



Efnahags og viðskiptanefnd Alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Reykjavík 3. nóvember 2003

**Umsögn um frumvarp til laga um fjáröflun til vegagerðar, 90. mál,
hækkun þungaskatts og vörugjalds.**

Samtök ferðþjónustunnar hafa fengið ofangreint frumvarp til umsagnar og vilja koma að eftirfarandi athugasemdum. Samtökin hafa tekið við starfi Félags sérleyfishafa þannig að umsögnin er einnig í þeirra nafni og eftirleiðis er þess óskað að umsagnarbeiðnir verði einungis sendar Samtökum ferðþjónustunnar en Félag sérleyfishafa felld af skrá yfir umsagnaraðilia um málefni er tengjast samgöngum og bifreiðamálum.

Eina röksemdin fyrir þeirri hækkun sem lögð er til í frumvarpinu er að gjaldskrá þungaskatts hafi ekki hækkað síðan 1. júlí 1999 og síðan hafi vísitala neysluverðs hækkað um 20.3%. Því sé orðið tímabært að hækka gjaldtökuna.

Það gleymist hins vegar að fjalla um það í frumvarpinu hverjar tekjur ríkissjóðs hafa verið af þessu gjaldi. Tekjur ríkissjóðs af þungaskatti árið 1999 voru kr 4.050 milljónir en samkvæmt fjárlagafrumvarpi 2004 er gert ráð fyrir að tekjur ríkissjóðs af þungaskatti verði kr 5.573 milljónir. Þetta er hækkun upp á tæp 37,6%. Sérstaka athygli vekur reyndar að tekjur ríkissjóðs af þungaskatti árið 1999 voru 550 milljónum meiri en gert var ráð fyrir í fjárlagafrumvarpi þess árs. Frá frumvarpi 1999 til frumvarps 2004 er hækkunin tæp 60%.

Á sama tíma er ætlað til framkvæmda hjá Vegagerðinni kr. 3.952 milljónir samkvæmt frumvarpi 2004 en árið 1999 var sambærileg tala 4.349 milljónir. Það þýðir að fjármagn til nýframkvæmda í vegamálum lækkar um 397 milljónir á meðan sá gjaldstofn sem renna á til þeirra mála hækkar um tæp 40%. Að vísu hafa heildarumsvif vegagerðarinnar aukist úr 8.666 milljónum í 13.301 milljónir eða um 53% á þessu sama tíma en það skýrir ekki samdrátt í nýframkvæmdum.

Þótt gjaldskrá þungaskatts hafi ekki hækkað þá hafa eins og að ofan er rakið, tekjur ríkissjóðs af honum stórhækkað. Ástæður þess eru margvíslegar, en nefna má eftirfarandi:

- Í kjölfar úrskurðar Samkeppnisstofnunar voru allir afslættir afnumdir árið 1998 og leiddi það til verulegrar hækkunar hjá þeim rekstaraðilum sem aka á lengri leiðum.
- Í kjölfar kæru þeirra sem aka með gjaldmæli var gerð sú breyting árið 1999 að fallið var frá því að hafa 25% viðbótaráglað á þær bifreiðar en til að vega upp á

móti þeirri tekjuminnkun var almenna gjaldskráin hækkuð um 20%. Tók sú hækkun auðvitað til þorra þungaskattsgreiðanda og jók tekjur ríkissjóðs um 700 milljónir.

- Með breyttum áherslum í flutningamálum hefur umtalsverður hluti vöruflutninga færst frá sjóflutingum í bíla og hefur það aukið gjaldheimtuna verulega.
- Almenn eign díselbíla er algengari núna en fyrir nokkrum árum þannig að fjöldi þeirra hefur stóraukist og tekjur að sama skapi.

Samtökin vilja vekja sérstaka athygli á stöðu hópþifreiða á Íslandi sem hafa búið í mörg ár við stórfelldan taprekstur og mjög takmarkaða endurnýjun. Eigi að vera rekstrargrundvöllur fyrir hópþifreiðar verður að lækka skatta og gjöld af þessari atvinnustarfsemi frekar en að hækka álögur. Það samkeppnisumhverfi sem greinin býr við gerir fyrirtækjunum ókleift að varpa þessum hækkunum út í verðlagið en nú þegar eru hópþifreiðar í mjög mikilli samkeppni við einkabílinn og bílaleigubíla á skemmri leiðum og flug á lengri leiðum

Hér með er skorað á Efnahags- og viðskiptanefnd að hafa það í huga þegar fjallað er um þessi mál að það verður að finna leiðir til að aflétta álögum á hópþifreiðar miðað við núverandi stöðu hvað þá ef enn á að hækka álögur á þessi skattþindu tæki.

Samtökin óska eftir að fá að senda fulltrúa á fund nefndarinnar og skýra sjónarmið þeirra enn frekar.

Virðingarfyllt.
Fh. Samtaka ferðaþjónustunnar

Þorleifur Þór Jónsson
Hagfræðingur