

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Smiðju við Vonarstræti
101 Reykjavík

SENT Á UMSAGNAGÁTT

Reykjavík, 31. október 2024

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki, 301. mál

Félag atvinnurekenda vísar til beiðni efnahags- og viðskiptanefndar um umsögn um ofangreint mál á þingskjali 308, dags. 24. október sl.

Frestur til að veita umsagnir um málið, bæði í samráðsgátt stjórnvalda og til Alþingis, hefur verið afar skammur, sem er óheppilegt þegar um svo viðamikil og flókið mál er að ræða. FA sendi fjármála- og efnahagsráðuneytinu umsögn um drög að frumvarpinu og verður ekki séð að ráðuneytið hafi tekið nokkur einasta mark á athugasemdum félagsins. Þær skulu því ítrekaðar hér.

FA lýsir fullum skilningi á því að stjórnvöld vilji skjóta sterkari stoðum undir fjármögnun samgönguinnviða með því að færa gjaldtöku af ökutækjum úr eldsneytissköttum yfir í gjöld sem taka mið af akstri ökutækja og sliti á vegakerfinu. FA fær hins vegar ekki betur séð en að ákvæði frumvarpsins í óbreyttri mynd vinni gegn a.m.k. tveimur markmiðum stjórnvalda. Annars vegar er þar um að ræða það meginmarkmið fjárlagafrumvarpsins að draga úr verðbólgu. Hins vegar eru það markmið stjórnvalda, sem m.a. koma fram í drögum að aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, um að hraða orkuskiptum í vöruflutningum.

I. Hvati til orkuskipta

Verulegur árangur hefur náðst í orkuskiptum í samgöngum hvað varðar fólksbifreiðar og smærri sendibifreiðar. Þegar kemur að stærri vöruflutningabifreiðum hefur þróunin verið hæg, enda þurfa fyrirtækin bæði að greiða mun hærra verð fyrir flutningabíla en hefðbundnar dísilbifreiðar (algengt er að rafmagnsbíll kosti 2,5 til þrisvar sinnum meira) og fjárfesta í dýrum hleðsluinnviðum. Sá hvati sem fyrirtækin hafa til að skipta yfir í rafmagnsbíla hefur fyrst og fremst verið lægri rekstrarkostnaður. Með þeirri breytingu, sem er lögð til í frumvarpinu, er dregið mjög verulega úr þeim hvata.

Það er jafnframt alþekkt staðreynd að þegar kemur að stærri vöruflutningabifreiðum sem hafa nægilega flutningsgetu og drægni til að flytja vörur á milli landshluta í víðfeðmu landi, er rafmagnstæknin talsvert skemmra á veg komin en í smærri bifreiðum. Að skipta yfir í vistvænni bíla er torveldur kostur næstu árin hvað varðar stóran hluta vöruflutningabílaflota íslensks atvinnulífs af því að lítið framboð er af réttu ökutækjunum og hleðsluinnviðir ekki tilbúnir fyrir þau sem eru í boði. Hér ber einnig að gæta að því að rafmagnsverð hefur farið hækkandi undanfarin misseri og boðaðar eru enn frekari hækkningar af hálfu orkufyrirtækjanna. Vetni er að ýmsu leyti nærtækari kostur sem

orkugjafi stórra vörubifreiða en þar er eldsneytiskostnaðurinn langtum hærrí en fyrir bifreiðar sem nota jarðefnaeldsneyti.

Af ofangreindum ástæðum telur FA fulla ástæðu til að bæði auka þann afslátt af kílómetragjaldi fyrir stærri hreinorkubifreiðar, sem kveðið er á um í bráðabirgðaákvæði VI.6. í frumvarpinu, og að hann taki til lengri tíma. Hæfilegt væri að afslátturinn væri 100% á árunum 2025-2027 og síðan 60% í a.m.k. þrjú ár til viðbótar.

II. Áhrif á flutningskostnað og vöruverð

FA tekur einkar á mælisvert að í samráðskafla greinargerðar frumvarpsins sé ekki vikið einu orði að harðri gagnrýni félagsins og ýmissa annarra umsagnaraðila, fyrirtækja og samtaka þeirra, hvað varðar mat á áhrifum frumvarpsins á rekstrarkostnað fyrirtækja og verðlag, verði frumvarpið að lögum. Að mati félagsins er furðuleg fljótaskrift á mati á áhrifum jafnróttækrar breytingar, sem snertir jafnfjölbreytta hagsmuni. Flest rök hníga að því að gefa bæði ráðuneytinu og þinginu lengri tíma til að útfæra breytinguna og meta áhrif hennar.

FA telur mat á áhrifum frumvarpsdraganna einkar ófullkomið þegar kemur að áhrifum á rekstrarkostnað stærri ökutækja eins og vöruflutningabifreiða. Tekið er eitt dæmi af dísilvörubifreið, þar sem kerfisbreytingin valdi rúmlega 3% hækkun samanlagðrar gjaldtöku (kílómetragjald og kolefnisgjald) á milli árána 2024 og 2025. Þetta passar engan veginn við útreikninga félagsmanna í FA, sem hafa t.d. reiknað út, að gefnum forsendum í frumvarpsdrögunum, að kostnaðaraukinn við rekstur dísilknúins vörubíls með tengivagn, sem ekið er 110.000 km á ári, verði um 13%. Í einhverjum tilvikum hafa enn hærrí tölur komið út úr dæmum, sem byggjast á raunverulegum stærðum úr rekstri fyrirtækjanna.

Slíkar kostnaðarhækkanir fyrirtækjanna hafa bein áhrif á flutningskostnað, sem vegur þungt í vöruverði á Íslandi, þar með töldu matvöruverði. Hækkanir á flutningskostnaði vinna beint gegn markmiðum fjárlagafrumvarpsins um hjöðnun verðbólgu. Hækkun flutningskostnaðar skerðir jafnframt samkeppnisstöðu íslenskra útflutningsfyrirtækja, ekki sízt fiskútflýjenda.

Eftir að frumvarpið var lagt fram á Alþingi upplýsti Hagstofa Íslands að hækkun kílómetragjaldsins yrði tekin inn í útreikninga á vísitölu neyzluverðs. Ekkert mat liggur fyrir af hálfu fjármála- og efnahagsráðuneytisins á verðlagsáhrifum breytinganna að teknu tilliti til þessarar niðurstöðu Hagstofunnar.

FA hvetur eindregið til þess að frumvarp þetta verði ekki samþykkt að sinni, heldur fái málið mun ýtarlegri skoðun og mat á áhrifum. Til vara leggur FA til að breytingar verði gerðar á ákvæðum frumvarpsdraganna sem tryggja að rekstrarkostnaður vöruflutningabifreiða hækki ekki, þannig að hækkandi flutningskostnaður skapi ekki óþarfan þrýsting á vöruverð.

III. Að lokum

FA mælir ekki með samþykkt frumvarpsins í óbreyttri mynd, heldur leggur til að málið verði unnið betur og lagt fyrir Alþingi að nýju. Til vara leggur félagið ríka áherzlu á að breytingar verði gerðar á málinu í samræmi við ofangreindar athugasemdir. FA áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari

athugasemdum á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsgöðu reiðubúið að funda um málið með þingnefndinni.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA