

## Frumvarp til laga

um breytingu lagaákvæða sem varða bensíngjald og olíugjald.

Flm.: Jóhanna Sigurðardóttir, Kristján L Möller, Einar Már Sigurðarson,  
Jón Gunnarsson, Rannveig Guðmundsdóttir,  
Valdimar L. Friðriksson.

### I. KAFLI

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

##### 1. gr.

Við lög in bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða sem orðast svo:

Þrátt fyrir ákvæði 14. gr. laganna skal greiða 5,28 kr. vörugjald af hverjum lítra af bensíni frá 1. nóvember 2005 til loka mars 2006.

Ákvæði 1. mgr. tekur einnig til tollafgreiddra en óseldra bensínbirgða sem til eru í landinu 1. nóvember 2005.

### II. KAFLI

#### **Breyting á lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald o.fl., með síðari breytingu.**

##### 2. gr.

Ákvæði til bráðabirgða, sbr. lög nr. 70/2005, orðast svo:

Þrátt fyrir ákvæði 3. mgr. 1. gr laga þessara skal fjárhæð olíugjalds vera 37 kr. á hvern lítra af olíu frá 1. nóvember 2005 til loka mars 2006.

Ákvæði 1. mgr. tekur einnig til tollafgreiddra en óseldra olíubirgða sem til eru í landinu 1. nóvember 2005.

##### 3. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. nóvember 2005.

### Greinargerð.

Með þessu frumvarpi er lagt til að bensín- og olíulítrinn lækki tímabundið um 5 kr. Lögð er til 4 kr. tímabundin lækkun á almennu vörugjaldi af bensíni þannig að það lækki úr 9,28 kr. í 5,28 kr. Auk þess er lögð til sama lækkun á olíugjaldinu þannig að það lækki úr 41 kr. í 37 kr., en olíugjaldið var lækkað tímabundið 1. júlí 2005 til 31. desember 2005 úr 45 kr. í 41 kr.

Með breytingunni mundi útsöluverð á bensíni og olíu lækka um tæpar 5 kr. þegar virðisaukaskattur hefur verið lagður á eða um 9–10%. Lagt er til að lækkunin verði tímabundin frá 1. nóvember nk. til loka mars 2006 eða í fimm mánuði. Tekjutap ríkisins vegna lækkunar á bensíngjaldi, ásamt lækkun á virðisaukaskattstekjum, yrði um 378 millj. kr. og tekjutap vegna lækkunar á olíugjaldinu um 166 millj. kr. eða samtals rúmar 544 millj. kr. á gildistímanum.

Á móti má nefna að árlegar virðisaukaskattstekjur ríkissjóðs sem rekja má beint til hækkunar á heimsmarkaðsverði hafa aukist stórlega. Samanburður á heimsmarkaðsverði á bensíni í september 2005 og heimsmarkaðsverði á árunum 2003 og 2004 leiðir í ljós að virðisaukaskattstekjur ríkissjóðs aukast um yfir 600 millj. kr. á einu ári haldist þetta háa heimsmarkaðsverð. Lítrinn af dísilolíu er um þessar mundir ríflega 10 kr. dýrari á heimsmarkaði en í upphafi árs. Miðað við forsendu fjárlaga um selt magn af dísilolíu á ári aukast tekjur af virðisaukaskatti um ríflega 200 millj. kr. vegna þessa, sem ber þó að skoða í því ljósi að í mörgum tilvikum er um að ræða atvinnubíla sem geta innskattað á móti og því eru viðbótartekjurnar eitthvað lægri en 200 millj. kr. Einnig er ljóst að áætlanir um tekjur ríkissjóðs af olúgjaldinu eru vanmetnar. Tekjuforsendur hafa verið miðaðar við 81 milljón lítra en áætla má að magn dísilolíu sé meira en tekjuforsendur fjárlaga miða við, en misvísandi upplýsingar hafa komið fram um selt magn af dísilolíu sem ber olúgjald. Því ætti tímabundin lækkun á dísilolíu ekki að hafa áhrif á fé til vegamála og lækkun á almenna bensíngjaldinu hefur ekki áhrif til skerðingar á vegafé.

Verðlagsáhrifin af því að lækka verð á bensíni og dísilolíu eru 0,2% í vísitölunni en eldsneytið vó um 5,3% af vísitölugrunninum í september. Slík breyting á vísitölunni hefði jákvæð áhrif þegar áhrifin á kjarasamninga eru metin.

Tilgangur breytinganna sem hér eru lagðar til er að er að vega upp á móti þeirri miklu verðhækkun sem orðið hefur á eldsneyti, en meðalverð á heimsmarkaði á bensíni 2003 og 2004 var um 19 kr. á lítra og er nú um 33 kr. á lítra en fór hæst í 39 kr. 1. september sl. Verð til neytenda er meira en 17 kr. hærra á hvern lítra af bensíni en meðalverð síðustu ára vegna hækkunar á heimsmarkaði og virðisaukaskatts á þá hækkun. Haldist verðið svona hátt aukast bensínútgjöld íslenskra neytenda um meira en 3,2 milljarða kr. á einu ári. Við upptöku olúgjaldsins 1. júlí sl. lækkaði almenna vörugjaldið á bensíni úr 11,34 kr. í 9,28 kr. en á móti hækkaði sérstaka vörugjaldið, bensíngjaldið, úr 30,89 kr. í 32,95 kr.

Sú leið sem hér er valin, þ.e. að leggja til tímabundna lækkun á almenna vörugjaldinu, er sama leið og ríkisstjórnin fór árið 2002 með þeim rökstuðningi að áhrif hækkunar á bensínverði væru umtalsverð og gætu stofnað verðlagsmarkmiðum kjarasamninga í hættu. Bensínlítrinn hefur hækkað gífurlega frá því að ríkisstjórnin beitti sér fyrir tímabundinni lækkun á bensíni vegna kjarasamninga um mitt ár 2002. Frá þeim tíma eða frá júlí 2002 til september 2005 hefur útsöluverðið á bensínlíttra án afsláttar hækkað úr 97 kr. í 121,50 kr. eða um 25%.

Verðbólgan í september var 4,8% og er komin yfir efri vikmörk verðbólgu markmiðs Seðlabankans. Fram hefur komið hjá ASÍ að líkur á að forsendur kjarasamninga haldi í nóvember séu hverfandi. Við undirskrift kjarasamninga á fyrri hluta ársins 2004 var verðbólgan 1,8% og var við það miðað að hún yrði sem næst 2,5% á samningstímanum. FÍB hefur áætlað að eldsneytisútgjöld almennings í landinu aukist um tvo milljarða kr. á heilu ári miðað við verðþróunina á heimsmarkaði frá síðustu áramótum.

Heildarskatttekjur ríkisins af bílum og umferð fara yfir 40 milljarða kr. á þessu ári en voru 31 milljarður kr. á sl. ári. Hér er um að ræða 30% aukningu á tekjum ríkissjóðs af bílum en um helmingur heildarskatttekna ríkisins af bílum er vegna notkunar og um helmingur vegna bílakaupa. Bensínreikningur einnar fjölskyldu á ári er áætlaður 400 þús. kr. og hefur hækkað verulega á þessu ári. Ástæða er til að nefna einnig að 60% af verði hvers bensínlíttra fer í skatta, þ.e. almennt vörugjald, sérstakt vörugjald (bensíngjald) og virðisaukaskatt.

FÍB hefur tekið saman eldsneytisverð í Evrópu 4. ágúst sl. og þá kom í ljós að af 31 Evrópulandi er eldsneytið á bílinn dýrast á Íslandi. Yfir 13 þúsund einstaklingar hafa skrifað undir áskorun FÍB um lækkun eldsneytis skatta þar sem skorað er á stjórnvöld að draga úr verðáhrifum þeirrar neikvæðu þróunar sem átt hefur sér stað á heimsmarkaði á umliðnum

mánuðum. FÍB hefur jafnframt bent á að á þessu ári verður einungis varið 13 milljörðum kr. til vegagerðar af 40 milljarða kr. heildartekjum ríkisins af bílasköttum.

Flest bendir til að ekki sé von á lækkun eldsneytisverðs á næstu mánuðum og verðið haldist áfram hátt. Í lok september kom fram í fréttum Bloomberg News að hráolíuverð haldi áfram að lækka. Í fréttinni segir að skemmdir á olíuhreinsunarstöðvum vegna fellibylsins Rítu dragi úr afkastagetu hreinsunarstöðva og þar með eftirspurn eftir hráolíu. Á sama tíma hækkar bensínverð. Ástæðan er mikill samdráttur í olíuhreinsun. Bensín og dísilolía eru unnar olíuvörur og framboð á þessum vörum annar ekki eftirspurn á markaði. Á sama tíma er framboð á hráolíu meira svo að hægt sé að vinna úr því í olíuhreinsunarstöðvum. Það hljómar eins og öfugmæli að hráefnið lækki og á sama tíma hækki unna varan en þarna bitnar minni framleiðslugeta á neytendum. Sjö olíuhreinsunarstöðvar í Port Arthur og Beaumont í Texas og Lake Charles í Louisiana eiga meira en mánuð í að ná upp fyrri framleiðslugetu. Einnig er framleiðslugeta hjá olíuhreinsunarstöðvum eftir að fellibylurinn Katrín gekk yfir enn um 5% minni en venjulega.

Framleiðslusamdrátturinn er meiri en samdrátturinn í framboði á hráolíu eftir hamfarirnar við Mexíkóflóa. Talið er að framleiðsla olíuhreinsunarstöðva hafi dregist saman um tvær milljónir tunna á dag en framboð á hráolíu hefur dregist saman um 1,5 milljónir tunna. Ljóst er að markaðurinn óttast að framleiðslan verði takmörkuð áfram.

Í frumvarpinu er miðað við að sú tímabundna lækkun sem lögð er til gildi til marsloka á næsta ári, en þá þarf að meta hvort ástæða sé til að framlengja hana með tilliti til heimsmarkaðsverðs. Einnig væri eðlilegt að athugað yrði að stytta gildistímann ef heimsmarkaðsverðið lækkaði verulega og bensínlítrinn færi t.d. í um 20 kr. sem var meðalverð á heimsmarkaði á síðastliðnu ári.