

Alþingi
Erindi nr. P 139/1968
komudagur 19.4.2004



Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 19. apríl 2004

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um oliugjald og kílómetragjald o.fl. Mál 849.

Landvari, félag íslenskra vöruflutninga, skilar umsögn um ofangreint frumvarp fyrir hönd allra félagsmanna sinna, en í þeim hópi eru m.a. Flytjandi og Landflutningar Samskip, sem reka vöruflutningaþjónustu til yfir 80 vöruafgreiðslna um allt land og hafa einnig fengið umrætt frumvarp til umsagnar.

Á árunum 1998 og 2000 hækkaði þungaskattur á vöruflutninga á landi mjög mikið vegna kerfisbreytinga á álagningu skattsins. Harðast komu þessar breytingar niður á vöruflutningum á löngum flutningaleiðum og nam hækkunin um 40-45% að raungildi.

Á sama tíma og af sömu ástæðum lækkaði þungaskattur umtalsvert á ýmsa aðra aðila sem greiddu þungaskatt eftir mæli, eins og til dæmis efnisflutninga, sendibifreiðar og að hluta til á vinnuvélaeigendur í blönduðum rekstri.

Þessar breytingar leiddu til mikilla erfiðleika í taxtamálum í vöruflutningaþjónustu á árunum 1998-2002, sérstaklega varðandi gjaldskrár í fiskflutningum og samningsbundnum flutningasamningum við stóra viðskiptaaðila.

Stjórn Landvara lítur svo á að á Íslandi sé vegakerfið nauðsynleg og mikilvæg samfélagsleg þjónusta. Hér á landi eru það nánast eingöngu Íslendingar og íslensk starfsemi sem nýta sér þessi samfélagslegu gæði. Auk þess er íslenska vegakerfið stórlega vannytt og á því er hlutfallslega mjög lítil umferð í samanburði við vegakerfi Evrópu.

Þessu er í raun öllu öfugt farið í Evrópu. Þar er vegakerfið notað af aðilum frá fjölda þjóðríkja, sem kallar á flókin kerfi og eftirlit til þess að umferðarskattarnir skili sér til réttra þjóðríkja. Vegakerfið er yfirfullt af umferð og miklum fjármunum er varið til þess að reyna að fá fólk og flutning til þess að fara af vegakerfinu, nota lestar, skip og fljótabáta, eða velja ferðatíma þegar umferð er minni.

Einnig er rík áhersla lögð á að skattleggja umferðina til dæmis með vegatollum og umferðargjöldum til þess að dreifa álagi og beina umferðinni á hliðarvegi sem eru með minna umferðarálág.

Af þessum ástæðum, meðal annars, telur stjórn Landvara að hugmyndafræði Evrópuríkja um skatta á umferð til þess að standa straum af uppbyggingu, viðhaldi,

þjónustu og rekstri vegakerfa og umferðarmannvirkja, eigi eða þurfi alls ekki að eiga við hér á landi á sama hátt og í Evrópu.

Þannig telur stjórn Landvara að það sé ekki brýn nauðsyn hérlendis að tengja í eins ríkum mæli og gert er innan Evrópusambandsins skatta af umferð við notkun veganna. Í þessu sambandi liggi meiri þjóðfélagsleg verðmæti í því að gæta hófs í skattheimtu á vöruflutninga og tryggja lágan flutningskostnað til styrktar byggðum í kring um landið.

Með hliðsjón af framansögðu er það skoðun stjórnar Landvara að við öflun tekna til vegakerfisins af umferð og eldsneyti eigi að líta til þess að það sé gert á eins einfaldan og ódýran hátt og unnt er.

Mörg gjaldakerfi, olúgjald og kílómetragjald, margar tegundir af olíu, lituð og ólituð, mörg dreifi- og birgðakerfi, endalaus eftirlitskerfi og refsí- og viðurlagaákvæði, séu ekki rétta leiðin í þessu sambandi.

Af þessum ástæðum hefur stjórn Landvara verið því fylgjandi og mælt með því að tekið verði upp hér á landi gjald af allri landliu, tekjum sem varið verði til vegakerfisins á sama hátt og tekjum af núverandi þungaskatti. Hagræði þessa fyrirkomulags er afar mikið með hliðsjón af þeim áformum sem fram koma í fyrirliggjandi frumvarpi.

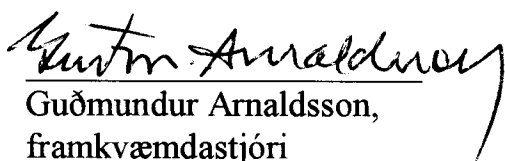
Samkvæmt samanburði sem nokkrir félagsmenn hafa gert á breyttri gjaldbyrði kemur í ljós að olíueyðsla flutningabifreiða er almennt um 10% meiri en frumvarpið gerir ráð fyrir, sem mun leiða til um 5% hækkunar á þungaskatti. Þetta mun leiða til þess að nauðsynlegt verður að hækka gjaldskrár í vöruflutningum um a.m.k 1% til þess að mæta þessari hækkun.

Eyðsla flutningabifreiðar með tengivagni er um 30% meiri en bifreiðarinnar án tengivagnsins. Þannig má segja að tengivagninn, þótt hann beri ekki kílómetragjald, taki sinn þátt í olúgjaldinu.

Ef það verður niðurstaða þingnefndarinnar að mæla með því að ráðist verði í þessa kerfisbreytingu á grundvelli fyrirliggjandi frumvarps leggur stjórn Landvara eindregið til þá breytingartillögu að mælagjald verði ekki innheimt á vélarlaus aftanítækjum, 10 tonn og þyngri, en þetta eru hengi- og tengivagnar, gámagrindur og festivagnar.

Miðað við forsendur fjármálaráðuneytisins gæti hér verið um að ræða 73 milljónir, sem verða að teljast óverulegir fjármunir með hliðsjón af mikilvægi þessarar breytingar fyrir flutningskostnað vöruflutninga á langleiðum.

Virðingarfyllst,
F.h.stjórnar Landvara


Guðmundur Arnaldsson,
framkvæmdastjóri