

Frumvarp til laga

um olúgjald og kílómetragjald o.fl.

(Lagt fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi 2003–2004.)

I. KAFLI

Vörugjald af olíu, gjaldskylda og fjárhæð gjalds.

1. gr.

Greiða skal í ríkissjóð vörugjald af gas- og dísilolíu sem flokkast í tollskrárnúmer 2710.1930 og nothæf er sem eldsneyti á ökutæki. Í lögum þessum er vörugjald á olíu nefnt olúgjald.

Gjaldskylda skv. 1. mgr. nær einnig til olíu í öðrum tollskrárnúmerum sem blönduð hefur verið gjaldskyldri olíu, enda séu blöndurnar nothæfar sem eldsneyti á ökutæki.

Fjárhæð olúgjalds skal vera 45 kr. á hvern lítra af olíu.

2. gr.

Tollstjóri annast álagningu og innheimtu olúgjalds af gjaldskyldri olíu sem aðrir en þeir sem skráðir hafa verið skv. 3. gr. flytja til landsins. Ríkisskattstjóri annast álagningu olúgjalds á þá sem skráningarskyldir eru skv. 3. gr. vegna sölu þeirra og eigin nota á gjaldskyldri olíu. Ríkisskattstjóra er heimilt að fela skattstjórum framkvæmd einstakra verkefna sem honum eru falin í lögnum.

Gjaldskyldir aðilar.

3. gr.

Gjaldskyldir aðilar samkvæmt lögum þessum eru:

- þeir sem framleiða eða stunda aðvinnslu olíu sem gjaldskyld er skv. 1. gr.,
- þeir sem flytja inn, til endursölu eða eigin nota, olíu sem gjaldskyld er skv. 1. gr.,
- þeir sem kaupa olíu innan lands til endursölu.

Ríkisskattstjóri heldur skrá yfir gjaldskylda aðila skv. 1. mgr. Gjaldskyldir aðilar skv. 1. mgr., aðrir en þeir sem einvörðungu flytja inn olíu til eigin nota, skulu ótilkvaddir senda ríkisskattstjóra tilkynningu um starfsemi sína. Þeir sem hefja gjaldskylda starfsemi skulu senda tilkynningu til ríkisskattstjóra áður en starfsemin hefst.

Í tilkynningu skv. 2. mgr. skal tilgreina nafn, heimili og kennitölu rekstraraðila, firmanafn og tegund framleiðslu eða innflutnings. Enn fremur skulu þeir sem flytja inn olíu til endursölu greina frá birgðageymslum, þ.m.t. sölustöðum, staðsetningu þeirra og stærð. Verði breytingar á gjaldskyldri starfsemi, þ.m.t. varðandi birgðageymslur, ber að tilkynna þær án tafar.

Ríkisskattstjóri rannsakar tilkynningar og getur hafnað skráningu ef skilyrðum þessarar greinar eða annarra ákvæða laga þessara er ekki fullnægt.

Hafni ríkisskattstjóri skráningu, sbr. 4. mgr., ber viðkomandi að standa skil á olíugjaldi við tollafgreiðslu ef um innflutning er að ræða eða við afhendingu ef um innlenda framleiðslu eða aðvinnslu er að ræða.

Undanþágur og endurgreiðslur.

4. gr.

Sala eða afhending á olíu, sem bætt hefur verið í litar- og/eða merkiefnum, sbr. 5. gr., er undanþegin gjaldskyldu í eftirfarandi tilvikum:

1. til nota á skip og bátá,
2. til húshitunar og hitunar almenningssundlauga,
3. til nota í iðnaði og á vinnuvélar,
4. til nota á dráttarvélar í landbúnaði,
5. til raforkuframleiðslu,
6. til nota á ökutæki sem ætluð eru til sérstakra nota og falla undir vörulið 8705 í viðauka I við tollalög, nr. 55/1987.

Litaða olíu má ekki nota sem eldsneyti í öðrum tilvikum en lýst er í 1. mgr. Litar- og/eða merkiefni má hvorki fjarlægja að öllu leyti né að hluta.

Óheimilt er að nota litaða olíu á skráningarskyld ökutæki, sbr. 63. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, önnur en dráttarvélar í landbúnaði og bifreiðar skv. 6. tölul. 1. mgr.

Fjármálaráðherra er heimilt að kveða á um skilyrði fyrir undanþágu í reglugerð.

5. gr.

Þeir sem gjaldskyldir eru skv. 3. gr. og óska eftir að fá heimild til að bæta litar- og/eða merkiefnum í gas- og dísilolíu vegna sölu eða afhendingar án gjalds, sbr. 4. gr., skulu senda umsókn til ríkisskattstjóra. Einungis þeim sem fengið hafa leyfi hjá ríkisskattstjóra er heimilt að bæta litar- og/eða merkiefnum í gas- og dísilolíu samkvæmt lögum þessum.

Aðeins má lita olíu í búnaði sem viðurkenndur hefur verið af Löggildingarstofu.

Ríkisskattstjóri getur afturkallað eða takmarkað leyfi til litunar á olíu ef í ljós kemur að búnaður uppfyllir ekki þau skilyrði sem sett hafa verið, lituð olía er seld til annarra nota en tilgreind eru í 1. mgr. 4. gr. eða viðunandi eftirliti verður ekki komið við.

Fjármálaráðherra skal í reglugerð kveða á um gerð og samsetningu litar- og/eða merkiefnis, litunarbúnað og framkvæmd litunar að öðru leyti.

6. gr.

Endurgreiða skal 70% olíugjalds af olíu sem þeir sem reka almenningsvagna nota við rekstur hópifreiða í almenningssamgöngum. Reglur um endurgreiðslu samkvæmt þessari málsgrein skulu settar af fjármálaráðherra í samráði við samgönguráðherra.

Endurgreiða skal olíugjald af olíu sem erlend sendiráð eða sendimenn erlendra ríkja kaupa vegna bifreiða í sinni eigu.

Beiðnir um endurgreiðslu skulu afgreiddar af ríkisskattstjóra sem jafnframt tilkynningu til beiðanda skal tilkynna ákvörðun sína til innheimtumanns ríkissjóðs til útborgunar hjá honum.

Bókhald.

7. gr.

Gjaldskyldir aðilar sem stunda framleiðslu eða aðvinnslu, sbr. 1. tölul. 1. mgr. 3. gr., skulu aðgreina í bókhaldi sínu kaup á olíu sem notuð er til framleiðslu eða aðvinnslu gjaldskyldrar olíu, olíu til annarrar framleiðslu og olíu sem afhent er öðrum. Jafnframt skulu þeir halda bókhald yfir aðfengna olíu, gjaldskylda sem gjaldfrjálsa, eigin notkun slíkrar olíu og afhendingu hennar. Að auki skulu þeir halda bókhald yfir aðfengið litar- og/eða merkiefni og notkun á því.

Aðrir gjaldskyldir aðilar, sem hlotið hafa skráningu skv. 3. gr., skulu halda bókhald yfir aðfengna olíu, gjaldskylda sem gjaldfrjálsa, eigin notkun hennar og sölu eða afhendingu. Að auki skulu þeir halda bókhald yfir aðfengið litar- og/eða merkiefni og notkun á því.

Við sölu eða afhendingu olíu skal gefa út sölureikning þar sem eftirfarandi upplýsingar koma fram:

1. útgáfudagur,
2. útgáfustaður,
3. afhendingarstaður ef annar en útgáfustaður,
4. nafn og kennitala seljanda (birgðasala),
5. nafn og kennitala kaupanda (móttakanda),
6. magn, einingarverð og heildarverð gjaldskyldrar olíu.

Auk upplýsinganna sem tilgreindar eru í 3. mgr. skal á sölureikningi koma fram hvort olíugjald er lagt á og hver fjárhæð olíugjalds er. Um varðveislu sölureikninga gilda ákvæði bókhaldslaga. Við afhendingu á litaðri olíu til nota sem greinir í 1. mgr. 4. gr. skal tilgreina á sölureikningi að um gjaldfrjálsa litaða olíu sé að ræða.

Við staðgreiðslusölu smásöluverslana og hliðstæðra aðila er ekki skylt að gefa út sölureikning, sbr. 1. mgr. 21. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt.

8. gr.

Þeir sem eiga rétt á endurgreiðslu olíugjalds skv. 1. mgr. 6. gr. skulu halda í bókhaldi sínu skrá yfir akstur ökutækja. Jafnframt skulu þeir halda í bókhaldi sínu reikninga og skrár yfir olíukaup og olíunotkun og annað sem máli skiptir fyrir sönnun á réttmæti endurgreiðslunnar.

Vanræki aðili að skrá akstur eða færa fullnægjandi bókhald skv. 1. mgr. fellur niður réttur til endurgreiðslu fyrir tímabilið þegar bókhald eða skráning var ekki fullnægjandi.

Uppgjör og innheimta.

9. gr.

Gjaldskyldir aðilar, sem hlotið hafa skráningu skv. 3. gr., skulu greiða olíugjald af gjaldskyldri olíu fyrir hvert uppgjörstímabil miðað við sölu eða afhendingu og eigin notkun. Þeir sem flytja inn gjaldskylda olíu til eigin nota skulu greiða olíugjald við tollafgreiðslu.

Við uppgjör olíugjalds má draga frá fjárhæð sem nemur sannanlega töpuðum útistandandi kröfum til greiðslu olíugjalds sem áður hefur verið skilað í ríkissjóð.

10. gr.

Til gjaldskyldrar sölu eða afhendingar telst ekki:

1. olía sem afhent er öðrum gjaldskyldum aðila,
2. olía sem flutt er úr landi,

3. olía sem sannanlega hefur farið forgörðum vegna leka, eldsvoða eða rýrnunar af öðrum sambærilegum ástæðum.

11. gr.

Uppgjörstímabil olíugjalds er einn mánuður. Gjaldldagi er fimmtándi dagur annars mánaðar eftir lok uppgjörstímabils. Beri gjalddaga upp á helgidag eða almennan frídag færist hann yfir á næsta virka dag á eftir. Eigi síðar en á gjalddaga skulu gjaldskyldir aðilar, sem hlotið hafa skráningu skv. 3. gr., ótilkvaddir skila innheimtumanni ríkissjóðs skýrslu, olíugjaldsskýrslu, yfir magn gjaldskyldrar og gjaldfrjálsrar olíu á uppgjörstímabilinu og standa skil á greiðslu olíugjaldsins. Fjármálaráðherra kveður í reglugerð á um greiðslustaði, greiðslufyrirkomulag og efni skýrslu, þar á meðal hvernig rafrænum skilum á skýrslu og greiðslu skuli háttað.

Ríkisskattstjóri skal ákvarða olíugjald gjaldskylds aðila á hverju uppgjörstímabili. Hann skal rannsaka olíugjaldsskýrslur og leiðréttá þær ef þær eða einstakir liðir þeirra eru í ósamræmi við lög þessi eða fyrirmæli sem sett eru samkvæmt þeim. Þá skal ríkisskattstjóri áætla gjald af viðskiptum þeirra sem ekki senda skýrslur innan tilskilins frests, senda enga skýrslu eða ef skýrslu eða fylgigögnum er ábótavant. Ríkisskattstjóri skal tilkynna innheimtumanni og gjaldanda um áætlanir og leiðréttingar sem gerðar hafa verið. Þó er ríkisskattstjóra heimilt að leiðréttá augljósar reiknings skekkjur án sérstakrar tilkynningar til gjaldanda.

Sé olíugjaldsskýrsla ekki afhent innan tilskilins frests eða olíugjald ekki greitt er ríkisskattstjóra enn fremur heimilt að afturkalla skráningu skv. 3. gr. þar til úr hefur verið bætt.

12. gr.

Komi í ljós annmarkar á olíugjaldsskýrslu, fyrir eða eftir ákvörðun skv. 11. gr., eða telji ríkisskattstjóri frekari skýringa þörf á einhverju atriði skal hann skriflega skora á gjaldskyldan aðila að bæta úr því innan ákveðins tíma og láta í té skriflegar skýringar og þau gögn sem ríkisskattstjóri telur þörf á. Fáir ríkisskattstjóri fullnægjandi skýringar og gögn innan tilskilins frests ákvarðar hann eða endurákvörðar olíugjald samkvæmt olíugjaldsskýrslu og að fengnum skýringum og gögnum. Ef eigi er bætt úr annmörkum á olíugjaldsskýrslu, svar aðila berst ekki innan tilskilins frests, skýringar hans eru ófullnægjandi eða eigi eru send þau gögn sem óskað er eftir er ríkisskattstjóra heimilt að áætla olíugjald aðila.

Við ákvörðun eða endurákvörðun skv. 1. mgr. skal ríkisskattstjóri tilkynna aðila skriflega um fyrirhugaðar breytingar og af hvaða ástæðum þær eru gerðar til að aðili geti tjáð sig skriflega um efni máls og lagt fram viðbótargögn. Við endurákvörðun skal ríkisskattstjóri þó veita aðila a.m.k. 15 daga frest frá póstagningu tilkynningar um fyrirhugaðar breytingar.

Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan tveggja mánaða frá lokum þess frests sem hann hefur veitt aðila til að tjá sig um fyrirhugaðar breytingar kveða upp rökstuddan úrskurð um endurákvörðunina og tilkynna hann í ábyrgðarbréfi.

II. KAFLI

Kílómetragjald.

13. gr.

Kílómetragjald.

Greiða skal kílómetragjald af eftirtöldum ökutækjum:

1. bifreiðum sem skráðar eru hér á landi sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, þó ekki af bifreiðum sem ætlaðar eru til fólksflutninga,

2. eftirvögnum sem skráðir eru hér á landi og eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd,
3. bifreiðum og eftirvögnum, sbr. 1. og 2. tölul., sem skráð eru erlendis og flutt hingað til lands. Tollstjóri skal við komu og brottför ökutækis lesa af öikumæli þess og ákvarða kílómetragjald í samræmi við ekinn kílómetrafjölda.

Gjaldskylda samkvæmt þessu ákvæði hvílir á skráðum eiganda ökutækis á álestrardegi eða afskráningardegi hafi ökutæki verið afskráð. Hafi orðið eigendaskipti á ökutæki án þess að það hafi verið tilkynnt til skráningar hvílir gjaldskyldan jafnframt á nýjum eiganda. Ef annar aðili en skráður eigandi hefur umráðarétt yfir skráningarskyldu ökutæki ber hann óskipta ábyrgð með skráðum eiganda á greiðslu kílómetragjalds. Skylda til greiðslu kílómetragjalds af ökutæki sem skráð er erlendis hvílir á innflytjanda þess.

Kílómetragjald af gjaldskyldum bifreiðum skv. 1. tölul. 1. mgr., sbr. 3. tölul., skal vera sem hér segir:

<i>Leyfð heildarþyngd ökutækis, kg</i>	<i>Kílómetragjald, kr.</i>	<i>Leyfð heildarþyngd ökutækis, kg</i>	<i>Kílómetragjald, kr.</i>
10.000–11.000	0,29	21.001–22.000	6,89
11.001–12.000	0,89	22.001–23.000	7,49
12.001–13.000	1,49	23.001–24.000	8,09
13.001–14.000	2,09	24.001–25.000	8,69
14.001–15.000	2,69	25.001–26.000	9,29
15.001–16.000	3,29	26.001–27.000	9,89
16.001–17.000	3,89	27.001–28.000	10,49
17.001–18.000	4,49	28.001–29.000	11,09
18.001–19.000	5,09	29.001–30.000	11,69
19.001–20.000	5,69	30.001–31.000	12,29
20.001–21.000	6,29	31.001 og yfir	12,89

Kílómetragjald af gjaldskyldum eftirvögnum skv. 2. tölul. 1. mgr., sbr. 3. tölul., skal vera sama fjárhæð kílómetragjaldsins og kveðið er á um í 3. mgr.

Eigendur eða umráðamenn ökutækja til sérstakra nota, sbr. 6. tölul. 1. mgr. 4. gr., skulu greiða kílómetragjald skv. 3. mgr.

Upphæð kílómetragjalds ræðst af gjaldþyngd ökutækis. Gjaldþyngd ökutækis skal vera leyfð heildarþyngd þess, sbr. ákvæði reglugerðar nr. 528/1998, um stærð og þyngd ökutækja. Samanlögð gjaldþyngd samtengdra ökutækja skal vera að hámarki 40.000 kg fyrir fimm ása samtengd ökutæki og 44.000 kg fyrir sex ása samtengd ökutæki.

Öikumælur skulu settir í bifreiðar og eftirvagna á kostnað eigenda. Í reglugerð skal kveðið á um tegundir og útbúnað mæla, ísetningu þeirra, álestur, viðgerðir og eftirlit. Ef skylt er að búa ökutæki ökurita til eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna samkvæmt reglugerð nr. 136/1995 skal ökuritinn notaður sem öikumælir. Nú er ökuriti notaður sem öikumælir og er öikumanni þá skylt að hafa skráningarblað (skífu) í ökuritanum.

Ríkisskattstjóri getur, ef sérstaklega stendur á, veitt undanþágu frá því að öikumælisskyld bifreið eða eftirvagn sé útbúin öikumæli, enda fari ákvörðun kílómetragjalds fram á annan jafntryggan hátt.

Kílómetragjald skv. 3. tölul. 1. mgr. skal greiða við brottför bifreiðar eða vagns úr landi.

14. gr.

Berist ríkisskattstjóra tilkynning eftirlitsmanna um að heildarþyngd ökutækis með farmi hafi mælst vera meiri en sem nemur gjaldþyngd þess skal hann tilkynna eiganda eða umráðamanni ökutækisins skriflega um fyrirhugaða endurákvörðun vegna vanreiknaðrar gjaldþyngdar og skora á hann að láta í té skýringar og gögn innan a.m.k. fimmtán daga. Berist ríkisskattstjóra ekki fullnægjandi skýringar eða gögn eiganda eða umráðamanns innan tilskilins frests endurákvörðar ríkisskattstjóri skatt vegna vanreiknaðrar gjaldþyngdar.

Endurákvörðun vegna vanreiknaðrar gjaldþyngdar, sbr. 1. mgr., skal nema mismun á kílómetragjaldi gjaldþyngdar og þeirrar þyngdar er mælist við eftirlit. Endurákvörðun skal ná til alls aksturs ökutækisins síðustu sextíu dagana áður en mæling fer fram.

Hafi gjaldþyngd ökutækis verið rangt skráð í álestrarskrá ökutækja er heimilt að endurákvörða þungaskatt miðað við rétta gjaldþyngd vegna aksturs ökutækisins frá því er gjaldþyngd var skráð.

15. gr.

Ákvörðun kílómetragjalds.

Álestrartímabil eru frá 1. desember til 15. desember og frá 1. júní til 15. júní ár hvert. Eigandi eða umráðamaður ökutækis sem kílómetragjald er greitt af skv. 13. gr. skal án sérstakrar tilkynningar koma með ökutæki til álestraraðila á álestrartímabili og láta lesa á og skrá stöðu ökumælis. Ríkisskattstjóri ákvarðar að loknu hverju álestrartímabili kílómetragjald ökutækja, sem færð hafa verið til álestrar, vegna aksturs þeirra frá síðasta álestrartímabili þar á undan til álestrardags. Ríkisskattstjóri skal jafnframt, sé lesið af ökumæli ökutækis utan álestrartímabils, ákvarða kílómetragjald vegna aksturs frá síðasta álestri til álestrardags.

Gjalddagi kílómetragjalds fyrir álestrartímabilið 1. desember til 15. desember er 1. janúar þar á eftir og gjalddagi kílómetragjalds fyrir álestrartímabilið 1. júní til 15. júní er 1. júlí þar á eftir. Við eigendaskipti ökutækis er gjalddagi og álestrardagur sá sami, sbr. 21. gr. Eindagar skattsins eru 15. febrúar og 15. ágúst.

Ef eigandi eða umráðamaður ökutækis lætur ekki lesa af ökumæli þess á álestrartímabili skal ríkisskattstjóri áætla kílómetragjald. Áætlun skal miðast við að ökutækinu hafi verið ekið 8.000 km á mánuði nema fyrirbyggjandi gögn bendi til þess að akstur kunni að hafa verið meiri. Ríkisskattstjóri skal tilkynna innheimtumanni og gjaldanda um áætlanir sem gerðar hafa verið. Komi eigandi eða umráðamaður með ökutæki til álestrar utan álestrartímabils skal álestur tekinn sem kæra og sendur ríkisskattstjóra til ákvörðunar. Komi eigandi eða umráðamaður, sem sætt hefur áætlun á fyrri tímabilum, með ökutæki til álestrar á álestrartímabili tímabils sem ekki hefur verið áætlað fyrir skal álagning miðast við að allur aksturinn hafi átt sér stað á því.

16. gr.

Ökumaður ökutækis sem kílómetragjald er greitt af skv. 13. gr. skal við lok hvers dags, sem ökutæki er ekið, lesa kílómetrastöðu af ökumæli og skrá hana í sérstaka akstursbók sem ríkisskattstjóri gefur út. Ef annars konar ökumælir en ökuriti er notaður skal ökumaður skrá kílómetrastöðu hraðamælis daglega í akstursbókina. Hins vegar er honum einungis skylt að skrá kílómetrastöðu ökumælis einu sinni í viku. Ökumaður skal athuga hvort ökuriti eða ökumælir og hraðamælir hafa talið rétt og að kílómetrastöðu beri saman við akstur dagsins. Ef sérstakur ökumælir er í eftirvagni skal ökumaður einu sinni í hverri viku, sem eftirvagn hefur

verið hreyfður, skrá kílómetrastöðu ökutækis eftirvagns og athuga hvort mælir hefur talið rétt. Ökumaður skal staðfesta skráningu með nafnritun sinni.

Eigandi og umráðamaður ökutækis bera ábyrgð á að ökutælin telji rétt og að akstur sé skráður í akstursbók við lok hvers dags sem ökutæki er ekið. Eiganda eða umráðamanni ökutækis ber að varðveita skráningarblöð ökurita og akstursbók í sjö ár frá lokum gjaldárs.

Nú kemur í ljós við skráningu á kílómetrastöðu ökurita eða ökutækis og hraðamælis, eða við skoðun á skráningarblöðum ökurita, að einhver fyrrgreindra mæla telur rangt eða telur ekki og skal ökumaður þá svo fljótt sem honum er unnt tilkynna um bilun mælis til Vegagerðarinnar. Jafnframt skal hann, innan tveggja virkra daga frá því er bilun í mæli kom fram, fara með hann á löggilt verkstæði til viðgerðar. Ef taka þarf ökutæki úr ökutæki til viðgerðar skal lesið af ökutækilinum áður en hann er tekinn úr og annar settur í stað hins bilaða. Tilkynna skal þegar í stað til Vegagerðarinnar ef nýr ökutælin er settur í ökutæki. Jafnframt skal lesið af mælinum.

Nú verður því ekki við komið að setja annan ökutæki í ökutæki og er þá heimilt að aka án ökutækis gegn greiðslu daggjalds, enda sé það tilkynnt til Vegagerðarinnar á eyðublaði í því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Heimild skal ekki veitt til lengri tíma en fimm virkra daga í senn. Greiða skal daggjald fyrir þann tíma sem ekið er án ökutækis og skal gjaldið miðast við a.m.k. 200 km akstur fyrir hvern dag sem ekið er án ökutækis. Heimilt skal við ákvörðun gjaldsins að miða við raunverulegan akstur verði því komið við samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum.

17. gr.

Komi í ljós eftir ákvörðun kílómetragjalds skv. 15. gr. að ökutæki hafi heimildarlaust verið í umferð án þess að vera búíð ökutæki, akstur hafi verið ranglega færður eða ekki færður í akstursbók, ökutælin verið óvirkur, innsigli rofið eða mælir talið of lítið eða telji ríkisskattstjóri að öðru leyti að kílómetragjald hafi ekki verið réttilega ákvarðað skal hann tilkynna eiganda eða umráðamanni ökutækisins skriflega um fyrirhugaða endurákvörðun og skora á hann að láta í té skýringar og gögn innan a.m.k. 15 daga. Berist ríkisskattstjóra fullnægjandi skýringar eða gögn innan frests endurákvæðar hann gjald á grundvelli fyrirbyggjandi gagna en að öðrum kosti endurákvæðar hann gjald skv. 2. mgr.

Endurákvörðun vegna vantans aksturs skal miðast við 2.000 km akstur fyrir hverja byrjaða viku sem talið verður að akstur hafi verið vantinn nema fyrirbyggjandi gögn bendi til þess að akstur kunni að hafa verið meiri. Verði talið að akstur á því tímabili sem endurákvörðun nær til hafi að einhverju leyti komið fram á kílómetrastöðu ökutækis skal sá akstur koma til frádráttar við endurákvörðun. Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan tveggja mánaða frá lokum þess frests sem hann hefur veitt aðila til að tjá sig um fyrirhugaðar breytingar kveða upp rökstuddan úrskurð um endurákvörðunina og tilkynna hann í ábyrgðarbréfi.

III. KAFLI

Kæruheimildir, eftirlit og refsíbyrgð.

18. gr.

Kæruheimildir.

Ákvörðun ríkisskattstjóra skv. 4. mgr. 3. gr., 6., 11. og 15. gr. er kæránleg til hans innan 30 daga frá því að hún var tilkynnt. Kærufrestur reiknast frá póstlagningu tilkynningar um gjaldákvörðun. Við ákvörðun olíugjalds án sérstakrar tilkynningar til kæranda reiknast kærufrestur þó frá gjalddaga uppgjörstímabils, sbr. 11. gr. Innsend fullnægjandi skýrsla skal

tekin sem kæra þegar um er að ræða áætlanir skv. 12. gr. Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan tveggja mánaða frá lokum kærufrests kveða upp rökstuddan úrskurð um kærana og tilkynna hann í ábyrgðarbréfi.

Heimilt er að kæra úrskurð ríkisskattstjóra um kæru skv. 1. mgr. og endurákvörðun skv. 12. og 17. gr. til yfirsattanefndar samkvæmt ákvæðum laga um yfirsattanefnd.

Heimild til endurákvörðunar samkvæmt lögum þessum nær til síðustu sex ára sem næst eru á undan því ári sem endurákvörðun fer fram. Verði skattskyldum aðila eigi kennt um að áðurnefnd gjöld voru vanálögð, og/eða hafi hann látið í té við álagningu eða álestur fullnægjandi upplýsingar og/eða gögn sem byggja mátti rétta álagningu á, er þó eigi heimilt að ákvarða honum gjald nema fyrir síðustu sex ár sem næst voru á undan því ári sem endurákvörðun fer fram á.

Yfirsattanefnd úrskurðar sektir skv. 20. gr. nema máli sé vísað til opinberrar rannsóknar og dómsmeðferðar skv. 5. mgr. Úrskurður yfirsattanefndar er fullnaðarúrskurður. Vararefning fylgir ekki sektarúrskurðum nefndarinnar. Skattransóknarstjóri ríkisins getur eftir kröfu sökunauts eða af sjálfsdáðum vísað máli til opinberrar rannsóknar.

Sök skv. 20. gr. fynnist á sex árum miðað við upphaf rannsóknar á vegum skattransóknarstjóra ríkisins eða ríkislögreglustjóra gegn aðila sem sökunaut enda verði ekki óeðlilegar tafir á rannsókn máls eða ákvörðun refsingar.

Hafi olíugjald skv. 11. gr. eða kílómetragjald skv. 15. gr. ekki verið greitt innan mánaðar frá gjalddaga skal greiða ríkissjóði dráttarvexti af því sem gjaldfallið er. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Við endurákvörðun oftekinna gjalda samkvæmt lögum þessum skal greiða gjaldanda vexti, sem skulu vera jafnháir tveimur þriðju hlutum vaxta sem Seðlabanki Íslands ákveður og birtir skv. 1. másl. 4. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá þeim tíma sem greiðslan átti sér stað og þar til endurgreiðslan fer fram.

Ákvörðun tollstjóra skv. 3. tölul. 1. mgr. 13. gr. er kæránleg til hans innan 30 daga frá gjalddaga. Að öðru leyti skulu ákvæði þessarar greinar gilda um ákvarðanir skv. 3. tölul. 1. mgr. 13. gr. eftir því sem við á, þ.m.t. kærur til yfirsattanefndar.

19. gr.

Eftirlit.

Ríkisskattstjóri annast eftirlit með því að ekki sé notuð lituð olía á skráningarskyld ökutæki og að skráning þeirra og búnaður sé í samræmi við fyrirmæli laga þessara. Jafnframt annast ríkisskattstjóri eftirlit með því að gjaldskyld ökutæki, skráning þeirra og búnaður, svo og skráning ökumanna á akstri, sé í samræmi við fyrirmæli laga þessara, reglur um ökumæla og skráningu ökutækisins í ökutækjaskrá. Fjármálaráðherra er heimilt að fela Vegagerðinni framkvæmd eftirlitsins.

Eftirlitsmönnum er heimilt að stöðva ökutæki til að gera þær athuganir sem taldar eru nauðsynlegar til að staðreyna hvort lituð olía hafi verið notuð á skráningarskyld ökutæki andstætt ákvæði 3. mgr. 4. gr., þar á meðal að skoða eldsneytisgeymi og vél ökutækis. Eftirlitsmönnum er heimilt að taka sýni af eldsneyti sem notað er á skráningarskyld ökutæki. Jafnframt er eftirlitsmönnum heimilt að stöðva ökutæki og gera þær athuganir á því sem taldar eru nauðsynlegar til að staðreyna að ökutæki, mælabúnaður þess og skráning ökumanns á akstri sé í samræmi við skráningu ökutækisins í álestrarskrá ökumæla. Þá er eftirlitsmönnum heimilt að leggja hald á skráningarblöð ökurita og akstursbók.

Ríkisskattstjóra er heimilt við eftirlit með gjaldskyldum aðilum, sem hlotið hafa skráningu skv. 3. gr., að krefjast þess að fá afhent bókhald og bókhaldsgögn, svo og önnur gögn er varða reksturinn. Enn fremur hefur ríkisskattstjóri aðgang að framangreindum gögnum, starfsstöðvum og birgðastöðvum. Að öðru leyti gilda ákvæði laga um virðisaukaskatt eftir því sem þau geta átt við.

20. gr.

Refsiábyrgð.

Skýri gjaldskyldur aðili skv. 3. gr. af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi rangt eða villandi frá einhverju því sem máli skiptir um skyldu sína til greiðslu olíugjalds skal hann auk ógreidds gjalds greiða sekt sem nemur allt að tífaldri, og aldrei lægri en tvöfaldri, þeirri fjárhæð sem dregin var undan eða vanrækt var að greiða.

Vanræki gjaldskyldur aðili skv. 3. gr. að halda tilskilið bókhald samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim skal hann sæta sektum samkvæmt ákvæðum laga um bókhald.

Vanræki gjaldskyldur aðili að veita upplýsingar eða láta í té aðstoð, skýrslur eða gögn eins og ákveðið er í lögum þessum, eða skýri hann rangt eða villandi frá einhverju sem varðar skyldu til greiðslu eða rétt til endurgreiðslu olíugjalds, þótt upplýsingarnar hafi hvorki haft áhrif á greiðslu hans né viðskiptamanna hans á olíugjaldi, eða brjóti á annan hátt gegn lögum þessum, skal hann sæta sektum enda liggi ekki við brotinu þyngri refsing eftir þessum lögum eða öðrum lögum.

Brjóti eigandi eða umráðamaður ökutækis af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi gegn ákvæðum laga þessara, svo sem með því að nota litaða olíu á skráningarskylt ökutæki sitt, sbr. 3. mgr. 4. gr., hafa ökutæki heimildarlaust í umferð án þess að það sé búið ökumæli, ef ökumælir telur ekki eða akstur er ekki færður í akstursbók, skal hann greiða sekt sem nemur allt að tífaldri þeirri fjárhæð sem ætla má að hann hafi dregið undan eða hafi verið ofendurgreidd.

Séu brot stórfelld eða ítrekuð gegn lögum þessum má auk sektar beita fangelsi allt að tveimur árum. Tilraun og hlutdeild í brotum samkvæmt lögum þessum eru refsiverðar skv. III. kafla almennra hegningarlaga.

Gera má lögáðila sekt fyrir brot á lögum þessum óháð því hvort brotið megi rekja til saknæms verknaðar fyrirsvarsmanns eða starfsmanns lögáðilans.

Ef skattrannsóknarstjóri ríkisins telur að brot skv. 3. mgr. varði ekki þyngri refsingu en sekt er honum heimilt að ljúka máli með því að gefa eiganda eða umráðamanni ökutækis kost á að greiða sekt sem greiðist innan tveggja mánaða í stað sektarmeðferðar skv. 4. mgr. 18. gr. Sé sekt greidd innan þess tíma telst máli vera lokið af hálfu skattyfirvalda. Greiðist sekt ekki fer um sektarmeðferð skv. 4. mgr. 18. gr. Hafi eigandi eða umráðamaður ökutækis framið brot skv. 4. mgr. án þess að talið verði að akstur hafi verið vantalin er ríkisskattstjóra heimilt að ákvarða honum sekt að lágmarki 5.000 kr. en að hámarki 100.000 kr. Sektar-ákvörðun ríkisskattstjóra er kæránleg til yfirkattanefndar innan 30 daga frá póstlagningu ákvörðunar. Sektarfjárhæð sem ríkisskattstjóri ákvarðar dregst frá sektarfjárhæð skv. 4. mgr.

21. gr.

Við aðalskoðun bifreiðar ár hvert skal eigandi hennar eða umráðamaður færa sönnur á að greitt hafi verið af henni kílómetragjald sem fallið er í eindaga á skoðunardegi. Að öðrum kosti skal skoðunarmaður neita um skoðun á henni og tilkynna lögreglu um það þegar í stað.

Eiganda eða umráðamanni bifreiðar er þó ekki skylt að færa sönnur á að hafa greitt gjaldfallið kílómetragjald fyrir en eftir eindaga.

Óheimilt er að skrá eigendaskipti að ökutæki nema gjaldfallið kílómetragjald hafi verið greitt og lesið hafi verið af ökumæli og kílómetragjald vegna þess álestrar greitt.

Hafi gjöld samkvæmt lögum þessum ekki verið greidd á gjalddaga skal lögreglustjóri að kröfu innheimtumanns ríkissjóðs stöðva ökutækið hvar sem það fer og taka skráningarmerki þess til geymslu.

Skráning bifreiðar skal ekki fara fram nema gjaldfallið kílómetragjald hafi áður verið greitt af henni.

Óheimilt er að afhenda skráningarmerki sem afhent hafa verið skráningaraðila til varðveislu nema gjaldfallið kílómetragjald hafi áður verið greitt.

Ef gjaldskylt ökutæki er flutt tímabundið úr landi skal ekki greiða kílómetragjald vegna þess aksturs sem sannanlega hefur átt sér stað erlendis enda tilkynni eigandi eða umráðamaður ríkisskattstjóra um akstur erlendis og framvísi innflutnings- og útflutningsskýrslu með staðfestingu tollfyrivalda á kílómetrastöðu ökurita eða ökumælis og hraðamælis við útflutning og innflutning.

Óheimilt er að skipa ökutæki úr landi nema greitt hafi verið álagt kílómetragjald.

Kílómetragjaldi fylgir lögveðsréttur í viðkomandi ökutæki.

22. gr.

Séu gjöld samkvæmt lögum þessum ekki greidd á gjalddaga, sbr. 11. gr., eða eftir atvikum á eindaga, sbr. 15. gr., skal greiða ríkissjóði dráttarvexti af því sem ógreitt er, talið frá og með gjalddaga. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Ýmis ákvæði og gildistaka.

23. gr.

Að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í lögum þessum gilda ákvæði laga um virðisaukaskatt. Varðandi álagningu og innheimtu olúgjalds við tollafgreiðslu skulu gilda ákvæði tollalaga.

Innheimtar tekjur af olúgjaldi og kílómetragjaldi samkvæmt lögum þessum renna til Vegagerðarinnar að frádregnum 0,5% sem renna í ríkissjóð til að standa straum af kostnaði við framkvæmd laga þessara.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um framkvæmd laga þessara með reglugerð.

24. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2005. Frá og með sama tíma falla úr gildi lög nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar. Ákvæði þeirra laga skulu þó gilda um þungaskatt sem greiða á af notkun ökutækja til 1. janúar 2005.

25. gr.

Við gildistöku laga þessara breytast eftirtalin ákvæði laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.:

1. Í stað fjárhæðarinnar „11,34“ í 14. gr. laganna kemur: 9,28.
2. Í stað fjárhæðanna „30,89“ og „32,86“ í 2. málsl. 1. mgr. 15. gr. laganna kemur: 32,95; og: 34,92.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Inngangur.

Með bréfi, dags. 28. ágúst 2000, skipaði fjármálaráðherra sérstaka nefnd til að endurskoða lög nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar. Var nefndin skipuð í kjölfar nefndarálits frá meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar, dags. 7. apríl 2000, en í því er lagt til að fjármálaráðherra skipi nefnd sem taki lögin um fjáröflun til vegagerðar til heildarendurskoðunar og kanni að nýju kosti og galla þess að taka upp olíugjald. Þann 5. september 2001 skilaði nefndin af sér skýrslu um endurskoðun laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar.

Í skýrslu nefndarinnar er fjallað um olíugjald á dísilolíu og hvort ástæða sé til að taka upp olíugjald á Íslandi. Kynntar eru leiðir við innleiðingu olíugjalds og útlistaðir kostir og gallar þeirra. Jafnframt eru kynntir helstu annmarkar á þungaskattskerfinu eins og það er nú og hvaða breytingar eru nauðsynlegar á því, verði því kerfi viðhaldið. Við vinnu skýrslunnar var aflað nýjustu upplýsinga og gagna til að vinna úr, m.a. frá nágrannaríkjum Íslands.

Niðurstaða skýrslunnar er að fleiri kostir séu samfara því að taka upp olíugjald en ókostir. Lagði nefndin því til að tekið yrði upp olíugjald með litun gjaldfrjálsrar olíu og kílómetragjaldi á þyngri ökutæki.

Frumvarp þetta er byggt á frumvarpi sem lagt var fram til kynningar á 127. löggjafarþingi í maí 2002. Það frumvarp var byggt á skýrslu nefndarinnar frá 5. september 2001, lögum nr. 34/1995, um vörugjald af olíu, og frumvarpi sem lagt var fyrir Alþingi á 122. löggjafarþingi 1997–98 um breyting á lögum nr. 34/1995, um vörugjald af olíu, sbr. lög nr. 120/1995 og lög nr. 90/1997.

Með frumvarpi þessu er gert ráð fyrir að tekjur til vegagerðar lækki um 400 millj. kr. við upptöku olíugjalds í stað núgildandi þungaskattkerfis þó svo að heildartekjur ríkissjóðs haldist því sem næst óbreyttar vegna aukinna tekna af virðisaukaskatti. Til að koma í veg fyrir skerðingu tekna til vegagerðar er í þessu frumvarpi jafnframt lögð til breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Þannig er í 25. gr. frumvarpsins lögð til hækkun á sérstöku vörugjaldi af bensíni, sem er markaður tekjustofn til þess málaflokks, en á móti komi samsvarandi lækkun á almenna bensíngjaldinu, en tekjur af því renna beint í ríkissjóð.

II. Almenn um þungaskatt og olíugjald.

Þungaskattkerfið byggist á því að gjaldtaka af ökutækjum skuli tengjast notkun og sliti á vegum. Íslenska kerfið er að grunni til frá árinu 1974 þegar sett voru sérstök lög um fjáröflun til vegagerðar. Frá árinu 1986 hafa tekjur ríkissjóðs af þungaskatti runnið beint til vegagerðar sem markaður tekjustofn Vegagerðar ríkisins. Þungaskattur er aðeins lagður á ökutæki sem knúin eru af dísilolíu. Lagður er á tvenns konar þungaskattur, annars vegar svo nefnt fast árgjald og hins vegar gjald á hvern ekinn kílómetra samkvæmt löggiltum ökumæli. Eigendum dísilbifreiða sem eru undir 4.000 kg að leyfðri heildarþyngd er heimilt að velja hvort þeir greiða skattinn með föstu árgjaldi eða samkvæmt ökumæli. Eigendur ökutækja sem eru þyngri en 4.000 kg að leyfðri heildarþyngd verða að greiða þungaskatt samkvæmt ökumæli.

Með upptöku olíugjalds á dísilolíu er tekið upp nýtt skattkerfi í stað núverandi þungaskatts. Samkvæmt frumvarpinu er olíugjald í meginatriðum lagt á þá sömu og þungaskatturinn, þ.e. eigendur skráningarskyldra ökutækja sem knúin eru dísilolíu. Olíugjald er í grundvallaratriðum frábrugðið þungaskatti hvað álagningu og innheimtu varðar. Í stað þess að

byggja skattlagningu á álestri af öikumælum er öll olía sem nothæf er á ökutæki skattlögð, nema gerð sé sérstök undanþága.

Með olíugjaldi er gjaldtaka af dísilbifreiðum og bensínbifreiðum samræmd. Gjaldtakan breytist frá því að vera gjald á ekna kílómetra yfir í gjald á það eldsneytismagn sem notað er. Gjaldskyldir aðilar verða þeir sem dreifa eldsneytinu en ekki þeir sem aka bifreiðunum. Þeir síðarnefndu bera hins vegar gjaldið eins og þungaskatt en greiða það jafnóðum við eldsneytiskaup í stað þess að greiða tvær til þrjár háar fjárhæðir á ári.

Þar sem dísilolía er ekki eingöngu notuð á ökutæki heldur einnig á aðrar vélar og tæki verður að gera sérstakar ráðstafanir eigi að koma í veg fyrir að gjald á hana valdi auknum kostnaði hjá þeim sem ekki hafa greitt þungaskatt.

Nú er dísilolía notuð á eftirtalin tæki án þess að greiða þurfi þungaskatts.

1. Skip og bátar.
2. Vinnuvélar.
3. Búvinnuvélar og dráttarvélar.
4. Vélar í iðnfyrirtækjum og orkuveitum.
5. Tæki til húshitunar og hitunar sundlauga.
6. Varaafstöðvar.

Sé gjaldtöku fyrst og fremst beint að þeim sem áður greiddu þungaskatt, þ.e. að notendum vegakerfisins, verður með einhverjum hætti að gæta þess að gjaldið leggist ekki á framangreinda notkun, annaðhvort með endurgreiðslum eða undanþágu eða öðrum jafngildum hætti.

Í olíugjaldskerfi, þar sem um er að ræða endurgreiðslur eða undanþágur, er nauðsynlegt að beina eftirliti skattyfirvalda að notkun gjaldfrjálsrar olíu. Til þess eru tvær meginleiðir færar. Annars vegar að lita alla þá olíu sem afhent er til gjaldfrjálsrar notkunar og gæta þess við eftirlit að sú olía sé ekki tekin til annarra nota (litunarleið). Hins vegar að leggja gjaldið ávallt á við sölu olíunnar en endurgreiða þeim sem ekki er ætlað að bera það (endurgreiðsluleið). Einnig er hægt að hugsa sér blöndu af þessum aðferðum, þ.e. að olía til tiltekinna nota sé lituð og seld án gjalds en gjaldið sé lagt á aðra olíu og tilteknir kaupendur fái gjaldið endurgreitt.

Í frumvarpi því sem hér er lagt fram er lagt til að farin verið svonefnd litunarleið við upp-
töku olíugjalds enda er hún að mörgu leyti heppilegri en endurgreiðsluleið eins og vikið er að síðar.

III. Gallar við núverandi þungaskattskerfi.

Bent hefur verið á marga ókosti við núverandi þungaskattskerfi. Lög nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, eru að mörgu leyti erfið í framkvæmd þrátt fyrir fjölmargar breytingar á þeim á undanförunum árum og samkeppnisráð hefur m.a. komist að þeirri niðurstöðu að fast árgjald þungaskatts af dísilbilum brjóti gegn samkeppnislögum. Fasta árgjaldið er ósann-
gjarnt þeim bifreiðaeigendum sem lítið aka, slíta þar með minna vegum landsins og menga minna þar sem þeir greiða hlutfallslega meira en hinir sem eiga sambærileg ökutæki en aka meira. Þannig getur fasta gjaldið raskað verulega samkeppnisstöðu fyrirtækja sem hafa tekjur sínar af akstri, eins og fyrirtæki í sendibílaþjónustu, flutningum og hópferðaakstri. Þar geta fyrirtæki selt þjónustu léttra ökutækja á lægra verði ef notkun er mikil en það geta fyrirtæki með þyngri ökutæki ekki leyft sér. Í kjölfar álits samkeppnisráðs nr. 8/1999, þar sem greiðsla fast gjalds (100.000 kr.) á þyngri bifreiðar var talið brot á samkeppnislögum, kallaði efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis eftir áliti samkeppnisráðs á því hvort fastgjald á bifreiðar undir 4.000 kg bryti gegn samkeppnislögum. Í svari samkeppnisráðs sagði m.a.:

„Samkeppnisráð telur að það sjónarmið sem fram kom í fyrri álitum ráðsins, að fastagjald geti haft í för með sér aðgangshindrun að markaðinum fyrir nýja keppinauta, eigi við um heimild til eigenda bifreiða sem eru allt að 4.000 kg til að greiða fast gjald þungaskatts.“

Samkvæmt þessu þyrfti því a.m.k. að setja mæla í öll dísildrifin ökutæki í atvinnurekstri vegna álits samkeppnisráðs nr. 8/1999 ef því kerfi sem nú er við lýði yrði viðhaldið. Ljóst er að slíkt kerfi yrði afar þungt í meðförum og kostnaðarsamt.

Auk þessa hefur þungaskattskerfið verið gagnrýnt fyrir að vera ekki notendavænt vegna þess að koma þurfi með bíla í álestur sem sé tímafrekt og kaup og viðhald á mælum sé kostnaðarsamt. Jafnframt hefur verið bent á að það að þurfa að greiða háar upphæðir tvisvar til þrisvar sinnum á ári í þungaskatt geti reynst erfitt. Í því sambandi hefur verið bent á að með olúgjaldi eigi gjaldtakan sér stað um leið og olúnni sé dælt á bílinn eins og gildir um bensínknúin ökutæki. Auk þess er talað um að eftirlit og innheimta sé umfangsmeiri en í öðrum skattkerfum. Borið hefur á því að undanskotum í kerfinu sé að fjölga á nýjan leik og jafnframt er kvartað yfir því að kerfið sé afar þungt í meðförum.

Af framangreindu má ráða að gera verður breytingar á fasta árgjaldinu, óháð því hvort frumvarp þetta verður að lögum eða ekki.

IV. Fyrri tilraunir til að koma á olúgjaldskerfi.

Nefnd, sem skipuð var af fjármálaráðherra árið 1993, um endurskoðun gjaldtöku af dísilbifreiðum lagði til að tekið yrði upp olúgjald í stað þungaskatts og að farin yrði svokölluð endurgreiðsluleið. Í kjölfarið lagði fjármálaráðherra fram frumvarp, sem byggðist á endurgreiðsluleiðinni, á 118. lögjafarþingi Alþingis. Frumvarp það varð síðar að lögum nr. 34/1995, um vörugjald af olíu.

Endurgreiðsluleiðin byggist nánar tiltekið á því að hægt er að endurgreiða (virðisaukaskattsskyldum) aðilum olúgjald um leið og t.d. uppgjör til virðisaukaskatts fer fram. Það má gera með því að bæta nýjum frádráttarreit fyrir olúgjald á virðisaukaskattsskýrslu eða með sérstakri endurgreiðsluskýrslu. Skattstjórar hefðu umsjón með endurgreiðslum og eftirlit með olúgjaldi félli að núverandi virðisaukaskattseftirliti. Einnig eru sérstakar endurgreiðslur mögulegar, beinar eða óbeinar, til óskattskyldra aðila og aðila sem ekki eru með atvinnurekstur. Til greina kæmi að láta skattstjóra annast endurgreiðslur til þessara aðila samkvæmt reikningum. Önnur leið er að endurgreiða þeim samkvæmt reiknaðri meðaltalsnotkun, t.d. vegna hitunar húsnæðis.

Á 122. lögjafarþingi Alþingis var lagt fram frumvarp til breytinga á lögum nr. 34/1995, um vörugjald af olíu. Lög nr. 34/1995 áttu upphaflega að taka gildi 1. janúar 1996 en með lögum nr. 120/1995 var gildistöku þeirra frestað til 1. janúar 1998. Fjármálaráðherra hafði lagt fram á 121. lögjafarþingi Alþingis frumvarp til laga um breytingu á lögunum þar sem gert var ráð fyrir að í stað upptöku olúgjalds með endurgreiðslu vegna gjaldfrjálsrar notkunar olíu yrði tekið upp olúgjald með litun gjaldfrjálsrar olíu. Frumvarpið hlaut ekki afgreiðslu úr efnahags- og viðskiptanefnd. Þess í stað lagði nefndin fram nýtt frumvarp er kvað á um að gildistöku laga nr. 34/1995 skyldi frestað til 1. janúar 1999. Það frumvarp var síðan samþykkt sem lög frá Alþingi sama vor, sbr. lög nr. 90/1997.

Í athugasemdum með frumvarpi efnahags- og viðskiptanefndar kom m.a. fram að nefndinni hefði ekki unnist tími til að fjalla ítarlega um frumvarp fjármálaráðherra. Í umsögnum sem borist hefðu frá olíufélögnum hafði komið fram að viðamikil mál væri að taka upp litunarkerfi. Því væri lögð til frestun á gildistöku laganna. Fjármálaráðherra mundi þá, í samvinnu við hagsmunaaðila, vinnast tími til að skoða málið betur, m.a. með tilliti til þeirra

athugasemda sem efnahags- og viðskiptanefnd hefðu borist. Jafnframt gerði nefndin ráð fyrir að taka málið til umfjöllunar strax og það hefði verið lagt fram að nýju í upphafi næsta lög-gjafarþings þannig að lögfesta mætti það fyrir áramót svo að litunarkerfi gæti komist á í árs-byrjun 1999.

Tillögur frumvarpsins sem lagt var fyrir 122. löggjafarþing Alþingis áttu að tryggja hinn markaða tekjustofn Vegagerðarinnar án þess þó að valda röskun á gjaldbyrði einstakra hópa greiðenda. Jafnframt miðuðu tillögurnar að því að viðhalda tengslum á milli gjaldtöku fyrir notkun dísilknúinna ökutækja og þess kostnaðar sem af notkuninni leiddi vegna slits á vegum. Meginefni frumvarpsins var að í stað endurgreiðsluleiðar þeirrar sem kveðið var á um í lögum nr. 34/1995, um vörugjald af olíu, yrði tekið upp olíugjaldskerfi með litun gjald-frjálsrar olíu. Tekin voru upp ákvæði um álagningu sérstaks olíugjalds á þá aðila sem yrðu uppvisir að því að nota litaða olíu til gjaldskyldra nota. Lagt var til að fjárhæð olíugjalds lækkaði frá því sem ákveðið var með lögum nr. 34/1995, úr 38,50 kr. í 34 kr. á hvern lítra olíu. Jafnframt var lagt til að auk olíugjalds yrði tekið kílómetragjald af bifreiðum og eftir-vögnum sem eru 10.000 kg eða meira að heildarþyngd, að bifreiðum til fólksflutninga undan-skildum. Ákvæði um kílómetragjald byggðist að mestu á núgildandi lögum nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, en gert var ráð fyrir að gjaldið yrði þó mun lægra og næði til færri ökutækja.

Frumvarp þetta fékk mikla umfjöllun hjá efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis en niður-staða meiri hluta nefndarinnar var sú að falla skyldi frá því að taka upp olíugjald þar sem ávinningurinn af því að viðhalda tvöföldu kerfi, þ.e. annars vegar olíugjaldi og hins vegar kílómetragjaldi, var ekki talinn svara þeim kostnaði sem af því hlytist. Slíkt tvöfalt kerfi hefði í för með sér verulega aukinn kostnað vegna litunar og aukins dreifingarkostnaðar. Bent var á að framkvæmd þungaskattskerfisins hefði batnað frá því að lögin um vörugjald af olíu voru samþykkt. Meiri hluti nefndarinnar lagði til að lögin um olíugjald yrðu felld brott. Alþingi samþykkti síðan tillögur þingnefndarinnar.

V. Rök fyrir upptöku olíugjalds með litun.

Í frumvarpi því sem hér er lagt fram er lagt til að tekið verði upp olíugjald með litun gjald-frjálsrar olíu og núverandi þungaskattskerfi lagt niður. Telja verður að veigamikil rök séu fyrir upptöku gjaldsins.

Í fyrsta lagi má nefna að í upptöku olíugjalds í stað þungaskatts felst að gjaldbyrði greið-enda ræðst ekki eingöngu af því hve mikið er ekið, eins og í þungaskattskerfinu, heldur einnig af því hve mikilli olíu ökutæki eyðir. Með því að tengja gjaldtöku við olíunotkun er kaupum og notkun beint að nýrri og sparneytnari ökutækjum sem gefa frá sér minna magn koltvísýrings en þau eldri. Hagsmunafélög bifreiðastjóra hafa bent á að endurnýjun stærrí dísilbifreiða hafi gengið hægar en æskilegt væri þrátt fyrir að vörugjöld af stærrí vörubif-reiðum og hópferðabifreiðum hafi verið lögð niður, og bílaflotinn því orðinn gamall. Upp-taka olíugjalds gæti því orðið mikilvægur hvati til endurnýjunar bílaflotans. Jafnframt stuðlar gjald á olíuna að því að öikumenn hagi akstri sínum þannig að olíunotkun verði sem minnst. Sú umræða sem nú á sér stað um aukna koltvísýringmengun í andrúmsloftinu og aukin sam-vinna þjóða á milli til að stemma stigu við þeirri þróun sýnir að nauðsynlegt er að leita allra leiða til að draga úr slíkri mengun.

Í annan stað skal bent á að með upptöku olíugjalds má gera ráð fyrir að dísilknúna fólks-bifreiðar verði álitlegri kostur fyrir einstaklinga en þær hafa verið hingað til. Þá yrði skatt-lagning dísil- og bensínbifreiða samræmd þannig að sömu rekstrarforsendur mundu eiga við

hvort sem bifreiðin er dísil- eða bensínknúin. Talið hefur verið að þung greiðslubyrði og óhagræði við greiðslu þungaskatts hafi komið í veg fyrir að dísilknúnar fólksbifreiðar hafi hlotið jafnmikla útbreiðslu hér á landi og í ýmsum nágrannalöndum okkar. Æskilegt er að gera dísilknúnar fólksbifreiðar að vænlegri kosti, ekki síst vegna þess að þær eru sparneytnari og eru taldar valda minni koltvísýringismengun en bensínknúnar bifreiðar. Nánari umfjöllun um þetta atriði er að finna í skýrslu starfshóps samgönguráðuneytisins og Vegagerðarinnar um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum frá maí 2001.

Í þriðja lagi felur upptaka olíugjalds í sér að greiðslubyrði eigenda dísilknúinna ökutækja dreifist eðlilega eftir notkun í stað þungar greiðslubyrði á fjögurra eða sex mánaða fresti eins og nú er. Þá muni óþægindi manna minnka ef þeir losna við að mæta með bíla sína í álestur og jafnframt við þann kostnað sem því fylgir.

Í fjórða lagi er talið að möguleikar til undanskota séu minni í olíugjaldskerfi en í þungaskattskerfi. Þrátt fyrir að skil á þungaskatti hafi batnað eftir þær breytingar sem gerðar voru á þungaskattskerfinu um mitt ár 1996 er ljóst að enn er töluvert um undanskot í kerfinu sem erfitt er að koma í veg fyrir miðað við óbreytt ástand.

Ástæða þess að í frumvarpi þessu er lagt til að farin verði svokölluð litunarleið, en ekki endurgreiðsluleið, er fyrst og fremst sú hversu ótrygg og dýr endurgreiðsluleiðin er í framkvæmd. Endurgreiðsluleiðin felur í sér hættu á misnotkun á kerfinu þar sem eftirlitið yrði að mestu bókhaldslegt. Í skýrslu nefndarinnar frá 5. september 2001 kemur fram að væri endurgreiðsluleiðin farin þyrfti að fjölga ársverkum um 10–11 við eftirlit og framkvæmd í skattkerfinu, þar með talið vegna yfirumsjónar, upplýsingagjafar, leiðbeininga og þess háttar umsýslu. Þá yrði að reikna með nokkurri umsýslu innheimtuembættu vegna innheimtu olíugjalds og endurgreiðslna, eða þremur til fjórum ársverkum í heildina. Að þessu samanlögðu er því reiknað með að þörf sé á 13–15 ársverkum eða launakostnaði á bilinu 41–46 millj. kr. til að mæta eftirliti vegna olíugjalds með endurgreiðslum. Auk launakostnaðar yrði að gera ráð fyrir rekstrarkostnaði nýrra þátta í tölvukerfum, svo og prentunarkostnaði vegna eyðublaða fyrir notkunarbókhald og sérstakar endurgreiðslubeiðnir óskattskyldra aðila.

Þess má geta að í Noregi, Svíþjóð og víðast hvar í Evrópu er dísilólía lituð í skattalegum tilgangi og óheimilt að nota litaða olíu í vélknúin ökutæki. Við upptöku olíugjalds hefur litunarleiðin því víðast hvar orðið ofan á.

VI. Nánar um umhverfissjónarmið.

Ein helsta ástæða þess að ríki Evrópu hafa verið að reyna að ýta undir fjölgun dísilfólksbifreiða, á kostnað bensínbifreiða, er sú að losun koltvísýrings (CO₂) frá dísilfólksbifreiðum er minni en frá samsvarandi bensínbifreiðum. Tækniþróun undanfarinna ára hefur leitt til þess að dísilhreyflar bæði í einkabílum, vöru- og vinnubílum hafa batnað verulega út frá umhverfis- og öryggissjónarmiðum. Nýjustu dísilvélar eru búnar háþrýstum samrásarinn-sprautunarbúnaði og öllu er stjórnað af tölvubúnaði sem tryggir hámarksnýtingu og lágmarksmengun þessara véla.

Samkvæmt skýrslu sem „Det Økologiske Råd“ í Danmörku hefur tekið saman virðist ný og betri tækni við sóthreinsun tryggja að útblástur frá dísilbílum sé ekki skaðlegri en frá bensínbílum. Nýr útblásturshreinsibúnaður fyrir dísilvélar fjarlægir um 90% sótagna úr útblæstrinum. Aflið hefur aukist um 90% og NO_x og sótmengun hefur minnkað um 85%. Nú eru komnir á markað smábílar með dísilhreyflum sem gefa frá sér aðeins 90 g/km af koltvísýringi og eyða um og undir 3 lítrum á 100 km í akstri. Samkvæmt gögnum frá umhverfis-firvöldum í Sviss og TCS (FÍB í Sviss) eyðir meðalfólksbíl með dísilvél 25–40% minna

eldsneyti en sambærilegur bensínbíll. Munurinn á útlosun koltvísýrings er ekki jafnmikill en dísilknúinn bíll er með um 15% minni útlosun en bensínbíllinn.

Verði frumvarp þetta að lögum er líklegt að dísilbifreiðum fjölgi nokkuð og þá sérstaklega smærri dísilbifreiðum. Eins og áður sagði er einn helsti kostur olíugjalds sá að það stuðlar að því að draga úr eldsneytisnotkun og þar með koltvísýringismengun. Olíugjald hvetur bíleigendur til að leita bestu eldsneytisnýtingar og afleggja úreltan tækjaflota. Þung dísilökutæki af eldri gerðum, svo sem vörubílar, rútur og vinnuvélar, eru verstu útblástursmengunarvaldarnir í innanlandssamgöngum. Margir hafa litið á núverandi þungaskattskerfi sem dragbít á eðlilega endurnýjun dísilatvinnutækja og að það viðhaldi þannig gömlum, hættulega mengandi og óöruggum tækjum í umferð. Íslenski vörubifreiðaflotinn er að mörgu leyti samansettur af eldri bifreiðum og á það sér litla samsvörun í nágrannalöndum okkar. Þess ber þó að geta að reynt hefur verið að taka á þessum vanda, m.a. með niðurfellingu vörugjalds af þyngri vöru- og hópferðabifreiðum, endurgreiðslu virðisaukaskatts við sölu eldri hópferðabifreiða úr landi og hlutfallslegri niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning nýrra og umhverfisvænna hópferðabifreiða fyrir 18 farþega og fleiri.

VII. Kílómetragjald á ökutæki sem eru 10.000 kg eða meira að heildarþyngd.

Í fyrrnefndu frumvarpi sem lagt var fram á 122. löggjafarþingi Alþingis, um breytingu á lögum nr. 34/1995, var lagt til að auk olíugjalds yrði innheimt kílómetragjald vegna aksturs bifreiða og eftirvagna sem eru 10.000 kg eða meira að heildarþyngd, annarra en bifreiða til fólksflutninga. Gjaldið var ákvarðað sem tiltekin fjárhæð á hvern ekinn kílómetra. Um var að ræða gjaldtöku sambærilega þeirri sem tíðkast hefur í þungaskattskerfinu. Greiðendur gjaldsins hefðu þó orðið helmingi færri en greiðendur í núverandi þungaskattskerfi, gjaldið mun lægra en fjárhæð þungaskatts og álestrartímabil færri en í þungaskattskerfinu.

Í skýrslu fyrrgreindrar nefndar, sem skipuð var af fjármálaráðherra árið 2000, frá 5. september 2001 er lagt til að auk olíugjalds með litun gjaldfrjálsrar olíu verði innheimt kílómetragjald vegna aksturs bifreiða og eftirvagna sem eru 10.000 kg eða meira að heildarþyngd, annarra en bifreiða til fólksflutninga. Er því á sama hátt í frumvarpi því sem hér er lagt fram kveðið á um að lagt verði kílómetragjald á ökutæki sem eru 10.000 kg eða meira að heildarþyngd, annarra en bifreiða til fólksflutninga. Ástæða þess að kílómetragjaldið leggst ekki á fólksflutninga er að þeir eru ekki í virðisaukaskattskerfinu en nánar er um það fjallað síðar í greinargerðinni. Samkvæmt frumvarpinu er kílómetragjaldið óháð orkugjafa og leggst því jafnt á bifreiðar sem knúnar eru bensíni, dísilolíu eða öðrum orkugjafa. Verður það að teljast eðlileg nálgun þar sem með kílómetragjaldinu er eingöngu horft til þyngdar viðkomandi bifreiðar og þess slits sem hún veldur á vegakerfi landsins, óháð orkugjafa.

Helstu rök sem færa má fyrir því að æskilegt sé að viðhalda kílómetragjaldi á þyngri bifreiðar eru í fyrsta lagi þau að afnám þess mundi valda umtalsverðri röskun á gjaldbyrði einstakra hópa greiðenda. Þannig mundi olíugjald, án annarrar gjaldtöku, leiða til þess að gjaldbyrði færðist að hluta til frá eigendum stærri bifreiða og yfir á þá sem eiga minni bifreiðar. Með því að viðhalda lágu kílómetragjaldi á þyngri vöruflutningabifreiðar er unnt að tryggja að greiðslubyrðin verði svipuð því sem verið hefur hjá flestum hópum greiðenda.

Í annan stað má benda á að með því að viðhalda sérstöku kílómetragjaldi á þyngri vöruflutningabifreiðar er gjaldtaka af einstökum ökutækjum í meira samræmi við raunverulegan kostnað sem af notkun þeirra hlýst. Talið hefur verið að þungar vöruflutningabifreiðar valdi sliti á vegum sem sé hlutfallslega mun meira en sem svarar olíunotkun þeirra. Þannig geti gjald á olíuna eitt og sér ekki tryggt að gjaldbyrði sé í samræmi við þann kostnað sem öku-

tæki valda með sliti á vegum. Í skýrslu frá 1995, sem unnin var af sérfræðinganevnd innan ESB og ber heitið *Towards fair and efficient pricing in transport*, eru rakin sjónarmið um að æskilegt sé að tengja gjaldtöku af ökutækjum til vöruflutninga meira raunverulegum kostnaði sem leiðir af notkun þeirra, m.a. vegna slits þeirra á vegum. Sams konar sjónarmið koma fram í skýrslu framkvæmdastjórnar ESB frá 1998 sem ber heitið *Fair Payment for Infrastructure Use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU*. Sagt er að slíkt fyrirkomulag sé sanngjarnt og að auki þjóðhagslega hagkvæmt þar sem það stuðlar að því að hagkvæmustu leiðir séu valdar til vöruflutninga. Í því sambandi er rakið að kílómetragjald sé sanngjarnasta leiðin til að tengja gjaldtöku við slit. Bodað er í skýrslunni að kannaðir verði betur möguleikar til að taka upp slíka gjaldtöku. Er þetta í samræmi við sjónarmið sem þekkjast úr umhverfisfræðum og mikið eru í umræðunni, sbr. meginregluna um notkunargjöld (user charge).

Í þriðja lagi skal bent á að með því að láta gjaldtöku á þyngri bifreiðar ráðast af eignum kílómetrum til viðbótar við olíunotkun er dregið úr hinni skyndilegu röskun sem breytt gjaldtaka veldur á samkeppnisstöðu þeirra sem eiga eldri og eyðslufrekari ökutæki gagnvart þeim sem eiga nýrri og eyðslugrennri ökutæki.

VIII. Kostnaður við upptöku litunarkerfis.

Samkvæmt frumvarpinu ber olíufélögunum að lita þá olíu sem seld verður til gjaldfrjálsra nota. Í lituninni felst að sérstöku litarefni, ásamt merkiefni, er blandað í olíuna áður en hún er afhent til gjaldfrjálsra nota. Óhjákvæmilegt er að upptöku olíugjalds með litun gjaldfrjálsrar olíu fylgi einhver kostnaður. Þannig þurfa olíufélög að kaupa búnað til litunar og bera auk þess kostnað af óhagræði við dreifingu, aukinnar umsýslu o.fl.

Samkvæmt skýrslu nefndar um framkvæmd olíugjalds frá desember 1997 var stofnkostnaður félaganna vegna kaupa á eigin búnaði talinn nema um 330 millj. kr., m.a. vegna byggingar birgðageyma og kaupa á litunarbúnaði, olíuflutningabílum og búnaði í þá o.fl. Kostnaður vegna fjölgunar olíugeyma fyrir verktaka í blönduðum rekstri og bændur var metinn á um 84 millj. kr. Olíufélögin töldu að aukinn árlegur rekstrarkostnaður þeirra við upptöku olíugjalds yrði samtals um 143 millj. kr. Þar af næmi beinn rekstrarkostnaður um 70 millj. kr., en fjármagns- og afskriftakostnaður hins vegar um 73 millj. kr. Við mat á árlegum fjármagns- og afskriftakostnaði miðuðu félögin við að þau mundu bera kostnað vegna kaupa á geymum fyrir verktaka og bændur. Þessar tölur voru byggðar á mati olíufélaganna á líklegum stofn- og rekstrarkostnaði miðað við þann búnað sem félögin eiga fyrir og þær aðferðir sem félögin telja hagkvæmastar til litunar og dreifingar gjaldskyldrar og gjaldfrjálsrar olíu.

Nefndin um endurskoðun laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, sem ráðherra skipaði á síðari hluta ársins 2000, óskaði efir því að fulltrúar olíufélaganna reyndu á nýjan leik að meta líklegan kostnað við upptöku litunarkerfis hér á landi.

Að mati olíufélaganna virðast tæknilegar forsendur ekki hafa breyst frá 1997 að því marki hvaða lausnir séu vænlegastar. Búnaðurinn sem blandar litnum í olíuna og liturinn eru ekki taldir vera ráðandi þættir í kostnaðinum heldur nauðsynleg sjálfvirknivæðing vegna litunarinna, áhrif hennar á dreifingu og þær breytingar sem gera þarf á afgreiðslukerfum birgðastöðva. Í stað þess að reisa sérstaka birgðageyma undir litaða olíu er nú gert ráð fyrir að olían verði geymd ólituð á þeim stöðum þar sem bæði verður afgreidd lituð og ólituð olía. Olían verði síðan lituð við áfyllingu á bíla.

Samkvæmt nýju mati olíufélaganna er stofnkostnaður olíufélaganna við upptöku olíugjalds með litun gjaldfrjálsrar olíu talinn vera a.m.k. 290 millj. kr. Sá kostnaður saman-

stendur af fjárfestingu við uppsetningu blöndunarbúnaðar, breytingum á bensínstöðvum, bílum og birgðastöðvum og vegna aukins búnaðar til viðskiptavina. Fram kemur að stór hluti kostnaðarins væri fölginn í búnaði til litunar, þ.m.t. til innsprautunar, ásamt tölvu og hugbúnaði til stýringar og búnaði í afgreiðslutæki til skolunar, stýringar og skráningar. Kostnaður á hvern afgreiddan lítra af gjaldskyldri olíu er að meðaltali áætlaður um 1,40 kr. án virðisaukaskatts. Aukinn árlegur rekstrarkostnaður er talinn vera sambærilegur við það sem áður hefur verið áætlað.

IX. Framkvæmd litunarkerfis.

Í frumvarpi þessu er á sama hátt og í frumvarpinu frá 1997 gert ráð fyrir tvöföldu kerfi, þ.e. litun gjaldfrjálsrar olíu og kílómetragjaldi á þyngri ökutæki. Í frumvarpinu er lagt til að álagning og önnur framkvæmd varðandi olíugjald og kílómetragjald verði í höndum embættis ríkisskattstjóra en hann geti þó falið skattstjórum að fara með einstaka þætti framkvæmdarinnar.

Gert er ráð fyrir að Vegagerðin hafi eftirlit með gjaldskyldum ökutækjum eins og verið hefur. Eftirlit með því að ekki sé notuð gjaldfrjáls olía til gjaldskyldra nota felst einkum í því að athuguð eru sýni úr olíugeymi ökutækja. Komi í ljós að olían sé lituð eða þyki eftirlitsmönnum af öðrum ástæðum tilefni til frekari skoðunar er sýnið sent á rannsóknarstofu þar sem kannað er magn sérstaks merkiefnis sem sett er í alla litaða olíu. Sé magnið umfram tiltekin mörk getur það leitt til viðurlaga eins og nánar er mælt fyrir um í frumvarpinu.

Samkvæmt frumvarpinu skal endurgreiða 70% olíugjaldsins af olíu sem þeir sem reka almenningsvagna nota við rekstur hópþefreiða. Gert er ráð fyrir að endurgreiðslur til þeirra verði sambærilegar afslættinum sem þeir njóta í núverandi þungaskattkerfi.

X. Fjárhæð olíugjalds og kílómetragjalds.

1. Olíugjald.

Í lögum nr. 34/1995, um vörugjald af olíu, var kveðið á um að fjárhæð olíugjalds skyldi vera 38,50 kr. á hvern lítra af olíu. Í frumvarpi til laga um breytingu á lögum nr. 34/1995, sem lagt var fram á 122. lögjafarþingi, var lagt til að olíugjaldið yrði lækkað í 34 kr. á lítra. Í frumvarpinu sem lagt var fram til kynningar á Alþingi í maí 2002 var lagt til að olíugjaldið yrði 36,50 kr. á lítra.

Í frumvarpi því sem hér er lagt fram er í 3. mgr. 1. gr. miðað við að fjárhæð olíugjalds skuli vera 45 kr. á hvern lítra. Ef miðað er við verð á dísilolíu eins og það er núna (miðað við 1. mars 2004) þýðir það að öðru óbreyttu að verð dísilolíu verður um 94 kr. á lítra, með virðisaukaskatti. Til samanburðar má geta þess að algengt verð á 95 okt. bensíni er nú um 100 kr. á hvern lítra, mismunandi eftir þjónustustigi. Með því að hafa verð á dísilolíu ívið lægra en bensínverð má reikna með að dísilknúnar fólksþefreiðar verði ákjósanlegri kostur sem einkabifreiðar.

2. Kílómetragjald.

Eins og fram hefur komið er lagt til að kílómetragjald leggist ekki á fólksflutningabifreiðar. Ástæðan er fyrst og fremst sú að fólksflutningar eru ekki í virðisaukaskattkerfinu. Við upptöku olíugjalds leggst virðisaukaskattur á olíugjaldið, ólíkt því sem gildir um þungaskatt. Eigendum vöruflutningabifreiða 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.

Kílómetragjaldið leggst einungis á bifreiðar og eftirvagna sem eru 10 tonn eða meira að heildarþyngd. Fjárhæð gjaldsins er ákvörðuð þannig að breyting á gjaldbyrði eigenda gjaldskyldra ökutækja verði í lágmarki. Miðað er við tilteknar forsendur um olíunotkun eftir þyngd, og er þar m.a. stuðst við upplýsingar Vegagerðarinnar og Samtaka iðnaðarins um olíunotkun. Gert er ráð fyrir að afsláttur sá er veittur hefur verið í núverandi þungaskattskerfi falli að fullu niður.

XI. Áhrif olíugjalds.

1. Almenn.

Með upptöku olíugjalds í stað þungaskatts er fyrirsjáanlegt að umtalsverðar breytingar verða á kostnaði við rekstur dísilbifreiða og mun áhrifa hennar verða víða vart. Áhrifa mun gæta á samsetningu bílaflotans, kostnað við vöru- og farþegaflutninga og tekjur ríkissjóðs og þar með á þær fjárhæðir sem lögum samkvæmt eru ætlaðar til vegagerðar. Erfitt er að meta nákvæmlega öll þau áhrif sem upptaka olíugjalds hefur í för með sér og áhrif á tekjur ríkissjóðs. Einnig ríkir mikil óvissa um framþróun í bílaiðnaði þar sem hröð tækniþróun á síðustu árum hefur gert það að verkum að fram hafa komið vélar í dísilbifreiðar sem eyða umtalsvert minna eldsneyti en áður. Ef dísilbifreiðum fjölgar verulega í kjölfar þess að olíugjald verður tekið upp má gera ráð fyrir minni eldsneytisnotkun og þar með minni skatttekjum að öðru óbreyttu.

2. Áhrif olíugjalds á samsetningu bílaflotans.

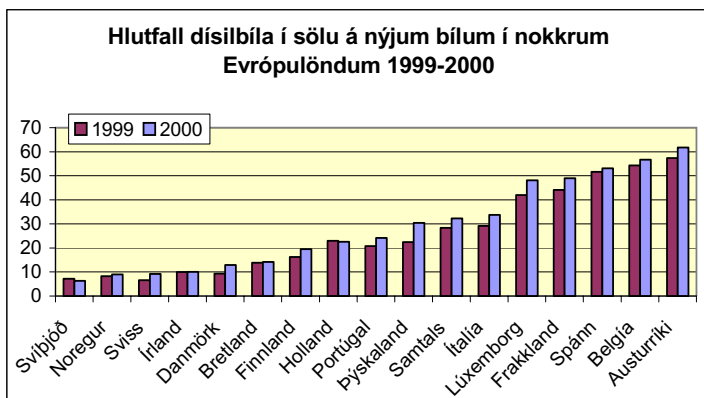
Ítrekað hefur verið bent á að núverandi þungaskattskerfi komi í veg fyrir að hægt sé að reka með hagkvæmum hætti fólksbíla sem knúnir eru með dísilvél. Mikil tækniþróun varðandi dísilvélar hefur leitt til þess að nú eru í boði sparneytnir dísilfólksbílur sem uppfylla ströngustu mengunarkröfur jafnframt því að vera fyllilega samkeppnishæfir í verði við hefðbundna bensínbíla. Dísilbílur hefur því fjölgað hlutfallslega í flestum Evrópulöndum og er nú svo komið að víða í Mið-Evrópu er hlutfall dísilbíla komið vel yfir 50%. Verðlagning á dísilolíu hefur einnig sitt að segja, en víðast hvar er dísilolía seld á lægra verði en bensín. Almenn er litið svo á að þessi þróun í Evrópu stuðli að minni mengun og dragi úr losun gróðurhúsalofttegunda auk þess sem heildarnotkun á eldsneyti minnkar.

Ástæða þess að ekki er hagkvæmt fyrir venjulegt fjölskyldufólk að reka dísilbíla liggur sem fyrr segir í uppbyggingu þungaskattskerfisins. Til þess að rekstur dísilbíls svari kostnaði verður árlegur akstur að vera það mikill að einungis atvinnubílstjórar eða þeir sem af einhverjum ástæðum keyra mjög mikið sjá sér hag í rekstri slíkra bíla.

Það má því reikna með því að ef olíugjald verður tekið upp í stað þungaskatts fjölgi dísilbílur frá því sem nú er með svipuðum hætti og gerst hefur í öðrum Evrópulöndum. Erfitt er að segja fyrir um hversu hröð sú þróun gæti orðið þar sem ýmislegt annað en breyting á skattumhverfinu hefur áhrif á framvinduna.

Eins og áður segir er reynsla annarra Evrópuþjóða nokkuð misjöfn hvað varðar útbreiðslu dísilbíla og svo virðist sem það séu fyrst og fremst þjóðir í Mið- og Suður Evrópu sem aukið hafa hlut dísilbíla á meðan íbúar í Norður-Evrópu hafa farið sér hæggar. Meðfylgjandi mynd sýnir hlutfall dísilbíla í sölu á nýjum bílum í nokkrum Evrópulöndum á árunum 1999 og 2000. Greinilegt er að dísilbílur eru í sókn þar sem hlutfall þeirra bíla hækkar milli ára í

nánast öllum Evrópulöndum og í Austurríki, Belgíu og á Spáni er hlutfallið komið vel yfir 50%.



Til að meta áhrifin af olúgjaldinu er nauðsynlegt að gefa sér forsendur um aukningu á dísilbílum hér á landi á næstu árum. Í skýrslu starfshóps samgönguráðuneytisins um losun gróðurhúsalofttegunda sem birtist í maí 2001 er lagt til að stjórnvöld stefni að því að hlutur dísilbíla í árlegum innflutningi minni fólksbíla verði kominn í 45% árið 2010. Skýrsla orkuspárnefndar sem kom út í júní 2001, og fjallar um eldsneytisnotkun á næstu árum, gerir hins vegar ráð fyrir mun hægari þróun þar sem einungis er reiknað með að 10% af bensínnotkuninni færist yfir á dísilbíla vegna breyttrar skattlagningar.

3. Áhrif breytinga á rekstrarumhverfi vöru- og fólksflutninga.

Eins og áður er komið fram breytir upptaka olúgjalds í vissum tilvikum skattbyrði á notendur dísilrífinna bifreiða nokkuð frá því sem verið hefur. Á það helst við þá notendur sem verið hafa á föstu gjaldi og ekið mikið. Þessi áhrif eru þó ekki bundin við upptöku olúgjalds þar sem samkvæmt álitni samkeppnisráðs nr. 8/1999 verður að setja mæla í öll ökutæki í atvinnurekstri. Sú breyting, þ.e. að taka umrædd ökutæki af fasta gjaldinu, mun því hafa áhrif á rekstrarumhverfi mikilvægra samgöngugreina sem nú bera þungaskatt, óháð því hvort olúgjald verður tekið upp. Auk þess má reikna með breytingum alls staðar þar sem ökutæki eða vinnuvélar sem knúin eru dísilvélum eru í notkun.

Á undanförunum árum hefur orðið mikil breyting í samgöngugreinum í þá veru að hlutur landflutninga hefur vaxið á kostnað loft- og sjóflutninga. Þetta hefur leitt til þess að umferð á vegum hefur aukist stórlega, jafnframt því sem tekjur af þungaskatti hafa aukist. Þessar breytingar á fyrirkomulagi flutningamála endurspeglar fyrst og fremst tækni- og samfélagsþróun sem erfitt getur verið að stýra í einn farveg fremur en annan. Uppbygging vegakerfisins hefur mikið að segja í þessu sambandi og má t.d. nefna að tilkoma Hvalfjarðarganganna hefur haft mikil áhrif á þróun innanlandsflugs til staða sem liggja tiltölulega nálægt höfuðborgarsvæðinu. Sömu sögu er að segja um strandflutninga sem dregist hafa saman jafnt og þétt eftir því sem samgöngur á landi hafa orðið greiðari. Þessu til viðbótar hafa breytingar í ýmsum atvinnugreinum, t.d. í sjávarútvegi, orðið til þess að auka flutningsþörfina og má þar nefna flutninga með sjávarafurðir, ýmist með hráefni eða fullunnar vörur sem fara að mestu leyti fram á landi.

Þó svo að stjórnvöld hafi ekki með skipulegum hætti reynt að hafa áhrif á þessa þróun hefur sú skattstefna sem birtist í þungaskattskerfinu með óbeinum hætti haft sitt að segja sem mikilvægur liður í kostnaði við landflutninga. Þegar flutningafyrirtæki bera saman þá kosti sem þeim standa til boða við val á samgöngutækni er óhjákvæmilegt að þau taki tillit til þessa þáttar og beri hann saman við aðra valkosti og meti síðan hvaða leið er hagkvæmust í hverju tilviki fyrir sig.

Hlutverk þungaskattsins hefur öðru fremur verið að afla tekna til vegagerðar eins og kveðið er á um í lögum. Skattinum hefur ekki verið beitt sem stjórnæki til að ná markmiðum í samgöngumálum öðrum en þeim sem lúta að uppbyggingu vegakerfisins, þó svo að óhjákvæmilega hafi hann óbein áhrif á þann umferðarþunga sem um vegina fer.

4. Áhrif á tekjur ríkissjóðs.

Áhrif olúgjalds á tekjur ríkissjóðs í stað þungaskatts í núverandi mynd gætu orðið með ýmsum hætti. Þar sem hér er um að ræða umfangsmikla breytingu sem snýr að mörgum þáttum samgöngumála og ríkisfjármála er nánast útilokað að segja til um áhrif slíkrar breytingar með mikilli nákvæmni. Hins vegar má nálgast slíka niðurstöðu út frá gefnum forsendum og þar með segja til um líkleg áhrif á tekjurnar.

Mikilvægt er að taka fram að með núverandi kerfi er átt við tekjur ríkissjóðs af vörugjaldi á bensín, bæði almennu og sérstöku vörugjaldi, og núverandi þungaskattskerfi. Sú breyting sem felst í olúgjaldskerfinu er fyrst og fremst sú að skattlagning á bensín og dísilolíu er samræmd þannig að sambærileg krónutala er lögð á eldsneyti og síðan virðisaukaskattur til viðbótar. Þessu til viðbótar kemur síðan sérstakt gjald á þyngri ökutæki vegna þess vegaslits sem þau valda.

Samkvæmt þessu má því telja saman þá þætti sem valda breytingum á tekjum ríkissjóðs með eftirfarandi hætti:

- Áhrif vegna olúgjalds á dísilbíla í stað mælagjalds í þungaskattskerfinu.
- Áhrif vegna olúgjalds á dísilbíla í stað fastagjalds í þungaskattskerfinu.
- Áhrif vegna yfirfærslu á bensínbílum yfir í dísilbíla.
- Áhrif vegna hærri virðisaukaskattsstofns við sölu á dísilolíu.
- Áhrif vegna viðbótargjalds á þyngstu ökutækin.

Þessar forsendur eru að hluta til í samræmi við þær sem starfshópur samgönguráðuneytisins og Vegagerðarinnar lagði til grundvallar við mat á losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum í skýrslu sem birtist í maí 2001. Miðað við þessar forsendur breytir upptaka olúgjalds og breyting á kílómetragjaldinu tekjum ríkissjóðs nær ekkert frá því sem nú er. Reiknað er með að tekjuauki ríkissjóðs af virðisaukaskatti, sem áætlaður er 470 millj. kr., verði að mestu leyti vegna ökutækja sem eru undir fjórum tonnnum að þyngd þar sem virðisaukaskatturinn er í flestum tilfellum endurgreiddur til annarra.

Framangreindar forsendur eru miðaðar við núverandi samsetningu bílaflotans. Ekki er tekið tillit til hugsanlegra breytinga sem breytt skattlagning dísilbíla kann að hafa á samsetningu bílaflotans þegar fram í sækir. Í því sambandi má þó nefna að aukning dísilbílfreiða, sérstaklega minni fólksbílfreiða, mun væntanlega hafa í för með sér minni eldsneytisnotkun þegar á heildina er litið. Tekjur ríkissjóðs af sköttum á eldsneyti fara því væntanlega lækkandi þegar til lengdar lætur vegna minni eldsneytisnotkunar annars vegar og yfirfærslu frá bensínbílum yfir í dísilbíla hins vegar, þar sem skattlagning á dísilolíu er lægri en skattlagning á bensín. Til mótvægis við neikvæð áhrif á tekjur ríkissjóðs koma jákvæð þjóðhags-

leg áhrif vegna lægri eldsneytisútgjalda þjóðarbúsins auk þess sem mjög dregur úr losun gróðurhúsalofttegunda samhliða minni eldsneytisnotkun.

Hvort breyting sú sem í frumvarpinu felst hafi í för með sér hækkun á flutningskostnaði ræðst af nokkrum þáttum. Ef tekið er dæmi um 26 tonna flutningsbíl með 18 tonna tengivagni og 100.000 km akstur, með eyðslu upp á 55 lítra á 100 km, kemur í ljós að miðað við núverandi kerfi mundi eldsneytiskostnaður bifreiðarinnar og tengivagnsins lækka um 5% frá því sem nú er. Ef hins vegar er tekið sama dæmi með eyðslu upp á 65 lítra á 100 km er um að ræða 5% hækkun á eldsneytiskostnaði frá því sem nú er. Hafa ber í huga að eldsneytiskostnaður er talinn nema 20% af rekstrarkostnaði vöruflutningabifreiðar og að flutningskostnaður er talinn vega u.þ.b. 5% af vöruverði.

5. Áhrif á tekjur til vegagerðar.

Verði núverandi þungaskattskerfi lagt niður og þess í stað tekið upp olíugjald má reikna með því að tekjur til vegagerðar lækki frá því sem nú er. Samkvæmt lögum renna allar tekjur ríkissjóðs af þungaskatti, auk sérstaks vörugjalds á bensín, til vegagerðar.

Tekjur til vegagerðar 1997–2004, millj. kr.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Þungaskattur af dísilbifreiðum	3.086	3.515	4.039	4.639	4.894	4.704	4.957	5.357
Mælagjald	2.139	2.257	2.030	2.586	2.631	2.485	2.611	2.862
Fast árgjald	947	1.258	2.009	2.054	2.263	2.219	2.346	2.495
Sérstakt vörugjald af bensíni	4.751	5.089	5.398	5.430	5.447	5.493	5.540	5.871
Tekjur til vegagerðar samtals	7.837	8.604	9.437	10.069	10.341	10.197	10.497	11.228

Breyting yfir í olíugjald minnkar tekjur til vegagerðar samkvæmt þeim forsendum sem hér hefur verið miðað við um u.þ.b. 400 millj. kr. á ári. Til að vega upp á móti þessari tekjulækkun er gert ráð fyrir að sérstakt vörugjald á bensín hækki úr 30,89 kr. á lítra í 32,95 kr. Á móti komi samsvarandi lækkun á almenna bensíngjaldinu, en tekjur af því renna beint í ríkissjóð. Þar með verður ekki breyting á heildartekjum til vegagerðar við þessa breytingu miðað við framangreindar forsendur.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. mgr. er gjaldstofn olíugjalds afmarkaður en samkvæmt henni leggst olíugjald á gas- og dísilolíu í tollskrárnúmeri 2710.1930. Eins og lýst er hér að framan er gert ráð fyrir að olíugjaldið leggist fyrst og fremst á olíu til nota á ökutæki og er gjaldstofninn því afmarkaður við þá olíu sem nothæf er sem eldsneyti á ökutæki.

Í 2. mgr. er tekið fram að eldsneyti sem blandað hefur verið gjaldskyldri olíu skv. 1. mgr. sé gjaldskyld með sama hætti, enda séu blöndurnar nothæfar sem eldsneyti á ökutæki.

Í 3. mgr. er kveðið á um fjárhæð olíugjalds.

Um 2. gr.

Í þessari grein er kveðið á um álagningu olíugjalds. Samkvæmt henni annast tollstjóri álagningu og innheimtu olíugjalds af gjaldskyldri olíu sem aðrir en þeir sem skráðir hafa verið skv. 3. gr. flytja til landsins. Er þar aðallega um að ræða álagningu vegna innflutnings

til eigin nota. Að öðru leyti er gert ráð fyrir að álagning olíugjalds verði hjá ríkisskattstjóra. Þar hefur skapast sérfræðipækking en embættið hefur haft með höndum álagningu og framkvæmd þungaskatts á landsvísu. Olíugjaldið mun leysa þungaskattinn af hólmi og þykir hagræði að því að aðili með reynslu og sérþekkingu annist álagningu, endurákvörðun, beitingu víðurlaga og annað sem gjaldið varðar.

Um 3. gr.

Í 1. mgr. eru ákvæði um gjaldskylda aðila samkvæmt lögnum.

Í 2. mgr. eru ákvæði um tilkynningarskyldu. Þannig skulu gjaldskyldir aðilar ótilkvaddir senda tilkynningu um starfsemi sína til ríkisskattstjóra í því umdæmi þar sem þeir eru heimilisfastir. Þá skulu nýir aðilar tilkynna um starfsemi sína áður en þeir hefja starfsemi.

Í 3. mgr. er getið þeirra upplýsinga sem þurfa að koma fram í tilkynningu til ríkisskattstjóra.

Í 4. mgr. er ákvæði um að ríkisskattstjóri geti hafnað skráningu aðila sem ekki fullnægir skilyrðum þessarar greinar eða annarra ákvæða laganna.

Um 4. gr.

Í greininni er kveðið á um í hvaða tilvikum heimilt er að afhenda gjaldfrjálsa litaða olíu. Heimilt verður að afhenda litaða olíu á dráttarvélar í landbúnaði, enda þótt þær séu skráningarskyldar samkvæmt umferðarlögum. Þá er gert ráð fyrir að heimilt verði að afhenda gjaldfrjálsa litaða olíu til nota á ökutæki sem ætluð eru til sérstakra nota, svo og til nota á skip og báta, til húshitunar og hitunar almenningsundlauga, til nota í iðnaði og á vinnuvélar og til raforkuframleiðslu.

Um 5. gr.

Í greininni er kveðið á um að öðrum en gjaldskyldum aðilum skv. 3. gr., sem fengið hafi leyfi ríkisskattstjóra, sé óheimilt að annast litun gjaldfrjálsrar olíu. Gert er ráð fyrir að búnaður sá sem nota á til litunar hafi áður fengið viðurkenningu hjá Löggildingarstofu. Ekki er kveðið á um gerð eða samsetningu litarefnis, litunarbúnað eða framkvæmd litunar að öðru leyti í lagatextanum en gert ráð fyrir að fjármálaráðherra setji reglugerð um þetta efni líkt og gert er í nágrannalöndum okkar.

Um 6. gr.

Samkvæmt 1. mgr. skal endurgreiða hluta olíugjalds af olíu sem þeir sem reka almenningsvagna nota við rekstur hópþifreiða. Þeim sem rétt eiga á endurgreiðslu samkvæmt greininni ber að kaupa ólitaða gjaldskylda olíu. Gert er ráð fyrir að endurgreiðslur samkvæmt þessum tölulið verði sambærilegar afslætti sem þessir aðilar njóta í núverandi þungaskattkerfi.

Samkvæmt 2. mgr. ber jafnframt að endurgreiða olíugjald af olíu sem notuð er á bifreiðar í eigu sendiráða eða sendimanna erlendra ríkja. En þessir aðilar hafa samkvæmt núgildandi kerfi verið undanþegnir þungaskatti og kílómetragjaldi.

Um 7. gr.

Í þessari grein eru almenn ákvæði um bókhald og útgáfu sölureikninga aðila sem flytja inn, framleiða eða stunda aðvinnslu gjaldskyldrar olíu.

Í 1. mgr. eru ákvæði sem lúta að bókhaldi aðila sem framleiða eða stunda aðvinnslu olíu hér á landi. Gerð er krafa um að þeir haldi aðgreindum í bókhaldi sínu kaupum á olíu til framleiðslu og aðvinnslu, olíu til annarra nota og olíu sem er seld eða afhent með öðrum hætti. Enn fremur er í 1. mgr. ákvæði um bókhald yfir kaup aðila á annarri olíu en þeirri sem notuð er til framleiðslu eða aðvinnslu, gjaldskyldri sem gjaldfrjálsri, eigin notkun slíkrar olíu og afhendingu. Loks er gerð sú krafa að gjaldskyldir aðilar haldi bókhald yfir aðfengið litarefni og notkun á því svo að hægt sé að staðreyna samsvörun á milli magns litarefnis og afhentrar gjaldfrjálsrar olíu á ákveðnu tímabili.

Í 2. mgr. er ákvæði um bókhald skráðra aðila, annarra en þeirra sem stunda framleiðslu eða aðvinnslu gjaldskyldrar olíu. Gerð er krafa um að bókhald þeirra sé með þeim hætti að þar megi sjá öll kaup á olíu, gjaldskyldri sem gjaldfrjálsri, afhendingu og eigin not olíunnar. Einnig er gerð krafa líkt og í 1. mgr. um að bókhald sé haldið yfir aðfengið litarefni og notkun á því.

Í 3. og 4. mgr. eru ákvæði um útgáfu sölureikninga og hvað koma skuli fram á þeim. Ákvæði 3. mgr. á við um alla afhendingu olíu hvort sem olíugjald er lagt á eða olía afhent án olíugjalds á grundvelli undanþágu frá gjaldskyldu samkvæmt ákvæðum þessara laga. Við afhendingu á litaðri olíu skal tilgreina á sölureikningi að um gjaldfrjálsa olíu sé að ræða skv. 4. mgr.

Í 5. mgr. kemur hins vegar fram að ekki sé skylt að gefa út sölureikning við staðgreiðslu-sölu smásöluverslana og hliðstæðra aðila.

Um 8. gr.

Í þessari grein er gert ráð fyrir að rekstraraðilar almenningsvagna, sem hljóta endurgreiðslu skv. 1. mgr. 6. gr., hafi yfirlit yfir lengd áætlunarleiðanna og skrái fjölda kílómetra sem ökutæki í þeirra eigu hafa ekið á viðkomandi leiðum. Skráningin skal grundvallast á talningu ökumælis eins og verið hefur í núgildandi þungaskattskerfi. Rekstraraðili almenningsvagna skal halda reikninga í bókhaldi sínu yfir aðkeypta olíu vegna rekstrar almenningsvagna eingöngu og geta sýnt fram á að olían hafi ekki verið notuð á önnur ökutæki.

Í 2. mgr. kemur fram að vanræki aðili að skrá fjölda kílómetra eða séu þeir rangt skráðir eða fullnægjandi bókhald ekki fært skv. 1. mgr. falli niður réttur til endurgreiðslu á viðkomandi endurgreiðslutímabili.

Um 9. gr.

Í þessari grein og þeirri næstu er að finna nánari afmörkun á því af hvaða magni olíu greiða skuli olíugjald á hverju uppgjörstímabili. Meginreglan kemur fram í 1. mgr. þar sem segir að greiða skuli olíugjald fyrir hvert uppgjörstímabil miðað við það magn olíu sem hefur verið afhent á tímabilinu úr viðurkenndum birgðastöðum gjaldskyldra aðila. Samkvæmt þessari grein leggst olíugjald á olíu sem afhent er beint frá birgðastöð til kaupanda eða notanda þegar sú afhending fer fram eða þegar olía er afhent frá birgðastöð til smásala. Jafnframt leggst olíugjald á olíu sem tekin er til eigin notkunar.

Í 2. mgr. er ákvæði sem heimilar gjaldskyldum aðila að draga frá við uppgjör olíugjald af töpuðum útstandandi viðskiptaskuldum enda hafi hin tapaða fjárhæð áður verið talin til gjaldskyldrar sölu á olíu.

Um 10. gr.

Í þessari grein eru taldar upp í þremur töluliðum undanþágur frá greiðslu olíugjalds. Í fyrstu tveimur töluliðunum kemur fram að olíunotkun sem leiðir af öðrum ákvæðum laganna er gjaldfrjál en í þriðja töluliðnum er sjálfstæð undanþáguheimild.

Samkvæmt 1. tölul. greinarinnar telst ekki til gjaldskyldrar sölu eða afhendingar olía sem afhent er öðrum gjaldskyldum aðila. Með þessu ákvæði er komið í veg fyrir að olíugjald leggist á olíu þótt hún sé flutt milli birgðastöðva gjaldskyldra aðila.

Samkvæmt 2. tölul. telst ekki til gjaldskyldrar sölu eða afhendingar olía sem flutt er úr landi. Þótt það komi ekki beinum orðum fram í upphafsákvæði laganna er markmið þeirra að leggja olíugjald einvörðungu á notkun innan lands eins og almennt gildir um skattlagningu vara.

Samkvæmt 3. tölul. telst ekki til gjaldskyldrar sölu eða afhendingar olía sem sannanlega hefur farið forgörðum vegna rýrnunar af ástæðum sem taldar eru upp í töluliðnum eða af öðrum sambærilegum ástæðum. Sönnunarbyrði vegna slíkrar rýrnunar hvílir á hinum gjaldskylda en það er háð mati skattyfirvalda hvenær nægilega telst sýnt fram á að hún hafi orðið. Þessi heimild á einungis við þegar rýrnun verður eftir að olía er afhent frá birgðastöð en olíurýrnun innan birgðastöðvar myndar ekki gjaldstofn olíugjalds þar sem álagningin fer ekki fram fyrr en við afhendingu úr birgðastöð.

Um 11. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um uppgjörstímabil olíugjalds, gjalddaga og skyldu gjaldskylds aðila til að standa skil á olíugjaldi ásamt olíugjaldsskýrslu.

Í 2. mgr. eru ákvæði um að ríkisskattstjóri ákvarði olíugjald gjaldskylds aðila á hverju uppgjörstímabili og heimild hans til að rannsaka olíugjaldsskýrslur og leiðréttu þær og áætla greiðslu olíugjalds ef skýrslu er ekki skilað innan tilskilins tíma, engin skýrsla send eða ef skýrslu eða fylgigögnum er ábótavant. Ákvæði 2. mgr. eru sambærileg ákvæðum í 25. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt.

Í 3. mgr. er kveðið á um að ríkisskattstjóra sé heimilt að afturkalla skráningu gjaldskylds aðila, sbr. 3. gr., ef olíugjaldsskýrslu er ekki skilað á réttum tíma eða olíugjald ekki greitt, þar til úr hefur verið bætt. Gjaldskyldir aðilar, sem eru ekki skráðir skv. 3. gr., hafa ekki heimild til að flytja inn eða fá afhenta olíu án greiðslu gjalds og yrðu því, ef úrræði þessu yrði beitt, að greiða olíugjaldið þegar við tollafgreiðslu innfluttrar olíu eða við móttöku ef olía er keypt af innlendum aðila.

Um 12. gr.

Hér er lagt til að lögfestar verði reglur um með hvaða hætti ríkisskattstjóri skuli ákvarða og endurákværða olíugjald. Reglur þessar eru sambærilegar málsmeðferðarákvæðum annarra skattalaga, svo sem laga um tekjuskatt og eignarskatt og laga um virðisaukaskatt. Telja verður æskilegra að reglur þessar komi skýrt fram í lögnum en að vísað sé til ákvæða annarra laga. Segja má að efnisákvæði greinarinnar séu eftirfarandi: Lagt er til að reglur um fyrirspurn ríkisskattstjóra verði færðar inn í ákvæði laganna. Tekinn verði upp 15 daga lágmarksfrestur til að andmæla endurákvörðun auk almenns ákvæðis um boðun breytinga. Frestur ríkisskattstjóra til endurákvörðunar verði að jafnaði tveir mánuðir.

Um 13. gr.

Með þessari grein er lagt til að tekið verði upp kílómetragjald á bifreiðar og eftirvagna sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, að undanskildum bifreiðum sem eru ætlaðar til fólksflutninga. Með leyfðri heildarþyngd er átt við þá þyngd sem er leyfð á vegum samkvæmt reglugerð nr. 528/1998, um stærð og þyngd ökutækja. Ekki er gerður greinarmunur á því hvers konar eldsneyti er notað á bifreiðar sem ná þessum þyngdarmörkum.

Gert er ráð fyrir að kílómetragjald af gjaldskyldum eftirvögnum verði sama og það kílómetragjald sem greiða ber af gjaldskyldum bifreiðum. Kílómetragjaldið verður mun einfaldara í framkvæmd en í núgildandi þungaskattskerfi, t.d. fækkar álestrartímabilum úr þremur í tvö.

Önnur ákvæði greinarinnar eru óbreytt frá lögum nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar.

Um 14. gr.

Í greininni er kveðið á um endurákvörðun skatts þegar heildarþyngd ökutækis reynist meiri en gjaldþyngd þess í álestrarskrá öikumæla. Ekki skiptir máli hvort gjaldþyngd hefur verið skráð minni skv. 15. gr. frumvarpsins.

Að öðru leyti vísast til athugasemda við d-lið 15. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 68/1996.

Um 15. gr.

Greinin kveður á um að ríkisskattstjóri skuli ákvarða kílómetragjald að loknu hverju álestrartímabili. Gert er ráð fyrir að álestrartímabilum fækki um eitt frá því sem verið hefur í þungaskattskerfinu og þau verði því tvö, þ.e. 1.–15. desember og 1.–15. júní. Gjaldið er lagt á skráðan eiganda ökutækisins við álestur. Gjald dagar eru 1. janúar og 1. júlí.

Um 16. gr.

Í þessari grein er kveðið á um skyldu ökumanns til skráningar á akstri í akstursbók og skyldur hans ef taka þarf öikumæli úr ökutæki vegna viðgerðar. Ákvæði þessi eru efnislega samhljóða ákvæðum 6. gr. og B-liðar 7. gr. laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, eins og þeim var breytt með lögum nr. 68/1996. Vísast um skýringar til athugasemda við 8. og 10. gr. í frumvarpi því er varð að lögum nr. 68/1996.

Um 17. gr.

Ákvæðið er efnislega samhljóða c-lið 15. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 68/1996, um breytingu á lögum nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar.

Um 18. gr.

Lagt er til að bætt verði við lögin nýjum kafla um kærheimildir, eftirlit og refsíabyrgð. Í þessari grein er kveðið á um kærheimildir. Greinin tekur til olíugjalds og kílómetragjalds. Samkvæmt ákvæðinu er heimilt að kæra ákvörðun ríkisskattstjóra um olíugjald og kílómetragjald til hans innan þrjátíu daga frá því að ákvörðunin var tilkynnt. Skýrar reglur eru um frá hvaða tímamarki skuli reikna frestina. Önnur ákvæði greinarinnar eru efnislega samhljóða málsmeðferðarákvæðum virðisaukaskattslaganna.

Ákvörðun tollstjóra skv. 3. tölul. 1. mgr. 13. gr. er kæránleg til hans innan sömu tímafresta og kærur til ríkisskattstjóra. Ákvörðun tollstjóra er kæránleg til yfirskattanefndar.

Um 19. gr.

Í greininni er fjallað um eftirlit. Ríkisskattstjóri skal annast eftirlit með að lituð olía sé ekki notuð á skráningarskyld ökutæki ásamt eftirliti með ökumælum og skráningu aksturs ökutækja sem greitt er af kílómetragjald. Gert er ráð fyrir að eftirlit á vettvangi verði áfram í höndum Vegagerðarinnar en hún hefur sinnt því með góðum árangri í þungaskattskerfinu. Yfirumsjón eftirlits verður þó í höndum ríkisskattstjóra. Ríkisskattstjóri tilkynnir síðan skattranssóknarstjóra ríkisins eftir atvikum grun um refsivert brot.

Í 2. mgr. er kveðið á um heimildir eftirlitsmanna við störf sín. Tekið er fram að heimilt sé að stöðva ökutæki til að taka sýni úr eldsneytisgeymi svo ganga megi úr skugga um að ekki sé notuð lituð olía. Jafnframt eru tilteknar heimildir til að stöðva kílómetragjaldsskyld ökutæki og gera athuganir á ökumælisbúnaði, skráningu í akstursbók o.fl.

Í 3. mgr. er kveðið á um heimildir eftirlitsmanna ríkisskattstjóra til að fá gögn hjá olíugjaldsskyldum aðilum skv. 3. gr. svo ganga megi úr skugga um réttmæti álagningar olíugjalds og sölu eða afhendingu á jafnt litaðri sem ólitaðri olíu.

Um 20. gr.

Í þessari grein er lagt til að refsíákvæði laganna verði í einu ákvæði. Ákvæðið tekur þá til olíugjalds og kílómetragjalds. Greininni svipar að meginsteftu til 18. gr. núgildandi laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar, að breyttu breytanda, en einnig var höfð hliðsjón af 40. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Í 4. mgr. er þó einnig lögð refsing við því að nota litaða olíu á skráningarskyld ökutæki, sbr. 4. gr. laganna. Gert er ráð fyrir því að tekið verði strangar á þeim brotum í framkvæmd en öðrum brotum samkvæmt málsgreininni. Um skilgreiningu á hugtökunum ásetningur og gáleysi vísast til refsiréttar. Í ákvæðinu er verknaðarlýsing, þó er ekki um að ræða tæmandi upptalningu brota sem falla undir ákvæðið, enda vísar orðalag greinarinnar til ákvæða laganna að því leyti sem upptalningin nær ekki til þeirra. Um skýringu á þeim atriðum sem refsiverð eru samkvæmt þessari grein vísast til umfjöllunar um þau í viðeigandi greinum. Skattranssóknarstjóri ríkisins ákvarðar refsingar samkvæmt greininni en í 6. mgr. er gert ráð fyrir að ríkisskattstjóri geti ákvarðað sektir hafi eigandi eða umráðamaður ökutækis brotið gegn 4. mgr. án þess að talið verði að akstur hafi verið vantallinn.

Um 21. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að mestu leyti tekin óbreytt að efni til úr núgildandi lögum nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar. Ákvæði 4. og 5. mgr. eiga sér hins vegar fyrirmynd í lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald.

Um 22. gr.

Hér er lagt til að reiknaðir verði dráttarvextir hafi olíugjald eða kílómetragjald ekki verið greitt eða greitt of seint. Miðað er við að dráttarvextir leggjist á frá gjalddaga að því er varðar olíugjaldið. Dráttarvextir vegna vangoldins kílómetragjalds reiknast frá gjalddaga hafi ekki verið greitt á eindaga.

Um 23.–24. gr.

Greinarnar þarfnast ekki skýringa.

Um 25. gr.

Sem fyrr segir er gert ráð fyrir að tekjur til vegagerðar lækki að óbreyttu um u.þ.b. 400 millj. kr. við upptöku olíugjalds í stað núgildandi þungaskattskerfis, þó svo að heildartekjur ríkissjóðs haldist því sem næst óbreyttar vegna meiri tekna af virðisaukaskatti. Til að koma í veg fyrir skerðingu tekna til vegagerðar er hér lögð til hækkun á sérstöku vörugjaldi af bensíni, sem er markaður tekjustofn til þess málaflokks, en á móti komi samsvarandi lækkun á almenna bensíngjaldinu, en tekjur af því renna beint í ríkissjóð.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um olíugjald og kílómetragjald o.fl.

Með frumvarpi þessu eru lagðar til breytingar á fjáröflun ríkisins til vegagerðar með gjaldtöku af notkun ökutækja sem knúin eru með dísilolíu. Frumvarpið var lagt fram á Alþingi á vorþingi 2002 en var ekki afgreitt þá og er nú lagt fram aftur í lítið breyttri mynd. Frumvarpið gerir ráð fyrir að tekið verði upp olíugjald á dísilolíu sem verði 45 kr. á hvern lítra. Að óbreyttu ætti verð á lítra af dísilolíu þá að verða heldur lægra en á lítra af bensíni, eða um 94 kr. miðað við verðlag í dag. Samkvæmt frumvarpinu verður notkun dísilolíu gjaldfrjáls fyrir tilteknar tegundir tækja og véla, t.d. skip og búvinnuvélar, en litarefni verður blandað í slíka olíu við áfyllingu. Óheimilt verður að nota litaða olíu á skráningarskyld ökutæki og er kveðið á um að lagðar verði sektir á þá aðila sem verða uppvisir að því að nota litaða olíu á skráningarskyld ökutæki. Þá er lagt til að auk olíugjalds verði innheimt stighækkandi kílómetragjald á bifreiðar og eftirvagna sem eru þyngri en 10 tonn, að undanskildum fólksflutninga-bifreiðum. Gert er ráð fyrir að kílómetragjaldið verði mun lægra en núverandi gjald og nái til um helmingi færri ökutækja en núverandi þungaskattur, eða um 5–6 þúsund í stað um 12 þúsund. Fast árgjald þungaskatts verður fellt niður.

Ákvæði frumvarpsins beinast einkum að þáttum sem varða tekjuhlíð ríkissjóðs eins og nánar er greint frá í almennum athugasemdum við frumvarpið. Ekki er ástæða til að ætla að þau hafi veruleg áhrif á útgjöld ríkissjóðs en þó er reiknað með að breytt fyrirkomulag þessarar skattlagningar verði heldur ódýrara í framkvæmd. Gert er ráð fyrir að ríkisskattstjóri annist álagningu og aðra framkvæmd varðandi olíugjald og sérstakt kílómetragjald en að hann geti falið skattstjórum og Vegagerðinni að annast einstaka þætti. Árlegur kostnaður við þungaskattskerfið hjá ríkisskattstjóra nemur líðlega 40 m.kr. Áætlað er að sá kostnaður geti lækkað um 10 m.kr., aðallega þar sem draga mun verulega úr kostnaði í tengslum við álestur. Í þeirri áætlun er reiknað með að í stað fækkunar starfa við þungaskattskerfið komi aukið vinnuframlag við bókhaldslegt eftirlit í tengslum við olíugjaldið. Miðað er við að Vegagerðin annist áfram og standi straum af vegaeftirliti með gjaldskyldum ökutækjum sem mun þá fela í sér töku sýna úr olíugeymum og eftirlit með um helmingi færri ökutækjum með öikumæli. Þá er í frumvarpinu gert ráð fyrir að 0,5% af innheimtum tekjum renni í ríkissjóð til að standa undir þessum útgjöldum. Er þar um að ræða sama hlutfall og runnið hefur í ríkissjóð af tekjum af þungaskatti til að mæta kostnaði við framkvæmd núverandi kerfis.

Fjárhæðir olíugjaldsins og kílómetragjaldsins eru í frumvarpinu miðaðar við að tekjur ríkissjóðs verði því sem næst óbreyttar. Samsetning teknanna mundi þó breytast þannig að tekjustofnar Vegagerðarinnar gætu lækkað um u.þ.b. 400 m.kr. Því er gert ráð fyrir að sérstakt vörugjald af bensíni til Vegagerðarinnar verði hækkað sem þessu nemur og að almennt vörugjald af bensíni verði lækkað í sama mæli samkvæmt ákvæði í frumvarpinu um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.