

Nefndarálit

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald o.fl.

Frá minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Minni hlutinn styður að olíugjald verði lækkað við núverandi aðstæður en telur að olíuverð verði áfram of hátt þrátt fyrir þá 4 kr. lækkun gjaldsins sem lögð er til í frumvarpinu.

Nefndin hefur fjallað um málið á einum fundi en ekki fengið tíma til að fara yfir það með öðrum gestum en fulltrúa fjármálaráðuneytis né heldur til að láta sérfræðinga vinna nánari útreikninga á áhrifum frumvarpsins.

Ein meginrök stjórnarinnar við framlagningu frumvarps um olíugjald og kílómetragjald á 130. þingi voru þau að með upptöku olíugjalds mætti gera ráð fyrir að dísilknúnar fólksbifreiðar yrðu álitlegri kostur fyrir einstaklinga en þær hafa verið hingað til. Minni hlutinn telur hæpið að þetta markmið náist ef verðmunur á olíu og bensíni verður ekki meiri en lagt er til í frumvarpinu. Þróun heimsmarkaðsverðs á olíu er óvissuþáttur í þessu máli og ekki er heldur enn vitað um endanlegan aukakostnað olíufélaganna vegna upptöku olíugjaldsins en sá kostnaður kemur fram í útsöluverði til neytenda. Ef reiknað er með að sá kostnaður verði 3 kr. á lítra, eins og nefnt hefur verið, og heimsmarkaðsverð olíu svipað og nú verður niðurstaðan þessi:

- Olíuverð með fullri þjónustu 112.18 kr.
- 95 okt. bensín með fullri þjónustu 110.30 kr.
- Olíuverð í sjálfsafgreiðslu 107.20 kr.
- 95 okt. bensín í sjálfsafgreiðslu 105.50 kr.

Af þessu sést að miðað við þessar forsendur verður olíuverð hærra en verð á bensíni.

Þegar löggin um olíugjald voru samþykkt á síðasta þingi kom fram í athugasemdum að fjárhæð olíugjalds skyldi vera 45 kr. á hvern lítra og að ef miðað væri við verð á dísilolíu eins og það var 1. mars 2004 yrði verð dísilolíu um 94 kr. á lítra, með virðisaukaskatti. Til samanburðar var tekið fram að algengt verð á 95 okt. bensíni væri þá um 100 kr. á hvern lítra, en mismunandi eftir þjónustustigi. Þegar löggin voru samþykkt var því gert ráð fyrir að mismunur á verði þessa vöruflokka væri um 5 kr. og að það rétt dygði til að gera dísilknúnar fólksbifreiðar ákjósanlegri kost sem einkabifreiðar. Nú er ljóst að þrátt fyrir þá lækkun sem lögð er til í frumvarpinu verður verðmunurinn mun minni sem þýðir að hvati einstaklinga til að kaupa dísilknúnar bifreiðar er að engu orðinn og að markmiðum í umhverfisvernd verður ekki náð.

Þá er einnig ljóst að tekjur ríkisins af dísilolíu munu aukast frá því sem er í gildandi þungaskattskerfi. Ríkissjóður er með nýja olíugjaldskerfinu í raun að seilast í vasa bifreiðaeigenda, m.a. með álagningu virðisaukaskatts á olíugjald. Virðisaukaskatturinn rennur ekki til Vegagerðarinnar í formi markaðra tekjustofna og því er enn hlaðið á bifreiðaeigendur gjöldum sem ekki tengjast vegabótum eða gerð annarra umferðarmannvirkja á neinn hátt.

Minni hlutinn telur þá lækkunin sem lögð er til í frumvarpinu jákvæða í sjálfu sér en að rúm sé fyrir frekari lækkun sem er nauðsynleg eigi markmið kerfisbreytinganna að nást.

Alþingi, 10. maí 2005.

Kristján L. Möller,
frsm.

Lúðvík Bergvinsson.

Helgi Hjörvar.