

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Alþingi

150 Reykjavík.

Skrifstofu Landvara, 12. nóvember 2003

Mál: Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar, og lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

Með bréfi 15. október óskar háttvirt Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis umsagnar Landvara um ofangreint mál.

Stjórn félagsins hefur nú lokið umfjöllun um málið og óskar eftir því að koma eftirfarandi umsögn á framfæri til nefndarinnar.

Í 2. gr. frumvarpsins er lagt til að gjaldskrá þungaskatts verði hækkuð um 8% í samræmi við tekjuáætlun fjárlagafrumvarps fyrir árið 2004. Í athugasemdum er bent á breytingar á gjaldskrá kílómetragjalds þungaskatts til hækkunar og lækkunar á árunum 1998 til 2001 og samanburður gerður við hækkun á vísitölu neysluverðs á þeim tíma og til dagsins í dag.

Þessi samanburður bendir til þess að greiðendur kílómetragjalds þungaskatts megi nokkuð vel við una varðandi þessa skattheimtu.

Stjórn Landvara vill koma eftirfarandi ábendingum á framfæri í þessu sambandi.

Vöruflutningar á langleiðum eru almennt stundaðir með 23-26 tonna bifreiðum og 14-18 tonna tengivögnum. Þessar vagnlestir geta að meðaltali ekið um 140.000 km á ári og máttu vera 40-44 tonn að heildarþyngd til ársins 2001, en 44-49 tonn frá febrúar 2001.

Frá því að byrjað var að innheimta þungaskatt eftir mældum kílómetrum og fram til september 1998 fór gjaldskrá skattsins stíglækkandi eftir akstursmagni viðkomandi bifreiðar. Þannig fengu vöruflutningar á langleiðum ákveðna leiðréttingu á greiðslubyrði þungaskatts á ársgrundvelli, m.a. til þess að mæta sjónarmiðum um mjög mikinn akstur á misgóðum vegum og oft við erflýð akstursskilyrði, mikinn akstur með lítinn eða engan farm og til þess að jafna flutningskostnað til byggða langt frá Reykjavík. Gjaldskráin byggir hins vegar alltaf á hæsta gjaldflokki miðað við skráða heildarþyngd viðkomandi ökutækis, en það er sú þyngd sem bifreið með fullfermi má mest vera á vegi.

Þótt opinberir aðilar virðast ekki telja að þeir hafi aukið tekjur sínar af þungaskatti nema óverulega á síðustu árum hefur lögum og reglum um þungaskatt verið breytt

sex sinnum á árunum 1998-2001, þar af hefur verið um hreina skattkerfisbreytingu að ræða í fjögur skipti, þannig að álagningargrunninum sjálfum er umbreytt, sem leitt hefur af sér stigvaxandi skattheimtu á þyngstu ökutækin, tækin sem notuð eru í vöruflutningum á langleiðum.

Þessar miklu umbreytingar hafa leitt til þess að þungaskattur í vöruflutningum á langleiðum hefur hækkað um 44% frá september 1998 til febrúar 2001, en um 82% ef miðað er við febrúar 1999, eins og gert er í athugasemdum með frumvarpinu.

Eftirfarandi tafla sýnir tíma breytinga þungaskattstaxta, gjaldbyrði vagnlestar og vísitöluviðmiðun, ásamt skýringum.

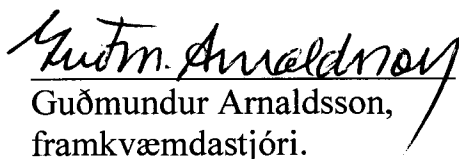
Hækkanir á 140.000 km ársakstri 40/44 og 44/49 tonna vagnlesta 1998-2001

	Mán.	Ár	Taxi 23/26 t	Taxi 14/18 t	Samtala 40/44t	Árgjald Kronur 140.000 km	Vísitala Vísit. nr. 1	Vísitala Vísit. nr. 2	Skýringar
	Sept.	1998	24,71	17,45	42,16	3.773.320	100,00		Óbreytt kerfi frá upphafi á 8. áratugnum. (1975)
1	Okt.	1998	17,30	12,22	29,52	4.132.800	109,53		Lagabr.: Afslættir felldir niður, gjaldskrá þsk lækkuð um 30%. Hæsta gjaldþyngd 40 t.
2	Feb.	1999	17,90	12,64	30,54	3.001.300	79,54	100,0	Lagabr.: Heimilt að velja fast árgjald, 95.000 km.
3	Júní	1999	18,26	15,48	33,74	3.305.300	87,60	110,1	Lagabr.: Gjaldskrá hækkuð um 2%.
4	Júní	2000	22,83	16,12	38,95	3.800.250	100,71	126,6	Lagabr.: Mest hækkað á þyngstu tækin.
5	Okt.	2000	22,83	16,12	38,95	5.453.000	144,51	181,7	Lagabr.: Felld niður heimild um val á föstu árgj.
6	Feb.	2001	23,52	15,38	38,90	5.446.000	144,33	181,5	Lagabr.: Hliðrun á gjaldskrá. Nauðsynlegt að greiða af hæstu gjaldþyngd, 44 tonnum.

Vöruflutningar á landi hafa aldrei áður verið þjóðinni eins mikilvægir og þeir eru um þessar mundir. Fólk og fyrirtæki um allt land treysta algerlega á gæði og áreiðanleika í vöruflutningum. Atvinnulífið byggir mikilvægustu þætti í starfsemi sinni á tilvist öflugrar og fjölbreyttrar flutningaþjónustu. Vaxandi arðsemi í atvinnulífi víða um land, bætt búsetuskilyrði og efling byggðanna til framtíðar á sér öðru fremur rætur í því öflugra vöruþjónustukerfi, sem flutningamenn hafa byggt upp á síðustu árum. Mikil röskun á rekstrarumhverfi í atvinnugreininni, eins og átt hefur sér stað á liðnum árum getur stórskaðað þann ávinning sem hagkerfið hefur notið í þessu sambandi á síðustu árum.

Við væntum þess að ábendingar okkar vekji athygli háttvitra nefndarmanna á þessu máli í heild sinni og leiði til endurskoðunar á áhrifum frumvarps um olúgjald og kílómetragjald, sem áformað er að komi aftur til afgreiðslu á þingi í vetur.

Virðingarfyllst,
f.h. stjórnar Landvara


Guðmundur Arnaldsson,
framkvæmdastjóri.