



Alþingi
Erindi nr. Þ 132/384
komudagur 2.12.2005

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis,
Hlín L. Sigfúsdóttir,
Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík

Reykjavík 2. desember 2005
SP/hó

Efni: Frumvarp til laga um olúgjald og kílómetragjald o.fl., 327. mál, ný gjaldskrá o.fl.

Tilv: 2004110005

Bændasamtökum Íslands hefur borist bréf frá Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis dagsett 24. nóvember, þar sem óskað er eftir afstöðu Bændasamtakanna til ofangreinds frumvarps.

Bændasamtökin taka jákvætt undir efni frumvarpsins almennt og sýnist að þar sé verið að leiðrétta atriði, sem breyttust til hins verra fyrir atvinnulífið, þegar olúgjaldið var tekið upp um mitt ár.

Hins vegar vilja Bændasamtökin áréttta við nefndina erindi, sem varðar bændur sérstaklega og er svipaðs eðlis og frumvarpið tekur á fyrir aðrar atvinnugreinar.

Þegar ofangreind kerfisbreyting var framkvæmd misstu bændur endurgreiðslu vegna nota eigin bifreiða í landbúnaði. Sú endurgreiðsla var framkvæmd gegnum skattkerfið og nam fyrir árið 2002 u.þ.b.71 þúsund kr. á hvert lögbýli í landinu. Í heild losaði upphæðin 60 milljónir. Öll gögn um þetta mál koma fram í vinnslu frumvarpsins og þeim álitum og greinargerðum sem með frumvarpinu fylgdu. Í nefndaráliti 1. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar sagði m.a. um þetta (þskj. 1708 á 130. löggjafarþingi):

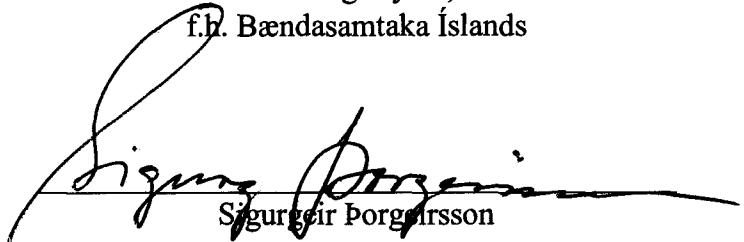
“Í 4. mgr. A-liðar 7. gr. laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, er að finna heimild fyrir endurgreiðslu þungaskatts til bænda. Verði frumvarpið samþykkt mun umrædd heimild falla brott. Leggur 1. minni hluti áherslu á að endurgreiðslurnar sem bændur hafa fengið á grundvelli laganna renni til þeirra í einhverju formi en samkvæmt upplýsingum frá ríkisskattstjóra námu þessar endurgreiðslur 61 millj. kr. árið 2002 og meðalendurgreiðslur á hvern aðila 71 þús. kr. á ári.”

Ávallt var tekið fram að kerfisbreytingin ætti ekki að hafa áhrif á einstaka hópa landsins og atvinnugreinar, - hvorki til tekjulækkunar eða hækkunar.

Starfs- og stjórnarmenn Bændasamtakanna hafa margítrekað þetta erindi og átt fund í fjármálaráðuneytinu, þar sem heitið var úrbótum, en jafnframt sagt að líklega þyrfti lagabreytingu til og að því yrði hugað við endurskoðun laganna í ár. Nú lítur frumvarpið dagsins ljós til lagfæringa fyrir atvinnulífið, en bændur hafa alveg gleymst.

Bændasamtök Íslands óska því eftir að fá áheyrn hjá efnahags- og viðskiptanefnd og skora á nefndina að rétta hlut bænda í þessu máli og með þeim hætti að leiðréttingin nái til þess tíma sem liðinn er frá kerfisbreytingunni.

Virðingarfyllst,
f.h. Bændasamtaka Íslands



Sigurgeir Þorgeirsson

Alþingi
Erindi nr. P 132/363
komudagur 2.12.2005

LANDSSAMBAND
smábátæigenda



Til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis

2. desember 2005

Efni: Umsögn um mál nr. 327.
„Frumvarp um breyting á lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald ofl., með síðari breytingum“.

Landssamband smábátæigenda gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllt

f.h. Landssambands smábátæigenda

Örn Pálsson framkvæmdastjóri



Landssamband vörubifreiðastjóra

Parabakka 3, 109 Reykjavík. Sími 568 9170, netfang lvbifreid@simnet.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/266
komudagur 30.11.2005

Alþingi
Efnahags- og viðskiptanefnd
Nefndarsvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík

Reykjavík 30. nóvember 2005

Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald o.fl., með síðari breytingum.

Landssamband vörubifreiðastjóra hefur farið yfir breytingar eins og þær liggja fyrir í frumvarpi. Sambandið fagnar þessum breytingum og telur þær efnislega vel unnar og í takt við umræðu sambandsins við ráðuneytið varðandi þessi mál.

Það eru hins vegar tvö atriði sem sambandið telur þurfa lagfæringar við.

- a. Það hafa komið í ljós vandkvæði varðandi vörubifreiðar í snjóruðningi. Við slíka vinnu eru eknir fáir kílómetrar en bifreiðarnar er að erfiða mikið og þar af leiðandi eyða þær miklu eldsneyti, við getum verið að tala um 80-100 lítra á hverja 100 km. Trúlega væri réttlátara að viðkomandi bifreið væri á undanþágu og hefði val. Að okkar mati gæti þessi rekstur fallið undir götuhreinsibifreiðar, það þarf hins vegar trúlega að koma fram í skýringum.

Það er allra hagur að hægt sé að sinna snjóruðningi með þeim tækjum sem henta hverju sinni, ýmist er um að ræða vinnuvélar eða sérútbúnar vörubifreiðar. Verulegur rekstrarmunur er hvort vinnuvélin sé notuð eða vörubifreiðin. Á þessu verður að taka í frumvarpinu, það hlýtur að vera til hagsbóta fyrir alla ekki hvað síst íbúa í hinum dreifðari byggðum landsins að vel sé staðið að snjóruðningi og þá með þeim tækjum sem henta hverju sinni.

- b. Annað sem þarf að breyta er í 4.gr. þar sem orðin í landbúnaði fellur brott. Sambandið telur rétt að breyta þessu á þennan veg enda eru dráttarvélar oft notaðar sem vinnuvélar. Vandamálið við þessa breytingu er að víða eru dráttarvélar með vagna notaðar til efnisflutninga í samkeppni við vörubifreiðar. Núna er greitt olúgjald af eldsneyti vélarinnar en eftir breytingu ekur vélin eftir vegakerfinu án þess að greiða neitt í olúgjald eða þungaskatt. Vagnar í þessum tilfellum bera oftast frá 8-12 tonna farmþunga. Á árunum 2004 og 2005 hefur Vegagerðin haft afskipti af 24 aðilum í slíkum farmflutningum.

Sem dæmi um þennan vanda má nefna að undanfarið hefur dráttarvél verið ekið þjóðveginn á Kjalarnesi, þetta er skráð dráttarvél/ökutæki sem getur ekið á 80 km. hraða og er í efnisflutningum eftir vegakerfinu. Þessi vél greiðir nú



Landssamband vörubifreiðastjóra

Parabakka 3, 109 Reykjavík. Sími 568 9170, netfang lvbifreid@simnet.is

Þungaskatt í formi olúgjalds en eftir breytingu myndi hún ekki greiða neinn þungaskatt hvorki í formi olúgjalds eða kílómetragjalds.

Að okkar mati væri hægt að koma í veg fyrir mismun sem að breytingunni leiddi með smávægilegum breytingum á 4. gr. b. lið.

Hugsamleg tillaga að breytingu á 4. gr. b. lið:

Greiða þarf sérstakt kílómetragjald af bifreiðum og eftirvögnum sem dregnir eru af dráttarvélum/ökutækjum og er ekið eftir þjóðvegum landsins, eru 5.000 kg. eða meira að leyfðri heildarþyngd og skráðar eru í ökutækjaskrá til sérstakra nota skv. 4. og 6. tölul. 1. mgr. 4. gr.

Séu eftirvagnar sem dráttarvélar draga komnir yfir 5.000 kg. að leyfðri heildarþyngd er mjög líklegt að þeir séu notaðir í einhverskonar flutningastarsemi og ætti því skilyrðislaust að greiða af þeim þungaskatt. Á sama hátt má segja að vagnar fyrir léttari flutning geti ekki verið arðbærir í slíkum rekstri og því líklegra að þeir séu notaðir til alhliða notkunar eins og við búrekstur.

Með kveðju,

Knútur Halldórsson framkvæmdastjóri LV.

Reykjavík, 2. desember 2005

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Varðar: Umsögn um frumvarp til laga breytingu á lögum um olúgjald og kílómetragjald o.fl.

Í bréfi dagsettu 24. nóvember 2005 er óskað umsagnar Olíudreifingar ehf. um 327. mál, frumvarp til laga um breytingu á lögum um olúgjald og kílómetragjald o.fl.,

Olíudreifing ehf, sem dreifingaraðili á stærstum hluta þess eldsneytis sem frumvarpið nær yfir og sem stórnotandi á gasolíu og móðurfélög þess sem stórir gjaldskyldir aðilar samkvæmt umræddu frumvarpi, gerðu margháttaðar athugasemdir við frumvarpið sem varð að lögum á síðasta ári og lögðust gegn því í óbreyttri mynd, án þess að tillit væri til þess tekið nema að litlu leiti.

Gerir félagið ekki athugasemd við að tekinn verði upp nýr gjaldflokkur í kílómetragjaldi, enda um réttlætismál að ræða. Félagið verður þó að benda á að með tilkomu þessarar breytingar er enn verið að flækja kerfið, en ein af meginröksemdunum fyrir því að taka upp gjaldið á sínum tíma var að kerfið yrði mun einfaldara en það sem var áður.

Mikil þrýstingur er á starfsmenn félagsins að þeir afgreiði litað eldsneyti sem ætla má að nota eigi á gjaldskyld ökutæki. Er orðalag laganna og þar með réttarstaða félagsins og viðkomandi starfsmanns óljós og taldi Ríkisskattstjóri sig knúinn til að túlka lögin og er ekki ljóst hvort sú túlkun standist algerlega skoðun m.t.t laganna, eins og félagið benti á í sinni umsögn um frumvarpið. Er full ástæða til að endurskoða lögin og létta þeirri réttaróvissu af innheimtuaðilum og starfsmönnum þeirra. Félagið fagnar því að þau tæki sem heimilt er að afgreiða litað eldsneyti á skuli nú auðkennd í ökutækjaskrá en eins og bent var á í umsögn félagsins en enn er ekki gert ráð fyrir að tækin sem slík verði auðkennd, svo enginn vafi leiki á hvort heimilt er að afgreiða litað eldsneyti á tækið.

Af ofansögðu má ljóst vera að margir gallar eru enn á lögunum og ekki verður séð að neinn sá ávinningur sé af breytingunum, sem ekki var hægt að ná með öðrum hætti sem réttlæti þann kostnað og þær álögur sem lögin hafa lagt á atvinnulífið og samfélagið í heild sinni.

Er því lagt til að lögin verði endurskoðuð frá grunni í samvinnu við hagsmunaaðila.

Virðingarfyllst,
Olíudreifing ehf.,

Gestur Guðjónsson
Umhverfis- og öryggisfulltrúi

Alþingi
Erindi nr. P 132/410
komudagur 5.12.2005

Umsögn um mál til Alþingis

VIÐTAKANDI Efnahags- og viðskiptanefnd Hlín Lilja Sigfúsdóttir	SENDANDI Olúfélagið ehf, Suðurlandsbraut 18, 108 Reykjavík	
MÁLEFNI Umsögn um breyting á lögum um olúgjald og kílómetragjald	TILVÍSUN	DAGSETNING 5-Dec-05

Olúfélagið hefur fengið ofangreint frumvarp til umsagnar.

Olúfélagið vísar fyrir sína hönd, til umsagnar Olúdreifingar, sem dagsett er 28. nóvember 2005; "Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum, sem varða bensíngjald og olúgjald" og dagsett var 28. nóvember, undirrituð af Gesti Guðjónssyni.

Virðingarfyllst,
Olúfélagið ehf

Magnús Ásgeirsson

Reykjavík, 2. desember 2005

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Varðar: Umsögn um frumvarp til laga breytingu á lögum um olúgjald og kílómetragjald o.fl.

Í bréfi dagsettu 24. nóvember 2005 er óskað umsagnar Olíudreifingar ehf. um 327. mál, frumvarp til laga um breytingu á lögum um olúgjald og kílómetragjald o.fl.,

Olíudreifing ehf, sem dreifingaraðili á stærstum hluta þess eldsneytis sem frumvarpið nær yfir og sem stórnotandi á gasolíu og móðurfélög þess sem stórir gjaldskyldir aðilar samkvæmt umræddu frumvarpi, gerðu margháttáðar athugasemdir við frumvarpið sem varð að lögum á síðasta ári og lögðust gegn því í óbreyttri mynd, án þess að tillit væri til þess tekið nema að litlu leiti.

Gerir félagið ekki athugasemd við að tekinn verði upp nýr gjaldflokkur í kílómetragjaldi, enda um réttlætismál að ræða. Félagið verður þó að benda á að með tilkomu þessarar breytingar er enn verið að flækja kerfið, en ein af meginröksemdunum fyrir því að taka upp gjaldið á sínum tíma var að kerfið yrði mun einfaldara en það sem var áður.

Mikil þrýstingur er á starfsmenn félagsins að þeir afgreiði litað eldsneyti sem ætla má að nota eigi á gjaldskyld ökutæki. Er orðalag laganna og þar með réttarstaða félagsins og viðkomandi starfsmanns óljós og taldi Ríkisskattstjóri sig knúinn til að túlka lögin og er ekki ljóst hvort sú túlkun standist algerlega skoðun m.t.t laganna, eins og félagið benti á í sinni umsögn um frumvarpið. Er full ástæða til að endurskoða lögin og létta þeirri réttaróvissu af innheimtuaðilum og starfsmönnum þeirra. Félagið fagnar því að þau tæki sem heimilt er að afgreiða litað eldsneyti á skuli nú auðkennd í ökutækjaskrá en eins og bent var á í umsögn félagsins en enn er ekki gert ráð fyrir að tækin sem slík verði auðkennd, svo enginn vafi leiki á hvort heimilt er að afgreiða litað eldsneyti á tækið.

Af ofansögðu má ljóst vera að margir gallar eru enn á lögunum og ekki verður séð að neinn sá ávinningur sé af breytingunum, sem ekki var hægt að ná með öðrum hætti sem réttlæti þann kostnað og þær álögur sem lögin hafa lagt á atvinnulífið og samfélagið í heild sinni.

Er því lagt til að lögin verði endurskoðuð frá grunni í samvinnu við hagsmunaaðila.

Virðingarfyllst,
Olíudreifing ehf.,

Gestur Guðjónsson
Umhverfis- og öryggisfulltrúi



OLÍUVERZLUN
ÍSLANDS HF

Alþingi
Erindi nr. P 132/360
komudagur 2.12.2005

Reykjavík, 30. nóvember 2005

Efnahags og viðskiptanefnd Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík

Varðar: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um olíugjald og kílómetragjald ofl.

Í bréfi dagsettu 24. nóvember síðastliðinn er óskað umsagnar Olíuverzlunar Íslands hf. um frumvarp til laga um breytingu á lögum um olíugjald, kílómetragjald ofl.

Olíuverzlun Íslands hefur unnið athugasemdir um ofangreint frumvarp í samstarfi við dótturfélag sitt Olíudreifingu ehf.

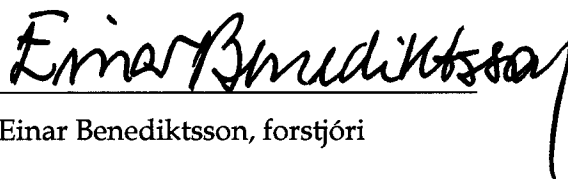
Félagið gerði á sínum tíma margháttaðar athugasemdir við upphaflegt frumvarp að lögum um olíugjald, sem ekki var tekið tillit til nema að takmörkuðu leiti.

Félagið telur nýtt frumvarp um breytingu á lögnum vera til bóta, en gangi þó of skammt. Þannig má nefna að félagið óskaði á sínum tíma eftir að þau ökutæki sem hafa heimild til að nota litaða olíu yrðu sérstaklega auðkennd, án þess að tekið hafi verið tillit til þeirrar athugasemdar. Enda þótt skráning í skráningarskírteini sé til bóta, þá mætir slíkt ekki umræddri ósk þar sem starfsmenn félagsins skoða ekki það skírteini fyrir afgreiðslu. Þrýstingur er á starfsmenn félagsins að afgreiða litað eldsneyti á ökutæki sem ætla má að nota eigi á gjaldskyld ökutæki. Orðalag laganna og þar með réttarstaða félagsins og viðkomandi starfsmanna er óljós, en þannig má nefna að Ríkisskattstjóri taldi sig nýlega knúinn til að senda út tülkun á lögnum.

Félagið benti á sínum tíma á að upptöku litunar myndi fylgja verulegur kostnaður, bæði í formi stofnkostnaðar og aukins rekstrarkostnaðar við dreifingu. Nú liggur fyrir að kostnaður vegna litunar er enn meiri en félagið hafði áætlað, einkum vegna aukins aksturs. Afleiðing af þessu er meðal annars aukin áhætta við olíuflutninga vegna verulega aukins aksturs, en áhætta við flutning á hættulegum varningi er í beinu hlutfalli við flutta vegalengd og því hefur áhætta við flutning á eldsneyti aukist sem þessu nemur.

Af ofansögðu má vera ljóst að margir gallar eru enn á lögnum og verður ekki séður neinn sá ávinningur af breytingunni, sem ekki var unnt að ná með öðrum hætti, sem réttlætir þann kostnað og þær álögur sem lögin hafa lagt á atvinnulífið og samfélagið í heild sinni. Það er því lagt til að lögin verði endurskoðuð í heild sinni.

Virðingarfyllst,
Olíuverzlun Íslands hf.



Einar Benediktsson, forstjóri

Alþingi, efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 2. desember 2005 2005110497
DAGSETNING TILVÍSUN
G-ums 06/05

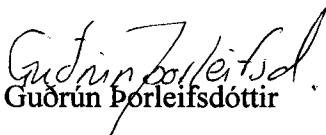
Umsögn um 327. mál, frumvarp til laga um breyting á lögum um olíugjald og kílómetragjald o.fl.

Í bréfi dagsettu 24. nóvember 2005 óskar háttvirt efnahags- og viðskiptanefnd eftir umsögn ríkisskattstjóra um frumvarp til laga um breyting á lögum um olíugjald og kílómetragjald o.fl., 327. mál. Fer hún hér á eftir.

Í frumvarpinu er lagt til að breytingin öðlist þegar gildi. Ríkisskattstjóri sér ástæðu til að benda á að nánari útfærslu og frekari upptalningu á ökutækjum sem ætluð eru til sérstakra nota skv. 6. tl. 1. mgr. 4. gr. laganna á eftir að skilgreina í reglugerð sem fjármálaráðherra setur verði frumvarpið að lögum. Þá verða ökutækin auðkennd í ökutækjaskrá og jafnframt sett sérstök gjaldskrá kílómetragjalds fyrir ökutæki sem falla undir sérstök not í 6. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna. Þetta kallar á breytingu á tölvukerfum ríkisskattstjóra og Umferðarstofu. Að auki er eigendum þessara ökutækja ekki gert skylt að skrá fyrrgreind ökutæki sem ökutæki til sérstakra nota heldur geta þeir valið hvort þeir greiði olíugjald og kílómetragjald samkvæmt núgildandi lögum eða hvort þeir skrái ökutæki sín hjá Umferðarstofu sem ökutæki til sérstakra nota, fái áritun þess efnis í skráningarskírteini ökutækisins og eigi þar með rétt á að fá afgreidda litaða gjaldfrjálsa olíu samhliða því að þeim er gert skylt að greiða sérstakt kílómetragjald, sbr. 4. gr. frumvarpsins. Æskilegt væri að gera eigendum ökutækjanna kleift að kynna sér þessar breytingar áður en þær taka gildi og því leggur ríkisskattstjóri til að frumvarpið taki gildi 1. febrúar 2006.

Ríkisskattstjóri hefur ekki frekari athugasemdir fram að færa um efni frumvarpsins.

Virðingarfyllt
f. h. ríkisskattstjóra


Guðrún Þorleifsdóttir


Ingibjörg Helga Helgadóttir

Alþingi
Erindi nr. P 132/375
komudagur 2.12.2005



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS

Alþingi
Efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8 - 10

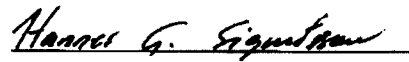
150 REYKJAVÍK

2.12.2005

Efni: Umsögn um stjórnarfrumvarp um breyting á lögum nr. 87/2004 um olfugjald og kílómetragjald o.fl., 327. mál.

Samtök atvinnulífsins hafa fengið umrætt frumvarp til umsagnar. Samtökin vísa til umsagnar Samtaka iðnaðarins um frumvarpið og taka undir þau sjónarmið sem þar eru sett fram.

Virðingarfyllst,



Hannes G. Sigurðsson,
aðstoðarframkvæmdastjóri

Aðsetur:
Borgartún 35
105 Reykjavík

Sími:
591 00 00

Bréfsími:
591 00 50

Netfang:
sa@sa.is

Vefang:
www.sa.is





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 þungaskattskerfinu 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 hælinn var lagt hversu mikilli olíu þeir eyddu við að ryðja snjó eða sópa götur. Sama gildi um steypubíla, steypudælubíla, sorpsöfnunarbíla, vatnsbíla, verkstæðisbíla, holræsaþreinsibifreiðar, 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 SÍ 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 gjaldtöku 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 gjaldtöku 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

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík.

Reykjavík, 2. desember 2005

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald o.fl., með síðari breytingum - 327. mál.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

1. gr. a.

Túlkun yfirvalda á núverandi ákvæði hefur valdið réttaróvissu og skaða. Aldrei stóð til að dráttarvélum sem ekki eru notaðar í landbúnaði, yrði gert að greiða olúgjald, enda greiddu þær ekki kílómetragjald í eldra kerfi. Dráttarvélar í eigu sveitarfélaga, fyrirtækja og einstaklinga sem skráðar eru í ökutækjaská en ekki hjá Vinnueftirliti, munu því á ný geta keypt, litaða og skattalaus dieselolíu, eða VÉLAOLÍU sem er vöruheiti vörunnar hjá Skeljungu hf.

1. gr. b.

Með núverandi ákvæði laganna er eigendum og umráðamönnum kyrrstöðuvinnutækja mismunað. Þannig er oliubíl með varanlegan áfastan búnað, sem notaður er til sérstakra nota við afgreiðslu eldsneytis, t.d. á skip og báta gert að greiða olúgjald. Skv. frumvarpinu geta oliubifreiðar sem notaðar eru til flutnings á stuttum leiðum og fyrst og fremst eru notaðar sem afgreiðslutæki valið um að greiða sérstakt kílómetragjald en ekki olúgjald. Það stuðlar að jafnræði. Hið sérstaka kílómetragjald er hins vegar of hátt. Kílómetragjald fyrir 18 tonna bifreið er í dag 5,09 kr./km og hið sérstaka gjald skv. frumvarpinu er 21,40 eða samtals 26,49 kr./km. Til samanburðar var kílómetragjald fyrir 18 tonna bifreið 16,61 kr./km. til 30. júní sl. og nemur hækkunin því 60% sem þarf að skoða, enda engin rök fyrir slíkri hækkun.

1. gr. c.

Skilgreining á hugtakinu námuökutæki er eftirfarandi í reglugerð um gerð og búnað ökutækja: "Ökutæki sem er vörubifreið eða eftirvagn sem getur verið hannað stærra en hámarksgildi í reglugerð þessari segja til um og ætlað er til efnisflutninga utan vega og innan afmarkaðra vinnusvæða."

Eigendum og umráðamönnum sérhæfðra tækja sem uppfylla ákvæði laga hefur verið synjað um skráningu sem námuökutæki af Umferðarstofu, sem felur í sér að aðilum er mismunað varðandi möguleika á notkun litaðrar olíu - VÉLAOLÍU. Um er að ræða bifreiðar sem eingöngu eru notaðar til flutnings og/eða afgreiðslu eldsneytis m.a. á Keflavíkurflugvelli. Þessum tækjum er ekki ekið utan vallar nema þá vegna viðhalds eða þegar þau eru færð til árlegrar ökutækjaskoðunar. Í úrskurðinum telst notkunin ekki vera "utan vega og innan afmarkaðs vinnusvæðis."



Úrskurður Umferðarstofu fær alls ekki staðist, enda byggir hann á því að; umferð um Keflavíkurflugvöll teljist almenn umferð og að vinnusvæði sé það svæði sem unnið er við framkvæmdir eða uppbyggingu. Fullyrt er að ekkert vinnusvæði á landinu er meira utan vegar og afmarkaðra en flughlöðin á Keflavíkurflugvelli. Vegna ágreinings sem skapast hefur vegna þessa úrskurðar og sem þarf að leiða til lykta með sérstakri stjórnslukæru er lagt til að það verði skilgreint sérstaklega í lögum hvað er átt við með, "utan vega " og "lokað vinnusvæði."

2. gr.

Skv. núgildandi lögum og þeim breytingum sem frumvarpið gerir ráð fyrir, er notkun litaðrar dieselolíu, þ.e. VÉLAOLÍU almenn og verður jafnvel enn almennari, sbr. ákvæði í 1. gr. a og b í frumvarpinu

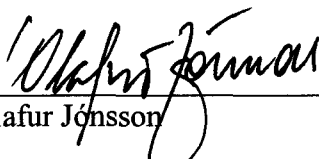
Til að mæta eftirspurn eftir litaðri olíu og tryggja að hún sé afgreidd með sem lægstum tilkostnaði er olían þ.e. VÉLAOLÍA í boði á mörgum sölustöðum Skeljungs. Með því hefur Skeljungur tekist að halda auknum fjölda olíugeyma hjá viðskiptavinum sínum í lágamarki og ekki hefur komið til aukinn akstur og kostnaður vegna dreifingar VÉLAOLÍU.

Tryggja verður að heimild ráðherra til að setja ákvæði í reglugerð um hvernig staðið skuli að sölu eða afhendingu gjaldfrjálsrar litaðrar olíu verði ekki til þess að hefta aðgang stofnana, fyrirtækja og einstaklinga að Vélaolíu á sölustöðum, hvort heldur er bensínstöðvum með þjónustu eða sjálfsafgreiðslustöðvum.

4. gr.

Með sérstöku kílómetragjaldi sem kemur til viðbótar kílómetragjaldi, eru álögur á þau ökutæki sem undir það falla auknar um u.þ.b. 60% frá því sem var í eldra kerfi. Það getur ekki verið ætlun Alþingis og þarf að leiðrétta.

SKELJUNGUR HF.


Ólafur Jónsson

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/374
komudagur 2.12.2005



Borgartúni 30, 105 Reykjavík

2. desember 2005
ÓHP/sj

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Varðar 327. mál 2005/2006
Frumvarp til laga um oliugjald og kílómetragjald o.fl.

Vísað er til bréfs efnahags- og viðskiptanefndar, dagsetts 24. nóvember 2005.

Umferðarráð hefur ekki komið saman til fundar frá því að bréf nefndarinnar barst, en erindið var sent til fulltrúa í Umferðarráði til umsagnar í tölvupósti. Engar athugasemdir eða ábendingar bárust frá ráðsmönnum.

Undirritaður telur því ekki ástæðu til að fjalla efnislega um frumvarpið, enda málið ekki tengt umferðaröryggi nema með óbeinum hætti.

Óli H. Þórðarson
formaður

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

nefndarsvid@althingi.is

5. desember 2005
AG-MÁL nr. 1011

**Umsögn um frumvarp til laga um olíugjald og
kílómetragjald o.fl., 327. mál, nýja gjaldskrá o. fl.**

Vísað er til bréfs efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis þar sem óskað er umsagnar Umferðarstofu um frumvarp til laga um olíugjald og kílómetragjald o.fl., 327. mál, nýja gjaldskrá o.fl.

Umferðarstofa hefur skoðað frumvarpið og athugasemdir um það. Þegar frumvarpið var til skoðunar í fjármálaráðuneytinu var haft samráð við Umferðarstofu um efni þess. Þykja ekki nú efni til þess að gera athugasemdir við frumvarpið af hálfu Umferðarstofu.

Virðingarfyllst,

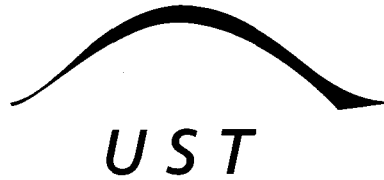


Karl Ragnars



William Thomas Möller

Alþingi
Erindi nr. P 132/265
komudagur 29.11.2005



Nefndasvið Alþingis
efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Umhverfisstofnun
Environment and Food Agency of Iceland

☒ Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000
Fax (+354) 591 2010
umhverfisstofnun@ust.is
www.umhverfisstofnun.is


29. nóvember 2005
Skjalanúmer: 40
Tilvísun: UST20051100139/KG


Frumvarp til laga um olúgjald og kílómetragjald o.fl., ný gjaldskrá, 327. mál

Vísað er til erindis efnahags- og viðskiptanefndar, dags. 24. nóvember sl., þar sem óskað var umsagnar Umhverfisstofnunar um frumvarp um breytingu á lögum um olúgjald og kílómetragjald o.fl., þar sem breytt er ákvæðum um gjaldskyldu vinnuvéla ýmiskonar, með hliðsjón af reynslu af framkvæmd laganna frá því þau tóku gildi 1. júlí sl.

Umhverfisstofnunar gerir ekki athugasemdir við framlagt frumvarp.

Virðingarfyllst,


Árni Bragason
staðgengill forstjóra


Sigrúbjörg Gísladóttir
forstöðumaður



Nefndarsvið Alþingis
Hlín Lilja Sigfúsdóttir
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK
ÍSLAND

Reykjavík, 02. desember 2005
Tilvísun: 2005110066/90.12
SE/BH
24.11.2005


Efni: Frumvarp til laga um olíugjald og kílómetragjald o.fl. 327. mál.

Með bréfi dags. 24.11.2005 óskaði Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis eftir umsögn um ofangreint frumvarp.

Vegagerðin telur að ákvæði 1. gr. frumvarpsins um breytingu á 4. gr. laganna um undanþágur séu almennt til bóta. Að mati Vegagerðarinnar hefði þó verið ástæða til að skoða frá grunni hvort tilefni sé til að veita svo viðtækar undanþágur til notkunar á litaðri olíu á skráningarskyld ökutæki og raun ber vitni. Mismunun í gjaldtöku af ökutækjum getur skapað ójafnvægi í samkeppni milli aðila á markaði auk þess sem flókið kerfi undanþágu er erfitt í framkvæmd og býður heim misnotkun. Af þeim sökum er lagt til að farið verði í frekari endurskoðun laganna til einföldunar með fækkun undanþága að markmiði.

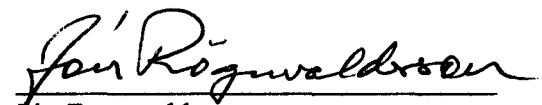
Vegagerðin gerir athugasemd við að heimila eigi öllum dráttarvélum að nota litaða, gjaldfrjálsa olíu. Samkvæmt núgildandi lögum er aðeins heimilt að nota litaða olíu á þær dráttarvélar sem eru til notkunar í landbúnaði, þ.e. innan lögbýla eða í næsta nágrenni þeirra. Dráttarvélar eru skráningarskyld ökutæki sem notuðu eru á opinberum vegum, geta í sumum tilvikum náð 80 km hraða, geta dregið tengivagna og eru notaðar við flutninga í einhverjum tilvikum. Að mati Vegagerðarinnar er ekki tilefni til að veita almennt undanþágu til notkunar litaðrar olíu á dráttarvélar heldur eigi undanþága a.m.k. að takmarkast við dráttarvélar sem eingöngu eru notaðar í landbúnaði og þá fyrst og fremst til aksturs utan vega.

Vegagerðin telur ástæðu til að skoða nánar viðurlagaákvæði laganna hvað snertir brot gegn ákvæðum laganna, sérstaklega varðandi brot á reglum um olíugjald. Mikill verðmunur á litaðri og ólitaðri olíu ásamt fjölda undanþága gerir að verkum að hætta á misnotkun er mikil, ekki síst hjá verktökum og flutningsaðilum í samkeppni. Aðgengi að litaðri olíu er án takmarkana og ávinningur af brotum mikill. Freisting til óheimillar notkunar litaðrar olíu er því mikil og mikilvægt að varnaðaráhrif viðurlaga séu ótvíræð. Telja verður ákvæði núgildandi laga ekki vænleg til að skapa slík varnaðaráhrif og hefði því verið ástæða til að taka til endurskoðunar viðurlagaákvæði laganna.



Samkvæmt framangreindu telur Vegagerðin ákvæði frumvarpsins almennt til bóta með framangreindum athugasemdum en telur ástæðu til að ráðist verði í endurskoðun á ákvæðum laganna um undanþágur til notkunar á litaðri olíu og um viðurlög hið allra fyrsta.

Virðingarfyllst,


Jón Rögnvaldsson,
vegamálastjóri.



VIÐSKIPTARÁÐ ÍSLANDS
ICELAND CHAMBER
OF COMMERCE

Alþingi
Erindi nr. P 132/362
komudagur 2.12.2005

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
b/t Hlínar Lilju Sigfúsdóttur, nefndarritara
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Reykjavík, 30. nóvember 2005

Efni: Frv. til I. um br. á I. um olíu- og kílómetragj. nr. 87/2004 (327.mál)

Viðskiptaráð Íslands þakkar nefndinni það tækifæri að fá að veita umsögn um framangreint frumvarp sem felur í sér tæknilegar breytingar á olíu- og kílómetragjaldi. Viðskiptaráð gerir ekki athugasemd við frumvarpið.

f.h. Viðskiptaráðs Íslands,


Davíð Þórláksson