

Njarðvík 10, desember 2023.

Til efnahags og viðskiptanefndar Alþingis.

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

- Lagt er til að tekið verði upp ákvæði um hámarksgjald, 120.000 kr. ári og að það verði valkvætt fyrir þá sem það vilja. Enda mun það vera það gjald sem áætlað var í tekjuáætlun ríkissjóðs og þær áætlanir standast því.
- Þeir sem velja að greiða þetta gjald 120.000 kr. á ári, eru því undanþegnir skráningu. Með þessu dregur úr kostnaði vegna framkvæmdar frumvarpsins.
- Frumvarpið tekur ekkert á umsögn Byggðastofnunar frá 10. október 2022 um fjárlagafrumvarp þar sem fram kom að *“viða utan stærstu þjónustukjarna þurfa íbúar að ferðast um lengri veg til að sækja atvinnu og ýmis konar þjónustu. Hafa þarf það í huga að við endurskoðun gjaldtöku af ökutækjum að óviða eru almenningsamgöngur á þessum svæðum með þeim hætti að hægt sé að nota þær til daglegra ferða og því þurfa íbúar að reiða sig á einkabilinn. Tryggja þarf jafnræði í gjaldtöku þannig að breytingin komi ekki harðar niður á dreifbýlum svæðum og að hækkningar verði hóflegar þannig að þær vinni ekki gegn áherslu byggðaráætlunar um eflingu atvinnu og þjónustusvæða.*
- Frumvarpið er til þess fallið að hafa neikvæð áhrif á búsetuskilyrði á landsbyggðinni og er í andstöðu við áherslu byggðaráætlunar. Enda aukast með því sérstaklega fjárhagslegar byrðar þeirra sem búa utan höfuðborgarsvæðisins.
- Frumvarpið stuðlar að áframhaldandi ójafnræði vegna mun meiri greiðsluþátttöku þeirra sem búa á landsbyggðinni miðað við þá sem búa á höfuðborgarsvæðinu.
- Lagt er til að frekari vinna verði lögð í frumvarpið þar sem ofangreind atriði verði skoðuð betu þannig að tekið verði tillit til hagsmuna þeirra sem búi utan höfuðborgarsvæðisins, sbr. umsögn Byggðastofnunar. Ef máli þessu verður frestað er lagt er til að skoðað verði hvort ekki sé unnt með hliðsjón af jafnræði að almennt greiði allir eigendur bifreiða í landinu sama gjald.

Lagt er til að eftirfarandi verði bætt við frumvarpið

Við 5. gr. Undanþága frá greiðslu.

3. Þeir sem eru fatlaðir eða alvarlega veikir eru undanþegnir greiðslu gjaldsins
4. Þeir sem eru undir tilteknu árstekjuviðmiði greiða einungis hálf gjald.
5. Unnt er að óska eftir niðurfellingu gjaldsins vegna kostnaðar við að sinna veikum fjölskyldumeðlimum.

Við 6. gr. Gjaldtímabil og fjárhæð:

3. Heimilt er að velja að greiða ársgjald sem er 120.000 kr.

Þetta hefur ekki áhrif á áætlaðar tekjur ríkissjóðs þar sem gert er ráð fyrir þessari fjárhæð í áætlunum.

Við 8. gr. Skráning á stöðu akstursmælis:

Þeir sem velja að greiða ársgjald eru undanþegnir skráningu á stöðu akstursmælis
Þessi útfærsla mun draga verulega úr kostnaði vegna framkvæmdar frumvarpsins.

Áhrif á þá sem búa utan höfuðborgarsvæðsins.

Þessi lagabreyting er til þess fallin að hafa mikil áhrif á daglegt líf þeirra sem búa á landsbyggðinni og starfa eða þurfa að sækja þjónustu eða nám í höfuðborginni. Atvinnusvæði í nágrenni höfuðborgarinnar er nú orðið mjög samofið nágrannabyggðalögum Sama á við um þátttöku í félagslífi, íþróttum og allri afþreyingu sem að stórum hluta er á höfuðborgarsvæðinu auk þess að sækja heilbrigðisþjónustu í höfuðborgina.. Margfeldisáhrif þessa gjalds fyrir þá sem búa í slíku nútímasamfélagi sem felst í daglegri þátttöku í öllu því sem á sér stað á svo samofnu svæði getur verið mjög mikið. Fyrir þá sem búa hins vegar á höfuðborgarsvæðinu eru áhrif þessa gjalds líklega minni.

Það má auðveldlega taka dæmi um áhrif slíks aksturs en gera má ráð fyrir að þeir sem velja að búa utan höfuðborgarinnar og vinna þar aki sumir um 3.000 – 4.000 km á mánuði. Þá má alveg gera ráð fyrir að akstur hjóna sem verða aka á sitt hvorum bílnum til vinnu til höfuðborgarinnar og þurfa jafnframt að sinna börnum sínum og fara með þau jafnvel sama daginn aftur til Reykjavíkur getur orðið um 5 - 6.000 km á mánuði. Svo ekki sé nefnt þegar sinna þarf veikum fjölskyldumeðlimum sem eru til meðferðar á höfuðborgarsvæðinu eða ferðast reglulega sjálfur til slíkrar meðferðar. Það er greinilegt að höfundar frumvarpsins hafa á engan hátt gert sér grein fyrir því hversu mikið þeir sem búa til dæmis á Suðurnesjum aka og að stundum er ekið tvisvar í höfuðborgina á sama deginum.

Frumvarpið dregur þannig ekki fram þessi áhrif og ekki er að sjá að á nokkurn hátt sé reynt að bregðast við fjölmörgum athugasemdum við frumvarpið þar sem vísað er til þess sem landsbyggðarskatts á þá sem búa utan höfuðborgarsvæðisins. Í frumvarpinu er tafla sem sýnir meðalakstur bifreiða á ársgrundvelli í tilteknum póstnúmerum og meðalakstur almennings talin vera 11.955 km á ársgrundvelli. Þessi tafla er hins vegar ónothæf til að sýna á nokkurn hátt áhrif þessa gjalds á einstaklinga og fjölskyldur sem þurfa að aka daglega til höfuðborgarinnar til vinnu eða sækja þar þjónustu eða nám. Inni í þessari töflu virðast vera allir bílar á tilteknu svæði. Líka þeir sem eru lítið eknir og draga þar með meðaltalið niður. Þessar tölur munu vera byggðar á tölum frá Samgöngustofu en bílar eru ekki skoðaðar á hverju ári þannig að þessar tölur veita ekki alls fullnægjandi upplýsingar sem hægt er að byggja á við ákvörðun gjaldsins.

Frumvarpið felur í sér kerfisbreytingu eins og fram kemur í því. Við slíkar kerfisbreytingar færi betur að reyna að ná heildstætt utan um áhrif breytinganna áður en þær taki gildi og gera þær samhliða breytingum vegna bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Jafnframt að gæta að því að leita leiða til þess að samræma þörf ríkissjóðs fyrir fjármagn og að tiltekinn hópur landsmanna sé ekki látinn greiða langt umfram aðra.

Jafnræði í greiðsluþátttöku og byggðasjónarmið

Í mörg ár hafa þeir sem aka mest og þar með talið sá hópur sem býr utan höfuðborgarsvæðisins og sækir þar vinnu, heilbrigðisþjónustu í eigin þágu eða sinna veikum ættingjum, eru við nám og annað þurft að greiða margfalt meira í skatt vegna kaupa á eldsneyti heldur en þeir sem aka minna og starfa og búa á höfuðborgarsvæðinu. Varlega má gera ráð fyrir að sá sem býr á Suðurnesjum hafi í mörg ár greitt margfalt á við þann sem býr á höfuðborgarsvæðinu.

Það er eins og áður hefur komið fram athyglivert að ekki er í frumvarpinu fjallað um eftirfarandi umsögn Byggðastofnunar um breytingar á gjalddöku af ökutækjum, frá 10. október 2022 vegna fjárlagafrumvarps fyrir árið 2023.¹

Víða utan stærstu þjónustukjarna þurfa íbúar að ferðast um lengri veg til að sækja atvinnu og ýmis konar þjónustu. Hafa þarf það í huga að við endurskoðun gjalddöku af ökutækjum að óvída eru almenningsamgöngur á þessum svæðum með þeim hætti að hægt sé að nota þær til daglegra ferða og því þurfa íbúar að reiða sig á einkabilinn. Tryggja þarf jafnræði í gjalddöku þannig að breytingin komi ekki harðar niður á dreifbýlum svæðum og að hækkunarverði hóflegar þannig að þær vinni ekki gegn áherslu byggðaráætlunar um eflingu atvinnu og þjónustusvæða.

¹ Umsögn Byggðastofnunar um fjárlagafrumvarp fyrir árið 2023, bls. 14-15.

Það er ekki síður áhugaverð að í því fjárlagafrumvarpi er vísað til þess að breytingar á gjaldtöku af ökutækjum sé m.a. ætla að færa tekjurnar nær fyrri jafnvægi og stuðla að því að fleiri bílaeigendur taki þátt í óhjákvæmilegum kostnaði við vegakerfið. Í mörg ár hefur verið verulegt ójafnræði í þessari greiðsluþátttöku þar sem þeir sem búa á landsbyggðinni hafa margir þurft að aka mun meira og því greitt stærri hlut af þessum kostnaði.

Þetta er einnig áhugavert þegar það er skoðað að í Danmörku og Noregi er komið til móts við aukinn kostnað þeirra sem búa langt frá vinnustað með því að þeir fá skattaafslátt vegna ferða í vinnu.² Þannig er að einhverju leyti reynt að auka jafnvægi í greiðsluþátttöku þeirra sem þurfa að aka langt til vinnu sem er þveröfugt við nálgunina hér á landi og í þessu frumvarpi. Í nýlegu dönsku frumvarpi er lagt til að auka slíkan skattafrádrátt á ákveðnum svæðum.³ Skýrt er að ákveðið ójafnvægi sé á milli búsetu landsmanna og að ástæða sé til að taka tillit til þess. Í frumvarpinu kemur eftirfarandi fram:

Danmark har brug for stærke landdistrikter, hvor folk gerne vil bo, for at vi kan komme den stigende ubalance mellem land og by i Danmark til livs - en ubalance, der er blevet opbygget gennem mange års politiske tiltag, der har tilgodeset de store byer i Danmark. Forslagsstillerne vil vende udviklingen, hvor alt for få politiske tiltag har til formål at skabe et bedre liv i landdistrikterne. Det skal være mere attraktivt at bo, arbejde og drive virksomhed uden for de store byer i Danmark. Forslagsstillerne mener, at der bør prioriteres tiltag, der bidrager til bedre vilkår for vækst og udvikling i Danmarks mange mindre byer i yderkommunerne. Derfor foreslår forslagsstillerne at hæve og udvide det forhøjede kørselsfradrag i yderkommunerne og på visse øer.

Það er full ástæða við þessar kerfisbreytingar og upptöku kílómetragjalds að taka inn í reikninginn sömu sjónarmið og koma fram í Danmörku um að ákveðið ójafnvægi sé vegna búsetu. Það er líka athyglivert að í Danmörku geta einstaklingar sem eru fatlaðir, þeir sem eru alvarlega veikir eða eru með laun undir tilteknu launaviðmiði fengið aukinn skattafrádrátt.

Skynsamlegast væri hér á landi með hliðsjón af þessu að vera alls ekki með kílómetragjald heldur fast gjald á hverja bifreið þannig að allir landsmenn tækju jafnan þátt í kostnaði og greiðsluþátttöku vegna vegaframkvæmda. Jafnræði íbúa landsins til náms, búsetu og starfa takmarkast við þessa nálgun. Þessi áform eru í raun hvati til þess að flytja á höfuðborgarsvæðið hvort sem er til náms vinnu eða annars þar sem öll þjónusta, nám og flest störf landsins eru á tiltölulega smáu svæði. Þeir sem valið hafa að búa í nágrennabyggðalögum höfuðborgarsvæðisins þurfa því að skoða áhrif aukins kostnaðar á búsetu sína.

² Sjá í Danmörku - [Kørselsfradraget og befordringsgodtgørelsen stiger i 2023 - Skattestyrelsen \(sktst.dk\)](#) og í Noregi [Satser for reisefradrag mellom hjem og arbeid - Skatteetaten](#).

³ [Forslag til folketingsbeslutning om et øget kørselsfradrag i yderkommuner og på visse øer \(retsinformation.dk\)](#)

Það frelsi sem hefur viðgengist fyrir þá sem búa í nokkurri fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu til þess að taka daglega virkan þátt í því sem er í boði þar er með þessu gjaldi takmarkað. Í gegnum árin hafa þeir sem þurfa að aka langt til vinnu, náms eða annað þurft að greiða hlutfallslega margfalt meira en hinir sem búa stutt frá allri þjónustu í landinu á höfuðborgarsvæðinu. Slíkt ójafnræði hefur að hluta lagast með tilkomu hreinorkubifreiða þar sem skyndilega er orðin sanngjarnari skipting í slíkri greiðsluþátttöku landsmanna. Þess vegna er mikilvægt að leita annarra leiða við greiðsluþátttöku heldur en að miða við kílómetragjald.

Skoða ber aðrar leiðir við framkvæmd frumvarpsins svo draga megi úr kostnaði ríkissjóðs

Í frumvarpinu kemur fram að:

samþykkt frumvarpsins muni fela í sér kostnað við uppsetningu og rekstur álagningarferfa og hugbúnaðarkerfa hjá Skattinum: Jafnframt má gera ráð fyrir auknu umfangni hjá Skattinum vegna álagningar, eftirlits o.fl., auk vinnu hjá Samgöngustofu vegna utanumhalds um skráningu á stöðu akstursmæla í ökutækjaskrá.

Til þess að spara þennan kostnað væri hægt að ákveða fast jafnaðargjald fyrir alla landsmenn. Í raun væri það til þess fallið að stuðla að jöfnuði heilt yfir, einfalda innheimtu gjalds og tryggja jafna greiðsluþátttöku allra. Hér er hins vegar verið að búa til eftirlitskerfi án þess að velta fyrir sér öðrum hagkvæmari leiðum til að tryggja ríkissjóði sömu tekjur með minni útgjöldum.

Aðrar leiðir til að ná markmiðum frumvarpsins.

Það er ljóst að mun eðlilegri leið við gjalddöku sem kæmi að einhverju leyti til móts við þá sem þurfa að aka um langan veg til vinnu eða sækja ýmsa þjónustu er að hafa fast gjald sem væri í samræmi við áætlanir um tekjur af gjaldinu kr. 120.000 á ári. Með því að hafa slíkt gjald valkvætt, eins og var á sínum tíma vegna aksturs díselbifreiða, er einnig hægt að spara verulega í framkvæmd frumvarpsins. Þá þyrfti eigendur bifreiðanna einfaldlega að velja að greiða þetta gjald og þyrftu þá ekki að sæta neinu eftirliti eða skráningu á akstri bifreiða þeirra. Ég hef rætt við marga sem þetta snertir og það er greinilegt að útfærsla á þessu gjaldi skiptir miklu máli. Þessi vegna er þessi tillaga að breytingum sett fram þannig að ríkissjóður fái sömu áætlaðar tekjur og gert var ráð fyrir og að jafnframt sé tekið tillit til sjónarmiða þeirra sem þetta kann að koma verst við eins og venja er í heildarmati á lagafrumvörpum.

Virðingarfyllt

Halldór Rósmundur Guðjónsson