

Minnispunktur um frumvarp til laga um olíugjald og kílómetragjald með hliðsjón af frumvarpi til laga um olíugjald og kílómetragjald sem lagt var fram til kynningar á Alþingi í maí 2002.

1. Upprifjun á tilgangi frumvarps til laga um olíugjald og kílómetragjald.

Tilgangurinn með frumvarpinu er að gera dísilknúnar fólksbifreiðar að álitlegri kosti fyrir einstaklinga og samræma skattlagningu dísil- og bensínbifreiða. Með því að tengja gjaldtöku við olíunotkun er kaupum og notkun beint að nýrri, sparneytnari og umhverfisvænni ökutækjum og olíureikningur þjóðarbúsins lækkar. Auk þess dreifist greiðslubyrði eigenda dísilknúinna ökutækja eðlilega, og möguleikar til undanskota minnka. Þyngri ökutæki borga í meira samræmi við það slit sem ökutæki þeirra valda á vegakerfinu og menn komast ekki lengur upp með að "keyra frítt" á fastagjaldinu, en samkeppnisráð hefur komist að þeirri niðurstöðu að fastagjaldið sé andstætt samkeppnislögum.

2. Þjóðhagsleg áhrif vegna upptöku olíugjalds.

Líklegt er að samsetning bifreiðaflotans breytist og hlutur dísilbifreiða aukist í hlutfalli við bensínbifreiðar. Sú breyting hefur í för með sér að eldsneytisnotkun minnkar þar sem dísilbifreiðar eyða minna en bensínbifreiðar. Það ætti að leiða til minni innflutnings á eldsneyti sem hefur jákvæð áhrif á vöruskiptajöfnuð til lengri tíma. Til mótvægis við neikvæð áhrif á tekjur ríkissjóðs (vegna minni eldsneytisnotkunar til lengri tíma) koma jákvæð þjóðhagsleg áhrif vegna lægri eldsneytisútgjalda þjóðarbúsins auk þess sem mjög dregur úr losun gróðurhúsalofttegunda samhliða minni eldsneytisnotkun.

3. Tilflutningur á skattbyrði.

Tilflutningur verður á skattbyrði eftir hópum og þá frá fólksbílum yfir á atvinnutæki sem keyra mikið og eru þyngri. Almennir dísilbílur (fólksbílur) koma best út. Mikil lækkun fyrir dísilbíla sem lítið eyða og lítið er ekið. Leigubílar og þyngstu bílarnir (frá 15-30 tonn) borga í dag ekki í samræmi við slit á vegum, en með tillögum frumvarpsins er reynt að leiðrétta það misræmi.

4. Athugasemdir sem komu fram við frumvarpið sem lagt var fram til kynningar í maí 2002.

- Hækkun á flutningskostnað út á land.* Komið til móts við þær gagnrýnisraddir með lækkun kílómetragjalds og einfalds gjalds á tengivagna. Taka verður mið af uppbyggingu flutningskostnaðar (60% laun, 20% viðhald, 20% olía og þungaskattur). Flutningskostnaður er talinn vega u.þ.b. 5% í vöruverði. Þyngstu bílarnir hafa ekki verið að borga í samræmi við öxulþunga og slit á vegakerfinu sem skatturinn á að standa undir. Nánar vísað í meðfylgjandi dæmi um áhrif á vöruflutninga eftir ökutæki.
- Aukin gjaldbyrði á leigubíla.* Fastagjaldið hefur verið úrskurðað af samkeppnisráði sem andstætt samkeppnislögum. Ef ekki olíugjald þá þurfa allir leigubílar að fara á mæli og borga eftir honum (ekki minni gjaldbyrði). Hnika mætti til vörugjöldum á leigubíla eigi að koma til móts við kostnaðaraukningu þeirra en hún fer mjög eftir eyðslu viðkomandi ökutækis.
- Tvöfalt kerfi (olíugjald+mælagjald).* Eftirlitskostnaður við mælagjaldið mun minni en verið hefur. Miklu færri bílar á mæli skv. frumvarpi en í núgildandi kerfi (13.144 í dag en verða 4.806). Þróun í mælum (t.d GPS án álestrar) er ör og lækkar eftirlitskostnað til framtíðar. Sér mælagjald er á þyngri bíla í Evrópu. Slitsjónarmið. Umhverfissjónarmið.
- Kostnaður við litun.* Minniháttar og hefur minnkað mikið síðan þessi hugmynd var fyrst kynnt. Framkvæmd auðveldari en gefið er í skyn (litun frá stút). Ekki tvöfalt birgðahald.

5. Aðrar hugmyndir að útfærslu sem hafa verið skoðaðar.

- a. *Breikkun gjaldstofns.* Olúfgjald lagt á landolíu (154 milljón lítrar) og mælagjaldi sleppt. Inn í landolíu eru auk bifreiða; vinnuvélar, búvélar, húshitun og sundlaugar, iðnaður og orkuvinnsla. Þar af 46 milljónir lítra á vinnuvélar. Erfitt er að vera með endurgreiðslur vegna gjaldfrjálsrar olíu í blönduðum rekstri. Þá þarf að gæta samræmingar (milli búvéla og vinnuvéla). Endurgreiðslueftirlit er afar erfitt og dýrt í framkvæmd (aukinn mannaflí) og þekkist tæpast í Evrópu. Löggin eru um fjáröflun til vegagerðar en með breikkuninni yrði ekki lengur um markaðan tekjustofn til vegagerðar að ræða þar sem aðrir en þeir sem nota vegin myndu einnig bera skattinn. Ef mælagjald er tekið af verður akstur þyngstu bíla 30-50% ódýrari en hann er í dag. Óeðlilegt út frá slitsjónarmiðum o.s.frv. Auk þess er í nágrennalöndum okkar í flestum tilvikum olía, þar sem ekki er um notkun á vegum að ræða, undanþegin gjaldinu (með litun).
- b. *Sleppa mælagjaldi og leggja í staðinn aukid bifreiðagjald á þyngstu bílana.* Bifreiðagjald er háð þyngd og óháð notkun og akstri. Samræmist því ekki sjónarmiðum um slit.

6. Helsta breyting í hinu nýja frumvarpi frá frumvarpi því sem lagt var fram til kynningar á Alþingi í maí 2002.

Kílómetragjaldið á ökutæki yfir 10 tonn að leyfðri heildarþyngd lækkað en þó þannig að skalinn er óbreyttur og tengdur sliti á vegum (þ.e. þyngstu bílarnir greiða áfram meira gjald per ekinn kílómeter en þeir léttari). Jafnframt er haft einfalt mælagjald á tengivagna í stað tvöfalds. Því tekjutapi sem þetta hefur í för með sér er náð til baka með því að hækka olúfgjaldið í 45 kr.

Þann 5. apríl kostaði 95 okt. bensínlíter 98,70 kr. og dísilíterinn 41,10 kr. Miðað þær forsendur þá myndi dísellíterinn kosta með virðisaukaskatti 97,10 kr. og vera því 1,60 kr. lægri en bensínlíterinn miðað við kaup frá söludælu. Forsenda frumvarpsins um hvata til að fjölga díselbifreiðum stenst því þrátt fyrir hækkun olúfgjaldsins.

Með því að lækka kílómetragjaldið er komið til móts við sjónarmið um hækkun á flutningskostnaði. Samanburður á núgildandi kerfi og frumvarpinu sýnir að í sumum tilfellum (t.d. þegar um litla eyðslu er að ræða) er um að ræða lækun á kostnaði en í öðrum tilvikum er um hækkun að ræða á kostnaði per ekinn kílómeter vegna vöruflutninga. Nánar er vísað til meðfylgjandi dæma.

FJÁRMÁLARÁÐUNEYTI
Efnahagsskrifstofa

Mismunur á kostnaði vegna fastagjalds og olíugjalds m.v. díselbifreið, 1,5 -

Verð á dísel nú	41 kr
Verð á dísel með olíugjaldi	97 kr
Fastagjaldið	147609 kr

Eyðsla	Akstur	10000	20000	30000	40000
		5	-71,1%	-48,6%	-30,4%
6	-66,2%	-40,9%	-21,1%	-5,4%	
7	-61,5%	-33,8%	-12,8%	3,5%	
8	-57,0%	-27,2%	-5,4%	11,3%	
9	-52,7%	-21,1%	1,4%	18,3%	
10	-48,6%	-15,5%	7,5%	24,5%	
11	-44,6%	-10,3%	13,1%	30,1%	
12	-40,9%	-5,4%	18,3%	35,2%	
13	-37,2%	-0,8%	23,0%	39,8%	
14	-33,8%	3,5%	27,4%	44,0%	
15	-30,4%	7,5%	31,4%	47,9%	
16	-27,2%	11,3%	35,2%	51,4%	
17	-24,1%	14,9%	38,7%	54,7%	
18	-21,1%	18,3%	41,9%	57,7%	
19	-18,3%	21,5%	45,0%	60,5%	
20	-15,5%	24,5%	47,9%	63,2%	

7. ág. 23. þ. leir 1999

2ja tonna

50000	60000	70000	80000	90000	100000
-3,0%	7,5%	16,6%	24,5%	31,4%	37,5%
7,5%	18,3%	27,4%	35,2%	41,9%	47,9%
16,6%	27,4%	36,4%	44,0%	50,6%	56,2%
24,5%	35,2%	44,0%	51,4%	57,7%	63,2%
31,4%	41,9%	50,6%	57,7%	63,8%	69,0%
37,5%	47,9%	56,2%	63,2%	69,0%	74,0%
43,0%	53,1%	61,2%	67,9%	73,5%	78,2%
47,9%	57,7%	65,6%	72,1%	77,4%	82,0%
52,3%	61,9%	69,5%	75,7%	80,9%	85,3%
56,2%	65,6%	73,0%	79,0%	84,0%	88,2%
59,9%	69,0%	76,2%	82,0%	86,8%	90,8%
63,2%	72,1%	79,0%	84,6%	89,3%	93,1%
66,2%	74,9%	81,6%	87,1%	91,5%	95,2%
69,0%	77,4%	84,0%	89,3%	93,6%	97,2%
71,6%	79,8%	86,2%	91,3%	95,4%	98,9%
74,0%	82,0%	88,2%	93,1%	97,2%	100,5%

Dæmi: Akstur leigubifreiðar, 2.000 kr

Eyðsla 101

	kr.	Akstur, km			hlutfall
		60.000	70.000	80.000	
	2.000	2.192	2.225	2.253	
þ.a. laun	1.200	1.200	1.200	1.200	0,6
Rekstur og viðhald	400	400	400	400	0,2
þ.a. olía og þungaskattur	400	592	625	653	0,2
Hækkun/lækkun		10%	11%	13%	
m.v. olíugjald, %		48%	56%	63%	

Pungaskattur

Núverandi kerfi - 45 kr olíugjald pr líter

Olíugjald 45
 Akstur 100000
 m.v. 1.2.2004

Sendibíll 10 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olíugjald - mælagjald		
		20	25	30
Bíll 10 tonn	966.000	929.000	1.154.000	1.379.000
Kr pr. km	9,66	9,29	11,54	13,79
Km-gjald Bíll 10 tonn	9,66	0,29	0,29	0,29
Breyting frá núverandi kerfi		-3,8%	19,5%	42,8%

Sendibíll 15 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olíugjald - mælagjald		
		25	30	35
Bíll 15 tonn	1.353.000	1.454.000	1.679.000	1.904.000
Kr pr. km	13,53	14,54	16,79	19,04
Km-gjald Bíll 15 tonn	13,53	3,29	3,29	3,29
Breyting frá núverandi kerfi		7,5%	24,1%	40,7%

Flutningabíll með vagni, bíll 18 tonn og vagn 14 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olíugjald - mælagjald		
		30	40	50
Bíll 18 tonn	1.661.000	1.859.000	2.309.000	2.759.000
Vagn 14 tonn	1.257.000	269.000	269.000	269.000
Samtals	2.918.000	2.128.000	2.578.000	3.028.000
Kr pr. km	29,18	21,28	25,78	30,28
Km-gjald Bíll 18 tonn	16,61	5,09	5,09	5,09
Km-gjald Vagn 14 tonn	12,57	2,69	2,69	2,69
Breyting frá núverandi kerfi		-27%	-12%	4%

Flutningabíll 18 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olíugjald - mælagjald		
		30	40	50
Bíll 18 tonn	1.661.000	1.859.000	2.309.000	2.759.000
Kr pr. km	16,61	18,59	23,09	27,59
Km-gjald Bíll 18 tonn	16,61	5,09	5,09	5,09
Breyting frá núverandi kerfi		11,9%	39,0%	66,1%

Flutningabíll með vagni, bíll 26 tonn og vagn 18 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olúgjald - mælagjald		
		40	50	60
Bíll 26 tonn	2.540.160	2.789.000	3.239.000	3.689.000
Vagn 18 tonn	1.661.040	509.000	509.000	509.000
Samtals	4.201.200	3.298.000	3.748.000	4.198.000
Kr pr. km	42,01	32,98	37,48	41,98
Km-gjald Bíll 26 tonn	25,40	9,89	9,89	9,89
Km-gjald Vagn 18 tonn	16,61	5,09	5,09	5,09
Breyting frá núverandi kerfi		-21%	-11%	0%

Flutningabíll 26 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olúgjald - mælagjald		
		40	50	60
Bíll 26 tonn	2.540.160	2.789.000	3.239.000	3.689.000
Kr pr. km	25,40	27,89	32,39	36,89
Km-gjald Bíll 26 tonn	25,40	9,89	9,89	9,89
Breyting frá núverandi kerfi		9,8%	27,5%	45,2%

Flutningabíll 31 tonn

eyðsla á 100 km	Núverandi kerfi	Olúgjald - mælagjald		
		50	60	70
Bíll 31 tonn	3.105.000	3.539.000	3.989.000	4.439.000
Kr pr. km	31,05	35,39	39,89	44,39
Km-gjald Bíll 31 tonn	31,05	12,89	12,89	12,89
Breyting frá núverandi kerfi		14,0%	28,5%	43,0%