



Alþingi
Nefndarsvið
150 REYKJAVÍK

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2196
komudagur 30. 5. 2006

Reykjavík, 26. maí 2006
Tilvísun: 200605-0010

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um olúgjald og kílómetragjald ofl, 794. mál.

Alpýðusamband Íslands hefur fengið til umsagnar frumvarp til laga um olúgjald og kílómetragjald ofl, 794. mál.

Málið er í þremur þingskjölum, 1213, 1250 og 1270. Gerð er grein til afstöðu Alpýðusambands Íslands til einstakra þingskjala hér á eftir.

Um þingskjal 1213.

Frumvarpið snýr að þremur atriðum;

1. Að framlengja tímabundna lækkun olúgjalds um 4 kr. frá 1. júlí 2006 til 31. desember 2006 til að bregðast við óhagstæðri þróun á heimsmarkaðsverði á dísilolíu samanborið við þróun heimsmarkaðsverðs á bensíni.
2. Að breyta sambærilegum ákvæðum varðandi sérstakt kílómetragjald til samræmis við tímabundna lækkun olúgjaldsins.
3. Að heimila björgunarsveitum að nota litaða gjaldfrjálsa olíu á ökutæki sín en greiða þess í stað sérstakt kílómetragjald.

Alpýðusamband Íslands er sammála framangreindum breytingum og mælir með því með samþykkt frumvarpsins.

Um þingskjal 1250

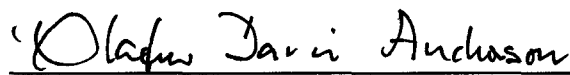
Breytingartillagan snýr að því að 4,5% af innheimtum tekjum af olúgjaldi, kílómetragjaldi og sérstöku kílómetragjaldi renni til að efla almenningssamgöngur og til að auka hlut vistvænna orkugjafa í samgöngum. Ekki er að finna í frumvarpinu neina útfærslu á því hvernig þessum fjármunum skuli varið né heldur hvernig mæta skuli samdrætti á fjárframlögum til Vegagerðarinnar. ASÍ mælir því ekki með samþykkt þessarar breytingartillögu.

Um þingskjal 1270

Breytingartillagan snýr að því að lækka olíu- og bensíngjald tímabundið um 6 kr. frá því sem það er í dag, í þeim tilgangi að hafa tímabundin áhrif á vísitölu neysluverðs og slá þannig á vaxandi verðbólgu.

Alþýðusamband Íslands hefur miklar áhyggjur af vaxandi verðbólgu og telur brýnt að stjórnvöld bregðist við með ábyrgari stjórn á ríkisfjármálunum. Tímabundin lækkun á olíu- og bensíngjaldi dugar ekki ein og sér til að slá á þann vanda sem blasir við. Samhliða slíkum aðgerðum er nauðsynlegt að grípa til aðgerða á sviði ríkisfjármála sem draga úr vaxandi verðbólgu.

F.h. Alþýðusambands Íslands



Ólafur Darri Andrason
hagfræðingur ASÍ



www.fib.is

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Alþingi
Erindi nr. P 132/2197
komudagur 1. 6. 2006

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 30. maí 2006

Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) um breytingu á lögum nr. 87/2004, um olfugjald o.fl., með síðari breytingum og breytingartillögum við málið.

Stjórn FÍB gerir engar athugasemdir við fyrstu 3 greinar frumvarpsins og telur þær til bóta. Varðandi 4. greinina telur FÍB eðlilegast að fallið sé frá tímabundinni lækkun á olfugjaldinu en í staðinn sé breytingin gerð varanleg. Olfugjald upp á 45 krónur er of hátt miðað við þróun heimsmarkaðsverðs á dísilolífu síðustu misserin.

FÍB telur ekki rétt að breyta lögnum i samræmi við breytingartillögu Atla Gíslasonar o.fl. Þessi tillaga gerir ráð fyrir því að tekjur Vegagerðarinnar til framkvæmda verði skertar. FÍB telur að greiðari samgöngur og vandaðri samgöngumannvirki á landi efla byggð um land allt. FÍB tekur undir það að ríkissjóður standi straum af kostnaði við það að auka hlut vistvænna orkugjafa í samgöngum. Tekjur af bílum og umferð á síðasta ári voru hátt í 50.000 m.kr. og aðeins var rúmunum fjórðungi varið til vegamála.

FÍB er fylgjandi breytingartillögu Ingibjargar Sólrúnar Gísladóttur o.fl. Félagið hefur haldið svipuðum málflutningi uppi á liðnum mánuðum og telur eðlilegt að stjórnvöld komi til móts við fólkið í landinu með því að lækka álögur á bifreiðaeidsneyti þegar heimsmarkaðsverð á olíu er í sögulegu hámarki. Lækkun íslenskrar krónu gagnvart Bandaríkjadal á þessu ári hefur hækkað eldsneytisverð enn frekar til neytenda.

FÍB bendir enn og aftur á þá staðreynd að ríkissjóður leggur á eldsneyti skatt á skatta ofan. Skattlagningin er nú með þeim hætti að ofan á innkaupsverð bensins leggur ríkið vöru-, bensín- og flutningsjöfnunargjald og á innkaupsverð dísilolíu olíu- og flutningsjöfnunargjald. Þar á ofan leggst síðan 24,5% virðisaukaskattur þannig að innheimtur er skattur af þeim sköttum og gjöldum sem þegar er búið að leggja á eldsneytið. Þetta telur FÍB óeðlilegt og nauðsynlegt að leiðrétta.

Skatta á að nota með jákvæðum hætti til að umbuna þeim sem markvisst draga úr eldsneytiseyðslu, t.d. með kaupum á minna mengandi og nýtnari ökutækjum. Til að ná raunhæfum markmiðum þurfa stjórnvöld að sjá fyrir heildaráhrifin af sanngjörnum breytingum á skattaumhverfinu. Breytingar á upphæð olfugjalds geta haft áhrif á



HEIMILIS- & PÓSTFANG:
ADDRESS AND POSTAL ADDRESS:
Borgartún 33 • IS-105 Reykjavík

SÍMI:
TELEPHONE:
+354 414 9999

MYNDSENDIR:
TELEFAX:
+354 414 9998

NETFANG:
E-MAIL:
fib@fib.is

KENNITALA:
REG.NUMBER:
530169-7749

Show your Card!

tekjur ríkissjóðs en á móti kemur verulegur ávinningur: Minni olíunotkun, hagstæðari vöruskiptajöfnuður við útlönd, minni útlosun á gróðurhúsalofttegundum, minni mengun og orkusparnaður í stað orkusóunar.

Virðingarfyllt,

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Runólfur Ólafsson', with a long horizontal flourish extending to the right.

Runólfur Ólafsson

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2193
komudagur. 2. 6. 2006

Fjármálaráðuneytið
Tekju- og lagaskrifstofa

2. júní 2006

Sala á gjaldskyldri olíu

Í fjárlögum fyrir árið 2006 var áætlað að sala á gjaldskyldri dísilolíu yrði um 80 milljónir lítra á ári og tekjur ríkissjóðs vegna þeirrar sölu yrðu rúmlega 3,4 milljarðar króna á árinu 2006.

Miðað við þær upplýsingar sem liggja nú fyrir frá RSK um álagningu olíugjalds og þar með sölu á gjaldskyldri olíu er ljóst að sala á gjaldskyldri olíu er meiri en áætlað var við upptöku olíugjalds þann 1. júlí 2005. Frá þeim tíma og til 1. apríl sl. voru að meðaltali seldir um 10 milljónir lítra af gjaldskyldri olíu á mánuði.

Eins og sjá má í töflunum hér til hliðar var gert ráð fyrir að tekjur af olíugjaldinu yrðu um 3,4 milljarðar á árinu 2006. Í forsendum fjárlaga var gert ráð fyrir að vörugjald yrði 41 kr. á fyrri helmingi ársins en 45 kr. á síðari helmingi ársins. Í ljósi þeirra þeirra upplýsinga sem fyrir liggja um sölu á gjaldskyldri olíu frá upptöku olíugjaldsins má gera ráð fyrir því að sala á gjaldskyldri dísilolíu verði um 120 milljónir lítra á ári. Ef olíugjald er 41 kr. og fjöldi seldra lítra á ári 120 milljónir verða tekjur vegna olíugjaldsins um 4.920 milljónir sem er um 1.480 milljónum umfram þær tekjur sem gert var ráð fyrir í fjárlögum 2006.

Áætlun við gerð fjárlaga 2006

Áætluð sala	kr. 80.000.000,-
Vörugjald ½ ár	kr. 45,-
Vörugjald ½ ár	kr. 41,-
Áætlaðar tekjur	kr. 3.440.000.000,-

Áætlun miðað við álagningartölur

Áætluð sala (10 millj. *12)	kr. 120.000.000,-
Vörugjald	kr. 41,-
Áætlaðar tekjur	kr. 4.920.000.000,-

Í framhaldi af því sem að undan hefur verið rakið er rétt að benda á að innflutningur fólksbifreiða og annarra bifreiða hefur aukist verulega undanfarið ár og hlutfall dísilknúinna fólksbifreiða, af heildarfjölda innfluttra fólksbifreiða, hefur meira en tvöfaldast eftir upptöku olíugjaldsins. Framkvæmdir við virkjanir og stóriðjuver auk þeirrar staðreyndar að vöruflutningar innanlands með strandskipum hafa lagst af og færst yfir á flutningabíla, hefur leitt til aukinnar notkunar á dísilolíu.

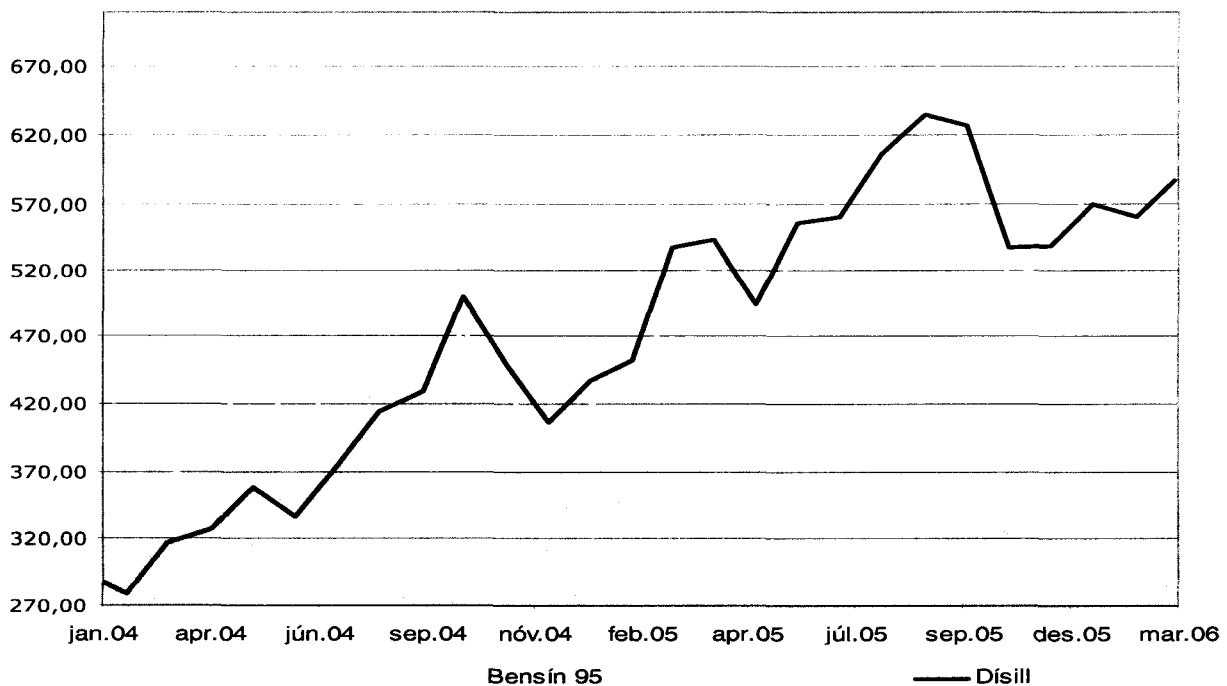
Áætlanir um sölu á gjaldskyldri olíu byggðust m.a. á upplýsingum frá orkuspárnefnd. Fyrir upptöku olíugjalds var ómögulegt að greina nákvæmlega hve mikill hluti sölu gasolíu í landi fór á bifreiðar og hve mikill hluti fór á vinnuvélar og önnur tæki sem undanþegin eru greiðslu olíugjalds. Fyrrgreindar áætlanir byggðust m.a. á upplýsingum um sölu gasolíu frá annars vegar söludælum og hins vegar sölu frá olíubílum, fjölda díselbifreiða og var olíunotkun þeirra áætluð út frá meðaltalsakstri.

Verð á dísilolíu og bensíni

Verulegar sveiflur hafa orðið á heimsmarkaði fyrir olíu og bensín að undanfögnu eins og sést á línuritinu hér að neðan sem sýnir þróun á heimsmarkaðsverði á dísilolíu og bensíni frá því í janúar 2004. Heimsmarkaðsverð á dísilolíu og bensíni hefur tekið miklum sveiflum að undanfögnu og markaðurinn hefur verið í ójafnvægi, meðal annars vegna ótryggs ástands í mörgum af helstu olíuframleiðsluríkjum heims. Eins og fram kemur á línuritinu hefur verð á dísilolíu á heimsmarkaði frá janúar 2004 á tíðum verið hærra en á bensíni. Sé litið lengra aftur í tímann hefur heimsmarkaðsverð á dísilolíu yfirleitt verið lægra en verð á bensíni á heimsmarkaði. Á árinu 2002 var meðalverð á dísilolíu 11% lægra en á bensíni og 8% lægra að meðaltali 2003 og 2004. Þegar lög nr. 87/2004, um olífugjald og kílómetragjald o.fl., voru samþykkt á Alþingi vorið 2004, var heimsmarkaðsverð á dísilolíu um 17% lægra en verð á bensíni. Undanfarin misseri hefur, með hliðsjón af þróun síðustu ára, verð á dísilolíu verið óvenjuhátt samanborið við verð á bensíni. Með hliðsjón af þessum miklu innbyrðis sveiflum á heimsmarkaðsverði á þessum tveimur orkugjöfum er ekki unnt að segja til um með vissu hver munurinn verði á dísilolíu og bensíni þegar markaðurinn kemst aftur í jafnvægi.

Mánuður	Bensín 95	Dísill
jan.04	329,33	294,54
feb.04	335,13	279,09
mar.04	364,15	316,71
apr.04	390,20	326,89
maí.04	453,84	357,43
jún.04	394,26	336,74
júl.04	440,16	374,51
ágú.04	427,86	413,49
sep.04	431,27	428,73
okt.04	474,68	499,19
nóv.04	431,05	448,22
des.04	377,96	406,08
jan.05	418,89	437,03
feb.05	438,49	451,63
mar.05	490,77	537,76
apr.05	532,05	543,14
maí.05	486,19	493,69
jún.05	535,02	555,50
júl.05	584,83	560,85
ágú.05	650,88	605,57
sep.05	701,35	634,88
okt.05	600,81	626,27
nóv.05	514,99	537,02
des.05	527,45	538,26
jan.06	585,40	569,73
feb.06	542,23	560,28
mar.06	599,55	586,13

Heimsmarkaðsverð á Bensíni og Dísilolíu



Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2144
komudagur 22.5.2006

CONSUMERS ASSOCIATION OF ICELAND
ASSOCIATE MEMBER OF IC, BEUC and ICRT

NS
NEYTENDASAMTÖKIN

SÍÐUMÚLA 13
108 REYKJAVÍK
SÍMI 545 1200
TELEFAX 545 1212
ns@ns.is
PÓSTHÓLF 8160
128 REYKJAVÍK

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 18. maí 2006

Efni: Umsögn Neytendasamtakanna um frumvarp til laga um olfugjald og kílómetragjald o.fl., 794. mál.

Neytendasamtökin eru þeirrar skoðunar að ríkið eigi að lækka bensín- og olfugjald sem nemur auknum tekjum ríkisins í gegnum virðisaukaskatt af háu bensín- og olíuverði.

Mæla Neytendasamtökin með lögfestingu frumvarpsins með þeim breytingum sem lagðar eru til með þingskjali 1270.

Virðingarfyllst,
f.h. Neytendasamtakanna,

Iris Ösp Ingjaldsdóttir
Iris Ösp Ingjaldsdóttir, hdl.

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2142
komudagur 19.5.2006

Umsögn um mál til Alþingis

VIÐTAKANDI Nefndasvið Alþingis bt: Hlín Lilja Sigfúsdóttir	SENDANDI Olfufélagið ehf, Suðurlandsbraut 18, 108 Reykjavík	
MÁLEFNI Umsögn um "Frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 87/2004, um olfugjald og kílómetragjald o.fl. með síðari breytingum	TILVÍSUN	DAGSETNING 19-May-06

Olfufélagið hefur fengið ofangreint frumvarp til umsagnar og þakkar fyrir að hafa fengið tækifæri til að kynna sér málið.

Félagið tekur hins vegar ekki afstöðu til skattlagningar stjórnvalda í þessu máli.

Virðingarfyllst,

Olfufélagið ehf


Magnús Asgeirsson

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

DAGSETNING

TILVÍSUN

Reykjavík, 23. maí 2006 2006050101
G-ums 03/06

Umsögn um 794. mál, frumvarp til laga um breytingu á lögum um olúgjald og kílómetragjald.

Með bréfi dagsettu 5. maí 2006 óskar háttvirt efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis eftir umsögn ríkisskattstjóra um 794. þingmál, frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald o.fl., með síðari breytingum. Einnig óskar nefndin umsagnar um breytingatillögur á þingskjölum nr. 1250 og 1270. Umsögn ríkisskattstjóra fer hér á eftir.

Með 1. og 2. gr. frumvarpsins eru lagðar til breytingar á skattheimtu vegna bifreiða björgunarsveita sem notaðar eru við björgunarstörf og skráðar eru sem slíkar í ökutækjaskrá. Lagt er til að heimiluð verði notkun gjaldfrjálsrar litaðrar olíu á slíkar bifreiðir, en í stað þess verði greitt kílómetragjald af notkun þeirra. Í athugasemdum við frumvarpið kemur fram að tillögunum er ætlað að leiða til lægri skattgreiðslna. Tillögur þessar eru fremur af pólitískum toga en skatttæknilegum. Að mati ríkisskattstjóra eru tillögurnar vel til þess fallnar að ná yfirlýstu markmiði og samrýmast þeim frávikum, frá skyldu til greiðslu olúgjalds af eldsneyti ökutækja, sem fyrir eru í lögunum.

Með 4. og 5. gr. frumvarpsins er lagt til að framlengdur verði til loka yfirstandandi árs gildistími tímabundinn lækkunar olúgjalds og kílómetragjalds, sem að óbreyttu stæði til 1. júlí n.k. Forsendur lækkunarinnar eru tilgreindar í athugasemdum við frumvarpið og gerir ríkisskattstjóri ekki athugasemdir við þær.

Í 20. gr. laga nr. 87/2004 er kveðið á um refsíabyrgð. Í fyrstu þremur málsgreinum greinarinnar er kveðið á um ábyrgð olúgjaldsskyldra aðila (seljenda olíu) og í 4. mgr. ábyrgð eigenda og umráðamanna ökutækja. Í 7. mgr. er m.a. kveðið á um að skattranssóknarstjóri ríkisins geti ákvarðað sektir, þ.e. að hann geti gefið eiganda eða umráðamanni ökutækis kost á að ljúka máli með greiðslu sektar telji hann að brot samkvæmt 3. mgr. greinarinnar varði ekki þyngri refsingu en sekt. Ljóst má vera að tilvísun til 3. mgr. fær ekki staðist enda er ekki kveðið á um refsíabyrgð eigenda og umráðamanna ökutækja í þriðju málsgrein greinarinnar, heldur hinni fjórðu. Sú leiðrétting sem lögð er til með 3. gr. frumvarpsins er því nauðsynlega að mati ríkisskattstjóra.

Í 7. mgr. 20. gr. laganna nr. 87/2004 er jafnframt kveðið á um heimild ríkisskattstjóra til að ákvarða eiganda eða umráðamanni ökutækis sekt fyrir brot skv. 4. mgr. greinarinnar í þeim tilvikum að telja meggi að akstur hafi ekki verið vantalin. Af því skilyrði má ráða að sektarheimild ríkisskattstjóra takmarkist við brot er varða það að búa ökutæki virkum ökumæli og skrá akstur sem greiða skal af kílómetragjald. Heimildir skattranssóknarstjóra

ríkisins og ríkisskattstjóra til ákvörðunar sekta fela í sér frávík frá þeirri meginreglu, sem frum kemur í 4. mgr. 18. gr. laganna, að yfirskattanefnd ákvarði sektir skv. 20. gr. nema máli sé vísað til opinberrar rannsóknar og hugsanlegrar dómstólameðferðar. Í lokamálslið umræddrar 7. mgr. 20. gr. er kveðið á um að sektarfjárhæð sem ríkisskattstjóri ákvarðar, 5.000 til 10.000 krónur, skuli dragast frá sektarfjárhæð samkvæmt 4. mgr., sem numið getur allt að tífalðri þeirri fjárhæð sem ætla má að dregin hafi verið undan eða hafi verið ofendurgreidd. Af því má ráða að gert sé ráð fyrir að til viðbótar sekt sem ríkisskattstjóri ákveður geti komið sekt samkvæmt ákvörðun skattrannsóknarstjóra eða yfirskattanefndar, eða jafnvel eftir atvikum sekt tildæmd við dómstólameðferð. Ríkisskattstjóri telur, í ljósi þeirra ríku krafna sem gera verður til refsheimilda, að nokkuð skorti á skýrleika umræddra ákvæða um ákvörðun sekta, þ.m.t. um afmörkun þeirra brota sem sæta skuli hverri og einni málsmeðferðinni.

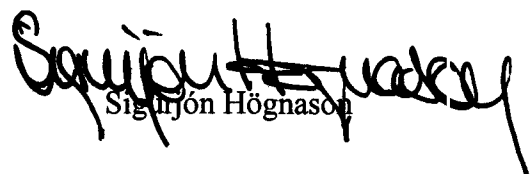
Eins og að framan greinir getur sekt vegna brota sem lýst er í 4. mgr. 20. gr. laga nr. 87/2004 hæst numið tífalðri þeirri fjárhæð sem ætla má að undan hafi verið dregin. Á það m.a. við um það brot að nota heimildarlaust litaða gjaldfrjálsa olíu á skráningarskylt ökutæki. Hér má í dæmaskyni nefna það tilvik að við eftirlit Vegagerðarinnar kæmi upp grunur um að lituð olía væri á eldsneytistanki fólksbifreiðar. Vegagerðin tæki sýni af olíunni og sendi það ríkisskattstjóra, sem léti efnagreina sýnið og í ljós kæmi að um litaða olíu í skilningi laga nr. 87/2000 væri að ræða. Ríkisskattstjóra bæri þá að vísa málinu til skattrannsóknarstjóra ríkisins, sem tæki við rannsókn þess, enda ekki um að ræða brot af þeim toga sem sektarheimild ríkisskattstjóra nær til. Rannsókn skattrannsóknarstjóra leiddi í ljós ásetning eiganda eða stórkostlegt gáleysi hans. Ekki yrði hins vegar sannað að lituð olía hefði í an. an tíma verið notuð á bifreiðina. Upplýst væri þá að eigandinn hefði komið sér hjá greiðslu olíugjalds af hámarki einni tankfyllu, þ.e. 40-50 lítrum olíu. Skatturinn sem ætla mætti að undan væri dreginn næmi því u.þ.b. 2.000 kr. og sektarfjárhæð yrði að hámarki 20.000 kr. hvort heldur sekt yrði ákvörðuð af skattrannsóknarstjóra eða yfirskattanefnd. Ríkisskattstjóri telur, í ljósi þungar og kostnaðarsamrar málsmeðferðar, að varnaðaráhrif umræddra ákvæða verði varla sem skyldi.

Með breytingatillögu á þingskjali nr. 1250 er lögð til breyting á ákvæði um ráðstöfun skatttekna í 2. mgr. 23. gr. laga nr. 87/2004. Lagt er til að 4,5% innheimtra tekna af olíugjaldi, kílómetragjaldi og sérstöku kílómetragjaldi renni til eflingar almenningsgangna og aukningar hluts vistvænna orkugjafa í samgöngum. Ríkisskattstjóri telur tillöguna alfarið vera af pólitískum toga og gerir ekki aðra athugasemd við hana en að benda á, að sú ráðstöfun skattfjár sem lögð er til yrði á kostnað Vegagerðarinnar.

Breytingatillögur á þingskjali nr. 1270 er efnislega tvíþættar. Annars vegar er lagt til, að í s. að þess að framlengja gildistíma tímabundinnar lækkunar olíugjalds eins og lagt er til í frumvarpinu, þá verði olíugjald lækkað enn frekar fram til loka yfirstandandi árs. Hins vegar er lögð til samsvarandi tímabundin lækkun vörugjalds á bensín. Ríkisskattstjóri sér ekki ástæðu til að gera athugasemdir við tillögur þessar eða þær forsendur sem fyrir þeim eru færðar í greinargerð flutningsmanna.

Virðingarfyllt
f. h. ríkisskattstjóra


Ingvar J. Rognvaldsson


Sigrún Högnason

Alþingi
Erindi nr. P 132/2123
komudagur 18.5.2006



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS
Association of Employers



Samtök iðnaðarins

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 18. maí 2006

Efni: Umsögn um breytingu á lögum nr. 87/2004 um olíugjald, 794. mál.

Samtök atvinnulífsins og Samtök iðnaðarins hafa fengið frumvarp um frestun á hækkun olíu- og kílómetragjalds til umsagnar. Samtökin eru að sönnu fylgjandi áframhaldandi frestun á hækkun þessara gjalda en hefðu talið tímabært að fella þetta hækkunarákvæði endanlega úr lögnum fremur en að seinka gildistöku tímabundið um hálf t.ár eins og nú er gert.


Með vísan til umræðna á Alþingi um breytingar á þessum lögum skömmu fyrir frestun þingfundar í desember sl., getum við ekki látið hjá líða að ítreka skoðun okkar á gjaldtöku þyngri atvinnubifreiða sem send var Alþingi í umsögn í apríl 2004 og svo aftur í desember sl.

Nú ári eftir að lög um olíugjald tóku gildi hafa samtökin styrkst enn frekar í þeirri skoðun að gjaldtöku þyngri atvinnubifreiða verði best fyrir komið í einföldu skattkerfi. Í stað gjaldskyldrar olíu og kílómetragjalds verði notuð gjaldfrjáls lituð olía en í staðinn greitt sérstakt kílómetragjald. Gjaldbyrðin verði áþekkt en gjaldtakan einfölduð. Eftirlit með atvinnubifreiðum yrði mun einfaldara og leiðum til undanskota eða mistaka myndi fækka til mikilla muna.

Tillögur samtakanna falla vel að áformum Evrópusambandsins um gjaldtöku af umferð eins og þeim er lýst í álitni nefndar samgönguráðuneytisins um gjaldtöku og einkaframkvæmd til fjármögnunar samgöngumannvirkja sem útgefið var á síðasta ári. Þar kemur m.a. fram að samkvæmt skoðun ESB er skattheimta í formi eidsneytisgjalds, eins og olíu- og bensíngjalds ekki heppileg. Heppileg eða réttlát gjaldtaka byggist á eknum kílómetrum að teknu tilliti til bifreiðategundar eða öxulþunga, staðsetningar ökutækis og gerð vegar. Telur nefndin að flest lönd innan Evrópu muni taka upp aksturstengd gjöld á næstu árum. Í álitni sínu leggur nefndin til að gerð verði kerfisbreyting á innheimtu markaðra tekna til vegamála og í stað bensíngjalds og olíugjalds verði lögð gjöld á ekna kílómetra sem miðist við gerð og þyngd farartækis og stund og stað aksturs.

Tillögur samtakanna falla að alþjóðlegri þróun, leiða til einföldunar og skilvirkni og tryggja ríkissjóði nauðsynlegar tekjur til samgöngumála.

Samtök atvinnulífsins,


Hannes G. Sigurðsson

Samtök iðnaðarins


Árni Jóhannsson

Alþingi
Erindi nr. P 132/2139
komudagur 19.5.2006

Samtök
ferðaþjónustunnar



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

Reykjavík 18. maí 2006

Umsögn um frumvarp til breytingar á lögum um olúgjald og kílómetragjald o.fl. 794. mál

Samtök ferðaþjónustunnar vilja áréttta marg framkomna skoðun sína að olúgjald það sem lagt er til er enn of hátt miðað við rekstrartekjur greinarinnar. Einnig er fyrirtækunum, sem þurfa að gera samninga um sölu á sinni þjónustu gjarnan meira en ár fram í tímann, gert afar erfitt fyrir með slíkum skammtímaákvörðunum sem lagðar eru til í frumvarpinu. Því ber að lækka gjaldið verulega og fastsetja þá lækkun. Því taka samtökin undir þær breytingartillögur sem fram hafa komið að svo miklu leyti sem þær lúta að lækkun olúgjaldsins og að auknu fé sé varið til að efla almenningsamgöngur..

Samtökin vilja ítreka að á engan hátt hefur verið komið til móts við þær miklu kostnaðarhækkanir sem hafa orðið hjá rekstraraðilum fólksflutningabifreiða við þær breytingar sem gerðar voru við upptöku olúgjalds.

Þær hækkunir stafa fyrst og fremst af því að fólksflutningar eru ekki í virðisaukaskattskerfinu og leggst því í raun 24,5% virðisaukaskattur á þungaskattinn. Þegar löggin voru samin er ljóst er að höfundar frumvarpsins vissu af þessu atriði þegar frumvarpið var samið, enda segir í X lið almennra athugasemda.

2. Kílómetragjald.

Eins og fram hefur komið er lagt til að kílómetragjald leggist ekki á fólksflutningabifreiðar. Ástæðan er fyrst og fremst sú að fólksflutningar eru ekki í virðisaukaskattskerfinu. Við upptöku olúgjalds leggst virðisaukaskattur á olúgjaldið, 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.

Þessi leiðrétting er hins vegar ófullnægjandi af tveimur ástæðum.

1. Við frekari vinnslu tillagnanna var talið að mælagjaldið myndi leggjast of þungt á stærstu flutningabifreiðarnar sem þjóna landsbyggðinni og því var það lækkað og olúgjaldið hækkað í 45 krónur. Við þá upphæð bætist vsk hjá fólksflutningafyrirtækjunum. Það er því augljóst að þessi breyting hefur í för með sér verulegan kostnaðaauka fyrir fyrirtækin umfram það sem upphaflega hafði verið reiknað með.

2. Verulegur hluti þeirra bifreiða sem notaðar eru í fólksflutningum eru undir 10 tonnum og væru þ.a.l. ekki með mælagjaldi en geta ekki nýtt innskattinn. Af 1.716 hópbifreiðum sem voru á skrá haustið 2005 voru 1.126 undir 10 tonnum að heildarþyngd eða 65,6%.

Eftirfarandi tafla sýnir útreikning á þessari kostnaðarhækkun hjá fimm stórum rekstraraðilum og er hækkunin augljós.

	SBA-Norðurleið	Guðmundur Jónasson hf.	Kynnisferðir - Austurleið	Hópbílar	Snæland Grímsson ehf
Oliukaup árið 2004 (lítrar)	567.263	236.866	1.103.554	387.400	111.643
Olfugjald	23.257.783	9.711.506	45.245.714	15.883.400	4.577.363
VSK af olfugj.	5.698.157	2.379.319	11.085.200	3.891.433	1.121.454
Samtals olfugj. m. vsk	28.955.940	12.090.825	56.330.914	19.774.833	5.698.817
	22.700.576	7.771.731	44.567.183	13.266.295	4.118.542
	6.255.364	4.319.094	11.763.731	6.508.538	1.580.275
Í prósentum	28%	56%	26%	49%	38%

Þessar tölur hafa verið uppreiknaðar fyrir SBA-Norðurleið fyrir árið 2005 og er niðurstaðan að ef þungaskattur hefði verið greiddur allt árið hefði hann numið kr. 24.370.702. Olfugjald af 626.484 lítrum er hinsvegar 31.978.992 sem er 7.608.290 kr meira eða sem nemur 31% hækkun. Það lætur því nærri að olfugjaldið þyrfti að vera 31,24 kr án vsk eða 38,90 með vsk ef fólksflutningafyrirtækin ættu að koma skaðlaus frá þessari breytingu. **Breytingu sem vel að merkja var fullyrt að væri aðein formbreyting á innheimtu en ekki auknar álögur.**

Mismunandi hækkun skýrist af mismunandi starfsemi, en beint sambandi er á milli eyðslu bifreiðanna og hversu þungt þessi hækkun leggst á. Þannig eru fyrirtæki sem að meginhluta sinna langferðum með hlutfallslega minni hækkun en þau fyrirtæki sem eru að sinna innanbæjaraskstri. Þannig eru strætisvagnar í sérflokki hvað hækkunin kemur illa við þá en umtalsverður hluti fólksflutninga fer fram með strætisvögnum og munu þeir koma sérstaklega illa út úr þessum breytingum. Það er eðli þeirrar þjónustu að ekið sé stuttar leiðir innanbæjar og afar oft staðnæmst og tekið af stað. Eldsneytiseyðsla þeirra er því mjög mikil. Áður fengu rekstraraðilar strætisvagna 70% þungaskatts endurgreiddan, en í núgildandi lögum er það 80% af olfugjaldi. Virðisaukaskattinn þurfa fyrirtækin hinsvegar að bera sem gefur auga leið að er verulega hærra upphæð en þessi hækkun á endurgreiðslunni.

Varðandi afþreyingarfyrirtækin sem nota svokalla súperjeppa er hækkunin veruleg. Þeir bílar voru flestir á svokölluðu fastagjaldi þ.e. greiddu fasta upphæð árlega án tillits til aksturs. Einnig er eldsneytiseyðsla þessara bíla afar mikil og sérstaklega þegar ekið er við erfiðar aðstæður t.d í snjó. Þá er afar ósanngjarnt að mest falli til af vegaskatti þegar ekið er utan vega á jöklum og snjó. Málflutningur björgunarsveita sem stóðu frammi fyrir sama vandamáli virðist hinsvegar hafa náð í gegn og hefur verið gerð tillaga um að heimila þeim að nota gjaldfrjálsa olíu.

Samtökin hafa frá upphafi gert kröfu um að til að koma til móts við þær miklu kostnaðarhækkanir verið gerðar eftirfarandi breytingar:

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

Með þessum aðgerðum væri hægt að koma í veg fyrir að rekstur fólksflutningabifreiða í atvinnuskyni dragist enn frekar saman og yrði fyrir margföldum kostnaðarhækkunum umfram aðrar greinar af völdum þessara laga.

Virðingarfyllt
F.h Samtaka ferðapjónustunnar



Þorleifur Þór Jónsson
Hagfræðingur



Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2126
komudagur 18.5.2006

16. maí 2006

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Með bréfi dags. 5. maí 2006 óskaði efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis eftir umsögn Seðlabanka Íslands um frumvarp til laga um olíugjald og kílómetragjald o.fl., 794. mál, framlenging á lækkun olíugjalds.

Í frumvarpinu er lagt til að bráðabirgðaákvæði um að olíugjald verði 41 kr á lítra í stað 45 kr á lítra verði framlengt til ársloka 2006 í stað þess að falla niður 1. júlí 2006. Kostnaður ríkissjóðs af framlengingunni er áætlaður um 250 m.kr. Þá er lagt til að greitt verði kílómetragjald í stað olíugjalds af bifreiðum björgunarsveita.

Í framlengingu felst tekjutap, þótt lítið sé, þegar aðhalds er þörf. Það var yfirlýst og eðlileg stefna stjórnvalda með upptöku olíugjalds að draga úr eða eyða mismunun á skattlagningu bensínbíla og díselbíla og mun það hafa ráðið fjárhæð olíugjalds. Enda þótt framlengin sé réttlætt með því að verð á díselolíu á heimsmarkaði sé nú tiltölulega hátt miðað við verð á bensíni telur bankinn framlenginguna óæskilega. Málið er þó ekki mikið að vöxtum.

Virðingarfyllst
SEÐLABANKI ÍSLANDS

Davíð Oddsson
formaður bankastjórnar

Jón Sigurðsson
bankastjóri

SEÐLABANKI ÍSLANDS

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2195
komudagur 29. 5. 2006

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Reykjavík, 29. maí 2006

Efni: Umsögn um breytingu á lögum nr. 87/2004 um olúgjald, 794. mál.

Skeljungur hefur fengið til umsagnar frumvarp um frestun á hækkun olú- og kílómetragjalds o.fl., 794. mál skv. þskj. 1213, ásamt breytingartillögum skv. þskj. 1250 og 1270.

Skeljungur gerir ekki athugasemdir við þær breytingar sem lagðar eru til skv. þingskjali 1213.

Skeljungur tekur ekki afstöðu til þess hvort Alþingi rástafi 4,5% af innheimtu olúgjaldi til þess að efla almenningssamgöngur og til að auka hlut vistvænna orkugjafa í samgöngum, enda leiði slíkt ekki til að nýjar álögur verði lagðar á bifreiðaeldsneyti.

Skeljungur styður breytingartillögu skv. þskj. 1270, sem felur í sér að álögur á bifreiðaeldsneyti verði lækkaðar um 6 kr. af hverjum lítra auk virðisaukaskatts. Slík breyting mun lækka verð á bifreiðaeldsneyti sem svarar 7,50 kr. á hvern lítra.

Skeljungur hf.


Ólafur Jónsson





Reykjavík 22.maí 2006.

Efnahags- og viðskiptanefnd
Alþingis
150-Reykjavík

Slysavarnarfélagið Landsbjörg þakkar bréf yðar frá 5. maí 2006 vegna frumvarps til laga um breytingar á lögum nr. 87/2004, um olúgjald, kílómetragjald og fleira.

Slysavarnarfélagið Landsbjörg fagnar því að björgunarsveitum félagsins verði samkvæmt frumvarpinu heimilt að aka á gjaldfrjálsri litaðri olú.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að björgunarsveitir félagsins greiði sérstakt kílómetragjald. Við förum fram á að nefndin breyti þessu þannig að lögin heimili björgunarsveitum að nota gjaldfrjálsa litaða olú á skráð ökutæki í eigu þeirra og þurfi ekki að greiða sérstakt kílómetragjald af notkun þeirra.

Eins og fram kemur í athugasemdum með frumvarpinu þá er notkun ökutækja björgunarsveita sérstök og er þar vitnað í athugasemdir við 1. grein frumvarpsins. Það fylgir því mikill kostnaður fyrir björgunarsveitir að setja ökunæla í hvert ökutæki og einnig fylgir því kostnaður og vinna fyrir sveitirnar og opinbera aðila að láta lesa af þessum mælum.

Starfsemi björgunarsveita hefur notið skilnings hjá stjórnvöldum og samstarf við alþingismenn og ráðuneyti sem fara með þá málaflokka sem tilheyra starfsemi okkar er mjög gott. Sveitirnar greiða ekki innflutningsgjöld, tolla eða virðisaukaskatt af björgunartækjum. Það að skattleggja notkun þessara tækja þegar kemur að björgunaraðgerðum eða æfingum á vegum sveitanna er í engu samræmi við þann skilning sem okkar starfi er sýndur af opinberum aðilum.

Slysavarnarfélagið Landsbjörg óskar eftir því að fulltrúar félagsins fái að koma á fund nefndarinnar til að skýra mál sitt frekar.

Virðingarfyllst

Jón Gunnarsson
frákvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2125
komudagur 18.5.2006



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

Reykjavík, 15. maí 2006.

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

Við þökkum mótttekið bréf efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis dags 5. maí s.l. þar sem óskað er umsagnar um ofangreint lagafrumvarp.

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu fagna mjög framlagningu þessa frumvarps enda höfðu SVÞ með bréfi til fjármálaráðherra í apríl síðastliðnum þrýst á um að tryggt yrði að tímabundin lækkun sem gildi til 1. júlí 2006 yrði framlengd.

Frá því frumvarp til laga um olúgjald var lagt fram á Alþingi í mars 2004 hefur verið á díselolíu þróast með þeim hætti að eldsneytiskostnaður pr. ekinn kílómetra (olíukostnaður + þungaskattur) er nú um 26% hærri fyrir 44 tonna vagnlest. Slíkt hefur að sjálfsögðu gert mun verri rekstrarstöðu og afkomu þeirra fyrirtækja sem stunda landflutninga.

Í því ljósi hefði það að sjálfsögðu verið hreint slys ef tímabundin lækkun olúgjaldsins hefði nú fallið niður. SVÞ taka undir þau sjónarmið sem fram koma í breytingartillögu við frumvarpið að olúgjald verði nú lækkað enn frekar. Slíkt myndi minnka þörf á hækkun flutningsgjalda. Þá vill SVÞ koma því sjónarmiði á framfæri að eftirlit með framkvæmd verði eftt og viðurlög við brotum hert. Þetta stafar ekki af refsikleði heldur því, að slaklegt eftirlit stuðlar að ójöfnuði meðal þeirra fyrirtækja sem fara að lögum og hinna sem e.t.v. láta freistast til gera það ekki vegna framkvæmdar eftirlitsins.

SVÞ leggja til þá breytingu á frumvarpinu að í 4. gr. verði gildistími tímabundinnar lækkunar lengdur til 31. júlí 2007, enda engin teikn á lofti um breytingar á olíuverði til hins betra. Það að framlengja gildistímann eingöngu um 6 mánuði í senn skapar óþarfa óöryggi í rekstrarumhverfi fyrirtækja og gerir samningsstöðu þeirra gagnvart sínum viðskiptavinum flóknari.

Virðingarfyllt

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu

Tryggvi Þór Agústsson
samrit sent í tölvupósti



Alþingi - nefndasvið
B.t. ritara efnahags- og viðskiptanefndar
Alþingi
150 Reykjavík

Embætti talsmanns neytenda
Forbrugertalsmanden
The Consumer Spokesman

tn@tn.is www.tn.is

Höfðaborg
Borgartúni 21, 2. hæð
IS-105 Reykjavík
Sími 510 1100, fax 510 1101

Reykjavík, 18.05.2006
Tilv. 2005/0037

GT

Efni: Umsögn talsmanns neytenda um 794. mál, frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald o.fl. með síðari breytingum, framlenging á lækkun olúgjalds, og um meðfylgjandi breytingartillögur við málið (132. löggjafarþing)

I

Vísað er til bréfs yðar, dags. 5. maí sl., um ofangreint þingmál og breytingartillögur við það. Meðal hlutverka talsmanns neytenda er skv. 6. gr. laga nr. 62/2005 að standa vörð um hagsmuni og réttindi neytenda, stuðla að aukinni neytendavernd og setja fram úrbótatillögur um reglur „er varða neytendur sérstaklega“. Með hliðsjón af því takmarka ég umsögn mína við hagsmuni og réttindi neytenda.

II

Með bréfi til yðar, dags. 30. nóvember sl., tilkynnti ég að ég tæki ekki afstöðu til 30. máls sem að hluta var sambærilegt og þetta mál þar eð það fól einnig í sér *tímabundna* lækkun bensíngjalds og olúgjalds. Sú ákvörðun var tekin með hliðsjón af því að þegar um væri að ræða beina aðild ríkisins, svo sem af tekjum með skattlagningu, ætti embætti talsmanns neytenda síður að taka mál til sérstakrar skoðunar. Rök með athugun eru á hinn bóginn þegar afskipti stjórnvalda, t.d. með óbeinum sköttum, eru til þess fallin að raska frjálsum viðskiptum – neytendum í óhag. Þá leit ég einnig til þess að fyrir Alþingi lá þá stjórnarfrumvarp, 363. mál, sem gekk í sömu átt hvað olúgjald og kílómetragjald varðar þótt skemmra væri gengið í lækkun en á hinn bóginn lengra í gildistíma. Var það mál sem kunnugt er samþykkt sem lög nr. 126/2005 um breyting á lögum nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald. Kom það í stað tímabundinnar breytingar með lögum nr. 70/2005, sama efnis. Þá er það umhverfis-, samgöngu- og efnahagspólitískt mál – fremur en neytendapólitískt eðlis – hver fjárhæð olúgjalds eigi að vera.

talsmaður neytenda

- stendur vörð um hagsmuni og réttindi neytenda
- stuðlar að aukinni neytendavernd
- gefur út rökstuddar álitserðir
- gerir tillögur um úrbætur
- kynnir reglur um neytendamál
- leiðbeinir um meðferð ágreiningsmála
- bregst við brotum gegn réttindum og hagsmunum neytenda
- er óháður fyrirætlum frá öðrum

III

Þrátt fyrir þetta er nú rétt að mínu mati að talsmaður neytenda taki afstöðu til málsins þar sem það kemur endurtekið fram og er mjög í almennri umræðu.

Þó að greiðendur skatta – einnig óbeinna skatta á borð við olíugjald – hafi sem slíkir vitaskuld ávallt hagsmuni af því að þeir séu sem lægstir tel ég hagsmuni neytenda einkum felast í því að ýmis konar neysluskattar séu einfaldir, stöðugir og gagnsæir enda er slíkt fyrirkomulag til þess fallið að bæta verðskyn neytenda og auka samkeppni. Þá kann að vera mismunandi að hve miklu leyti lækkun á slíkum gjöldum skili sér til neytenda og á það ekki síst við þegar um er að ræða tímabundnar breytingar. Tel ég því rétt að breytingar sem gerðar eru á óbeinum sköttum á borð við olíugjald, sem neytendur bera á endanum, séu gerðar með ótímabundnum hætti og séu þannig varanlegar – þar til önnur skipan er gerð á af hálfu löggjafans. Byggist þessi afstaða jafnframt á því að góðir löggjafarhættir feli í sér að viðskipti lúti ekki bráðabirgðaráðstöfunum. Á það enn frekar við hérlandis þar sem tímabundnar ráðstafanir sem þessar geta raskað gildandi fyrirkomulagi á tengingu neytendalána við vísitölu neysluverðs en nú er til sérstakrar athugunar hjá embætti talsmanns neytenda hvort það fyrirkomulag brýtur gegn hagsmunum og réttindum neytenda. Þá virðist framangreind afstaða í samræmi við þau áform sem birtust í greinargerð með frumvarpi sem varð að lögum nr. 126/2005 um breyting á lögum nr. 87/2004 um olíugjald og kílómetragjald en þar sagði í almennum athugasemdum, þskj. 414:

„Á fyrri hluta næsta árs mun þá gefast færi á að yfirfara betur innbyrðis samræmi milli olíugjalds, bensíngjalds og kílómetragjalds [...].“

Verði frumvarp þetta samþykkt er þing kemur saman í maílok hefur 2ja ára gömlum lögum þá verið breytt þrívægis að þessu leyti með bráðabirgðaákvæðum – með tiltekinn gildistíma, 6 mánuði í senn – sem hljóða svo:

„Þrátt fyrir ákvæði 3. mgr. 1. gr. laga þessara skal fjárhæð olíugjalds vera 41 kr. á hvern lítra af olíu frá [...] til [...].“

IV

Með vísan til framangreindra hagsmuna neytenda af einföldum, stöðugum og gagnsæjum lagareglum um verðmyndun, viðskiptahætti og viðskiptakjör, sbr. III kafla hér að ofan, vil ég mælast til þess að breytingar á fjárhæð olíugjalds verði *ótímabundnar* enda tel ég neytendur jafnframt eiga rétt á því. Sama á við varðandi 1. tl. (4. gr. frv.) í breytingartillögum á þskj. 1270.

V

Hvað fjárhæð olíugjalds varðar vil ég með vísan til sjónarmiða í II kafla hér að ofan ekki taka afstöðu, sbr. 4. gr. frumvarpsins og breytingartillögu í 1. tl. á þskj. 1270.

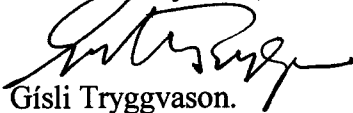
VI

Að því er varðar 3. tl. (nýr kafli II og ákvæði til bráðabirgða í frv.) í breytingartillögum á þskj. 1270 um vörugjald vil ég með vísan til sjónarmiða í II kafla hér að ofan áréttta að ég tel að neysluskattar eigi að vera einfaldir, stöðugir og gagnsæir en í hinu síðastgreinda felst m.a. að þeir hafi ekki í för með sér uppsöfnunaráhrif eða flókin víxlverkunaráhrif. Ég tel að afnám eða lækkun vörugjalda eigi að ákveða varanlega í kjölfar heildstæðrar skoðunar fremur en tímabundið með vísan til endurskoðunar kjarasamninga eins og gert hafi verið 2002 eða verðbólguhorfa eins og nú er lagt til.

VII

Hvað varðar þá tillögu á þskj. 1250 að tilgreindur hluti innheimtra tekna samkvæmt lögum nr. 87/2004 um olíugjald og kílómetragjald renni til þess að efla almenningsamgöngur tel ég slíka ráðstöfun til þess fallna að fjölga valkostum neytenda m.t.t. annarra samgangna en með einkabifreið. Með vísan til þess vil ég taka undir tillöguna hvað almenningsamgöngur varðar enda er þörf á að gera aðra kosti raunhæfa fyrir fleiri sem geta á annað borð valið aðrar leiðir en einkabifreið. Þá geta umbætur á almenningsamgöngum hugsanlega haft það í för með sér að ferðatími í einkabifreiðum styttest eins og sums staðar er þörf á.

Virðingarfyllst,
talsmaður neytenda,



Gísli Tryggvason.

Alþingi
Erindi nr. Þ 132/2138
komudagur 19.5.2006

Nefndasvið Alþingis
Hlín Lilja Sigfúsdóttir, nefndarritari
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 18. maí 2006
Tilvísun: 2005110066/90.12
AE/BH
05.05.2006

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um olíu og kílómetragjald o.fl., 794. mál.

Með bréfi dagsettu 5. maí sl. óskaði Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis eftir umsögn um ofangreint frumvarp.

Varðandi athugasemdir um 1. gr. frumvarpsins um undanþágur til handa bifreiðum i eigu björgunarsveita vísar Vegagerðin til bréfs síns til Efnahags- og viðskiptanefndar dags. 2. des. 2005 þar sem segir m.a.:

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

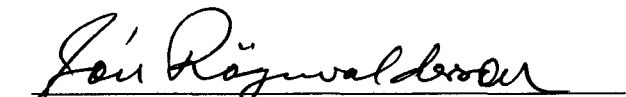
Í 4. gr. frumvarpsins er lagt til að tímabundin lækkun olíugjalds verði framlengd til 31. desember 2006 og leggst Vegagerðin eindregið gegn þeirri framlengingu. Gjaldið hefur nú tvívegis verið lækkað tímabundið, fyrst frá 1. júlí 2005 til áramóta og svo aftur frá 1. janúar 2006 til 30. júní nk. Lækkunin nemur fjórum krónum á hvern lítra og er gjaldið nú 41 kr. á hvern lítra í stað 45 kr. eins og gert var ráð fyrir í upphafi.

Í Samgönguáætlun 2005 - 2008 sem samþykkt var á Alþingi í maí 2005 miðast áætlaðar tekjur Vegagerðarinnar, af olíugjaldi, við það að gjaldið verði 45 krónur á hvern lítra. Sala á gjaldskyldri olíu á síðari helmingi árs 2005 nam um 60 milljónum lítra og tekjutap Vegagerðarinnar vegna lækkunarinnar nemur um 240 m.kr. Miðað við þessar sölutölur má reikna með að árleg sala sé á bilinu 110-120 milljónir lítra. Þar af leiðir að áætlað tekjutap Vegagerðarinnar vegna framlengingar tímabundinnar lækkunar til næstu áramóta, þ.e. frá 1. júlí nk. til 31. des. nk., er um 240 m.kr. og tekjutap ársins 2006 er væntanlega á bilinu 440-480 m.kr. Í heildina, þ.e. frá 1. júlí 2005 til 31. desember 2006, ná lög þessi fram að ganga, er áætlað tekjutap Vegagerðarinnar því ríflega 700 m.kr. Vegagerðin leggst því eindregið gegn því að fyrrgreind framlenging taki gildi.



Vegagerðin leggst einnig gegn þeim breytingartillögum við málið sem til umsagnar voru.

Virðingarfyllst


Jón Rögnvaldsson, vegamálastjóri



VIÐSKIPTARÁÐ ÍSLANDS
ICELAND CHAMBER
OF COMMERCE

Alþingi
Erindi nr. P 132/2124
komudagur 18.5.2006

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

Reykjavík, 17. maí 2006.

Efni: Frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 87/2004 um olúgjald, kílómetragjald o.fl. (794. mál)

Viðskiptaráð þakkar nefndinni fyrir það tækifæri að fá að veita umsögn um ofangreint frumvarp auk tveggja breytingatillagna sem gerir ráð fyrir að tímabundin lækkun olúgjald verði framlengd um eitt ár til viðbótar.

Frumvarpið

Viðskiptaráð fagnar öllum hugmyndum sem fela í sér skattalækkunir. Einkum er þarft að lækka og fella niður sértæka skatta sem ætlað er að stýra neyslu landsmanna. Slíkir skattar eru einnig illa til þess fallnir að ná markmiði skattkerfisins, þ.e. að afla ríkinu tekna. Viðskiptaráð sér hinsvegar enga ástæðu til þess að lækkunin verði tímabundin.

Breytingartillaga á þingskjali 1250

Tillagan felur það í sér að ákveðið sé með lögum í hvaða verkefni olíu- og kílómetragjöld renni. Viðskiptaráð telur almennt að slík ákvæði, sem má finna víða í lögum, séu almennt til ama enda er fjárveitingavaldið einnig í höndum löggjafans og er honum því í lófa lagið að ákveða hluti sem þessa í fjárlögum. Með fjárlögum fylgir enda á hverju ári mikil langloka, svonefndur bandormur, þar sem horfið er frá þessum ákvæðum. Það er hinsvegar góðra gjalda vert að notendur vega greiði fyrir kostnað við að viðhalda þeim og gera nýja. Viðskiptaráð hvetur tillöguflytjendur, þingmenn vinstri grænna, til að halda áfram á slíkri braut og leggja það heldur til að einkaaðilum verði falið að halda við vegum og leggja nýja og þeim verði heimilt að taka gjald af þeim sem aka um veginn.

Breytingartillaga á þingskjali 1270

Viðskiptaráð telur að best sé að lækka gjaldið sem mest. Best væri að fella það alveg niður.

Viðskiptaráð gerir ekki athugasemd við frumvarpið en leggur til að breytingartillaga á þingskjali 1250 verði felld en tillaga á þingskjali 1270 verði samþykkt.

Virðingarfyllst,
f.h. Viðskiptaráðs Íslands,


Davíð Þorláksson