

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 19. apríl 2004

Efni: Frumvarp til laga um olúgjald og kílómetragjald o.fl., 849. mál

Landssamband íslenskra útvegsmanna, Samtök atvinnulífsins, Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði, Samtök fiskvinnslustöðva, Samtök iðnaðarins, SVÞ-Samtök verslunar og þjónustu og Félag vinnuvélaeigenda skila sameiginlegri umsögn um ofangreint frumvarp. Innan vébanda undirritaðra samtaka er fjöldi verktaka, flutningafyrirtækja, þjónustufyrirtækja og framleiðenda sem reka hundruð bifreiða sem falla undir gildissvið þungaskatts og olúgjalds. Einhugur er meðal þeirra um að frumvarpið í núverandi mynd sé alvarlega gallað.

Samtökin skilja og virða þann vilja stjórnvalda að gera rekstur smærri díselbifreiða hagkvæmari. Þau eru á hinn bóginn algerlega andvíg þeirri stefnu að taka upp tvöfalda gjaldtöku á bifreiðar með leyfilega heildarþyngd yfir 10 tonn.

Samtökin benda á að ná má markmiðum frumvarpsins með öðrum og einfaldari leiðum, sbr. umsögn Oliudreifingar ehf. og eigenda þess félags um frumvarpið, dags. 16. apríl sl., sem samtökin telja mjög áhugaverða. Verði sú leið ekki farin leggja samtökin til að frumvarpinu verði breytt á þann veg að núverandi þungaskattkerfi verði óbreytt fyrir bifreiðar 10 tonn og þyngri. Slíkar bifreiðar féllu þá undir ákvæði 4. gr. og myndu nota litaða gjaldfrjálsa olíu. Léttari ökutæki en 10 tonn myndu hins vegar nota ólitaða olíu og greiða olúgjald.

Með þessu móti næðist það markmið að gera rekstur léttari díselbifreiða hagkvæmari og jafnframt fengi ríkissjóður áfram sömu tekjur af þungaskatti þyngri bifreiða. Frumvarpið gerir hvort eð er ráð fyrir að til sölu verði tvenns konar olía: Lituð gjaldfrjálsa olía og ólituð olía með gjaldi. Fyrir vinnuvélar, húsaupphitun, landbúnað o.fl. verður notuð lituð olía. Hér er lagt til að þyngri atvinnubifreiðar falli undir sama flokk.

Undanskot og önnur vandkvæði í framkvæmd hafa verið fylgifyskur þungaskattkerfisins frá upphafi. Hert innheimta og eftirlit hafa bætt þessa framkvæmd mjög undanfarin misseri en flest bendir til þess að í náinni framtíð muni nýir mælar og staðsetningatækni ryðja sér til rúms og gera innheimtu þungaskatts, sem miðast við notkun, einfaldari og öruggari. Innan tíðar verður kleift að stjórna umferðarþunga á vegum með mismunandi gjaldtöku eftir akstursleiðum og hvenær sólarhrings ekið er. Innan fárra missera má með viðunandi kostnaði búa mælaskýldar bifreiðar sjálfvirkum mælum sem senda upplýsingar um hraða, ekna vegalengd og staðsetningu. Þessi tækni er þegar komin í notkun hjá allmörgum stærri fyrirtækjum.

Stóraukin skattheimta

Ástæðan fyrir andstöðu framangreindra samtaka við þetta frumvarp er einföld. Með samþykkt þess er alls ekki horfið frá gjaldtöku á ekna kílómetra um leið og tekið er upp gjald á hvern

lítra gas- og dísilolíu eins og víða hefur verið gert. Þvert á móti er ætlunin að halda áfram verulegri gjaldtöku á allar bifreiðar með leyfilega heildarþyngd yfir 10 tonn, þó að undanskildum bifreiðum til fólksflutninga. Ítarlegir útreikningar sýna að hér er (í langflestum tilvikum) um að ræða verulega aukna skattheimtu af nær öllum bifreiðum yfir þessum þyngdarmörkum. Útreikningar á skattlagningu fyrir og eftir þessa breytingu leiða í ljós að hækkunin er á bilinu 20-40% í flestum tilvikum en dæmi eru um mun meiri hækkun. Örfá dæmi eru um óbreytta eða nærri óbreytta skattlagningu léttari bifreiða og langflutningabifreiða sem ekið er margfalt meira en almennt tíðkast. Á heildina litið er um verulega aukna skattheimtu að ræða og þeim mun meiri sem leyfð heildarþyngd ækis er yfir 10 tonna markinu.

Vinnuvélar á hjólum

Þegar upptaka olúgjalds hefur verið til umræðu á undanförunum árum hefur atvinnulífið alltaf talið að taka þyrfti sérstakt tillit til bifreiða sem vinna mikið í kyrrstöðu svo sem krana-, körfu- og dælubifreiða. Sama á við um söfnunarbíla fyrir sorp svo og steypubifreiðar. Á sínum tíma var um það samkomulag að kæmi til þess að olúgjald yrði tekið upp, í stað þungaskatts, fengju eigendur slíkra bifreiða að hafa um það val að þær yrðu flokkaðar sem vinnuvélar og mættu þá nota gjaldfrjálsa (litaða) olíu en greiddu eftir sem áður miðað við ekna kílómetra. Í undanþáguákvæði frumvarpsins (4. gr. 6. töluliður) eru steypu-, krana- og slökkvibifreiðar ásamt snjóplögum undanskyldar olúgjaldi. Fjölmargar aðrar tegundir bifreiða lúta sömu lögmálum en eru ekki undanskyldar gjaldskyldu og mæta mikilli kostnaðarhækkun. Verði hins vegar tekið mið af tillögu sem hér er sett fram verður gjaldtaka fyrrnefndra bifreiða/vinnutækja óbreytt. Þungaskattur yrði greiddur eins og áður miðað við ekna km. en notuð lituð gjaldfrjáls olía.

Þeir sem aka mest og flytja þyngsta farminn koma best út

Þegar áhrif olúgjalds, samkvæmt frumvarpinu, eru skoðuð vekur athygli að skattlagning á stærstu flutningabílana, sem eru í langflutningum, virðist breytast einna minnst við upptöku olúgjalds. Skýringin er sú að í langakstri er olíueyðsla umtalsvert minni en við akstur á skemmri vegalengdum. Einnig hefur verið dregið úr vægi km gjalds á kostnað olúgjalds frá því sem var í eldri tillögum um sama efni og horfið frá tvöfaldri gjaldtöku af tengivögnum. Breytingin kemur því ekki eins illa út fyrir þessar bifreiðar og aðrar léttari sem ekið er minna. Verði frumvarpið óbreytt að lögum þurfa eigendur slíkra ökutækja þó eins og aðrir að búa við tvöfalt kerfi, það er bæði olíu- og kílómetragjald. Vandséð er að því fylgi nokkur kostur þó að breytingin komi skattalega ekki eins illa við þá og aðra.

Lögveðsheimild verði felld brott

Samtök atvinnulífsins og samtök banka og verðbréfafyrirtækja tóku á haustdögum saman álitserð um lögveðsheimildir og sendu m.a. til fjármálaráðuneytisins. Greinargerðin hefur jafnframt verið send efnahags- og viðskiptanefnd. Þar er farið fram á að dregið verði úr víðtækri notkun lögveðsheimilda einkum við nýja lagasetningu. Bent er á að slíkar heimildir slæva m.a. eðlilega innheimtuvatund ríkisins og auka áhættu í lánastarfsemi. Varðandi það lagafrumvarp, sem hér er til umsagnar, er eindregið lagt til að lögveðsheimild í 21. grein verði felld brott.

Frumvarpinu þarf að breyta

Fyrir eigendur stærri atvinnubifreiða og neytendur er þetta frumvarp afleitt. Það eykur og flækir skattheimtu og hækkar flutningskostnað. Því er lagt til að bifreiðar þyngri en 10 tonn verði áfram í óbreyttu þungaskattskerfi og noti litaða gjaldfrjálsa olíu en léttari bifreiðar noti ólitaða olíu en séu þá algerlega utan við þungaskattskerfið.

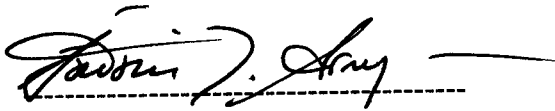
Undir tollskrárnúmer 2710.1930 fellur m.a. bílagasolía (AGO) og skipagasolía (MGO). Skipagasolíuna er ekki nauðsynlegt að lita þar sem unnt er finna hvort um bílagasolíu eða

skipagasolíu er að ræða með mælingu á efnainnihaldi. Nauðsynlegt er að það komi skýrar fram í frumvarpinu að ekki sé ætlunin að lita skipagasolíuna t.d. í 1. mgr. 1. greinar, 1. mgr. 4. greinar, 1. og 2. mgr. 19. greinar og 4. mgr. 20. greinar.

Loks benda framangreind samtök á að breytingarnar munu kalla á verulegar fjárfestingar af hálfu olíufélaganna, hundruðir milljóna króna, og krefjast mikillar aðlögunar af þeirra hálfu. Hafa félögin kvartað undan því að alltof skammur tími sé ætlaður til undirbúnings af þeirra hálfu og lagt til að lögin öðlist ekki gildi fyrr en 1. janúar 2006. Er hér tekið undir þá tillögu.

Virðingarfyllst,

Landssamband ísl. útvegsmanna



Friðrik J. Arngrímsson

Samtök atvinnulífsins



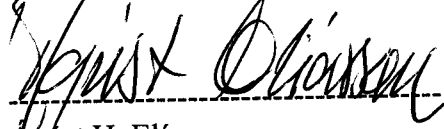
Ari Edwald

Samtök atv.rekenda í raf- og tölvuiðnaði



Ásbjörn R. Jóhannesson

Samtök fiskvinnslustöðva



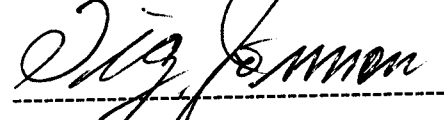
Agúst H. Elíasson

Samtök iðnaðarins



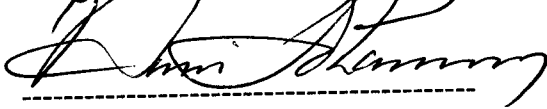
Sveinn Hannesson

SVP-Samtök verslunar og þjónustu



Sigurður Jónsson

Félag vinnuveitlæigenda



Árni Jóhannsson