákvörðun um fjárhæð þungaskatts á hvern ekinn kílómetra.

Reykjavík, 8. desember 1998,
Með vinsemd og virðingu
f.h. Landssambands vörubifreiðastjóra,



Unnur Svverisdóttir, framkvæmdastjóri.