

## Fjármála- og efnahagsráðuneyti

b.t. skrifstofu skattamála

Arnarhvoli við Lindargötu

[fjr@fjr.is](mailto:fjr@fjr.is)

Reykjavík, 12. ágúst 2024

## UMSÖGN UM ÁFORM UM FRUMVARP TIL LAGA UM KÍLÓMETRAGJALD VEGNA NOTKUNAR ÖKUTÆKJA (GJALDTAKA ÖKUTÆKJA, ELDSNEYTIS, KOLEFNISGJALD O.FL.)

### Almennt

Stjórnvöld birtu nýlega áform sín um að leggja kílómetragjald á öll ökutæki óháð orkugjafa og mun gjaldið ráðast af þyngd tækjanna. Eitt og sama gjaldið verður lagt á ökutæki undir 3.500 kg en sé leyfð heildarþyngd ökutækis yfir 3.500 kg mun kílómetragjaldið fara stigvaxandi eftir þyngd út frá ákveðnum þyngdarstuðli. Til viðbótar bætist við kolefnisgjald á dísel- og bensínbíla.

Nánari útfærsla á gjaldtöku þyngri ökutækja sem og kolefnisgjaldi hefur ekki verið birt og margt er enn á huldu. Engin leið er til þess að meta áhrif þess með raunhæfum hætti. Samt sem áður er hægt að draga ákveðnar ályktanir og í því samhengi er margt sem þarft er að hafa í huga.

Á þessum tímapunkti vill Eimskip koma eftirfarandi umsögn á framfæri.

### Hlutverk Eimskips

Eimskip er þjónustufyrirtæki sem styður innflytjendur, útflytjendur og framleiðendur við að veita Íslendingum fjölbreytt og gott vöruúrval óháð búsetu og skapa tekjur fyrir þjóðarbúið sem og atvinnu. Viðskiptavinir Eimskips kjósa margir hverjir landflutninga fram yfir sjóflutninga vegna skamms afhendingartíma sem landflutningarnir veita. Skammur afhendingartími er nauðsynlegur vegna tveggja megin þátta. Annars vegar til að koma ferskri matvöru í búðir um allt land og ferskum fiski, oft fullunnum á Íslandi, sem fyrst til neytenda um allan heim. Hins vegar vegna fyrirkomulags í viðskiptamódeli margra viðskiptavina að hafa sem minnstan lager. „Lager“ margra stórra verslana er geymdur í keyrandi flutningabíl á þjóðvegum landsins um hánótt, tilbúinn til afhendingar morguninn eftir, 1-2 dögum eftir að hafa verið lestaður úr skipi.

### Hækkun kílómetragjalds

Eimskip hefur í sinni þjónustu lagt áherslu á að hafa sem fæst tæki á vegunum og hámarka burðargetu þeirra í samræmi við gildandi lög. Þetta hefur félagið gert m.a. til að:

- a) Lágmarka útblástur.
- b) Lágmarka launa- og tækjakostnað og þar með kostnað til viðskiptavina.
- c) Lágmarka afhendingartíma.
- d) Auka öryggi á vegunum og minnka slit.

Í verkefnastofu sem haldin var við undirbúning þessa áforms um frumvarp og Eimskip tók þátt í var rætt að hafa til hliðsjónar þyngdarflokka og gjaldskrá upprunna frá mið-Evrópu. Hafa þarf í huga að margt er ólíkt með akstursskilyrðum og veðurfari milli mið-Evrópu og Íslands. Ef ekki er vel staðið að gerð flokka og tilheyrandi gjaldskrá gæti frumvarpið skapað óæskilega hvata að skipta út þyngri bílum og tækjum fyrir fleiri léttari bíla og tæki.

Fari gjaldtaka stigvaxandi eftir þyngd gæti skapast hvati til þess að skipta þyngri flutningabílum og tengivögnum út fyrir fleiri en léttari bíla með eftirfarandi afleiðingum:

- a) Tilheyrandi aukningu á útblæstri.
- b) Óhagkvæmari flutningum.
- c) Óöruggari flutningum. Léttu má flutningabíla til dæmis með því að fækka drifásum og hafa ása einfalda. Slík tæki eru verr útbúin fyrir íslenska veðráttu sem skapar hættu og tafir.
- d) Aukið slit á vegum. Léttari flutningstæki á einföldum hjólbörðum valda meira sliti á vegum en sambærileg tæki á tvöföldum hjólbörðum einkum vegna breytingar á þyngdardreifingu hjólbörðanna (rásir í malbiki).

Ef breyting verður á hvötum í nýju kerfi er æskilegt að fyrirtæki fái tíma til að aðlagast og breyta fjárfestingum sínum í samræmi við nýja hvata.

### **Hækkun kolefnisgjalds**

Eimskip er fylgjandi orkuskiptum í samgöngum og er með metnaðarfull áform og markmið á þeim vettvangi en félagið hefur verið framarlega í að prófa flutningabíla með umhverfisvænum orkugjöfum eins og metanóli og rafmagni. Nú þegar er Eimskip að greiða þyngdaskatt í formi kílómetragjalds, olíu- og kolefnisgjald af hverjum keyptum olíulíttra og bifreiðagjald sem fer eftir þyngd ökutækis. Áformað er að hækka kolefnisgjald á bensín- og díselbifreiðar en gjaldið mun hafa mikil áhrif á flutningafyrirtæki þar sem ekki eru til raunhæfar lausnir til orkuskipta sem duga á löngum vegalengdum. Nauðsynlegir innviðir eru heldur ekki til staðar og því

er álagning kolefnisgjalds ótímabær. Mikilvægt er að fyrirtæki sem reka flutningabíla fái nægan aðlögunartíma á meðan lausnir eru ekki til staðar.

### **Margvísleg áhrif**

Ljóst er að áhrif áformanna munu hvað helst koma fram í auknum rekstrarkostnaði fyrirtækja. Í nýlegri frétt um ástand vegakerfisins hérlendis var ráðherrum tíðrætt um áhrif þungaflutninga á vegi landsins. Komust ráðherrar m.a. svo að orði að þessir stóru atvinnurekendur eigi að borga sinn skerf.

Það er hins vegar alkunna að óbeinir skattar, líkt og leiða af áformum þessum, rata með beinum hætti í verðlag innlendrar framleiðslu og draga um leið úr samkeppnishæfni útflutningsvöru. Mikil hækkun gjalda, án þess að raunhæfir valkostir séu til staðar, getur þannig haft neikvæð áhrif á samkeppnishæfni íslenskra fyrirtækja, bæði innanlands og á alþjóðamarkaði. Er því mikilvægt að stjórnvöld gæti jafnvægis í skattlagningu og leggi áherslu á langtímaáætlanir sem miða að því að bæta rekstrarumhverfi fyrirtækja, sérstaklega þeirra sem hafa mikla þýðingu fyrir atvinnu- og efnahagslíf á landsbyggðinni sem og um land allt. Að því sögðu mun mestra áhrifa gæta á lengri flutningsleiðum, þar sem aðföng eru flutt þvert yfir landshluta. Ríkar kröfur eru gerðar um skamman afhendingartíma sem nauðsynlegur er innflytjendum, útflytjendum og framleiðendum vöru. Munu áform stjórnvalda því hafa veruleg áhrif á viðskiptavinum Eimskips og gætu leitt af sér hækkanir á verði aðfanga sem flutt eru landshluta á milli, sér í lagi á matvöru í verslanir og ferskum fisk til útflutnings.

### **Niðurlag**

Þótt óljóst sé hvernig gjaldtöku vegna ekinna kílómetra og kolefnisgjalds verði háttáð, er ljóst að slík skatthækkun mun óhjákvæmilega hafa áhrif á flutningskostnað fyrirtækja líkt og Eimskips. Aukinn kostnaður við flutninga leiðir til herra vöruverðs fyrir neytendur, sem mun einkum bitna á íbúum landsbyggðarinnar þar sem vegalengdir eru langar. Gjaldtakan er því í eðli sínu landsbyggðarskattur sem stuðlar ekki að auknu jafnræði óháð búsetu með fjölbreyttri atvinnustarfsemi, vöruúrvali og verðmætasköpun. Enn fremur er mikilvægt að hafa í huga að þessir auknu kostnaðarliðir gætu dregið úr samkeppnishæfni íslenskra fyrirtækja, bæði á innlendum og erlendum mörkuðum. Þó áform þessi séu sett fram með umhverfisvernd að leiðarljósi, gæti gjaldtakan einnig, líkt og hún er fyrirhuguð, haft þveröfug áhrif. Því fleiri léttir flutningabílar sem verða á vegum landsins í stað stærri tækja, því meiri verður heildarútblástur og vegslit. Þetta er sér í lagi áhyggjuefni hér á landi þar sem vegakerfið er viðkvæmt og veðurfar oft krefjandi.

Að lokum leggur Eimskip áherslu á mikilvægi þess að stjórnvöld leiti samvinnu við atvinnulífið um endanlega útfærslu frumvarpsins. Nauðsynlegt er að forðast skaðlegar afleiðingar fyrir atvinnulíf og neytendur en flutningar gegna lykilhlutverki í verðmætasköpun og góðum lífsgæðum á Íslandi.

Í ljósi alls ofangreinds hvetur Eimskip yfirvöld til að endurskoða áformin með tilliti til þeirra atriða sem hér hafa verið nefnd. Einkum er mikilvægt að tryggja að nægur tími sé til aðlögunar svo hægt sé að laga rekstur að breyttum aðstæðum, án þess að það bitni á þjónustu, verðlagi eða leiði til aukinna umhverfisáhrifa.

Virðingarfyllst,

f.h. Eimskipafélags Íslands hf.

Jónína Guðný Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri Innanlandssviðs

Davíð Ingi Jónsson, yfirlögfræðingur