



Minnisblað til efnahags- og skattanefndar vegna þingmannafrumvarps um tímabundna lækkun á vörugjöldum á bifreiðaeldsneyti.

Minnisblað þetta er tekið saman að beiðni efnahags- og skattanefndar eftir fund fulltrúa fjármálaráðuneytisins með nefndinni m.a. til að svara tilteknum spurningum sem þar komu fram. Af ýmsum orsökum koma viðbrögð ráðuneytisins fram mun seinna en rætt var um á fundinum og er beðist velvirðingar á því.

Á fundinum kom fram að fjármálaráðherra hefur skipað starfshóp til að fjalla um verðlagsþróun á eldsneyti og hvernig stjórnvöld hyggiast bregðast við því að svo miklu leyti sem það er á þeirra valdi. Hér á eftir verður einungis í stuttu máli reifað sumt af því sem flutningsmenn nota í röksemdafærslu fyrir frumvarpinu en þeim atriðum er mörgum gerð betri skil í væntanlegu álitum umrædds starfshóps.

Það er mat flutningsmanna að verðhækkun á olíu að undanfögnu sé tímabundin. Ráðuneytið er ósammála þeirri forsendu og telur að þótt olíuverð sé og verði sveiflukennt sé framundan hátt og hækkandi olíuverð sem nauðsynlegt er að bregðast við. Ráðuneytið byggir þessa niðurstöðu á athugun á umfjöllun fjölmargra aðila um þessi efni að undanfögnu, ekki síst nýjustu skýrslu Alþjóðagjaldeyrissjóðsins. Nú þegar hafa verið samþykkt mikilvæg lög til að undirbúa jarðveginn fyrir umbreytingu á orkunotkun vegna samgangna og til að auðvelda aðlögun í ökutækjaflotanum. Hún mun þó taka langan tíma eins og allar aðrar aðgerðir af slíkum toga ekki síst meðan hagvöxtur er ekki kominn á skrið. Fyrirkomulagi skattlagningar á ökutæki hefur verið breytt til að auðvelda þessa þróun og stjórnvöld hafa staðið fyrir ýmiss konar átaksverkefnum til að hvetja til orkusparnaðar og auðvelda breytta orkunotkun. Starfshópi fjármálaráðherra er ætlað að koma með tillögur um frekari aðgerðir á þessu sviði sem gætu gert íslenskt samfélag minna háð innfluttu jarðefnaeldsneyti en jafnframt dregið úr verstu neikvæðu áhrifunum af hinu háa olíuverði.

Ráðuneytið er ósammála flutningsmönnum um forsendur þeirra um verðteygni eftirspurnar eftir eldsneyti. Gerð hefur verið athugun á miklum fjölda rannsókna á þessu sviði sem allar benda til þess að eftirspurn eftir eldsneyti hvort sem er til orkuframleiðslu eða á farartæki sé tregbreytileg. Viðbrögð við verðbreytingu eru talin vera á bilinu -0,03 til -0,08 til skamms tíma, þ.e.a.s. mun minni en þau viðbrögð sem ráðuneytið hefur stuðst við en flutningsmenn telja of lítil. Aftur á móti benda rannsóknirnar til þess að tekjuteygni eftirspurnar sé mun hærri, allt að 0,67. Ef umferð er að dragast svo mikið saman sem mælingar Vegagerðarinnar gefa til kynna þá er mun líklegra að það stafi af samdrætti í kaupmætti ráðstöfunartekna heimilanna en af bensínverðinu einu og sér þótt því sé ekki neitað að það hafi áhrif. Að sjálfsögðu eru margþættar ástæður fyrir því hvernig heimilin bregðast við breytilegum aðstæðum. Ef mikil verðhækkun á eldsneyti veldur því að heimilin endurskipuleggja það hvernig þau haga ferðum sínum er ekki endilega víst að niðurstaðan sé rýrnun lífskjara í samræmi við minnkaðan akstur enda hefur akstur ekki nema takmarkaðan tilgang í sjálfu sér.

Alkunna er að þegar gjöldum er breytt skiptist hagur eða kostnaður af því milli kaupanda og seljanda eftir halla eftirspurnar – og framboðskúrfa. Því er ekki víst að neytendur fá notið skattalækkunar að fullu ef af yrði og raunar engin ástæða til þess í þeirri fákeppni sem ríkir á smásölumarkaði með eldsneyti fyrir ökutæki. Þetta vita flutningsmenn greinilega og ætla því að fylgja verðbreytingum eftir handvirkt. Slíkt hefur sjaldnast gengið og nægir að minna á



lækkun lægra þreps virðisaukaskattsins á sínum tíma svo og áratuga verðlagseftirlit. Hætt er við að erfitt yrði að fylgja skattalækkuninni eftir sérstaklega í þeim ólgusjó sem verð á eldsneyti er og verður í.

Ráðuneytið hefur áður gert grein fyrir samanburði á verði eldsneytis milli landa. Hann er að því leyti erfiður að bæði sveiflast verð milli daga um alla Evrópu og það gerir gengi erlendra gjaldmiðla líka. Nú í lok apríl bendir könnun til þess að verðið hér á landi sé í neðsta þriðjungi Evrópuríkja að því er bensínverðið varðar en í efsta þriðjungi þegar um díselolíu er að ræða enda hafa íslensk stjórnvöld ekki beitt lægri skattlagningu á hana í þeim tilgangi að auka hlut díselbifreiða eins og algengt er í Evrópu. Það kann að vekja athygli að bensín og díselolía eru seld herra verði í Stóra-Bretlandi en hér á landi þrátt fyrir nýlega skattalækkun hjá enskum. Þá má ekki gleyma því að á sama tíma og bensínverð á heimsmarkaði hefur verið að hækka hefur gengi bandaríkjadals gagnvart krónu lækkað og var í lok aprílmánaðar 6% lægra en það var hæst í byrjun ársins. Gengi dalsins gagnvart evru hefur lækkað mun meira (15%) sem gæfi evrulöndum tækifæri til að hækka bensínverð minna en nemur hækkunum á olíu í dölum.

Fjármálaráðuneytið hefur áður gert grein fyrir hlut skattlagningar á eldsneyti hér á landi í samanburði við hin Norðurlöndin sem standa okkur næst að félagslegri gerð. Sérstök skattlagning á eldsneyti hér á landi er föst tala í krónum og því hefur hækkun eða lækkun verðs engin áhrif. Á árum áður var vörugjaldið hlutfall af innkaupsverði og þá hafði breyting á innflutningsverði áhrif á söluverð. Hins vegar er eldsneyti selt með virðisaukaskatti eins og allar aðrar vörur og verðbreyting hefur því áhrif á þann skatt sem lagður er á mest alla neyslu landsmanna. Þrátt fyrir þetta hefur ráðuneytið gert grein fyrir virðisaukaskattshluta skattlagningar á eldsneyti þegar um slíkt hefur verið beðið. Vegna verðbreytinga breytist hlutfall skattlagningar og lækkar almennt eftir því sem verðið hækkar. Í meðfylgjandi töflu er yfirlit yfir skattlagningarhlutfall í verði eldsneytis á Norðurlöndunum frá því í byrjun mars. Hlutfallið hérlendis hefur lækkað síðan og það hefur væntanlega gerst á hinum Norðurlöndunum einnig. Það breytir þó ekki myndinni að skattlagning hér á landi er lægra hlutfall af söluverði en á hinum Norðurlöndunum ef undan er skilin skattlagning á díselolíu í Danmörku og Noregi.

| Hluttur skatta í verði | Bensín | Dísel |
|------------------------|--------|-------|
| Noregur | 52,5% | 46,2% |
| Danmörk | 54,9% | 46,0% |
| Svíþjóð | 59,1% | 56,4% |
| Ísland | 50,2% | 46,5% |

Röksemdir flutningsmanna frumvarpsins um áhrif þessarar lækkunar á vörugjöldum á skuldir landsmanna eru í stíl við uppslátt óvandaðra fjölmiðla. Frumvarpið boðar tíma- bundna lækkun eldsneytisverðs og því verða áhrifin einungis tímabundin og koma fram sem lægri afborgun af lánum meðan lækkunin varir. Verði farið að tillögunni og verðlækkuninni náð mun greiðslubyrði lækka um 60 kr fyrir hverja milljón í skuld á mánuði. Sé miðað við að meðalskuld sé 18 m.kr. er hér um 1.000 kr lækkun á mánuði að ræða. Þá reikna flutningsmenn með því að lækkun þessi sé ígildi 3,5% nafnverðshækkunar launa. Flutningsmenn telja að um 3,9 eða 3,2 milljarða tekjulækkun ríkissjóðs sé að ræða ef gripið hefði verið til þessara aðgerða 1. apríl. Ef heimilin væru ein að greiða fyrir eldsneyti, sem þau gera ekki því fyrirtæki borga drjúgan hluta af eldsneytisreikningi landsmanna, þá yrðu ráðstöfunartekjur heimilanna þessari upphæð eða hluta hennar meiri en annars. Ráðstöfunartekjur heimilanna



eru af stærðargráðunni 600 milljarðar á 9 mánuðum og þessi aukning gæti því að hámarki numið um 0,7% af þeirri upphæð.

Í upplýsingum sem ráðuneytið hefur greint frá og fjallað var um í meginatriðum hér fyrir ofan er eldsneytisverð hér á landi lægra en í meginþorra þeirra landa sem ferðamenn koma hingað frá ef Bandaríkin eru undanskilin. Því eru ekki sterk rök fyrir því að lækka þessi vörugjöld þeirra vegna.

Ríkisstjórnin heyr nú harða baráttu við að gera ríkisfjármálin sjálfbær. Tekjuöflun hefur verið aukin og dregið úr útgjöldum. Hvorugt er sársaukalaust. Í þessum efnum hefur náðst verulegur árangur sem sést meðal annars af því að afkoma ríkissjóðs hefur batnað þrátt fyrir efnahagssamdrátt. Það mun vera nær einstakt. Í tillögu flutningsmanna er gert ráð fyrir því að minnka tekjur ríkissjóðs án þess að bent sé á aðra, réttlátari tekjuöflun eða bent á samdrátt í útgjöldum á móti. Það verður að teljast sérstaklega óábyrgt.