

Nefndarálit

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, og lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

Frá 1. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Ingva Má Pálsson, Guðmund Thorlacius, Ólaf Pál Gunnarsson og Elmar Hallgrímsson frá fjármálaráðuneytinu, Svein Hannesson og Árna Jóhannesson frá Samtökum iðnaðarins, Sigbrúði Ármann frá Verslunarráði Íslands, Þorleif Þór Jónsson og Gísli Friðjónsson frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Guðrúnu Johnsen frá Samtökum atvinnulífsins, Þórð Skúlason og Sigurð Óla Kolbeinsson frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Guðmund Arnaldsson frá Landvara, Runólf Ólafsson frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Daníel Björnsson frá bifreiðastjórafélaginu Frama, Ásgeir Eiríksson frá Strætó bs. og Knút Halldórsson frá Landssambandi vörubílstjóra.

Þá bárust nefndinni umsagnir um málið frá ríkisskattstjóra, Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra, Félagi hópferðaleyfishafa, Samtökum atvinnulífsins, Samtökum ferðaþjónustunnar, Verslunarráði Íslands, Samtökum iðnaðarins, Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, bifreiðastjórafélaginu Frama, Alþýðusambandi Íslands, Strætó bs., Landvara, Akureyrarkaupstað og Sambandi íslenskra sveitarfélaga.

Fyrsti minni hluti nefndarinnar leggst alfarið á móti samþykkt frumvarpsins sem snýst um að hækka skatta á landsmenn um 1.200 millj. kr. Frumvarpið gengur þvert á loforð og yfirlýsingar stjórnarflokkanna í liðinni kosningabaráttu þar sem lofað var skattalækkunum á landsmenn en ekki skattahækkunum. Frumvarpið mun hækka flutningsgjöld til og frá landsbyggðinni.

1.200 millj. kr. skattahækkunir á bíleigendur.

Frumvarpinu er ætlað að hækka annars vegar bensíngjald og hins vegar þungaskatt um samtals 1.000 millj. kr., 600 millj. kr. með hækkuðu bensíngjaldi og 400 millj. kr. með hækkuðum þungaskatti. Ofan á þessa upphæð leggst svo virðisaukaskattur þannig að samtals nemur þessi aukna skattheimta tæplega 1.200 millj. kr. Fram kom hjá nokkrum gestum nefndarinnar að þessi hækkun muni leiða til um 4 kr. hækkunar á bensínlíttra, og hækkun þungaskatts mun leiða til um 2% hækkunar flutningsgjalda, auk hækkunar gjaldskrár leigubifreiða og vörubifreiða svo að fátt eitt sé nefnt, eins og meðfylgjandi umsagnir bera með sér.

Skattar á umferð.

Í nýlegri grein í blaði FÍB um boðaðar skattahækkunir kom þetta m.a. fram í máli greinarhöfundar:

„Ef þessar hækkana hugmyndir ná fram að ganga óbreyttar þá mun skattheimta ríkissjóðs á næsta ári af bílum og rekstrarvörum til þeirra ná nýjum sögulegum hæðum og komast í samtals 32 milljarða. Það er rúmlega 100% þyngri skattbyrði en lögð var á bifreiðaeigendur árið 1991 á fyrsta starfsári fyrsta ráðuneytis Davíðs Oddssonar.

Í ljósi yfirlýsinga og loforða sem stjórnarflokkarnir gáfu fyrir síðustu kosningar um skattalækkunar þá eru þessar fyrirhuguðu lækkunar sannarlega ekki neitt gamanmál og varla hægt að segja að fjárlagafrumvarpið sé skemmtilestur fyrir fjölskyldurnar í landinu sem eiga og reka bíl. Og enn eru ótalin þau hækkunaráhrif sem þessar lækkunar eiga eftir að hafa, m.a. á vísitölur og þar með á húsnæðisskuldir þessara sömu fjölskyldna.“

Neysluverðsvísitala hækkar.

Að mati ASÍ hefur frumvarpið í för með sér beina hækkun neysluverðsvísitölu upp á 0,12%, auk þess sem það mun leiða til hækkunar flutningskostnaðar og þar með vöruverðs. Hækkun neysluverðsvísitölu mun einnig hafa í för með sér að skuldir heimilanna munu hækka um tæpan milljarð króna. Staða einstakra skuldara mun þar með versna, eins og sagt er m.a. í umsögn ASÍ sem tekur dæmi af skuldara sem skuldar 8 millj. kr. í 40 ára húsbrefum. Hækkunin mun leiða til þess að heildarskuldir viðkomandi verða um 100 þús. kr. hærri á lánstímanum en ella hefði orðið.

Þungaskattur og eldsneytisgjald eru íþyngjandi landsbyggðarskattar.

Hér að framan hefur verið rakið hvernig fyrirhuguð hækkun bensíngjalds muni leiða til skattahækkunar á alla bíleigendur í landinu með hækkun bensínlítra um 4 kr. sem mun leiða til allt að 20–25 þús. kr. útgjaldaauka hvers bíleiganda. Þessi hækkun getur verið enn meiri hjá íbúum landsbyggðarinnar þar sem vegalengdir eru meiri.

Hækkun þungaskatts er enn ein skattahækkunin sem leggst af meiri þunga á landsbyggðarfolk en aðra þar sem hækkunin mun leiða til allt að 2% hækkunar á flutningsgjöldum, sem þegar eru allt of há, og hefur verið talað um af ráðherrum í ríkisstjórn að þurfi að lækka, með einhverjum aðgerðum sem boðaðar voru í liðinni kosningabaráttu, en ekkert bolar enn á.

Hækkun þungaskatts um 8% er því enn ein árásin frá núverandi ríkisstjórn á íbúa landsbyggðarinnar og fyrirtækjarekstur þar.

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. *Þungaskattur og eldsneytisgjald eru þess vegna íþyngjandi landsbyggðarskattar.*

Með álitum þessu eru birtar í fylgiskjali nokkrar umsagnir frá aðilum sem lýsa yfir miklum áhyggjum af áhrifum hækkunar þungaskatts á vöruflutninga. Hækkun skattsins mun leiða til hærri vöruverðs á landsbyggðinni og skekkja mikið og enn frekar samkeppnishæfni atvinnufyrirtækja á landsbyggðinni gagnvart höfuðborgarsvæðinu.

Auknir skattar á almenningsamgöngur.

Fram kom í umsögn og máli fulltrúa Strætó bs. að skattlagning ríkisins á Strætó bs. hafi verið um 230 millj. kr. árið 2002, og nemur sú upphæð um þriðjungi fargjaldatekna byggðasamlagsins það ár. Heildarkostnaður Strætó bs. er um tveir milljarðar króna á ári, tekjur eru um 40% af þessari upphæð. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu greiða því um 1.200 millj. kr. með þessari starfsemi, þar af um 230 millj. kr. til ríkissjóðs.

Hækkun þungaskatts um 8% mun enn auka skattheimtu ríkissjóðs á almenningsamgöngur, og er þetta í andstætt áformum um eflingu almenningsamgangna eins og rætt er um á tyllidögum.

Í þessu sambandi má benda á það sem fram kemur í greinargerð með þingsályktunartillögunni um samgönguáætlun 2003–2014. Þar segir í lið 1.1: „Almenningsamgöngur í þétt-

býli hafa verið á hendi sveitarfélaga. Ríkið hefur styrkt sveitarfélögin við þetta verkefni með því að endurgreiða þeim meiri hluta þeirra gjalda sem lögð eru á þessar samgöngur af hálfu ríkisins. Frekari stuðningur er æskilegur og ætti að stefna að því að ríkið endurgreiði álögð gjöld að fullu.“

Kostnaður við almenningsamgöngur í þéttbýli fer sífellt vaxandi, ekki einungis á höfuðborgarsvæðinu heldur einnig víða á landsbyggðinni þar sem almenningsamgöngur hafa verið teknar upp í auknum mæli. Um er að ræða nauðsynlega samfélagslega þjónustu sem ekki er lögbundið verkefni sveitarfélaga. Því er eðlilegt að ríkið hætti að skattleggja þá starfsemi. Enn fremur er lögð áhersla á, eins og fram kemur í samgönguáætluninni, að farið verði yfir fyrirkomulag og kostnað við almenningsamgöngur í þéttbýli í samráði við sveitarfélögin.

Einnig má minna á erfiðleika í rekstri hópþingreiða svo og skólabíla sem sveitarfélögin þurfa mörg hver að reka. Hækkun þungaskatts mun auka erfiðleika þessara aðila og draga úr þjónustu þeirra. Í þessu sambandi má m.a. benda á eftirfarandi úr umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar: „Samtökin vilja vekja sérstaka athygli á stöðu hópþingreiða á Íslandi sem hafa búið í mörg ár við stórfelldan taprekstur og mjög takmarkaða endurnýjun. Eigi að vera rekstrargrundvöllur fyrir hópþingreiðar 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 hópþingreiðar í mjög mikilli samkeppni við einkabílinn og bílaleigubíla á skemmri leiðum og flug á lengri leiðum.“

Frumvarpið mun einnig leiða til hækkunar á gjaldskrá leigubifreiða og segir m.a. í umsögn bifreiðastjórafélagsins Frami: „Bifreiðastjórafélagið Frami mótmælir fyrirhuguðum hækkunum samkvæmt ofangreindu frumvarpi. Boðuð hækkun mun leiða til hækkunar á rekstrarkostnaði leigubifreiða. Sú hækkun mun lenda út í verðlagið og lenda að lokum á viðskiptavinum leigubifreiðastjóra. Hækkun á ökugjaldinu mun draga úr eftirspurn á þjónustu leigubifreiðastjóra og þar með draga úr atvinnu leigubifreiðastjóra og rýra kjör stéttarinnar.“

Frumvarpið mun einnig leiða til hækkunar á gjaldskrá vörubifreiða og segir m.a. í umsögn Landssambands vörubifreiðastjóra: „Varðandi þungaskattinn er ljóst að atvinnugreinin getur ekki tekið á sig þessa hækkun, því mun hún leiða til hækkunar á flutningskostnaði. Okkar viðskiptavinir eru helst íbúar og fyrirtæki í hinum dreifðari byggðum landsins, ríki og sveitarfélög og þeir aðilar sem standa fyrir framkvæmdum eins og t.d. húsbyggingum (oftast þá ungt fólk).“

Eins og áður hefur komið fram leggst 1. minni hluti gegn samþykkt frumvarpsins.

Alþingi, 26. nóv. 2003.

Jóhanna Sigurðardóttir,
frsm.

Össur Skarphéðinsson.

Lúðvík Bergvinsson.

Fylgiskjal.

Úr umsögnum um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar, og lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

Landvari:

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 samburður gerður við hækkun á vísitölu neysliverðs á þeim tíma og til dagsins í dag.

Þessi samburður 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 erfið 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	Þsk Taxti 23/26 t	Þsk Taxti 14/18 t	Samt. 40/44 44/49	Árgjald Krónur 140.000 km	Vísit. nr. 1	Vísit. nr. 2	Skýringar
	Sept.	1998	24,71	17,45	42,16	3.773.320	100,0		Óbreytt kerfi frá upphafi kílómetragjalds þsk árið 1970.
1	Okt.	1998	17,30	12,22	29,52	4.132.800	109,5		Lagabr.: Afslættir felldir niður, gjaldskrá þsk lækkuð um 30%. Hæsta gjaldþvngd 40 tonn.
2	Feb.	1999	17,90	12,64	30,54	3.001.300	79,5	100,0	Lagabr.: Má velja 95.000 km árgjald. +100.000
3	Júní	1999	18,26	15,48	33,74	3.305.300	87,6	110,1	Lagabr.: Hækkun um 2%. Árgjald kr. 100.000
4	Júní	2000	22,83	16,12	38,95	3.800.250	100,7	126,6	Lagabr.: Hliðrun, mest á þvngstu. Árg. 100.000
5	Okt.	2000	22,83	16,12	38,95	5.453.000	144,5	181,7	Lagabr.: Felld niður heimild um val á föstu árgi.
6	Feb.	2001	23,52	15,38	38,90	5.446.000	144,3	181,5	Lagabr.: Hliðrun á gjaldskrá. Nauðsynlegt að greiða af hæstu gjaldþvngd, 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 veki athygli háttvirtra 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.

Samtök iðnaðarins:

SI hafa látið sig breytingar á skattinum miklu varða og hafa átt mikið og gott samstarf við stjórnvöld sem oftast en ekki hefur leitt til umbóta á þessu sviði. Að mati SI er núverandi kílómetragjald þungaskatts nú þegar allt of hátt. SI leggja því gegn boðaðri 8% hækkun. Tekjur ríkissjóðs af kílómetragjaldi þungaskatts eru nátengdar umsvifum í atvinnulífinu. Gjaldið er nær alfarið greitt af bifreiðum í atvinnustarfsemi og vöxtur þess í beinu samhengi við vöxt og viðgang atvinnulífsins. Samkvæmt greinargerð með frumvarpinu eru meginrök fyrir hækkun gjaldsins ekki að auka tekjur ríkissjóðs. Þær munu aukast hvort sem er vegna aukinna umsvifa, m.a. í tengslum við stóriðjuframkvæmdir á Austurlandi.

Meginforsenda þess að hækka skattinn virðist vera sú að hann hefur ekki verið hækkaður lengi. Eins og áður hefur verið sagt er kílómetragjald þungaskatts nú þegar allt of hátt og því er lagt til að hætt verði við fyrirhugaða hækkun þess.

Samtök atvinnulífsins:

Samtök atvinnulífsins gera ekki athugasemd við hækkun vörugjalds af eldsneyti enda hefur gjaldið verið óbreytt frá 1999. Það verður að teljast óheppilegt að láta svo langan tíma líða á milli eðlilegrar uppfærslu gjaldsins til samræmis við verðlagsþróun, sem síðan veldur miklum stökkum þegar að endurskoðun þess kemur. Önnur sjónarmið eiga hins vegar við varðandi kílómetragjald þungaskatts, sem nú þegar er mjög hátt, og leggja SA því gegn boðaðri hækkun þess. Gjaldið er nánast eingöngu greitt af bifreiðum í atvinnustarfsemi og skerðir hækkun þess samkeppnishæfni atvinnulífsins. Í ljósi aukinna umsvifa á komandi árum í tengslum við virkjunar- og stóriðjuframkvæmdir er ljóst að tekjur ríkissjóðs af skattinum munu aukast verulega af þessum skattstofni. Samtök atvinnulífsins leggja því til að kílómetragjald þungaskatts verði óbreytt.

Samtök ferðapjónustunnar:

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 þessum 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 rekstraraðilum 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% viðbótarálag á þær bifreiðar en til að veða upp á móti þeirri tekjuminnkun var almenna gjaldskráin hækkuð um 20%. Tók sú hækkun auðvitað til þorra þungaskattsgreiðenda og jók tekjur ríkissjóðs um 700 milljónir.
- Með breyttum áherslum í flutningamálum hefur umtalsverður hluti vöruflutninga færst frá sjóflutningum 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.

Samband sveitarfélaga í Norðurlandskjördæmi vestra:

Það kemur stjórn SSNV mjög á óvart að lagt sé fram frumvarp nú til að hækka þungaskatt og vörugjald af ökutækjum og eldsneyti þar sem það er stefna ríkisstjórnarinnar að lækka skatta. Þungaskattur og eldsneytisgjald eru íþyngjandi landsbyggðarskattar og er nú annað þarfara en að auka þá skattlagningu. Stjórn SSNV hefur áður bent á það sem leið til að beita skattakerfinu til jöfnunar lífskjara að lækka þungaskatt af vöruflutningum. Stjórn SSNV leggst gegn samþykkt frumvarpsins. Hvað segir ESA núna?

Akureyrarbær:

Bæjarráð bendir á að hækkun sú sem frumvarpið gerir ráð fyrir er í mótsögn við yfirlýstar fyrirætlanir stjórnvalda um lækkun flutningskostnaðar.