

Frumvarp til laga

um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

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

1. gr.

Ákvæði til bráðabirgða VII í lögnum orðast svo:

Vörugjald af bifreiðum sem eru gjaldskyldar skv. 3. gr. laganna og búnar eru vélum sem nýta metangas eða rafmagn að verulegu leyti í stað bensíns eða dísilolíu skal vera 120.000 kr. lægra en ella væri samkvæmt greininni.

Heimild til lækkunar skv. 1. mgr. gildir til 31. desember 2006.

Ráðherra getur sett nánari reglur um lækkun vörugjalds samkvæmt þessu ákvæði, svo sem um tæknilegan búnað bifreiðar, hvað teljist vera „að verulegu leyti“ skv. 1. mgr. og þau gögn sem leggja þarf fram með umsókn um lækkun vörugjalds á grundvelli þessa ákvæðis.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Sé þess óskað skal endurgreiða vörugjald af þeim bifreiðum sem uppfylla skilyrði 1. gr. þessara laga og tollafgreiddar eru milli 1. janúar 2004 og gildistöku laganna.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Í frumvarpinu er lagt til að framlengd verði tímabundin heimild til að lækka vörugjald af bifreiðum með vélar sem nýta metangas eða rafmagn að verulegu leyti í stað bensíns eða dísilolíu, svokölluðum tvíorkubifreiðum. Hún var lögfest með lögum nr. 38/2000 og féll úr gildi um síðustu áramót. Rétt þykir að framlengja heimildina enn um sinn. Innflutningsverð tvíorkubifreiða er alla jafna nokkru hærra en hefðbundinna ökutækja og er heimildinni ætlað að gera þær samkeppnisfærari á almennum markaði. Markmiðið með framlengingunni er að styðja áfram við öra þróun í hönnun og framleiðslu ökutækja sem geta nýtt rafmagn og metangas, enda eru skaðleg áhrif þeirra orkugjafa á umhverfið mun minni en eldsneytis úr olíum. Einnig hefur verið bent á að notkun tvíorkubifreiða sé nauðsynlegt skref í frekari þróun í framleiðslu bifreiða sem eingöngu verða knúnar öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilolíu. Það byggist meðal annars á því að dreifikerfi fyrir aðra orkugjafa er enn svo gisið að ekki er unnt að reikna með almennri notkun slíkra bifreiða strax. Enn fremur eru ýmsar aðrar tæknilegar hindranir því til fyrirstöðu. Síðast en ekki síst er aukin notkun tvíorkubifreiða í samræmi við skuldbindingar Íslands gagnvart rammasamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar og þá stefnu stjórnvalda að auka hlut innlendra orkugjafa.

Örðugt er að áætla áhrif framangreindrar lagabreytingar á tekjur ríkissjóðs. Frá því að tímabundin heimild til lækkunar vörugjalds af tvíorkubifreiðum tók gildi með lögum nr. 38/2000 hafa um 50 bifreiðar verið fluttar til landsins. Þrátt fyrir að gera megi ráð fyrir að innflutningur tvíorkubifreiða verði öllu meiri á næstu þremur árum en hingað til eru slíkar bifreiðar almennt dýrari en venjulegar bifreiðar og því líklegt að hreint tekjutap ríkissjóðs verði óverulegt.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

Með frumvarpi þessu er lagt til að heimilt verði að lækka tímabundið til loka ársins 2006 vörugjald af bifreiðum sem nýta að verulegu leyti metangas eða rafmagn sem orkugjafa. Um er að ræða framlengingu á heimild í fyrri lögum. Innkaupsverð umræddra bifreiða er nokkru hærra en verð sams konar bifreiða sem nýta aðra orkugjafa og er talið að lækkunin leiði til þess að ríkissjóður innheimti nokkurn veginn sama vörugjald í krónum talið af bifreiðum sem ganga að verulegu leyti fyrir metangasi eða rafmagni og bifreiðum sem ganga fyrir öðrum orkugjöfum. Frumvarpið beinist því einkum að tekjuhlið ríkissjóðs og er ekki talið að það hafi áhrif á útgjöld hans svo að nokkru nemi verði það óbreytt að lögum.