



Nefndasvið Alþingis  
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík  
[nefndasvid@althingi.is](mailto:nefndasvid@althingi.is)

Reykjavík, 6. desember 2023

## Efni: Umsögn um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, 507. mál

Samtök atvinnulífsins (SA, samtökin) vísa til tölvupósts efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis frá 22. nóvember. Samtökin skiluðu umsögnum um málið á fyrri stigum á samráðsgátt stjórnvalda.

Vegna fjölgunar vistvænna og sparneytinna bifreiða hefur myndast vaxandi ójafnræði í núverandi gjaldtökukerfi milli þeirra sem nýta samgönguinnviði. Vegakerfið leikur lykilhlutverk í íslenskum efnahag en um vegi landsins ferðast vara og þjónusta sem stendur undir gjaldeyrisöflun þjóðarbúsins. Vegakerfið er verðmæti sem þarf að viðhalda, bæta og breyta en útgjöld ríkissjóðs til vegasamgangna hafa aukist jafnt og þétt síðastliðinn áratug. Bílum hefur fjölgað á undanförunum árum sem hefur í för með sér meiri notkun á vegakerfinu, meiri umferð og meira slit á vegum. Það leiðir svo af sér meiri viðhaldspörf og frekari þörf á fjárfestingu í innviðum.

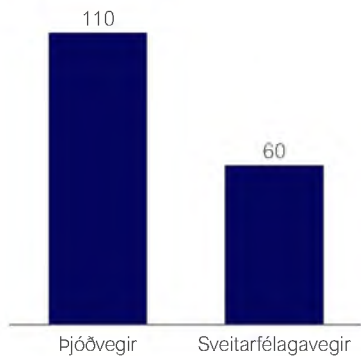
Gera má ráð fyrir að kostnaður við að koma vegakerfinu í viðunandi ástand nemi hátt í 200 ma.kr.

### Þó mörgum milljörðum sé varið í kerfið árlega hefur viðhald og endurnýjun verið ábótavant

Betur má ef duga skal

#### Kostnaður við að koma vegakerfinu í viðunandi ástand nemur hátt í 200 ma.kr.

Uppsöfnuð viðhaldspörf í vegakerfinu (ma.kr.)



#### Ekki útlit fyrir að ástand vegakerfisins komi til með að skána

- Ekki hefur tekist að sinna viðhaldi og endurnýjun nægilega vel **Reglubundið viðhald er talið kosta um 15 ma.kr. á ári hverju**
- Skv. samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 munu aðeins 11 ma.kr. á ári fara í viðhald á þjóðvegakerfinu **Vantar því 4 ma.kr. upp á ár hvert í viðhald**
- Þörf fyrir nýfjárfestingu er hér ótalin

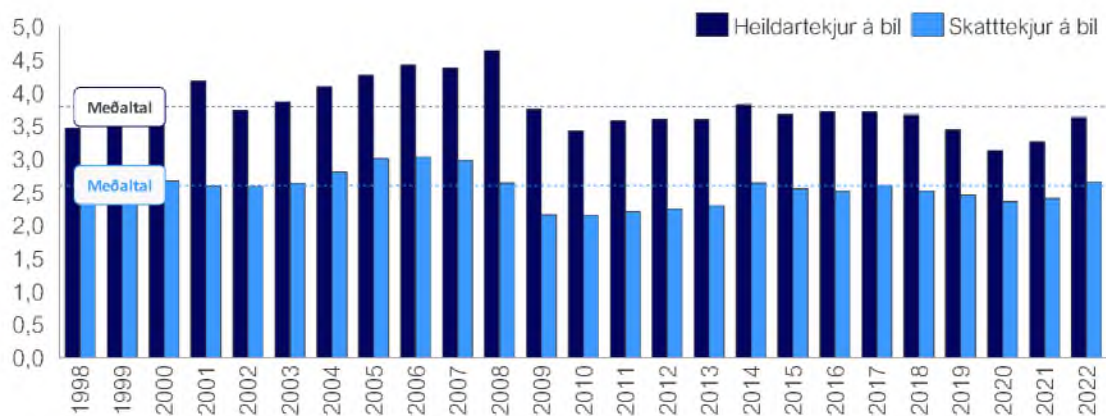


Fyrir gildistöku laga um opinber fjármál árið 2016 var mörkuðum tekjustofnum Vegagerðarinnar ætlað að fjármagna vegaáætlun ríkisins, ásamt fjárframlögum úr ríkissjóði. Til ársins 2016 voru markaðar tekjur Vegagerðarinnar sérstakt bensíngjald, olúgjald, kílómetragjald og vitagjald. Meðgjöf ríkisins var þó töluverð. Með lögum um opinber fjármál lögðust markaðir tekjustofnar af en innheimtu þeirra var þó ekki hætt og renna þeir nú beint í ríkissjóð. Skattar og gjöld eiga nú að standa undir kostnaði við vegakerfið en ljóst er að hinn almenni skattgreiðandi stendur á bak við viðhald og uppbyggingu vegakerfisins óháð notkun á kerfinu.

Beinar tekjur af ökutækjasköttum hafa ekki aukist að raunvirði síðastliðinn áratug. Á sama tíma og útgjöld til vegasamgangna hafa aukist hafa tekjur staðið í stað. Heildartekjur ríkisins á hvern bíl, þ.e. heildartekjur deilt niður á hvern skráðan bíl, voru t.d. um 3,5 milljón króna árið 1998. Til samanburðar voru þær um 3,6 milljónir á bíl árið 2022 (tölur á föstu verðlagi), og þá rétt undir langtíma meðaltali. Svipaða sögu má segja þegar litið er einungis til skatttekna ríkissjóðs á hvern bíl. Þeir skattar sem hafa verið innheimtir af ökutækjum fram til þessa eiga það sameiginlegt að byggja á grænum sjónarmiðum, innheimta þeirra hvetur til umhverfisvænni hegðunar og þannig minni skatttekna fyrir ríkissjóð þegar fram líða stundir. Það er þó engin nýlunda að ógjörningur sé að treysta á græna skatta til fjármögnunar og því standa, að mati SA, málefnaleg rök til þess að taka fjármögnun vegakerfisins til gagnarrar endurskoðunar. Það er eðlileg og sanngjörn krafa að sá borgi sem notar en hins vegar má ekki gleyma því að vegakerfið skapar verðmæti sem allir landsmenn njóta góðs af jafnvel þó þeir séu ekki beinir notendur vegakerfisins.

### Tekjur ríkisins á hvern skráðan bíl

Samstæða A-hluta ríkissjóðs (milljónir króna á föstu verðlagi)



Heimildir: Hagstofa Íslands og Fjármála- og efnisráðgjafi/urneyð

Skattar og gjöld hafa almennt neikvæð áhrif á samkeppnishæfni og framtakssemi, því eru áhrif aukinnar skattheimtu á mögulegar framtíðartekjur ríkissjóðs óvissar í besta falli. Óvarlegt er að horfa fram hjá þeim áhrifum sem breytt skattheimta kann að hafa á hegðun. Fyrirsjáanleiki og heildarmynd skipta höfuðmáli þegar kemur að slíkum breytingum. Þannig er mikilvægt að koma í veg fyrir að skattar og gjöld séu lögð á, eða þeim breytt, nær fyrirvaralaust. Ljóst er að hér hefði fyrirvarinn mátt vera umtalsvert meiri. Margar atvinnugreinar skipuleggja rekstur

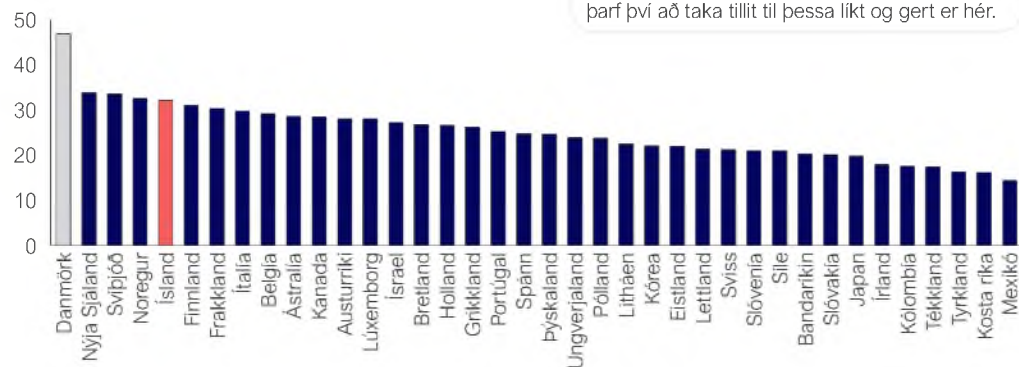


sinn langt fram í tímann, breytingar sem gerðar eru á skattkerfinu með litlum fyrirvara setja áætlanir þeirra í uppnám og mynda óstöðugleika og óvissu í rekstrarumhverfinu. Á því græðir enginn.

Skattar og gjöld hér á landi sem eru meira íþyngjandi en í okkar helstu samanburðarlöndum koma niður á samkeppnishæfni atvinnulífsins og takmarka þannig mögulegan lífskjaravöxt framtíðarinnar. Það er mat SA að eðlilegt sé að endurskoða gjaldtöku af ökutækjum í því skyni að viðhalda og bæta samgönguinnviði. Við útfærslu skattheimtunnar er mikilvægt að huga að samkeppnishæfni atvinnulífsins t.a.m. með lækkun annarra skatta samhliða.

### Skatttekjur hins opinbera (% VLF)

Leiðrétt fyrir greiðslu almannatrygginga



Á Íslandi byggir lífeyrir á sjóðssöfnun. Í flestum öðrum ríkjum er um gegnumstreymiskerfi að ræða og lífeyrisgreiðslur fjármagnaðar með skattfé. Til að tryggja sanngjarnan samanburð þarf því að taka tillit til þessa líkt og gert er hér.

Danmörku er sleppt sökum þess að ekki er unnt að leiðrétta svo samanburðarkæft sé fyrir greiðslu almannatrygginga. Heimild: OECD

Varðandi einstakar greinar frumvarpsins benda samtökin í fyrsta lagi á 9. gr. Þar er fjallað um áætlun á meðalakstri og fyrirframgreiðslu. Í 2., 3. og 4. tl. 2. mgr. 9. gr. er að mati samtakanna gengið lengra en þörf er á en skv. gögnum frá Hagstofunni og Samgöngustofu er meðalakstur ökutækja talsvert lægri en gert er ráð fyrir í framangreindum staflíðum 9. gr. Sömu sögu segja Loftslagsvegvisar atvinnulífsins í vegasamgöngum. Um þetta vísast nánar til umsagnar SVP-samtaka verslunar og þjónustu og Bílgreinasambandsins um málið. Loks er nauðsynlegt að skoða nánar 2 og 3. tl. 9. gr. og gera skýran greinarmun á langtímaleigu og skammtímaleigu ökutækja. Þau ökutæki sem eru í langtímaleigu eru nær meðalakstri heimilisbifreiða en þau sem eru í skammtímaleigu.

Í 21. gr. frumvarpsins er fjallað um lögveð og fjárnám en þar er gert ráð fyrir að kílómetragjald og vanrækslugjald, ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði, hvíli sem lögveð á hlutadeigandi bifreið sem sé aðfararhæft og gangi framur öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Lögveðið gildir þannig í tvö ár burtséð frá því hvort eigendaskipti verða að ökutækinu og hvort sem þau verða einu sinni eða oftar. Á grundvelli lögveðsins er heimilt að krefjast nauðungarsölu á bifreið án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms þannig að eigandi bifreiðar getur orðið fyrir því að krafist sé nauðungarsölu á bifreiðinni án þess að hann eigi nokkra aðkomu að því að stofna til þeirrar skuldbindingar sem lögveðið hvílir á eða nokkra vitneskju um tilvist hennar. Kröfuhafi, ríkið, verður þannig að beina kröfu sinni að eiganda bifreiðar óháð því hver af fyrri eigendum hennar hefur ekki greitt lögbundin gjöld. Þetta



reynist að sjálfsögðu verulega íþyngjandi fyrir neytendur og þá sem selja notuð ökutæki. Verði þetta raunin er nauðsynlegt að tryggt sé með lagastoð að kaupandi geti með einhverjum hætti nálgast þessar upplýsingar áður en viðskipti fara fram. Að auki gæti þetta haft áhrif á fjármögnunarkjör við bifreiðakaup. Að mati samtakanna er þarna gengið alltof langt og meðalhófs ekki gætt þar sem ekki hefur verið rökstutt hvort að hægt sé að ná því markmiði sem að er stefnt með öðrum og vægari hætti.

Loks taka samtökin undir þau sjónarmið og athugasemdir sem koma fram í umsögnum Bílgreinasambandsins og SVP-Samtaka verslunar og þjónustu og Samtaka ferðaþjónustunnar um málið.

### **Virðingarfyllst,**

f.h. Samtaka atvinnulífsins

*Heiðrún B. Gísladóttir*

Heiðrún Björk Gísladóttir

*Stefanía K. Ásbjörnsdóttir*

Stefanía K. Ásbjörnsdóttir