

Frumvarp til laga

um ráðstafanir til að lækka eldsneytisverð.

Flm.: Tryggvi Þór Herbertsson, Pétur Blöndal, Árni Johnsen, Ásbjörn Óttarsson, Birgir Ármannsson, Bjarni Benediktsson, Einar K. Guðfinnsson, Guðlaugur Þór Þórðarson, Jón Gunnarsson, Kristján Þór Júlíusson, Ólöf Nordal, Ragnheiður E. Árnadóttir, Ragnheiður Ríkharðsdóttir, Sigurður Kári Kristjánsson, Unnur Brá Konráðsdóttir, Þorgerður K. Gunnarsdóttir.

Breyting á lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum.

1. gr.

Við lögin bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:
Á tímabilinu 1. apríl 2011 til 31. desember 2011 skal fjárhæðin í 4. mgr. 1. gr. nema 35,00 kr. í stað 54,88 kr.

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

2. gr.

Við lögin bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:
Á tímabilinu 1. apríl 2011 til 31. desember 2011 skal fjárhæðin í 14. gr. laganna nema 4 kr. í stað 23,86 kr.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frelsisaldan sem nú fer um Norður-Afríku og Arabíuskagann hefur leitt til mikillar óvissu um þróun eldsneytisverðs í heiminum. Þá leiðir jarðskjálftinn mikli í Japan og kjarnorkuslysið sem varð í kjölfarið í Fukushima-kjarnorkuverinu til vantrúar á kjarnorku sem aftur eykur eftirspurn eftir öðrum orkugjöfum. Þessi óvissa kemur fram í hækkun olíuverðs á heimsmarkaði og þar með innflutningsverði hér á landi. Nú er svo komið að eldsneytisverð ógnar hagvaxtarbatanum í heiminum. Ráðstöfunartekjur fólks að teknu tilliti til eldsneytisverðs skerðast og einkaneysla minnkar.

Hluttur eldsneytis er um 7%–8% í neyslu heimilanna. Mikil verðhækkun eldsneytis skerðir því möguleikana á neyslu annarra vörutegunda. Fólk nær að bregðast að einhverju leyti við með því að draga úr eldsneytisnotkun, sérstaklega til lengri tíma litið. Þannig hefur eldsneytissala dregist saman um 7% frá sama tíma í fyrra og umferð hefur minnkað um rúm 6% frá áramótum samkvæmt mælingum Vegagerðarinnar. Til lengri tíma litið skipta heimilin yfir í sparneytnari bifreiðar og ódýrari orkugjafa, svo sem metan, rafmagn og vetni, auk þess sem almenningssamgöngur verða fýsilegri kostur.

Samkvæmt útreikningum FÍB í febrúar 2010 nam eldsneytisreikningur heimilanna vegna fjölskyldubílsins um 275 þús. kr. á síðasta ári. Þar af voru skattar 136 þús. kr. Sambærilegir útreikningar fyrir árið 2011 eru 453 þús. kr. og þar af eru skattar 225 þús. kr. Ráðstöfunartekjur meðalheimilis, og þar með neysla, minnka því um 178 þús. kr. vegna hærra eldsneytisverðs. Auk þessa hækkar vöruverð vegna aukins flutningskostnaðar. Það er því brýnt að bregðast með einhverju móti við þessari þróun.

Ljóst er að ef eldsneytisverðhækkanir eru komnar til að vera er þjóðum heims vandi á höndum. Flutningsmenn eru hins vegar þeirrar skoðunar að svo sé ekki og að framvirkt verð, sérstaklega á bensíni, bendi til annars. Fyrirnefnd óvissa hefur þrýst verði upp á við tímabundið og þegar hún minnkar á ný mun verð lækka aftur. Slík sveifla getur skaðað atvinnulífið og valdið varanlegum skemmdum sem sitja eftir þegar verð lækkar á ný. Því er mikilvægt að hækkunum sé mætt tímabundið með aðgerðum af hálfu hins opinbera og til lengri tíma með því að minnka notkun jarðefnaeldsneytis. Besta leiðin til þess að mæta skammtímasveiflu er að lækka skatta tímabundið og er það því lagt til hér. Lagt er til að skattalækkanir nái til tímabilsins 1. apríl 2011 til 31. desember 2011. Endurskoða þarf ákvörðunina í ljósi reynslunnar og nýrra upplýsinga um þróun eldsneytisverðs næsta haust.

Skattlagning eldsneytis.

Verð á bensíni og olíum er samsett úr eftirfarandi þáttum:

Bensínverð = innkaupsverð + flutningar, tryggingar og álagning + almennt bensíngjald + sérstakt bensíngjald + kolefnisgjald + VSK

Olíuverð = innkaupsverð + flutningar, tryggingar og álagning + olíugjald + kolefnisgjald + VSK

Bensínverð er nú um 231 kr., þar af tekur ríkið til sín um 49% í skatta. Skattarnir eru samsettir úr krónutölusköttum sem eru almennt bensíngjald (23,86 kr. á lítra), sérstakt bensíngjald (38,55 kr. á lítra) og kolefnisgjald (3,8 kr. á lítra) sem er nýr skattur sem lagður var á í fyrsta skipti um áramótin. Ofan á þessa skatta og kostnaðarverð leggst síðan virðisaukaskattur sem nemur 46,2 kr. Samtals nemur hlutur ríkisins því 112,41 kr. Á innkaupsverð dísilolíu leggst olíugjald (54,88 kr. á lítra), kolefnisgjald (4,35 kr. á lítra) og virðisaukaskattur.

Í frumvarpi þessu er lagt er til að krónutöluskattar á eldsneyti verði lækkaðir tímabundið, um 19,86 kr. á lítra af bensíni og 19,88 kr. á lítra af dísilolíu.

Áhrif á ríkissjóð og verðteygni.

Í fjárlagafrumvarpi fyrir árið 2011 var gert ráð fyrir að meðalverð á bensíni yrði 200 kr. á lítra og á dísilolíu 197 kr. á árinu. Áætlað er að sala á bensíni verði um 149 milljónir lítra á tímabilinu 1. apríl til 31. desember og að sú sala skili ríkissjóði tæpum 16 milljörðum kr. í skatttekjum. Spár gera hins vegar ráð fyrir að bensínverð verði um 234 kr. á lítra sem gefur um 134,5 milljónir lítra heildarsölu og um 15,4 milljarða kr. heildartekjur fyrir ríkissjóð. Ástæðuna fyrir minni tekjum þrátt fyrir hærra verð má rekja til eftirspurnaráhrifa. Þegar verðið á eldsneyti hækkar minnkar fólk akstur og neyslan dregst saman. Hér er gert ráð fyrir að verðteygni eftirspurnar sé -0,64, þ.e. að 1% hækkun verðs leiði til 0,64% minnkunar magns, sem er nokkru hærri teygni en fjármálaráðuneytið gerir ráð fyrir, en á þeim bænum er oftast miðað við teygnistuðulinn -0,36. Ástæðan fyrir þessu er að ráðstöfunartekjur íslenskra heimila eru sem stendur í algjöru lágmarki vegna tekjulækkunar og skattahækkana og erfitt að sjá fyrir sér að þau hafi upp á mikið að hlaupa hvað varðar aukna eyðslu í eldsneytiskaup eins og samdráttur í einkaneyslu undanfarin tvö ár sýnir.

Í fjárlagafrumvarpi fyrir árið 2011 var gert ráð fyrir að meðalverð á dísilolíu yrði um 197 kr. á lítra á árinu og að heildarsala yrði um 92,8 milljónir lítra á tímabilinu 1. apríl til 31. desember og að sú sala skilaði ríkissjóði tæpum um 9,2 milljörðum kr. í skatttekjur á tímabilinu. Spár á olíumarkaði gera hins vegar ráð fyrir að verðið á dísilolíu verði um 239 kr., sem leiðir til þess miðað við teygnistuðul upp á -0,64 að salan verður um 81,9 milljónir lítra og heildartekjur ríkissjóðs því 8,8 milljarðar kr.

Frumvarpið gerir ráð fyrir lækkun á almennu bensíngjaldi og olíugjaldi um tæpar 20 kr. á lítra (19,86 kr. og 19,88 kr.) sem leiðir til þess að verð á bensíni og dísilolíu lækkar um 28 kr. vegna 25,5% virðisaukaskatts og álagningar. Þetta veldur því að bensínverð ætti að lækka úr ætluðu verði, 234 kr., í 206 kr. á lítra, og verð á dísilolíu ætti að lækka úr ætluðu verði, 239 kr., í 211 kr. á lítra. Þessi lækkun leiðir til þess að sala á bensíni eykst líklega úr 134,5 milljónum lítra í 145,8 milljónir lítra en tekjurnar lækka úr 15,4 milljörðum kr. í 13,0 milljarða kr. vegna þessarar lækkunar krónutöluskatta. Er þá sem áður miðað við verðteygnistuðulinn -0,64.

Sala á dísilolíu eykst vegna framangreindrar lækkunar á olíugjaldi og miðað við sama verðteygnistuðul úr 81,9 milljónum lítra í 88,7 milljónir lítra. Beinar tekjur ríkissjóðs af sölu dísilolíu lækka úr 8,8 milljörðum kr. í 7,3 milljarða kr. Hér er gert ráð fyrir að olíufélögin hækki ekki álagningu sína og brýnt er að þeim verð veitt aðhald með verðkönnunum líkt og t.d. FÍB hefur gert.

Heildaráhrif á tekjur ríkissjóðs vegna lækkunar bensín- og olíugjalda verða 3,9 milljarðar kr., þar af 780 millj. kr. vegna minni tekna af virðisaukaskatti. Ekki er óvarlegt að áætla að sparnaði heimilanna vegna lægri eldsneytisreiknings verði að einhverju leyti beint til annarrar einkaneyslu og því missi ríkissjóður virðisaukaskattstekjur ekki að öllu leyti. Hér gert ráð fyrir að nettótekjutap ríkissjóðs, að teknu tilliti til virðisaukaskatts, verði um 3,2 milljarðar kr. á tímabilinu. Ríkissjóður mun þó ekki verða fyrir öllu þessu tekjutapi vegna annarra áhrifa.

Áhrif af aðgerðinni.

Lækkun skatta á eldsneyti leiðir beint til hækkunar ráðstöfunartekna, einkaneyslu og hagvaxtar. Útreikningar fjármálaráðuneytisins sýna að ráðstöfunin lækkar vísitölu neysluverðs um 0,8%–0,9%. Ef miðað er við að verðbólguþáttur Seðlabankans haldi, sem er 2,5%, jafngildir skattalækkunin tæplega 3,5% nafnlaunahækkun fyrir launþega á Íslandi.

Lækkun skatta á eldsneyti leiðir beint til lækkunar vísitölu neysluverðs sem aftur lækkar höfuðstól verðtryggðra lána heimila og fyrirtækja og afborganir af þeim. Verðtryggðar skuldir heimilanna eru nú taldar nema um 2.000 milljörðum kr. Lækkun neysluverðsvísitölu um 0,8%–0,9% vegna ráðstöfunarinnar er talin geta lækkað skuldir heimilanna á bilinu 16–18 milljarða kr. tímabundið.

Áhrif aðgerðarinnar bein og óbein væru veruleg og mundu leiða til jákvæðra áhrifa á hagvöxt. Framundan er mesti álagstími ferðaiðnaðarins og lækkun eldsneytis mundi virka eins og vítamínsprautu á greinina, hafa jákvæð áhrif á landsbyggðina sem og landið allt og styrkja innviði greinarinnar. Áhrifin mundu einnig leiða til lækkunar á flutningskostnaði og t.d. leiða til lækkunar vöruverðs.

Fylgiskjal.

Af heimasíðu Vegagerðarinnar:

Mesti samdrátturinn til þessa. Enn dregur úr umferð á Hringveginum. (4. mars 2011.)

Sláandi mikill samdráttur er í umferð um Hringveg á 16 mælipunktum Vegagerðarinnar, tvo fyrstu mánuði ársins borið saman við sama tíma árið 2010. Um er að ræða mesta samdrátt á viðmiðunartímabilinu til þessa.

Samdrátturinn nemur ríflega sex prósentum samanlagt í janúar og febrúar og nemur 5,2 prósentum í febrúar. Vegagerðin birtir nú spá um þróun umferðar út árið 2011 miðað við þessar tölur og samkvæmt því stefnir í að umferðin í ár verði ívið minni en hún var árið 2006. Nemur samdrátturinn nú milli febrúarmánaða 5,2% en 6,1% frá áramótum. Næst mestur var samdrátturinn milli ára 2010 og 2009 eða 3,4% frá áramótum, þ.e.a.s. fyrir janúar og febrúar. Um er því ræða 9,4% samdrátt frá árinu 2009, að telja.

Mest dregur úr umferð á Hringvegi um Austurland eða 10,2% milli febrúarmánaða og 9,8% frá áramótum. Næst mest dregur úr umferð um Suðurland eða 9,0% milli febrúarmánaða en 7,6% frá áramótum.

Minnst dregur úr umferð á Hringvegi um Norðurland eða 0,1% milli febrúarmánaða en næst minnst um Vesturland eða 4,9%

Eins og sést á töflunni hér á síðunni er þetta í fyrsta sinn síðan árið 2006 að samdráttur mælist á öllum svæðum í janúar og febrúar samtals.

Samantektartafla um mismun á umferð	2011/2010		2010/2009		2009/2008		2008/2007		2007/2006		2006/2005	
	Milli feb. mánaða	Uppsafnað frá áramótum	Milli feb. mánaða	Uppsafnað frá áramótum	Milli feb. mánaða	Uppsafnað frá áramótum	Milli feb. mánaða	Uppsafnað frá áramótum	Milli feb. mánaða	Uppsafnað frá áramótum	Milli feb. mánaða	Uppsafnað frá áramótum
Landssvæði												
Suðurland	-9.0%	-7.6%	-4.2%	-2.2%	7.7%	8.8%	-10.2%	-8.6%	6.2%	7.2%	15.2%	16.6%
Höfuðborgarsvæðið	-5.1%	-5.6%	-4.9%	-4.5%	-0.4%	0.2%	2.0%	4.4%	5.7%	5.1%	6.6%	6.7%
Vesturland	-4.9%	-6.6%	-3.8%	-2.6%	1.8%	1.5%	-4.3%	-1.9%	7.9%	7.7%	18.8%	21.5%
Norðurland	-0.1%	-6.8%	-1.5%	0.5%	0.7%	-1.2%	-5.8%	-1.0%	6.5%	3.1%	6.3%	11.7%
Austurland	-10.2%	-9.8%	5.2%	3.5%	-2.5%	-8.3%	-16.4%	-14.5%	-6.1%	-1.4%	11.4%	9.8%
Samtals	-5.2%	-6.1%	-4.3%	-3.4%	1.1%	1.4%	-1.6%	0.9%	6.1%	5.6%	9.7%	10.7%

Í fyrsta sinn, síðan Vegagerðin hóf að birta þessar samanburðartölur, fylgir spá um þróun út árið fyrir 16 talningastaði á Hringvegi. Áður hefur Vegagerðin gefið út spá fyrir höfuðborgarsvæðið en hyggst nú einnig gera það fyrir 16 talningastaði á Hringvegi. Hafa ber í huga alla fyrirvara á þessum tölum þar sem einungis tveir mánuðir eru liðnir af árinu auk þess hefur reynst erfiðara að spá fyrir um þróun úti á þjóðvegum en inni í þéttbýli, eins og t.d. á höfuðborgarsvæðinu, en í dreifbýli er meiri hætt á að færð spillist vegna veðurs.

Sé eitthvað mark takandi á tveimur fyrstu mánuðum ársins gæti samdráttur á Hringveginum numið allt að fimm prósentum í lok árs. Það er heldur meiri samdráttur en gert er

ráð fyrir á höfuðborgarsvæðinu, eftir tvo fyrstu mánuði ársins. Á meðfylgjandi línuritum¹ sést hver afleiðing svo mikils samdráttar yrði en hún er sú að umferðin færi undir það sem hún var árið 2006. En enn og aftur ber að hafa alla fyrirvara á. Hlutfallslega meiri umferð í næstu mánuðum gæti hæglega kollvarpað þessari spá.

¹ http://www.vegagerdin.is/media/frettir-2011/Throun-2005-2011_jan-feb.pdf