



Fjármála- og efnahagsráðuneytið  
b.t. skrifstofu skattamála  
Arnarhvoli við Lindargötu  
101 Reykjavík

Reykjavík, 12. ágúst 2024

## Efni: Umsögn um áform um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja, mál nr. S-147/2024.

Samtök iðnaðarins („SI“ eða „samtökin“) hafa tekið til umsagnar áform um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja (gjaldtaka ökutækja, eldsneytis, kolefnisgjald o.fl.), mál nr. S-147/2024 („áformin“). Samtökin vilja vekja athygli á eftirfarandi atriðum.

### 1. Tekjur af gjaldtöku renni til vegakerfisins og hvata til orkuskipta

Eitt af markmiðum áformanna er að auka gagnsæi í gjaldtöku í samræmi við notkun ökutækja á vegum landsins út frá einfaldri og samræmdri gjaldtöku sem miðuð er við þyngd ökutækis. Í þessu samhengi benda samtökin á mikilvægi þess að jafnframt ríki gagnsæi um ráðstöfun tekna ríkisins af gjaldtökunni og tryggt sé að þær renni til viðhalds vegakerfisins.

Uppsöfnuð viðhaldsþörf vegakerfisins er mikil eða yfir 200 milljarðar króna. Umræðum um bikblæðingar og slæmt ástand á vegum landsins fjölgar og staðan er alvarleg. Frestun á afgreiðslu samgönguáætlunar setti strik í reikninginn og engin útboð hafa farið af stað af hálfu Vegagerðarinnar það sem af er ári. Ljóst er að spýta þarf í lófana og auka fjárveitingar hvað varðar hvort tveggja viðhald vegakerfisins og nýframkvæmdir.

Annað markmið sem stefnt er að með áformunum er að tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun af ökutækjum til framtíðar í því skyni að treysta forsendur fyrir fjármögnun á uppbyggingu og rekstri vegakerfisins. Í því sambandi virðist sem áætlaðar tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti til næstu 5 ára séu meiri en áætluð útgjöld til samgöngu- og fjarskiptamála. Munar þar umtalsverðum fjárhæðum. SI vilja leggja áherslu á að tekjur ríkissjóðs af umferð fari einvörðungu í uppbyggingu og rekstur vegakerfisins. SI taka því undir sjónarmið Samtaka atvinnulífsins sem fram koma í umsögn þeirra um áformin, dags. 12. ágúst sl., en samkvæmt fjármálaáætlun 2025-2029 eru útgjöld til samgöngu- og fjarskiptamála áætluð um 62-63 ma.kr. árlega til næstu fimm ára. Séu hins vegar áætlaðar tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti skoðaðar miðað við forsendur um 1,5-1,7% af VLF og spár um þróun vísitölu neysliverðs má gera ráð fyrir að tekjurnar á sama tímabili verði um 71-89 ma.kr. og fari stigvaxandi. Framangreindar fjárhæðir eru á verðlagi árs 2024, því er útlit fyrir að tekjur af ökutækjum og eldsneyti verði um 8-27 mð.kr. umfram áætluð útgjöld til samgöngu- og fjarskiptamála á komandi árum og að munurinn aukist ár frá ári. Með vísan til framangreinds virðist notendum vegakerfisins ekki einungis ætlað að greiða fyrir notkun þess. Slík niðurstaða er að mati SI óásættanleg.

Hvað varðar innheimtu kolefnisgjalds, þá hafa SI áður bent á mikilvægi þess að tryggja gagnsæi hvað varðar innheimt umhverfisgjöld og hvort og hvernig þeir fjármunir eru raunverulega nýttir til nýsköpunar og grænna fjárfestinga. Samtökin vísa til ábendinga í skýrslu OECD frá árinu 2019 þar sem segir, á bls. 35: „*To address distributional concerns, to avoid an unwarranted increase in the tax burden and to overcome political economy obstacles, CO2-tax proceeds could partially or fully be reimbursed to businesses and citizens, as done in Switzerland*“<sup>1</sup>. Enn eru tækifæri til að auka á skýrleika á milli innheimtra umhverfisgjalda og hvernig þeim er ráðstafað og hafa samtökin skorað á stjórnvöld að bæta þar úr og tryggja að innheimt gjöld, s.s. vegna boðaðra

<sup>1</sup> Sjá [https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-iceland-2019\\_c362e536-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-iceland-2019_c362e536-en.html)



breytinga, renni aftur til atvinnulífs í formi hvata eða styrkja á sviði umhverfis- og orkumála og tryggi þannig framgöngu þeirra mála á því sviði sem lagt er upp með í fyrirbyggjandi áformum. Þannig myndi t.d. nýtast stórnotendum vegakerfisins, sem ráðast þurfa í miklar fjárfestingar á komandi árum, eftir því sem framboð stærri hreinorkubifreiða og -tækja eykst, að geta sótt um styrki til að endurnýja bíla- og tækjaflotann.

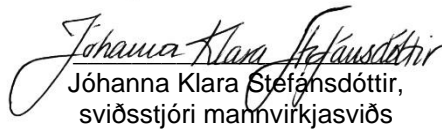
## 2. Orkuskipti ekki raunhæfur kostur allra

Samtökin taka undir mikilvægi þess að viðhalda hvötum til að stuðla að orkuskiptum í samgöngum og kaupum almennings og fyrirtækja á hreinorkubílum. Þó þarf að hafa í huga að enn sem stendur eru orkuskipti ómöguleg eða óraunhæfur kostur margra stórnotenda vegakerfisins. Því er að hluta til verið að leggja gjöld á aðila sem hafa ekki tök á að mæta markmiðum áformanna, enn sem komið er. Því þyrfti, að mati SI, að skoða aðrar leiðir fyrir þann hóp. Auk þess ítreka samtökin enn og aftur mikilvægi þess að tekjum ríkisins af umræddri gjaldtöku verði varið í þágu vegakerfisins og hvata til orkuskipta.

## 3. Annað

Að lokum benda samtökin á að áformin gera ekki greinarmun á því hvort bílar aki tómir eða fullfermdir auk þess sem ekki er gerð grein fyrir því hvernig útfæra skuli gjaldtöku á bíla sem koma hingað til lands með ferjum til lengri eða skemmri tíma.

f.h. Samtaka iðnaðarins,

  
Jóhanna Klara Stefánsdóttir,  
sviðsstjóri mannvirkjasviðs