



Nefndasvið Alþingis

Efnahags- og viðskiptanefnd

Reykjavík, 6. desember 2023

Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda, FÍB, um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða

FÍB tekur í undir áform um að innheimta kílómetragjald af notkun hreinorku- sem og annarra ökutækja. Fram kemur í greinargerð frumvarpsins að um sé að ræða fyrsta áfanga í lögfestingu á nýju tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti. Áformað er að næsti áfangi verði lagður fram sem frumvarp til laga næsta vor. Stefnt er að því að kílómetragjald verði lagt á alla bíla, þ.m.t. brunahreyfilsbíla, frá og með ársbyrjun 2025.

FÍB hefur á liðnum misserum hvatt til breytinga á innheimtu bifreiðaskatta og gjalda af umferðinni. Félagið lagði í febrúar síðastliðnum fram tillögur um álagningu kílómetragjalds á allar bifreiðar. Tillögur FÍB ganga út á að núverandi eldsneytisgjöld, kolefnisskattur og bifreiðagjald fari inn í nýtt innheimtuform, kílómetragjald. Frumvarp um innheimtu kílómetragjalds af hreinorku- og tengiltvinnbílum til að tryggja framlag þeirra til uppbyggingar, viðhalds og reksturs vegakerfisins gengur mun skemur í útfærslu en tillögur FÍB um kílómetragjald.

Sanngirni?

Í frumvarpinu er lagt til að af akstri hreinorkubíla (fólks- og sendibíla) verði innheimtar 6 kr. fyrir hvern ekinn kílómetra, óháð þyngd eða orkuþörf. Leggja á 2 krónur á hvern kílómetra sem tengiltvinnbílar aka. Það þýðir að sama gjald verður innheimt af léttustu og þyngstu bílunum. Léttari hreinorkubílarnir eru sparneytnari, þ.e. þurfa minni orku en þyngri bílar til að komast úr sporunum. Hið flata kílómetragjald er því ekki hvati til þess að spara orku eða velja léttari bíla til að draga úr sliti á yfirborði gatna og vega.

Athyglisvert er að bera saman tvo sambærilega bíla, annars vegar Mazda MX 30 BEV sem er rafknúinn og hins vegar Mazda 3 Prime Line með bensínvél. Nái þetta frumvarp fram að ganga mun eigandi Mazda MX 30 borga 6 krónur á hvern ekinn kílómetri en eigandi Mazda 3 er að borga í dag miðað við uppgjafir eyðslutölur frá framleiðanda tæplega 6 krónur á hvern ekinn kílómetri í eldsneytisskatta, þ.e. vörugjald, bensíngjald og kolefnisgjald af hverjum lítra af bensíni. Þetta vinnur ekki með loftslagsstefnu stjórnvalda. Ávinningur rafbílaeigandans verður eingöngu að þurfa ekki að borga hátt heimsmarkaðsverð á olíu og háa álagningu á íslenskum fákeppnis olíumarkaði samanborið við útsöluverð á raforku hér á landi.

Það fellur ekki undir gegnsæi, sanngirni eða umhverfisviðmið að borga flatt gjald á alla rafbíla og tengiltvinnbíla.

Rafbílar

Tökum sem dæmi tvö rafknúin ökutæki sem eru í umferð á Íslandi. Annar bíllinn er VW e-Up! og hinn bíllinn er Ford F-150 Lightning. Hér undir eru samanburðartölur um þessi ökutæki:



	VW e-Up!	Ford F-150 L
Verðflokkur (kr)	4.290.000	17.000.000
Eigin þyngd (kg)	1235	2895
Heildarþyngd (kg)	1550	3500
Orkunotkun kWh/100km	14,5	40
Heildarafl kW	61	337
Rafhlaða kWh	32,3	98
Þyngd hemlaðs eftirvagns - kg	0	3492
Lengd mm / Breidd mm	3600/1645	5911/2032

Stærri bíllinn getur með vagnalest ekið með allt að 7 tonna þunga um vegi landsins en sá minni fer ekki yfir 1.550 kg í heildarþyngd. Það fellur ekki undir gegnsæi, sanngirni né umhverfisviðmið að borga 6 krónur á km fyrir bæði ökutækini.

Tengiltvinnbílar

Fyrstu tengiltvinnbílararnir sem komu á markað hér á landi voru með mjög litla drægni á rafmagni. Margir þeirra voru með uppgefna drægni á rafmagni í kringum 30 kílómetra en komust svo raunverulega ekki nema 15–20 kílómetra. Þeir bílar sem komast hvað lengst af þeirri kynslóð tengiltvinnbíla sem nú eru á markaði eru með allt að 100 kílómetra í uppgefna drægni og algeng raundrægni nýrri bíla er frá 40 til 70 km á rafmagni.

Æskilegar kerfisbreytingar

Í áformaskjali sem lagt var fram í samráðsgátt í aðdraganda þessa frumvarps var sagt að í fyrsta skrefinu, á árinu 2024, verði til einföldunar lagt upp með að kílómetragjaldið verði ein tala, burtséð frá þyngd ökutækis og sagt að hin nýja gjaldtaka muni gilda fyrir bifreiðar sem flestar valda áþekku sliti á vegakerfinu, þ.e. fólkabílar og sendibílar.

Leiðin sem FÍB sýndi útfærða í febrúar síðastliðnum hefði verið betur við hæfi; að byrja strax á gjaldtöku sem tekur tillit til orkusparnaðar og vegaslits. Það liggur til dæmis fyrir að 3,5 tonna bíll sem má draga eftirvagn á nöglum yfir vetrartímann veldur mun meira sliti á yfirborði gatna en helmingi léttari bíll. Miðað við allar þær upplýsingar sem fyrir liggja hjá Samgöngustofu, hjá Skattinum og hjá Stafrænu Íslandi á innheimta sem sniðin er að hverjum bíl ekki að vera flóknari en flatt gjald. Slík gjaldtökuaðferð er reyndar áformuð frá og með árinu 2025, þ.e. að kílómetragjald taki mið af þyngd ökutækja og þar með vegsliti, með það að leiðarljósi að gjaldtakan verði í betra samræmi við áhrif slíkra ökutækja á viðhaldskostnað vegakerfisins. Vandséð er að bíða þurfi í eitt ár með þá útfærslu.

Tillögur FÍB um kílómetragjald eru aðgengilegar á heimasíðu félagsins og þar er einnig að finna reiknivél kílómetragjalds með leiðbeiningum

<https://www.fib.is/is/billinn/reiknivél-kilometragjald>.

FÍB kynnti útfærðar tillögur félagsins um kílómetragjald á notkun ökutækja fyrir ráðherrum og embættismönnum í fjármála- og efnahagsráðuneytinu og innviðaráðuneytinu í upphafi árs. Þessi áform voru einnig kynnt fyrir ráðuneytunum árið 2022 þegar þau voru á vinnslustigi. Sem fyrr ítrekar félagið að æskilegt er að hafa sem víðtækast samráð við alla hagsmunaaðila um breytingar sem þessar.

Lítill tími til umsagnar



Áform um frumvarpið sem hér er til umsagnar kom upphaflega fram í Samráðsgátt í haust og gefinn var frestur til umsagnar til 11. október sl. Upphaflegt frumvarp barst til umsagnar í byrjun nóvember og gefin var innan við vika til að skila inn umsögn. Nú kemur frumvarpið aftur fram til umsagnar með litlum en góðum breytingum. FÍB væntir þess að efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis kalli eftir frekari viðbrögðum á næstu dögum.

Í frumvarpinu er víða fjallað um þann möguleika að láta skrá stöðu akstursmælis bifreiðar hjá faggiltri skoðunarstofu. FÍB setti fram ábendinga um viðtækari upplýsingagjöf og það hefur að hluta náð inn í nýjustu útgáfu frumvarpsins. Þetta á við um jákvæðar viðbætur í 8. grein frumvarpsins þar sem aðilum sem hafa með höndum sölu bifreiða, ábyrgðar- og þjónustuskoðanir eða viðgerðir bifreiða í atvinnuskyni er uppálagt að lesa af og senda upplýsingar um km stöðu bifreiða til Samgöngustofu. Einnig hefur verið bætt við ákvæði um að váttryggingafélag miðli með sama hætti til Samgöngustofu upplýsingum um stöðu ökumæla sem færa á í reit 28 á tjónstilkynningum. FÍB saknar þess að ekki hafi verið sett inn í frumvarpið að skráðum eigendum bifreiða væri gert að skrá stöðu akstursmæla bifreiða sinna um áramót inn á skattframtal.

Í 20. gr. frumvarpsins er fjallað um lögveð. FÍB vekur athygli á því að regluverk um lögveð hefur sætt gagnrýni. Í frumvarpinu er lagt til að lögveðið gangi framar öllum öðrum skuldum og veðum í tvö ár frá gjalddaga. Frá fyrstu útgáfu hefur tímaramminn verið færður úr þrem árum í tvö ár sem er aðeins skárri en slæmt samt. Á grundvelli slíks lögveðs er heimilt að innheimta skuldina með fjárnámi hjá skráðum eiganda sem mögulega hafði enga vitneskju um skuldina. Lögveð hvílir þá sem leyndar upplýsingar og getur komið aftan að aðilum í almennum viðskiptum.

Seint fram komnar tillögur

Þetta frumvarp kemur allt og seint fram. Sameiginleg verkefnastofa nokkurra ráðuneyta hefur unnið að því síðan í febrúar að móta þessar tillögur og því hefði mátt búast við frumvarpi fyrr á árinu. Þessi töf bættist síðan við þá óvissu sem ríkir um aðrar álögur ríkisins vegna kaupa á hreinorkubílum á nýju ári.

Stjórnsýsla af þessu tagi er ekki boðleg, hvorki neytendum né fyrirtækjum sem vilja hafa einhvern lágmarks fyrirsjáanleika í starfsemi sinni.

Í það heila ætlar ríkisvaldið sér verulega auknar tekjur af bílum og umferð, þar á meðal af bifreiðagjöldum, en lækka á sama tíma framlög til viðhalds og nýframkvæmda í vegakerfinu. Það er gömul saga og ný og kemur alltaf jafn lítið á óvart.

Fyrir hönd Félags íslenskra bifreiðaeigenda

Runólfur Ólafsson
Framkvæmdastjóri



Félag íslenskra bifreiðaeigenda er frjáls félagasamtök bifreiðaeigenda á Íslandi. Félagið er sjálfstætt og óháð einstaklingum, fyrirtækjum, samtökum og stjórnvöldum. FÍB er hagsmunafélag bifreiðeigenda og viðurkennt sem slíkt af stjórnvöldum. Aðild að félaginu eiga yfir 19 þúsund fjölskyldur á Íslandi.