

Nefndarálit

um frv. til l. um olúgjald og kílómetragjald o.fl.

Frá 2. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Eftir þá umfjöllun sem málið hefur fengið í efnahags- og viðskiptanefnd telur annar minni hluti mikilvægt að frekari samanburður verði gerður á kostum og göllum þess að taka upp olúgjald og kílómetragjald í stað núgildandi kerfis og að kanna þurfi hvort væntanleg sé annars konar gjaldtaka, þ.e. afnotagjöld og umhverfisskattar, sem mögulegt er að framkvæma á einfaldan hátt með nútímatækni.

Annar minni hluti styður þann megintilgang frumvarpsins að gera dísilknúna smábíla að vænlegum kosti og þau grunnsjónarmið sem liggja þar að baki varðandi umhverfisvernd og orkusparnað. Hann telur þó sýnt að eins og málið liggur nú fyrir sé hæpið að þau markmið náist. Til þess er áætlaður verðmunur á dísilolíu og bensíni of lítill og kostnaður of mikill vegna litunar, flókins gjaldkerfis og fjárfestinga sem nauðsynlegar eru vegna kerfisbreytinganna. Annar minni hluti telur einnig að skoða þurfi nánar stöðu einstakra starfsstétta vegna álagningar olúgjalds, svo sem bænda og leigubílstjóra.

Samkvæmt frumvarpinu er munur á olúgjaldi og bensíngjaldi þrjár krónur. Miðað við það verður verðmunur á dísilolíu og bensíni of lítill að mati annars minni hluta til að upptaka olúgjaldskerfis í stað núverandi þungaskattskerfis geti virkað sem hvati á bíleigendur til að skipta úr bensínknúnum fólksbílum yfir í dísilknúna bíla. Dísilbílar eru flestir dýrari í innkaupum en samsvarandi bensínbílar. Fjárhagslegur ávinningur af því að skipta yfir í dísilbíl er því takmarkaður nema munur á verði dísilolíu og bensíns sé allnokkur. Af þessari ástæðu verður að leggja frekara mat á þann ávinning sem fyrirbyggjandi frumvarp mun skila enda ólíklegt að það kerfi sem í því felst muni standa mjög lengi þar sem líklegt er að síðar verði tekin upp notkunargjöld af bifreiðum samhliða eða í stað gjalda af orkugjöfum.

Gestir sem komu á fundi nefndarinnar töldu sýnt að kostnaður olúfyrirtækja hér á landi við að koma á litun olíu og að byggja upp dreifikerfi yrði um 300 millj. kr. en olúfélögin telja að þann kostnað verði fyrirtækin að sækja til notenda. Það er því mikilvægt að mati annars minni hluta að ekki verði ráðist í kerfisbreytingarnar nema ljóst sé að þær standi í allmörg ár. Þá telur annar minni hluti að gefa verði þessum aðilum tíma til 1. janúar 2006 til að skipuleggja og innleiða breytingarnar en ljóst má vera að ef þær þarf að framkvæma á of skömmum tíma ýtir það klárlega undir aukinn kostnað af kerfisbreytingunum.

Á fund nefndarinnar komu fulltrúar Vegagerðarinnar og kynntu nýja gerð akstursmæla sem þróaðir hafa verið hérlandis og sjónarmið sem fram eru komin innan Evrópusambandsins um að heppilegra sé að innheimta svonefnd notendagjöld í stað bensín- og olúgjalda. Notendagjöld eru háð vegalengd aksturs, stærð bifreiðar og hugsanlega tíma og stað en óháð orkugjafa og orkunotkun viðkomandi bifreiðar. Annar minni hluti telur mikilvægt að Íslendingar fylgist vel með þeirri viðhorfsbreytingu sem er að verða varðandi gjaldtöku af bifreiðum og nýti sér til fulls möguleika á að verða í fararbroddi í tækni og þróun reglna á þessu sviði. Hér á landi hefur verið þróaður gjaldmælir sem setja má í bíla og hann skráir með hjálp

GPS-tækni upplýsingar um akstur sem síðan má sækja með GSM-símasambandi. Þessa tækni telur annar minni hluti að hefði þurft að skoða frekar áður en litun olíu og olíugjaldi er hrundið í framkvæmd.

Með þessari nýju tækni mætti innheimta á einfaldan hátt notkunargjöld af bifreiðum fyrir hvern ekinn kílómetra en mengunargjöld mætti innheimta af verði eldsneytis. Samkvæmt upplýsingum sem lagðar voru fyrir nefndina hefur Evrópusambandið sett það markmið að farið verði að taka slíkt gjald árið 2011 af öllum bifreiðum en árið 2009 af bifreiðum sem eru þyngri en 3,5 tonn. Annar minni hluti telur að þetta hefði átt að skoða nánar.

Annar minni hluti telur mikilvægt að kannað verði betur hvaða áhrif álagning olíugjalds mun hafa á einstakar atvinnugreinar og metið hvernig staða þeirra sem verst verða úti verði bætt. Þar verður að skoða sérstaklega stöðu bænda og leigubílstjóra. Leggur annar minni hluti til að það verði eitt af verkum sérstakrar þingnefndar að skoða þessa þætti.

Ein meginröksemdin fyrir framlagningu málsins er að núgildandi þungaskattskerfi brjóti í bága við markmið samkeppnislaga. Í ljósi þessa undrast annar minni hluti að hvergi er sjáanlegt að nokkurt samráð hafi verið haft við Samkeppnisstofnun við gerð frumvarpsins. Í umsögnum hafa komið fram efasemdir um að frumvarpið standist samkeppnislög.

Annar minni hluti gagnrýnir hve seint málið er fram komið á þingi. Um er að ræða stórt mál sem mun snerta alla landsmenn á einn eða annan hátt og góð og ítarleg umfjöllun í þinginu því mikilvæg. Þrátt fyrir þetta leggur ráðherra málið ekki fram fyrr en undir lok þings. Annar minni hluti telur að ef málið hefði komið fyrir fram hefði nefndin getað skoðað málið út frá mun víðara samhengi, t.d. mati á tollum og vörugjöldum af bifreiðum og öðrum leiðum sem fara mætti til að ná fram þeim markmiðum sem liggja að baki. Ljóst er að margt verður að skoða í tengslum við þetta mál, m.a. hvernig halda má flutningskostnaði niðri en álögur á landflutninga hafa aukist á undanförunum árum þrátt fyrir loforð stjórnvalda um annað. Þá verður að skoða nánar áhrifin á tekjur Vegagerðarinnar verði frumvarpið að lögum en þar greinir ráðuneyti og Vegagerðina á.

Annar minni hluti leggst þó ekki gegn málinu en leggur til nokkrar breytingar á frumvarpinu og hvetur til þess að það verði skoðað nánar áður en það kemur til framkvæmda.

Annar minni hluti leggur til eftirfarandi breytingar á frumvarpinu:

1. Að önnur ákvæði en ákvæði um breytingar á lögum um fjáröflun til vegagerðar, nr. 3/1987, komi ekki til framkvæmda fyrr en 1. janúar 2006. Mikilvægt er að bæði framkvæmdarvaldi og sölu- og dreifingaraðilum olíu verði gefinn tími til 1. janúar 2006 til undirbúnings enda um allflókna og kostnaðarsama framkvæmd að ræða.
2. Að breytt verði 4. gr. laga um fjáröflun til vegagerðar, nr. 3/1987, á þann hátt að þungaskattur af bifreiðum undir 4.000 kg verði lækkaður. Þannig verði minni dísilbílar gerðir að álitlegri kosti til einkanota. Einnig er lagt til að árgjald af bifreiðum sem ekið er gegn gjaldi samkvæmt löggiltum mælum og sendi- og hópbifreiðum, sem nýttar eru í atvinnurekstri, verði 35% herra en nú er það 25% herra.
3. Að tekið verði fram í 10. mgr. b-liðar 4. gr. sömu laga að rikisskattstjóra sé heimilt að byggja ákvörðun um þungaskatt á lestri af kílómetramæli bifreiðar. Mælar bifreiða sem framleiddar eru í dag eru nákvæmir og teljast jafn tryggir og aðrar gerðir mæla og því ekki ástæða til annars en heimila að þá megi nota við álagningu gjalda.
4. Að Alþingi skipi nefnd skv. 32. gr. þingskapa sem fái það verk að fara yfir málið í samhengi við hugsanlega upptöku notendagjalda og umhverfisfiskatta í nánustu framtíð. Þá skoði nefndin og komi fram með tillögum um hvernig má bæta stöðu þeirra atvinnugreina sem málið hefur neikvæð áhrif á. Nefndin gefi þinginu skýrslu um störf sín á 131. þingi og leggi fram tillögum um breytingar á lögum telji hún þörf á slíku.

Annar minni hluti leggur til að frumvarpið verði **samþykkt** með framangreindum breytingum sem gerð er tillaga um í sérstöku þingskjali.

Gunnar Örlygsson sat fund nefndarinnar sem áheyrnarfulltrúi og er hann samþykkur álitum þessu.

Alþingi, 24. maí 2004.

Einar Már Sigurðarson,
frsm.

Össur Skarphéðinsson.

Jóhanna Sigurðardóttir.

Ögmundur Jónasson.

Fylgiskjal I.

Umsögn Vegagerðarinnar.

(19. apríl 2004.)

Almennt.

Í nágrannalöndum okkar hefur að undanfögnu farið fram umræða um framtíðar- form á uppbyggingu, viðhaldi og rekstri vegakerfis og nauðsynlega gjalddöku af umferð til að fjármagna þessa þætti. Virðist almennt vera ríkjandi sú stefna að heppilegast sé að taka upp svonefnd notendagjöld þar sem greitt sé gjald sem háð sé akstursvegalengd, stærð bifreiðar og hugsanlega tíma og stað notkunar (aksturs). Gjöldin séu hins vegar óháð orkugjafa og orkunotkun viðkomandi bifreiðar. Í Evrópusambandinu hefur verið sett tímasett stefnumótun um að taka upp gjalddöku af þessu tagi og hverfa frá sérmerktum eldsneytisgjöldum.

Efnisleg umfjöllun um frumvarpið.

• **Fjáröflun til Vegagerðar-ofmat:** Með frumvarpinu og hækkun bensíngjalds sem rennur til Vegagerðarinnar um 2,06 kr. er gert ráð fyrir sömu tekjum til Vegagerðarinnar eða um 11.400 m.kr. (viðmið fjárlög 2004), þar af um

bensíngjald	6.300 m.kr. (192 milljónir lítra á 32,95 kr.)
km-gjald	1.000 m.kr.
oliugjald	4.100 m.kr. (91 milljónir lítra á 45,0 kr.)

Það þýðir að gert er ráð fyrir um 91 milljónum lítra í sölu af gjaldskyldri gasolíu, m.v. 45 kr./l. Samkvæmt tölum frá Orkuspárnefnd, um eldsneytisnotkun Íslendinga, var á árinu 2002 seld gasolía á bifreiðar og tæki frá söludælu um 59 milljónir lítra (49.798 tonn) og um 67 milljónir lítra (56.693 tonn) seld gasolía á tæki frá bíl. Þar sem tæki eiga að vera undanþegin oliugjaldi samkvæmt frumvarpinu er það nokkur bjartsýni að gera ráð fyrir að 91 milljónir lítrar seljist af gjaldskyldri olíu.

Miðað við að sala gjaldskyldrar olíu sé um 74 milljónir lítra vantar um 800 m.kr. til að fjáröflun til Vegagerðar skili sömu tekjum og með þungaskattskerfinu.

Ef spár um fjölgun dísilfólksbifreiða á kostnað bensínfólksbifreiða gengur eftir fara tekjur markaðar Vegagerðinni minnkandi.

- **Endurgreiðslur - einkanot:** Í 6. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir 70% endurgreiðslu til þeirra sem reka almenningssvagna, þ.e. til þeirra sem nota olíu við rekstur hópferðabifreiða í almenningssamgöngum. Við hvað á að miða endurgreiðslurnar? Leggja viðkomandi aðilar fram reikninga fyrir kaupum á gasolíu? Hvernig er ætlunin að greina í sundur notkun til rekstrar og einkanota, þar sem þessir aðilar eru í einhverjum tilfellum einyrkjar.
- **Km-gjaldið:** Í greinargerð með frumvarpi er sagt frá því að km-gjaldið eigi að þjóna vel gjaldtöku af notkun vega. Hvernig er km-gjaldið fundið til að þjóna þessum tilgangi?
- **Greiðslur km-gjaldsins tvisvar á ári – háar fjárhæðir:** Í 15. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir að gjalddagar km-gjaldsins verði tveir, 1. janúar og 1. júlí ár hvert. Í athugasemdum við frumvarpið er sagt að bent hafi verið á að einn af ókostum við þungaskattskerfið sé að greiddar eru háar fjárhæðir þrisvar á ári. Með frumvarpinu er ekki verið að koma til móts við fyrrgreindar athugasemdir við þungaskattskerfið. Bent hefur verið á að hægt sé að koma með bifreiðar í álestur einu sinni á ári en greiða mánaðarlega samkvæmt áætlun líkt og gert er með rafmagn og hita.
- **Gildistaka 1. janúar 2005 – er tæpt ár nægur undirbúningstími?:** Í IV. kafla athugasemda með frumvarpi er greint frá fyrri tilraunum til að koma á oliugjaldskerfi. Þar kemur fram að gildistöku laganna er frestað í tvígang. Miðað við fyrri reynslu má spyrja sig að því hvort undirbúningstími sé nægjanlegur.
- **Umhverfissjónarmið sem rök fyrir upptöku oliugjalds:** Ein helstu rök fyrir upptöku oliugjalds í stað þungaskattskerfi eru umhverfissjónarmið og eru þau góð og gild. En í röksemdarfærslum í VI. kafla kemur fram „Þung dísilökutæki af eldri gerðum, s.s. vörubílar, rútur og vinnuvélar eru verstu útblástursmengunarvaldarnir“. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að vinnuvélar séu undanþegin oliugjaldi og þeir sem reka almenningssvagna fá endurgreitt 70% af oliugjaldi, þ.a. með frumvarpinu er enginn hvati fyrir vinnuvélaeigendur og þá sem reka almenningssvagna að endurnýja tæki eða bíla.
- **Bifreiðar með krana og steypubifreiðar undanþegnar gjaldskyldu oliugjalds:** Í 4. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir að ákveðin ökutæki sem ætluð eru til sérstakra nota séu undanþegin gjaldskyldu oliugjaldsins, þ.m.t. krana-bifreiðar og steypubifreiðar sem valda umtalsverðu sliti og oft á tíðum erfiðleikum í umferð.

- **Kostnaður oliufélaganna við upptöku oliugjalds út í verðlagið:** Í athugasemdum með frumvarpinu vantar að taka með í verð á díselolíu, kostnað oliufélaganna við upptöku oliugjaldskerfis. Áætlun oliufélaganna er 1,40 kr. án vsk. á hvern lítra af gjaldskyldri olíu, sjá VIII. kafla athugasemda.

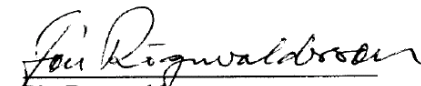
Niðurlag.

Eins og fram kom í upphafi þessarar umsagnar virðist stefna hafa verið sett á upptöku notkunargjalda af umferð í nágrannalöndum okkar. Hér á landi hafa að undanförmu farið fram prófanir á nýrri gerð akstursmælis. Ekin vegalengd er skráð með GPS - tækni og unnt er að nálgast upplýsingarnar með GSM síma. Prófunum þessum er ekki að fullu lokið en þær lofa mjög góðu.

Það er skoðun Vegagerðarinnar að ekki eigi að setja á gjald það á olíu sem frumvarpið fjallar um þar eð það tefði þróun notkunargjalda og gerði upptöku þeirra erfiðari. Í stað oliugjaldsins ætti að marka stefnu um að taka upp notkunargjöld í áföngum. Halda mætti núverandi kílómetragjaldi af þungum bílum óbreyttu en setja þyrfti sem fyrst raunhæfa gjaldskrá fyrir bíla sem eru léttari en 5 tonn. Sennilegt er að heppilegt væri að skipta þessum bílum í þrjá flokka, þ.e. léttari en tvö tonn, tvö tonn að þremur og hálfu tonni og síðan 3,5 tonn - 5 tonn. Miðað við slíka skiptingu er sennilegt að hæfileg gjaldtaka fyrir léttustu bílana væri um þrjár krónur á kílómeter sem ætti að gera þá bíla að áhugaverðum og hagkvæmum kosti. Er þá við það miðað að gjaldið skili svipuðum tekjum og núverandi kerfi. Jafnframt því sem gjaldskráin væri sett ætti strax á næsta ári að heimila þeim sem nú nota eldri mæla að skipta yfir í nýja og jafnframt að áskilja að allir nýir dísilbilar skuli hafa akstursmæla og greiða kílómetragjald. Einnig þyrfti að tímasetja hvenær allir dísilbilar í atvinnurekstri skuli vera búnir mælum og hvenær allir dísilbilar.

Ef þessi leið yrði farin mætti einnig setja stefnumið um hvenær mælar yrðu settir í bensínbila og væri þá eðlilegt að taka mið af áætlunum Evrópusambandsins um upptöku notkunargjalda.

Virðingarfyllst,


Jón Rognvaldsson,
vegamálastjóri

Fylgiskjal II.

Minnisblað frá Vegagerðinni: Tækjabúnaður til gjaldtöku af umferð. (10. maí 2004.)

Á síðustu árum hefur í vaxandi mæli verið rætt um gjaldtöku af umferð og þá bæði um aðferðir við gjaldtöku og markmið með gjaldtökunni.

Undanfarin tíu ár hefur orðið mikil þróun á þessu sviði erlendis. Tekinn hefur verið upp þungaskattur svipaður og hér er í Sviss, í Austurríki hefur verið tekið upp veggjald á öllum hraðbrautum og á það að nægja til að halda við og reka þá vegi án þess að annar fjárhagslegur stuðningur komi til. Taka á upp tilsvarende kerfi í Þýskalandi um næstu áramót.

Evrópusambandið hefur samþykkt að stefnt skuli að upptöku gjalds fyrir ekna vegalengd allra bíla og er stefnt að upptöku slíks kerfis um 2010.

Í Bandaríkjunum er komin upp umræða um að fella niður sérstaka eldsneytisskatta vegna vegagerðar en taka í þess stað upp gjald fyrir ekna vegalengd.

Undanfarin tvö ár hefur verið unnið að þróun gjaldmælis hér á landi. Mælirinn, sem er á stærð við tvo eldspítustokka, skráir ekna vegalengd með hjálp GPS – tækni. Í honum er GSM sími sem unnt er að hafa samband við til að nálgast gögn. Í þróunarverkefni sem líkur nú í þessum mánuði hefur verið lögð áhersla á að ljúka þróun mælisins en einnig hefur verið unnið að þróun tölvuforrita sem sjá um að sækja gögn sjálfvirkt til teljaranna og gera skýrslur um akstur. Mælar hafa verið settir í tuttugu flutningsbíla og hafa verið í notkun síðan á síðasta hausti. Ekkert bendir til annars en að unnt eigi að vera að hefja fjöldaframleiðslu á mælunum nú í haust og að nægur fjöldi þeirra gæti verið á markaði á næsta ári ef ákveðið verður að taka þá í notkun.

Fyrir liggur ákvörðun Evrópusambandsins um að á næsta ári skuli taka upp skráningu á aksturs- og hvíldartíma ökumanna með nýjum rafrænum ökuritum. Við þróun gjaldmælisins sem frá var greint hér á undan hefur aðeins verið miðað við að hann skrái ekna vegalengd. Mjög sennilegt er hins vegar að unnt væri að skrá aksturs- og hvíldartíma með sömu tækni.

Fylgiskjal III.

Umsögn Landssambands íslenskra útvegsmanna, Samtaka atvinnulífsins, Samtaka atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði, Samtaka fiskvinnslustöðva, Samtaka iðnaðarins, Samtaka verslunar og þjónustu, Félags vinnuvélaeigenda.
(19. apríl 2004.)

Landssamband íslenskra útvegsmanna, Samtök atvinnulífsins, Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði, Samtök fiskvinnslustöðva, Samtök iðnaðarins, SVP-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 olíugjalds. 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 þungaskattskerfi verði óbreytt fyrir bifreiðar 10 tonn og þyngri. Slíkar bifreiðar féllu þá undir ákvæði 4. gr. og myndu nota lítaða gjaldfrjálsa olíu. Léttari ökutæki en 10 tonn myndu hins vegar nota ólítaða olíu og greiða olíugjald.

Með þessu móti nærðist 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 gjaldfrjáls olía og ólituð olía með gjaldi. Fyrir vinnuvélar, húsupphitun, 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 fylgífiskur þungaskattskerfisins frá upphafi. Hert innheimta og eftirlit hafa bætt þessa framkvæmd mjög undanfarin misseri en flest bendir til þess að í náginni 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 mælaskyldar 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 olíugjalds 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-, kórfa- og dælubifreiða. Sama á við um söfnunarbíla fyrir sorp svo og steypubifreiðar. Á sínum tíma var um það samkomulag að kæmi til þess að olíugjald 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 olíugjaldi. Fjölmargar aðrar tegundir bifreiða líta 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 fyrirnefndra 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 olíugjalds, samkvæmt frumvarpinu, eru skoðuð vekur athygli að skattlagning á stærstu flutningabilana, sem eru í langflutningum, virðist breytast einna minnst við upptöku olíugjalds. 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 olíugjalds 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 innheimtuvitund 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.

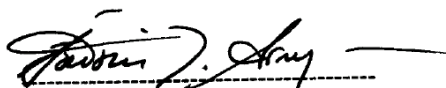
Undir tollskránumer 2710.1930 fellur m.a. bílagasolía (AGO) og skipagasolía (MGO). Skipagasolíuna er ekki nauðsynlegt að líta þar sem unnt er finna hvort um bílagasolíu eða

skipagasölu er að ræða með mælingu á efnainnihaldi. Nauðsynlegt er að það komi skýrar fram í frumvarpinu að ekki sé ætlunin að lita skipagasöluna 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



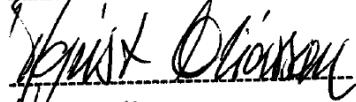
Ari Edwald

Samtök atv. rekenda í raf- og tölvuiðnaði



Ásbjörn R. Jóhannesson

Samtök fiskvinnslustöðva



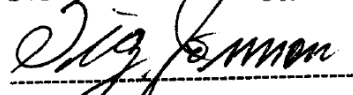
Agúst H. Elíasson

Samtök iðnaðarins



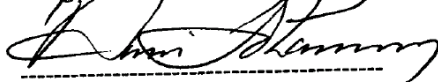
Sveinn Hannesson

SVP-Samtök verslunar og þjónustu



Sigurður Jónsson

Félag vianuvélaeigenda



Árni Jóhannsson

Fylgiskjal IV.**Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar.**

(16. apríl 2004.)

Samtök ferðaþjónustunnar hafa fengið ofangreint frumvarp til umsagnar og vilja koma á framfæri eftirfarandi skoðunum. Samtökin eru í meginatriðum samþykkt þeirri grunnhugsun sem fram kemur í lögunum að eðlilegt sé að þeir sem slíti vegum greiði fyrir þau afnot í réttu hlutfalli við notkun sína. Einnig er að mati samtakanna mikilvægt að þessi lagasetning hafi bætandi áhrif á umhverfismál með því að hvetja til notkunar á samgöngutækjum sem valda sem minnstu álagi á umhverfið. Gjaldið á að beina eftirspurn að ökutækjum sem nýta eldsneytið sem best. Því verður að hafa í huga hin jákvæðu þjóðhagslegu áhrif sem eru af notkun hópþifreiða og almenningssamgangna.

Fólksflutningar með hópþifreiðum er vistvænsta form farþegaflutninga sem býðst á Íslandi í dag.

Fólksflutningar með hópþifreiðum er einn öruggasti ferðamáti sem þekktist

Fólksflutningar með hópþifreiðum nýta samgöngumannvirki betur en aðrar tegundir flutninga ásamt því að stuðla að greiðari umferð.

Fólksflutningar með hópþifreiðum eru þjóðhagslega hagkvæmir og ber því að stuðla að því að þeir séu sem mest notaðir.

Af ofangreindum ástæðum er afar mikilvægt að komið sé verulega til móts við þær miklu kostnaðarhækkanir sem verða hjá rekstraraðilum fólksflutningabifreiða við þær breytingar sem er hér verið að gera á innheimtu þungaskatts. Stafar það fyrst og fremst af því að fólksflutningar eru ekki í virðisaukaskattskerfinu og leggst því í raun 24,5% virðisaukaskattur á þungaskattinn. Ljóst er að höfundar frumvarpsins vissu af þessu atriði þegar frumvarpið var samið, enda segir í X lið almennra athugasemda.

2. Kílómetragjald.

Eins og fram hefur komið er lagt til að kílómetragjald leggst ekki á fólksflutningabifreiðar. Ástæðan er fyrst og fremst sú að fólksflutningar eru ekki í virðisaukaskattskerfinu. Við upptöku oliugjalds leggst virðisaukaskattur á oliugjaldið, ólíkt því sem gildir um þungaskatt. Eigendum vörufólksflutningabifreiða er unnt að færa virðisaukaskattinn sem innskatt þannig að hann hefur ekki áhrif á greiðslubyrði þeirra. Skatturinn mundi hins vegar bætast við gjaldbyrði eigenda fólksflutningabifreiða þar sem þeim er ekki unnt að færa virðisaukaskattinn sem innskatt. Ef eigendum stærri fólksflutningabifreiða yrði gert að greiða kílómetragjald mundi gjaldbyrði þeirra aukast umtalsvert frá því sem nú er.

Þessi leiðrétting er hins vegar ófullnægjandi af tveimur ástæðum.

1. Frá því frumvarpið var samið var gerð sú breyting að lækka kílómetragjaldið frá fyrri útreikningnum og hækka oliugjaldið. Sú breyting er hrein hækkun á gjaldbyrði fólksflutningabifreiða.

2. Verulegur hluti þeirra bifreiða sem notaðar eru í fólksflutningum eru undir 10 tonnum og væru þ.a.l. ekki með mælagjaldi en geta ekki nýtt innskattinn. Af 1.716 hópibifreiðum sem voru á skrá þann 14. nóvember sl voru 1.126 undir 10 tonnum að heildarþyngd eða 65,6%.

Gerðar hafa verið viðamiklar kannanir á áhrifum upptökunnar og sýna þeir útreikningar að hækkunin er frá rúmum 11% í þeim tilfellum sem koma best út í yfir 50 % hjá þeim sem koma verst út. Meðal niðurstaðan er 24,3% hækkun. Það er miðað við núverandi gjaldskrá þungaskatts sem nýverið hefur verið hækkuð.

Umtalsverður hluti fólksflutninga fer fram með strætisvögnum og munu þeir koma sérstaklega illa út úr þessum breytingum. Það er eðli þeirrar þjónustu að ekið sé stuttar leiðir innanbæjar og afar oft staðnæmst og tekið af stað. Eldsneytiseyðsla þeirra er því mjög mikil. Þær tillögur sem gerðar eru í 6. grein frumvarpsins ná engan vegin að vega upp á móti þessum hækkunum þar sem saman fer mikil eldsneytiseyðsla vegna eðlis þjónustunnar, ekki hægt að nýta innskatt af rekstrarkostnaði og nú þegar er 70% endurgreiðsla á þungskatti til rekstraraðila almenningsvagna.

Til að koma til móts við þær miklu kostnaðarhækkunir sem við blasa er krafa samtakanna að eftirfarandi breytingar verði gerðar:

1. Sú heimild til endurgreiðslu sem veitt er í 1. málsgrein 6. greinar frumvarpsins verði orðuð skýrt um að hún nái til allra þeirra sem reka fólksflutningabifreiðar í atvinnuskyni og gildi jafnt um almenningsvagna, sérleyfisbifreiðar og hópferðabifreiðar. Slíkt er ekki síður mikilvægt með tilliti til samkeppnissjónarmiða þar sem akstur þessara samgöngutækja skarast í ákveðnum tilfellum. Því er því ekki bara mikilvægt heldur nauðsynlegt að sömu lög og reglugerðir gildi jafnt fyrir alla ofangreinda aðila.
2. Sú heimild sem er til endurgreiðslu 2/3 virðisaukaskatts af fólksflutningabifreiðum (sem uppfylla EURO II mengunarstaðalinn) sem er í bráðabirgðaákvæði við lög 50/1988 verði einnig látin ná til almenningsvagna, ákvæðið verði fært inn í lögin sem varanleg heimild og endurgreiðslan verði 3/3 af nýjum bifreiðum sem uppfylla EURO III mengunarstaðalinn. Slíkt er afar mikilvægt með tilliti til umhverfissjónarmiða þar sem aflvélar sem uppfylla ofangreinda staðla menga mun minna en sambærilegar aflvélar gera sem ekki ná að uppfylla þessa staðla.

Með þessum aðgerðum væri hægt að koma í veg fyrir að rekstur fólksflutningabifreiða í atvinnuskyni dragist enn frekar saman og yrði fyrir margföldum kostnaðarhækkunum umfram aðrar greinar af völdum þessa frumvarps. Slíkt hefði í för með sér skelfilegar afleiðingar fyrir rekstraraðila og er ekki til þess fallið að draga úr mengun eins og mögulegt er með virkri notkun almenningsvagna og hópferðabíla á samkeppnishæfu verði við einkabílinn.

Samtök ferðþjónustunnar hafa einnig þungar áhyggjur af þeim rekstraraðilum sem nota breyttar jeppabifreiðar í þjónustu við ferðamenn. Eðli þeirrar þjónustu útheimtir hlutfallslega mikla eldsneytisnotkun á ekna kílómetra og mun kostnaðarhækkun gera

þeim verulega erfitt fyrir og því nauðsynlegt að sú grein ferðaþjónustunnar verði meðhöndluð sem aðrar atvinnugreinar þegar kemur að álagningu vörugjalda.

Í stuttu máli erum við sammála aðferðarfræðinni sem lögð er til í frumvarpinu en greinin getur ekki tekið á sig hækkanir upp á fleiri tugi prósentu.

Virðingarfyllt
F.h Samtaka ferðaþjónustunnar



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Fylgiskjal V.**Umsögn Landvara – félags íslenskra vöruflytjenda.**

(19. apríl 2004.)

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 vannýtt 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 rétttra 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 ríki mæli og gert er innan Evrópusambandsins skatta af umferð við notkun veganna. Í þessu sambandi liggja 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, oliugjald 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 landolíu, 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 fyrirbyggjandi frumvarpi.

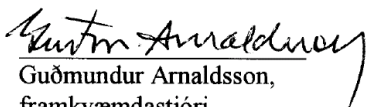
Samkvæmt samanburði sem nokkrir félagsmenn hafa gert á breyttri gjaldbyrði kemur í ljós að olíueyðsla flutningabifreiða er almennt um 10% meiri en frumvarpið gerir ráð fyrir, sem mun leiða til um 5% hækkunar á þungaskatti. Þetta mun leiða til þess að nauðsynlegt verður að hækka gjaldskrár í vöruflutningum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

Ef það verður niðurstaða þingnefndarinnar að mæla með því að ráðist verði í þessa kerfisbreytingu á grundvelli fyrirbyggjandi frumvarps leggur stjórn Landvara eindregið til þá breytingartillögu að mælagjald verði ekki innheimt á vélarlaus aftanitækjum, 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

Fylgiskjal VI.**Umsögn Landssambands vörubifreiðastjóra.**

(14. apríl 2004.)

Landssamband vörubifreiðastjóra hefur gegnum tíðina verið fylgjandi því að olúgjald verði tekið upp í stað kílómetragjalds og notað verði eitt innheimtukerfi fyrir allar gerðir bifreiða hvort sem þær séu búnar bensín eða dieselhreyfli. Sambandið telur að ríkið eigi ekki að stýra því hvaða eldsneyti sé notað á ökutæki.

Á fundi stjórnar LV með formönnum deilda sambandsins sem haldin var 7. apríl síðastliðin var farið yfir frumvarpið og eftirfarandi umsögn samþykkt.

Sambandið telur tilgang frumvarpsins brostinn þar sem áfram sé verið með tvöfalt innheimtukerfi þungaskatts, einnig telur sambandið ljóst að þetta frumvarp sem nú liggur fyrir muni mismuna aðilum innan sömu starfsgreinar og komi til með að skekkja samkeppnisstöðu hennar. Fundurinn getur því ekki fallist á frumvarpið eins og það er lagt fyrir og ljóst er að stór hópur innan LV mun leita réttar síns til þeirra stofnana sem fara með samkeppnismál og brot á jafnræðisreglu.

Landssamband vörubifreiðastjóra leggst því eindregið gegn frumvarpi til laga um olúgjald og kílómetragjald, eins og það er lagt fyrir núna.

F.h Landssambands vörubifreiðastjóra



Knútur Halldórsson
framkvæmdastjóri

Fylgiskjal VII.**Umsögn Bændasamtaka Íslands.**

(15. apríl 2004.)

Visað er í bréf efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis dags. 6. apríl sl. þar sem leitað er umsagnar um ofangreint frumvarp.

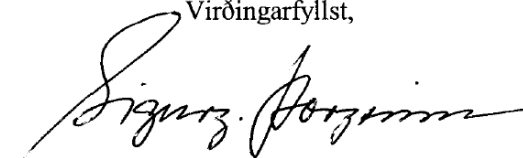
Bændasamtök Íslands lýsa sig jákvæð gagnvart þeirri kerfisbreytingu sem frumvarpið boðar og eru sammála því að "litunarleiðin" sé valin fremur en endurgreiðslukerfi.

Hins vegar hljótum við að benda á einn vankant, sem snýr að hagsmunum okkar umbjóðenda. Í greinargerð með frumvarpinu kemur skýrt fram, að því er almennt ekki ætlað að íþyngja þeim, sem í dag greiða þungaskatt. Það er a.m.k. einn misbrestur á að þetta markmið náí fram. Í lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar segir svo í 4. mgr. 7.gr:

"Eigendur jeppabíreiða eiga rétt á endurgreiðslu á helmingi skatts skv. A-lið 4. gr. sanni þeir með vottorði frá hlutaðeigandi skattstjóra, að þeir hafi haft meiri hluta atvinnutekna sinna næstliðið ár, að frádragnum kostnaði við öflun þeirra, af búrekstri, svo og lýsi því yfir, að bíreiðarnar hafi verið notaðar næstliðið ár að mestu eða öllu leyti við landbúnaðarstörf."

Láta mun nærri, að þessi endurgreiðsla hafi numið um 70 þús. kr. á síðasta ári til þeirra sem hennar nutu, en hún fellur niður við lagabreytinguna, nema breyting verði gerð á frumvarpunu og til þess er mælst.

Virðingarfyllt,



Sigurgeir Þorgeirsson

Fylgiskjal VIII.**Umsögn Félags hópferðaleyfishafa.**

(16. apríl 2004.)

Félag hópferðaleyfishafa, fagnar nýju frumvarpi í megindráttum og telur að hér sé stigið stórt skref til að afmá löngu úrelt fyrirkomulag. Í félagi hópferðaleyfishafa eru á annað hundrað félagsmenn víðs vegar um landið, allt frá minni rekstraraðilum til stærri fyrirtækja. Er það von félagsmanna að hið nýja fyrirkomulag verði til að jafna samkeppnisstöðu og muni að sama skapi hafa jákvæð umhverfisáhrif til lengri tíma litið.

Fólksflutningar á Íslandi hafa átt undir högg að sækja. Gildir þá einu hvort um er að ræða almenningsamgöngur innan þéttbýlis, almenningsamgöngur með sérleyfisbifreiðum milli þéttbýliskjarna eða almennar hópferðir hópferðaleyfishafa. Einkabílinn og bílaleigubílar hafa sótt mikið í sig veðrið á kostnað ofangreindra aðila. Ástæðan er ekki síst auknar álögur á fólksflutningageirann af ýmsum toga sem hafa orðið til þess að einkabíllinn verður sífelld á litlegri kostur.

Öllum er ljós sú hagkvæmi sem felst í hópferðum og góðum almenningsamgöngum og gildir þar einu hvort tekið er tillit til umhverfismála, öryggismála eða nýtingu samgöngumannvirkja.

Það liggur að sama skapi fyrir að öll sérleyfi verða boðin út fyrir árslok 2005. Öllum hópferðaleyfishöfum gefst kostur á að bjóða í sérleyfin og því eru miklar breytingar framundan í þessum geira. Að sama skapi færast í vöxt að hópferðaleyfishafar sinni jafnframt rekstri almenningsvagna í þéttbýli, hvort heldur sem er með beinum hætti eða í formi dótturfyrirtækja. Með tilliti til þessa er afar brýnt að sömu leikreglur gildi fyrir fólksflutninga í heild sinni. Gildir þar einu hvort um er að ræða hópferðabifreiðar, sérleyfisbifreiðar eða almenningsvagna. Togstreita vegna mismunandi laga og reglugerða frá ríkisvaldinu fyrir þessa starfsstétt(ir) hefur ítrekað komið til kasta Samkeppnisstofnunar sem beint hefur þeim tilmælum til ríkisvaldsins að jafna stöðu þessara

aðila. Víst hlýtur það að vera markmið ríkisvaldsins að leikreglur séu jafnar og skýrar.

Til að svo megi verða og til að koma í veg fyrir að frumvarp þetta valdi óþarfa togstreitu milli rekstaraðila með tilheyrandi málavafstri og óþarfa vinnutapi þá viljum við góðfúslega benda á eftirfarandi annarka á annars tímabæru frumvarpi:

6. grein

Varðandi 6. grein þá gengur hún ekki upp. Þar segir; „Endurgreiða skal 70% oliugjalds af olíu sem þeir sem reka almenningsvagna nota við rekstur hópþreiða í almenningsamgöngum”.

Eins og þetta er orðað þá gildir þetta endurgreiðsluákvæði fyrir sérleyfisbifreiðar í almenningsamgöngum og strætisvagna í almenningsamgöngum. Það er með öllu útilokað að endurgreiðsla þessi nái ekki einnig yfir hópferðabifreiðar. Sérleyfisbifreiðar og í sumum tilfellum strætisvagnar eru hópferðabílar og notaðir jafnt í hópferðir á samkeppnismarkaði. Því liggur það í augum uppi að útilokað er að mismuna rekstraraðilum með þessum hætti.

Eins og komið hefur skýrt fram hér að ofan þá fléttast sífellt meira saman, sérleyfisakstur, strætisvagnaakstur og hópferðaakstur. Þessum akstri er í mörgum tilfellum sinnt af sömu bifreiðum og þó sérstaklega sérleyfisakstri sem í öllum tilfellum er sinnt af hópferðabifreiðum sem notaðar eru jafnt á samkeppnismarkaði. Því liggur það í augum uppi að sömu leikreglur þurfa að gilda fyrir alla þessa aðila.

8. grein

Þessi grein er annörkum háð og styður sjónarmið og rök félagsins fyrir því að það sama verði að gilda fyrir alla rekstraraðila fólksflutningabifreiða. Það er með öllu útilokað að hafa eftirlit eins og kveðið er á um í þessari grein, jafnvel þó komið verði á fót Eftirlitsstofnun Ríkisins. Ástæðan er sú að það er ómögulegt að segja til um hve mikil olíueyðsla er tilkomin vegna sérleyfisferða eða strætisvagnaaksturs og hve mikil olíueyðsla er tilkomin vegna hópferða. Að ætla rekstraraðilum að meta þetta sjálfum með skrá yfir akstur ökutækja og reikninga yfir olíukaup skapar þvílíka tortryggni hjá samkeppnisaðilum á markaði sem ekki eru með almenningsamgöngur að ekki verður við unað.

Olíueyðsla getur verið gífurlega mismunandi og fer algjörlega eftir bifreiðastjóra, bifreið, veðurfari og aðstæðum. Það væri t.d. ekki með nokkru móti hægt að véfengja að sami bíll hefði eitt 20

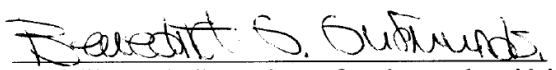
líturum af olíu þegar hann var í hópferð á samkeppnismarkaði en svo 40 líturum af olíu þegar hann var í sérleyfisakstri eða strætisvagnaakstri. Frávikin eru það mikil að alltaf mun skapast ótti að verið sé að nota olíu með 70% afslætti í beinni samkeppni við aðila sem ekki hafa möguleika á slíkri endurgreiðslu. Félag hópferðaleyfishafa mun aldrei sætta sig við slíkt fyrirkomulag og telur harla ólíklegt að slíkt fyrirkomulag standist samkeppnislög.

Það liggur fyrir að með þessu frumvarpi verður enn hagkvæmara en áður að eiga og reka einkabíla en verið hefur. Því er það skylda stjórnvalda að sjá til þess að ekki halli meira á fólksflutningageirann en gert hefur ef það er á annað borð vilji stjórnvalda að þessi stétt verði við líði hér á landi. Fólksflutningafyrirtæki eru ekki í virðisaukaskattskerfinu og fá því ekki virðisaukaskattinn endurgreiddan eins og aðrir þeir sem frumvarp þetta hefur áhrif á. Sú staðreynd rennir styrkari stoðum undir kröfu okkar um að 70% endurgreiðslan verði látin gilda fyrir alla fólksflutninga.

Að sama skapi færur við sömu rök fyrir því að heimild til endurgreiðslu á 2/3 hluta virðisaukaskatts á hópferðabifreiðum sem uppfylla EURO II mengunarstaðalinn verði fest í sessi (bráðabirgðaákvæði við lög 50/1998) og gildi einnig fyrir almenningsvagna. Þetta ákvæði var mikið heillaspor með tilliti til umhverfisáhrifa og endurnýjunar hópifreiðaflota landsmanna en betur má ef duga skal. Kröfuharðasti mengunarstaðallinn sem er við líði í Evrópu í dag er EURO III. Því væri það eðlileg umbun og hvatning til rekstaraðila ef að slíkar bifreiðar fengju 3/3 hluta virðisaukaskattsins endurgreiddann. EURO III verður væntanlega kröfuharðasti umhverfisstaðallinn fyrir aflvélar allt fram til ársins 2006. Það væri ekki óeðlilegt að miða 3/3 hluta endurgreiðsluna við kröfuharðasta umhverfisstaðalinn sem er í gildi í Evrópu hverju sinni.

Það er einlæg ósk félagsins að ofangreind rök dugi til þess að ríkisvaldið noti það tækifæri og það svigrúm sem nú hefur skapast til að jafna stöðu hópferðaleyfishafa, sérleyfishafa og strætisvagna. Tíðarandinn er breittur og afar mikilvægt að lög og reglugerðir taki mið að því. Er það okkar sannfæring að fallist verði á ósk okkar, landi og þjóð til hagsbóta.

Með vinsemd og virðingu,
fyrir hönd stjórnar félagsins,


Benedikt G. Guðmundsson framkvæmdarstjóri