

Nefndarálit með breytingartillögu

um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða.

Frá 1. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Í frumvarpi þessu er lagt til að komið verði á fót nýju tekjuöflunarkerfi í samgöngum með kílómetragjaldi á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða. Ríkisstjórnin hefur síðan boðað að hún leggi fram á vörþingi frumvörp annars vegar um sambærilegt gjald á bíla sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti og hins vegar um að kílómetragjaldið taki mið af þyngd ökutækja.

Umfjöllun.

Fyrsti minni hluti telur orkuskipti í samgöngum hafa gengið vel en skilur á sama tíma það sjónarmið ríkisstjórnarinnar að allir sem nýti vegi og aðra samgönguinnviði landsins taki einhvern þátt í kostnaði við rekstur, viðhald og uppbyggingu þeirra. Á undanföllum 15 árum hefur uppbyggingu samgönguinnviða ekki verið sinnt sem skyldi og fyrir vikið hefur safnast upp töluverð innviðaskuld.

Í raun er þó misræmi falið í því að ríkisstjórnin hafi komið á umtalsverðum fjárhagslegum hvötum til að ýta undir orkuskipti hjá bifreiðaeigendum en tali nú um það hvað skatttekjur ríkisins af ökutækjum og eldsneyti hafi rýrnað mikið. Áhrif hvatanna á tekjur ríkisins hafa verið fyrirséð frá upphafi og ættu ekki að koma nokkrum á óvart. Í frumvarpi þessu gerir ríkisstjórnin jafnframt nokkuð lítið úr þætti samgangna í mengandi losun og samfélagslegum ábata þess að halda orkuskiptum áfram af krafti. Í greinargerð með frumvarpinu segir t.d. að þrátt fyrir lögfestingu þess verði rekstrarkostnaður hreinorku- og tengiltvinnbifreiða áfram mun lægri en annarra. Sú fullyrðing er ekki óumdeild og bendir Einar Guðbjartsson, dósent við viðskiptafræðideild Háskóla Íslands, m.a. á það í umsögn sinni að við þetta mat hafi ekki verið taldir til allir kostnaðarliðir bifreiðaeigenda. Hreinorkubílar séu oftast dýrari en sambærilegar bifreiðar af sama stærðarflokki, ekki sé t.d. tekið tillit til fjármagnskostnaðar og við mat á samfélagslegum kostnaði hafi engar fjárhæðir verið nefndar eða vísað til úttekta eða rannsókna. Í umsögninni bendir hann einnig á að ekki hafi verið gerð þjóðhagsleg úttekt á orkuskiptum í samgöngum og að tekjur ríkissjóðs af bifreiðum séu hærri en útgjöld Vegagerðarinnar. Því sé ekki hægt að draga þá ályktun að fjármagnsþörf Vegagerðarinnar kalli á aukna skattheimtu. Að mati 1. minni hluta kann samfélagslegur ábati af orkuskiptum að vera mun meiri en þær tekjur sem ríkissjóður hefur orðið af vegna þess að sömu gjöld hafa ekki verið lögð á umhverfisvæn ökutæki og þau sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Ríkisstjórnin þarf í þessari vegferð sinni að gæta þess að missa ekki sjónar á stóru myndinni.

Jafnræði, umhverfisáhrif og kostnaður.

Í öðrum umsögnum sem bárust efnahags- og viðskiptanefnd er einnig vakin athygli á misræminu sem hin nýja gjaldtaka mun fyrirsjáanlega skapa. Í umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda er m.a. vísað til þess að verði frumvarpið að lögum verði kílómetragjald rafknúinnar

bifreiðar af gerðinni Mazda MX-30 R-EV hið sama og eldsneytisskattar, þ.e. vörugjald, bensíngjald og kolefnisgjald, á hvern ekinn kílómetra á sambærilegri bensínbifreið af gerðinni Mazda 3 Prime-Line. Gjaldtakan vinni því að þessu leyti gegn loftslagsstefnu stjórnvalda. Í umsögninni er einnig bent á að tveir rafknúnir bílar geti verið mjög mismunandi þegar kemur að þyngd og þar af leiðandi sliti sem þeir valda á vegum. Því sé ekki í samræmi við gegnsæi, sanngirni eða umhverfisviðmið að sama kílómetragjald sé lagt á alla rafbíla.

Rafbílasamband Íslands bendir í umsögn sinni á að margir efnaminni einstaklingar upplifi aukið ferðafrelsi eftir að hafa eignast rafbíl vegna þess að ódýrara er að keyra þá. Verði frumvarpið að lögum þrefaldist ferðakostnaður rafbíls sem hlaðinn er með heimahleðslustöð á hvern ekinn kílómetra og fyrir vikið verði hagkvæmara að aka á sparneytnum eldsneytisbíl en rafbíl.

Þá segir einnig í umsögn Einars Guðbjartssonar, sem áður var vísað til, að nýjar skattaálögur á hreinorkubifreiðar dragi úr hvata almennings til að fjárfesta í þeim. Það geti leitt til þess að Ísland kunni að þurfa að greiða meira fyrir loftslagskvóta til þess að standa við Kyoto-bókunina frá 2005. Betra væri að það fjármagn rynni til almennings í gegnum ívilnanir frekar en að greiða fyrir loftslagskvóta.

Breytingartillögur.

Hámarksgjald (6. gr.).

Bent hefur verið á að hin nýja gjaldtaka geti verið afar íþyngjandi, sérstaklega fyrir þá einstaklinga sem þurfa vegna búsetu sinnar, þjónustuþarfar, vinnu eða annars að aka langar vegalengdir. Meðalakstur fólksbifreiða er 12.000–16.000 km á ári samkvæmt tölfræði Samgöngustofu en stór hluti fólks þarf að aka mun meira en það. Til dæmis má gera ráð fyrir að einstaklingur sem býr á Akranesi en sækir vinnu í Reykjavík aki um 25.000 km á ári eingöngu til og frá vinnu og er þá ótalinn annar akstur.

Fyrsti minni hluti leggur til að þak verði sett á fjárhæð hins nýja gjalds á ársgrundvelli sem nemur 180.000 kr. fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar og 60.000 kr. fyrir tengiltvinnbifreiðar þannig að fólk sem ekur hreinorkubíl 30.000 km á ári þurfi ekki að greiða aukalega fyrir akstur umfram það.

Fyrirsjáanleiki – frestun gildistöku (24. gr.).

Verði frumvarpið að lögum hefst gjaldtaka strax 1. janúar 2024. Henni verður þó seinkað til 1. febrúar sama ár ef breytingartillaga meiri hlutans þess efnis verður samþykkt. Þrátt fyrir þá breytingu er um afar skamman fyrirvara að ræða. Gjaldtaka á almenning verður nokkur en hún verður enn meiri á fyrirtæki sem leigja út rafmagnsbíla.

Í umsögn Go Campers ehf. og GCR ehf. er bent á að ekki sé tækt að reka fyrirtæki án fyrirsjáanleika um hvort rekstraraðilar þurfi að greiða margar milljónir króna í gjöld. Samningar bílaleigna við viðskiptavini geti ekki gert ráð fyrir slíkum hækkunum án fyrirvara og því sé augljóst að þær þurfi að taka á sig kostnaðinn. Þá er bent á að auk álagningar virðisaukaskatts á útleigu rafbíla og tengiltvinnbíla geri kílómetragjald þá ósamkeppnishæfa, bæði í skammtíma- og langtímaleigu.

Í ljósi þess hve fyrirhugaður kostnaðarauki er mikill, bæði á almenning og fyrirtæki, leggur 1. minni hluti til að gildistöku laganna verði frestað um eitt ár. Frestunin veiti gjaldskyldum aðilum svigrúm til að undirbúa sig fyrir gjaldtökuna og sé því í samræmi við þá meginreglu að löggjöf skuli vera fyrirsjáanleg, sérstaklega þegar um er að ræða íþyngjandi ákvörðun á borð við álagningu nýrra gjalda.

Að framansögðu virtu leggur 1. minni hluti til eftirfarandi

BREYTINGU:

1. Við 6. gr. bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
Prátt fyrir ákvæði 2. mgr. skal fjárhæð gjalds aldrei nema meira en 180.000 kr. á ári vegna aksturs bifreiðar sem fellur undir 1. tölul. 2. gr. og 60.000 kr. á ári vegna aksturs bifreiðar sem fellur undir 2. tölul. 2. gr.
2. Við 24. gr.
 - a. 1. mgr. orðist svo:
Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2025.
 - b. Í stað „2024“ og „2025“ í 2. mgr. komi: 2025; og: 2026.
3. Í stað ártalsins „2024“ í 1. og 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða I, tvívegis í 1. másl. 1. mgr., 3. mgr. og 1. másl. 5. mgr. ákvæðis til bráðabirgða II og í ákvæði til bráðabirgða III komi: 2025.

Alþingi, 15. desember 2023.

Guðbrandur Einarsson.