

## Nefndarálit

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald o.fl., með síðari breytingum.

Frá minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Minni hlutinn telur að leggja þurfi meiri vinnu í þetta frumvarp, svo og heildarendurskoðun á lögunum, en það álit kemur reyndar fram í umsögnum fjölmargra aðila um málið. Upptaka oliugjalds í stað þungaskatts átti að vera til að auðvelda kerfið, en raunin er allt önnur. Vont kerfi fer versnandi og hér er um bútasam að ræða eins og komið hefur fram í málinu. Sumir gestir nefndarinnar töldu að verið væri að flækja flókið kerfi enn meira.

Minni hlutinn er sammála þeirri skilgreiningu og leggur því til að lögin verði endurskoðuð í heild sinni og að þeirri endurskoðun verði lokið fyrir þingbyrjun haustið 2006. Leiðarljós þeirrar vinnu á að vera að gera kerfið einfaldara, skilvirkara og réttlátara og að mismuna ekki aðilum eftir gerð og útbúnaði ökutækjanna eða fylgivagna þeirra.

### Sérstakt kílómetragjald.

Með frumvarpinu er lagt til að tekinn verði upp enn einn flokkur kílómetragjalds sem m.a. á að vera fyrir steypuhræribifreiðar. Gjald þetta er fyrir ökutæki frá 5.000 kg til 31.001 kg og þar yfir. Að mati nokkurra umsagnaraðila er hækkunin allt að 60%.

Í umsögn Skeljungs sagði m.a. um þetta: „Hið sérstaka kílómetragjald er hins vegar allt 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.“

Frá því að þessi umsögn var skrifuð hefur meiri hlutinn hækkað þetta gjald, þ.e. fyrir 18 tonna bifreið, enn frekar eða úr 21,40 kr. í 23,99 kr., eða um rúm 12%.

### Skattahækkun á bændur.

Við upptöku oliugjalds misstu bændur endurgreiðslu vegna nota eigin bifreiða í landbúnaði. Sú endurgreiðsla var framkvæmd í gegnum skattkerfið og nam fyrir árið 2002 u.þ.b. 71 þús. kr. á hvert lögbýli. Árið 2002 voru þetta um 60 millj. kr.

Í umsögn Bændasamtaka Íslands kemur m.a. þetta fram:

„Ávallt var tekið fram að þessi kerfisbreyting 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.“

Minni hlutinn átelur ráðuneytið og meiri hlutann fyrir þessi vinnubrögð og gerir breytingartillögu við frumvarpið þar sem komið er til móts við bændur og tryggt að þeir séu ekki verr settir hvað endurgreiðslu varðar og þegar þungaskattskerfið var við lýði.

#### **Aukin skattheimta á almenningsamgöngur.**

Eins og fram kemur í umsögn Strætó bs. í 30. máli, sem Jóhanna Sigurðardóttir er fyrsti flutningsmaður að, hefur upptaka olíugjalds aukið kostnað við strætisvagnarekstur. Þetta er m.a. vegna þess að virðisaukaskattur af olíugjaldinu er ekki endurgreiddur.

Umsögn Strætó bs. er svohljóðandi:

„Í löngum aðdraganda að upptöku olíugjalds í stað þungaskatts, voru tvö meginatriði sem Strætó bs, áður SVR, óskuðu eftir í umbeðnum umsögnum til nefndarinnar. Þau eru að breytingin yrði ekki til útgjaldaauka eða aukinnar fjárbindingar.

Niðurstaðan er hins vegar að upptakan leiddi til aukins kostnaðar og fjárbindingar fyrir þjónustu strætisvagna.

**Upptaka olíugjalds í stað þungaskatts hefur leitt til um 39 m.kr. kostnaðarauka á ári fyrir strætisvagnþjónustu á þjónustusvæði Strætó bs. frá því sem var er þungaskattskerfi var til staðar.** Því til viðbótar er 11–12 m.kr. fjárbinding, þar sem olíugjald er greitt að fullu við afhendingu, en 80% af 41 kr. sem er 64,3% af olíugjaldinu, er endurgreitt síðar. Virðisaukaskattur er lagður á oliugjaldið, en ekki endurgreiddur að neinu.

**Verði olíugjald lækkað úr 41 kr. í 37 í fimm mánuði lækkar áðurgreindur kostnaðarauki um 3,2 m.kr. og verður tæpar 13 m.kr. í stað liðlega 16 m.kr. á fimm mánaða tímabili.**

Það er því umsögn Strætó bs. að með umræddri breytingu verði að nokkru dregið úr þeim kostnaðarauka sem þjónusta strætisvagna varð fyrir við álagningu olíugjalds.

Strætó bs. áréttar jafnframt að gerðar verði ráðstafanir til að leiðrétta þann kostnaðarauka og fjárbindingu sem þjónustustarf strætisvagna er látið bera þvert gegn því sem óskað hefur verið. Þar vekur þó mesta athygli að 80% endurgreiðsluhlutfall í lögunum er við framkvæmd ekki látið ná til virðisaukaálagningar þannig að endurgreiðsla er liðlega 64%.

Þetta sannar svo ekki verður um villst að ríkisstjórnin notar upptöku olíugjalds til að auka skattheimtu af umferð í landinu. Fram komu viðvörunarorð um þetta í umræðu um málið á sínum tíma sem þáverandi fjármálaráðherra mótmælti. Dæmið frá Strætó bs. sannar þetta.

Minni hlutinn leggur til þá breytingu að olíugjaldið og virðisaukaskattur af því verði endurgreiddur til almenningsamgöngufyrirtækja eins og var í gamla þungaskattskerfinu.

#### **Margar athugasemdir – heildarendurskoðun.**

Fjölmarginir umsagnaraðilar lýstu ýmsum öðrum göllum laganna, svo sem hvað varðar eftirlitsskyldu söluaðila, og lögðu jafnvel til að auðkenna ætti þau ökutæki sem mega nota gjaldfrjálsa olíu með númeraplötum í öðrum lit og að herða þyrfti refsíákvæði brota.

Eftir standa fjölmörg álitamál sem vafalaust eiga eftir að koma til kasta ráðuneytisins og jafnvel Alþingis á næstu missirum.

Alþingi, 8. des. 2005.

Kristján L. Möller,  
frsm.

Ingibjörg Sólrún Gísladóttir.

Ögmundur Jónasson.

Lúðvík Bergvinsson.