

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

SENT Á UMSAGNAGÁTT

Reykjavík, 22. október 2025

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki, 144. mál

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til beiðni efnahags- og viðskiptanefndar um umsögn um ofangreint mál á þingskjali 147, dags. 10. október sl. Athugasemdir FA eru eftirfarandi:

I. Almennt

Málið er endurflutt og lagt fram lítið breytt frá síðasta þingi, en það hlaut þá ekki brautargengi. Athugasemdir FA eru því einnig að flestu leyti þær sömu og við 123. mál á 156. löggjafarþingi, þótt komið hafi verið lítils háttar til móts við nokkrar ábendingar félagsins eins og vikið verður að hér að aftan.

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 núverandi mynd vinni gegn a.m.k. tveimur markmiðum stjórnvalda. Annars vegar eru það markmið um að tryggja stöðugleika og lækka verðbólgu og vexti. Hins vegar eru það þau markmið, sem m.a. koma fram í drögum að aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, að hraða orkuskiptum í vöruflutningum.

II. 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, þótt tímabundnir styrkir úr Orkusjóði hjálpi til. 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 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 engan veginn 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 hækkanir af hálfu orkufyrirtækjanna. Vetni er að ýmsu leyti nærtækari kostur

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

Í athugasemdum sínum við fyrri útgáfu af frumvarpinu lagði FA til að sá afsláttur af kílómetragjaldi fyrir stærri hreinorkubifreiðar, sem tilgreindur var í bráðabirgðaákvæði VI í frumvarpinu yrði bæði hækkaður og tæki til lengri tíma. FA telur jákvætt að komið hafi verið til móts við þá tillögu með því að afslátturinn hækki úr 60% í 80% og gildi í fjögur ár. FA vill þó ítreka fyrri tillögu sína, um að hæfilegt væri að afslátturinn væri 100% á árunum 2026-2028 og síðan 60% í a.m.k. þrjú ár til viðbótar.

III. Áhrif á flutningskostnað og vöruverð

Það liggur í augum uppi að frumvarpið felur í sér skattahækkun á stærri vörubifreiðar og eftirvagna, sem eru þau tæki sem fyrst og fremst eru nýtt til vöruflutninga innanlands og frá innflutningshöfnum. FA telur þær breytingar, sem hafa verið gerðar frá fyrstu útgáfu frumvarpsins á bráðabirgðaákvæði VI. varðandi afslátt af kílómetragjaldi vegna eftirvagna vera skref í rétta átt, en ítrekar þó að þar er full ástæða til að ganga lengra til að milda áhrif breytingarinnar fyrstu árin. Aðlögunartíminn vegna eftirvagna er skv. bráðabirgðaákvæði VI.4 tvö ár, en ætti að mati FA að vera að minnsta kosti þrjú ár.

FA ítrekar þá afstöðu sína að mat á áhrifum frumvarpsins er einkar ófullkomið þegar kemur að áhrifum á rekstrarkostnað stærri ökutækja eins og vöruflutningabifreiða. Eina dæmið, sem tekið er í greinargerðinni og sýnir fram á svipaðan kostnað í gamla kerfinu og því nýja, nær ekki utan um mismunandi samsetningu bílaflota fyrirtækja, sem annast vörudreifingu. Útreikningar félagsmanna FA benda áfram til þess að hækkanir á flutningskostnaði geti orðið talsverðar, sem skapar þrýsting á vöruverð á sama tíma og hörð barátta fer fram við verðbólguna. Að mati FA er mat fjármála- og efnahagsráðuneytisins á verðlagsáhrifum frumvarpsins; að það muni þýða 0-0,1% hækkun á vísitölu, áfram ófullkomið og væri full ástæða til að vinna ýtarlegra mat á áhrifum frumvarpsins á kostnað fyrirtækja og vöruverð.

FA fagnar því að tekið sé undir athugasemdir félagsins, Bændasamtaka Íslands o.fl. um að nauðsynlegt sé að taka skýrt fram að gjaldskyldan taki ekki til landbúnaðartækja, þ.e. dráttarvéla og eftirvagna sem nýttir eru til landbúnaðarstarfa.

IV. Kostnaðarmat

Enn eina ferðina fylgir frumvarpi frá stjórnarráðinu mat á áhrifum þess á kostnað ríkisstofnana, þ.e. Skattsins, Samgöngustofu og Fjársýslunnar, en engin tilraun er gerð til að nálgast áhrif á kostnað og umstang hjá fyrirtækjum, til dæmis bílaleigum, skoðunarstofum, tryggingafélögum og farmflytjendum. Enn og aftur er skylda lögð á fyrirtæki að breyta kerfum sínum og vinnubrögðum með ærnum tilkostnaði til að innheimta skatta og gjöld fyrir ríkissjóð, án þess að kostnaðinum sé neinn gaumur gefinn af hálfu stjórnarráðsins. Það er svona sem reglubyrði atvinnulífsins þyngist smátt og smátt; „litlum“ byrðum er bætt á fyrirtækin og með tímanum verða þær óviðráðanlegar. Það er algjört lágmark að stjórnvöld hafi einhverja mynd af umfangi þeirra byrða, sem lagabreytingar bæta á atvinnulífið, þannig að hægt sé að meta hvort mögulega ætti að aflétta einhverjum böggum á móti.

V. Gildistaka

Meðal annars af ofangreindum ástæðum; að fyrirtæki þurfa að aðlagja kerfi sín að breytingunni, telur FA of bratt að miða gildistöku ákvæða frumvarpsins við áramót og leggur til að gildistakan miðist

fremur við 1. júlí á næsta ári og aðrar dagsetningar, t.d. varðandi afslætti af hinni nýju gjaldtöku, breytist til samræmis.

VI. Að lokum

FA telur að í þessari þriðju tilraun hafi málið batnað frá upphaflegri útgáfu, en sé enn ekki nægilega vel unnið. FA leggur ríka áherzlu á að breytingar verði gerðar á frumvarpinu í samræmi við ofangreindar athugasemdir. Félagið áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsögðu reiðubúið að funda um málið með þingnefndinni.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA