



Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 1. desember 2005

Efni: Umsögn um breytingu á lögum um olíugjald

Samtök iðnaðarins hafa haft frumvarp um breytingu olíugjalds til umfjöllunar. SI styðja áform um lagfæringu á ákvæðum um náma- og beltabifreiðar og traktora þess utan leggja þau til:

1. Að skilgreining um sérstök not verði felld niður en greiðendur fái sjálfir að ákveða hvort þeir greiða sé olíugjald eða sérstakt kílómetragjald af bifreiðum.
2. Að sérstakt kílómetragjald verði lækkað umtalsvert og gjaldtafla frá þungaskatti verði notuð í staðinn.

Í gamla þungaskattkerfinu var gjaldtaka bifreiða, sem eyða orku til vinnu auk þess að aka, afar einföld. Greitt var fyrir hvern ekinn kílómetra en olían sem, notuð var við annað en akstur, ekki gjaldskyld. Hafnarkranar, sem aka mjög lítið greiddu sáralítinn þungaskatt, þótt þeir væru í gangi allan daginn við að forfæra varning. Götusópar og snjóruðningsbílar greiddu eftir ekinni vegalengd en undir hælenn var lagt hversu mikilli olíu þeir eyddu við að ryðja snjó eða sópa götur. Sama gildi um steypubíla, steypudælubíla, sorpsöfnunarbíla, vatnsbíla, verkstæðisbíla, holræsaheinsibifreiðar, vatnsbíla eða hvaða öðru nafni þær tegundir bíla, sem notaðar eru til sérstakrar vinnu, nefnast.

Við fögnum því að frumvarpshöfundar hafa tekið þeim rökum atvinnulífsins að þessum bifreiðum verði best fyrir komið í aksturstengdu skattkerfi. Við gerum hinsvegar mjög ákveðnar athugasemdir við skilgreiningu þessara bifreiða og hinn svimandi háa skatt sem þeim er ætlað að greiða.

Skilgreining bifreiða til sérstakra nota illmöguleg

Í núverandi lögum er stuðst við tiltekinn vörulið í tollskrá. Eigendur bifreiða sem tilheyra vöruliðnum, geta sleppt olíugjaldi og greitt km-gjald í staðinn. Eins og kemur fram í athugasemdum frumvarpshöfunda eru þar nefndar til sögunnar

tegundir sem ekki fyrirfinnast í raunveruleikanum. T.d. er ekki vitað hvað gálgabifreið er. Öllu sérstakari er skilningur á hugtakinu steypuhræribifreið en í reglugerð var sá skilningur lagður í hugtakið að það væri ökutæki sem framleiðir steypu á afhendingastað. Í hugum allra annarra er steypuhræribifreið einfaldlega steypubíll. Þessi hugtakaleikfimi kostaði sl. sumar mikla óvissu uns henni var eytt og steypuhræribifreið varð aftur steypubíll. Þetta atriði er dregið fram hér til að vekja athygli á hversu erfitt og snúið það getur verið að skilgreina fyrir fram hvaða og hvernig bílar falla undir þessa undanþágu. Að mati SI gildir einu hversu miklum tíma og hugviti er varið til að sjá fyrir þær tegundir sem með réttu falla undir þessa skilgreiningu, því að ætíð muni skjóta upp nýjum tegundum sem koma til álita. Því er lagt til að horfið verði frá því að reyna slíkt og greiðendum verði einfaldlega gefinn kostur á að velja fyrrnefnda leið sjái þeir sér hag í því. Þá muni eigendur ökutækja, sem eyða orku til vinnu, velja að greiða sérstakt km-gjald óháð því hvort bifreiðin heitir steypubíll eða steypuhræribifreið, hvort búnaður er áfastur eða útskiptanlegur. Notkunarsviðið mun blátt áfram stýra mönnum til þeirrar gjalddöku sem við á og langflestir munu halda sig við nógildandi kerfi.

Af hverju krafa um áfastan búnað?

Í frumvarpinu er gerð krafa um að þær bifreiðar einar, sem komi til álita að vera skattlagðar með sérstöku km-gjaldi, skuli vera með áfastan sérstakan búnað. Um leið er nær öllum snjóruðningsbílum meinað að nýta sér þessa leið því að þeir eru með útskiptanlegar snjótennur og eru í almennri flutningavinnu þegar ekki er unnið við snjóruðning. Vinna við snjóruðning er afar orkufrek og ekki óalgengt að olíueyðsla tvö til þrefaldist við snjóruðning. Er eðlilegt að greiða olíugjald við þær aðstæður? Er ekki nær að eigendur eigi þess kost að velja greiða km-gjald? Sömuleiðis eru aðrir bílar með útskiptanlegum búnaði útilokaðir frá gjalddöku samkvæmt km-gjaldi þótt þeir séu meira og minna, og sumir alltaf, notaðir til staðbundinnar vinnu. Tækniframfarir hafa átt og eiga sér stöðugt stað til að bílar nýtist til sem flestra verka. Nægir í þessu að nefna sk. krókaheisibíla sem á nokkrum mínútum geta breyst úr vörubíl í steypubíl, vatnsbíl, gámaflutningabíl, sorpsöfnunarbíl eða holræsahreinsibíl. Tæknin er í örri framþróun og ómögulegt að taka mið af henni í lagatexta. Þetta styður enn frekar að skilgreining um sérstök not verði felld niður og greiðendum verði látið eftir að velja sér þá álagningarleið sem hæfir hverju ökutæki.

Á undirbúningstíma olíugjalds var því haldið fram sem röksemd fyrir upptöku gjaldsins að það hvetti til olíusparnaðar. Það sjónarmið var rétt þegar olíuverð var lágt. Þá skipti minna máli hversu miklu bílar eyddu. Nú er þetta breytt af þeirri einföldu ástæðu að heimsmarkaðsverð olíu hefur liðlega tvöfaldast og alveg óháð olíugjaldi leita menn allra leiða til að draga úr olíunotkun. Endurnýjun bílaflotans er

til marks um þá viðleitni. Nýjar bifreiðar eru mun sparneytnari en þær eldri og hefur niðurfelling vörugjalda á atvinnubifreiðar auðveldað leiðina til að forðast olíusóun. Markmiði um olíusparnað hefur því þegar verið náð með hækkuðu heimsmarkaðsverði olíu.

Af hverju krafa um að brenna meginhluta olíu í kyrrstöðu?

Í frumvarpinu er gerð krafa um að ökutæki, sem ætluð eru til sérstakara nota, geti notið skattlagningar sérstaks kílómetragjalds ef þau brenna meginhluta olíu í kyrrstöðu. Ákvæðið er út í hött og engin leið að setja viðmiðun af þessu tagi. Sem dæmi má nefna að götuhreinsibíla sem vinna ekkert í kyrrstöðu en eyða mikilli orku til hreinsunar og sama gildir um úðunarbifreiðar. Ákvæði af þessum toga á einfaldlega ekki við.

Sérstakt kílómetragjald – af hverju þessi mikla hækkun?

Rangar forsendur?

Svo virðist sem frumvarpshöfundar hafi nálgast ákvörðun um gjaldatöflu sérstaks kílómetragjalds út frá forsendum um olíunotkun. En olíunotkun þessara bifreiða, sem að öllu jöfnu nýta verulegan hluta olíunnar til vinnu en ekki til aksturs, endurspeglar einmitt af þeim sökum ekki slit þeirra á vegum og getur því aldrei verið grundvöllur til eðlilegrar skattlagningar. Gjaldtaflan er því alltof há. Í samanburði við þungaskatt, sem greiddur var af þessum bílum allt þar til í júní í sumar, er hækkunin frá 20% til liðlega 40 %. Það getur tæpast verið raunverulegur vilji til að auka gjaldtöku þessara bifreiða svona mikið; forsendurnar hljóta að vera rangar.

Eðlilegasta nálgunin er jafnframt sú einfaldasta. Þungaskatturinn dugði ríkissjóði til að standa straum af vegakerfinu. Samtökin leggja því mjög eindregið til að gjaldtafla þungaskatts, eins og hún var í lögum um fjáröflun til vegagerðar, verði notuð óbreytt til gjaldtöku af akstri bifreiða til sérstakra nota.

Aukin heldur er vert að gefa sérstakan gaum að því hvers konar ökutæki eiga í hlut og hvar hinn takmarkaði akstur þeirra fer fram. Vegna þyngdar aukabúnaðar, s.s. krana, tunnu, dælu-, lyftu-, eða hreinsibúnaðar, er eigin þyngd mikil og þau í öllum tilvikum illa til þess fallin að flytja einhvern farm og alls ekki um langan veg. Þeim er að langmestu leyti ekið á og við vinnusvæði eða í þéttbýli og utan stofnvegakerfis sem olíugjaldinu er ætlað að standa undir.

Samtök iðnaðarins,

Arni Jóhannsson