



Samráðsgátt stjórnvalda
Fjármála- og efnahagsráðuneytið
Skrifstofa skattamála
Arnarhvoll, Lindargata 101

Reykjavík, 12. 8. 2024

Efni: Umsögn Alþýðusambands Íslands um áform um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja. Mál nr. S-147/2024.

Alþýðusamband Íslands gagnrýnir harðlega samráðsleysi stjórnvalda við fulltrúa launafólks í tengslum við áform um breytta gjaldtöku vegna notkunar ökutækja. Áformin fela í sér umfangsmiklar breytingar á gjaldtöku af bifreiðum sem snerta launafólk og almenning allan en samgöngur eru annar stærsti útgjaldaliður íslenskra heimila og hlutfall kostnaðar vegna samgangna af heildarútgjöldum íslenskra heimila er meðal þess hæsta sem gerist í Evrópu.

Alþýðusamband Íslands er afar gagnrýnið á stefnu stjórnvalda í samgöngumálum og telur margvíslega ágalla vera á fyrirhuguðum breytingum á gjaldtöku af bifreiðum og notkun þeirra.

Stjórnvöld leggja þungar byrðar á almenning í gegnum gjaldtöku á bifreiðar og notkun þeirra og eru fyrirhugaðar breytingar síst til þess fallnar að draga úr þeirri gjaldtöku. Ýmsir ágallar eru á útfærslu stjórnvalda á kílómetragjaldi sem er að mati ASÍ ekki til þess fallin að stuðla að jafnræði milli bílaeigenda. Þá er enn óljóst hvernig stjórnvöld ætla að haga gjaldtöku á stórnotendur vegakerfisins sem valda mun meira álagi á vegakerfið en fólksbílar.

Ljóst er að tilkoma kílómetragjalds með hækkun á kolefnisskatti og fyrirhuguðu árgjaldi muni koma verr niður á tekjulægri hópum sem hafa síður efni á að skipta yfir í rafbíl. Þá hafa stjórnvöld brugðist í að tryggja aðgengi almennings að góðum og skilvirkum almenningsgöngum og svifta almenning þannig möguleikanum á að draga úr útgjöldum til samgangna og komast undinn síaukinni gjaldtöku af bifreiðum. Aðgerðir stjórnvalda í samgöngumálum hafa neikvæð áhrif á jöfnuð, eru til þess fallnar að draga úr ráðstöfunartekjum heimila og hafa neikvæð áhrif á lífsgæði almennings. Þá er það vafa undiropið hve vel aðgerðir stjórnvalda í samgöngumálum styðja við markmið í loftslagsmálum.

Þrátt fyrir háa gjaldtöku stjórnvalda af almenningi setja stjórnvöld minna fjármagn í uppbyggingu og viðhald á vegakerfinu en sem tekjum ríkissjóðs af gjaldtökunni nemur. Afleiðingin er vanfjármagnað vegakerfi og há innviðaskuld. Á sama tíma hafa tekjustofnar ríkisins verið veiktir. Almennigur er því látinn bera byrðarnar af fjármögnun vegakerfisins á meðan stjórnvöld hlífa þeim sem hafa breiðari bök í samfélaginu.

Kílómetragjald stuðlar ekki að jafnræði né styður við loftslagsmarkmið stjórnvalda

Samkvæmt greinargerð með áformunum felst úrlausnarefnið í að „innleiða kerfi sem tryggir jafnræði í gjaldtöku óháð orkugjöfum og viðhaldi hvata til orkuskipta. Jafnframt að tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun og eldsneyti til framtíðar og endurheimta þannig tekjutap síðustu



ára, þannig að betri samsvörun verði milli slíkra tekna og áframhaldandi uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins. Þeir borgi sem noti vegakerfið.“

Eðlilegt er að gjaldtaka af bifreiðum stuðli að jafnræði á þann hátt að allir eigendur bíla leggi sitt af mörkum við fjármögnun vegakerfisins. Flatt kílómetragjald á alla bíla undir 3.500 kg er þó ekki til þess fallið að stuðla að jafnræði enda gefur það auga leið að slit þyngri bíla á vegum er meira en þeirra sem léttari eru. Með flötu kílómetragjaldi á bifreiðar undir þessari þyngd er einnig dregið úr hvatanum til að vera á minni og sparneytnari bifreiðum sem styður ekki við loftslagsmarkmið stjórnvalda. Kílómetragjald hefur einnig þann annmarka að hægt er að hafa áhrif á kílómetrastöðu bifreiða með auðveldum hætti og er nauðsynlegt að stjórnvöld ráðist í aðgerðir sem sporna við því. Nýleg dæmi þar sem fyrirtæki voru staðin að verki við slíkar falsanir sýna að þörf er á því. Þá á enn eftir að útfæra kílómetragjald á flutningabíla en slit þeirra á vegum er margfalt á við slit almennt bíla á vegakerfinu og er nauðsynlegt að gjaldtaka taki mið af því.

Samkvæmt greinargerð stjórnvalda er einnig áformað að leggja á árgjald samhliða kílómetragjaldi og kolefnisgjaldi. Bílaeigendur greiða í dag bifreiðagjald sem hefur hækkað mikið síðustu ár og eru tekjur ríkisins af bifreiðagjaldi umtalsverður hluti af heildartekjum ríkisins af bifreiðum. Bifreiðagjald miðast ekki við notkun og er lítill eða enginn munur á upphæð gjaldsins af stórum og litlum bílum. Gjaldið er því flatur krónutöluskattur sem leggst þyngra á tekjulægri hópa og stuðlar ekki að jafnræði milli bílaeigenda. Það sama á við um fyrirhugað árgjald ef ætlunin er ekki að það taki mið af notkun. Að mati ASÍ á gjaldtaka af bifreiðum að miðast við notkun. Ef notast á við árgjald sem tekur ekki mið af notkun bíla, á það að vera í algjöru lágmarki og vera mun lægra en það bifreiðagjald sem lagt er á í dag.

Hætta á að álagning á eldsneyti hækki

Alþýðusamband Íslands bendir einnig á að lækkun á bensínverði vegna breytinganna getur ruglað verðvitund neytenda sem getur skapað svigrúm fyrir olíufélögin til að auka álagningu sína. Verð á bensíni og díselolíu (án skatta og opinberra gjalda) á Íslandi hefur lengi verið meðal þess hæsta í Evrópu og er álagning hér á landi umtalsvert hærri en í Bretlandi og Írlandi¹. Fákeppni ríkir á eldsneytismarkaði hér á landi. Vegna fyrirhugaðra breytinga á gjaldtöku af bifreiðum og tilheyrandi lækkunar á eldsneytisverði verður enn brýnna að draga úr samkeppnishömlum og auka aðhald með aðilum á eldsneytismarkaði. Samkeppniseftirlitið hefur beint álitum til stjórnvalda² og borgaryfirvalda³ um aðgerðir til bóta á aðstæðum sem eru skaðlegar á eldsneytismarkaði. ASÍ hvetur stjórnvöld til þess að fara eftir tilmælum Samkeppniseftirlitsins og auka fjármagn til eftirlitsins til að stuðla að aukinni samkeppni og sanngjarnri verðlagningu olíufélaganna, almenningi til hagsbóta.

Vegakerfið vanfjármagnað þrátt fyrir háa gjaldtöku stjórnvalda af bifreiðaeigendum

¹ https://www.samkeppni.is/media/skyrslur-2022/Skyrsla-3_2022_Framlegdargreining-2017_2022.pdf

² <https://www.samkeppni.is/media/skyrslur/Markadsrannsokn-a-eldsneytismarkadi-skyrsla-18-12-20.pdf>

³ https://www.samkeppni.is/media/bref/bref_bensinstodvar.pdf



Í greinargerðinni með áformunum segir að rauði þráðurinn í nýju kerfi felist í að þeir borgi sem nota (e. the user pays principle), sem styðji við loftslagsmarkmið ríkisstjórnarinnar. Að færa gjaldtöku af orkugjöfum yfir í kílómetragjald felur ekki í sér neina breytingu hvað það varðar en hvort tveggja eru dæmi um notkunargjöld. Það er því engin nýlunda fólgin í því að fjármögnun vegasamgangna sé í gegnum notkunargjöld þrátt fyrir að ýmis rök hnigi að því að vegakerfið sé, að minnsta kosti að hluta, fjármagnað í gegnum skattkerfið eins og önnur opinber þjónusta eða innviðir sem allt samfélagið hefur hag af. Góðar og skilvirkar samgöngur eru hagur samfélagsins alls og notkun samgangna bæta ekki aðeins hag þeirra sem þær nota heldur eru þær forsenda atvinnustarfsemi og gangverk efnahagslífsins alls.

Þegar fjármögnun innviða fer fram með beinni gjaldtöku eða notkunargjöldum eins og á við í tilfalli gjaldtöku stjórnvalda af bifreiðaeigendum, er það lágmarkskrafa að tekjurnar séu notaðar til að fjármagna þá þjónustu eða innviði sem tekjurnar eru ætlaðar fyrir. Þannig séu tekjur af gjöldunum ekki notaðar sem auka tekjulind, til viðbótar við almenna skattheimtu, fyrir stjórnvöld að nota eftir eigin hentugleika. Reyndin er sú að þær tekjur sem koma inn í ríkissjóð í dag vegna gjaldtöku á bifreiðar og notkun þeirra, eru langtum meiri en það fjármagn sem er sett í uppbyggingu og viðhald á vegakerfinu. Þrátt fyrir þetta hefur vegakerfið verið vanfjármagnað til lengri tíma sem kemur m.a. niður á öryggi vegfarenda. Þessi staða er algjörlega óásættanleg.

Þar að auki er hlutdeild almennings í tekjum ríkissjóðs af ökutækjum mun meiri en notkun þeirra á vegum og samsvarandi álag á vegakerfið gefur tilefni til á meðan gjaldtaka af stórnotendum er í engu samræmi við notkun þeirra og álag á vegakerfinu. Alþýðusamband Íslands vísar í fyrri umsagnir sínar og gagnrýnir harðlega þá stefnu stjórnvalda að auka skattheimtu á almennung í gegnum skattlagningu á ökutæki á sama tíma og aðrir tekjustofnar ríkisins eru veiktir og vegakerfið er látið grotna niður.

Neikvæð áhrif stefnu stjórnvalda í samgöngumálum

Alþýðusamband Íslands kallar einnig eftir því að stjórnvöld byggji upp skilvirkar almenningsamgöngur og bjóði upp á raunhæfan valkost við einkabílinn. Það er lágmarkskrafa að almennungur hafi aðgengi að ódýrari valkosti við einkabílinn þegar gjaldtaka af bifreiðum er jafn mikil og raun ber vitni. Eins og ASÍ hefur áður bent á eru almenningsamgöngur ekki raunhæfur valkostur við einkabílinn fyrir stóran hluta fólks og stórbæta þarf almenningsamgöngur til að breyting verði þar á. Það er einnig forsenda þess að stjórnvöld nái loftslagsmarkmiðum sínum og að draga úr umferð sem eykst með hverju árinu sem líður.

Vert er að benda á að krónutölugjöld og skattlagning á bifreiðar hefur neikvæðari áhrif á tekjulægri hópa í samfélaginu en almenn skattlagning og stuðlar ekki að jöfnuði og jöfnu aðgengi að þeim mikilvægu grunninnviðum sem samgöngur eru. Breytingarnar í áformunum fela einnig í sér hækkun á kolefnisskatti sem ætlað er að viðhalda hvatanum til orkuskipta. Slíkur skattur kemur verr niður á tekjulægri hópum sem eiga þar að auki erfðara um vik að fjárfesta í rafmagnsbílum en þeir sem hafa hærri tekjur. Stefna stjórnvalda í samgöngumálum kemur illa niður á tekjulægri heimilum sem eyða herra hlutfalli neyslu sinnar í samgöngur og orku og þeim sem þurfa að aka langan veg til að sækja vinnu. Tekjulægri hópar og þeir sem



Alþýðusamband Íslands

hafa ekki efni á að skipta yfir í rafbíl, sitja uppi með hátt orkuverð og síhækkandi kolefnisskatta þar sem þriðji valkosturinn, almenningsamgöngur, er ekki raunhæfur. Valið fyrir marga er því á milli þess að greiða himinhátt verð fyrir rekstur á bíl sem kemur niður á ráðstöfunartekjum fólks eða að draga til muna úr lífsgæðum og eyða stórum parti af frítíma fólks í lélegar og óskilvirkar almenningsamgöngur. Það er réttur almennings að hafa aðgengi að góðum, skilvirkum og ódýrum almenningsamgöngum sem uppfylla ferðaþarfir og veita fólki tækifæri til að draga úr útgjöldum heimilisins.

Alþýðusamband Íslands gagnrýnir skort á skilningi stjórnvalda á stöðu þessari og á þeim viðamiklu áhrifum sem samgöngur og gjaldtaka af þeim hafa á lífskjör almennings. Alþýðusamband Ísland krefst þess að stjórnvöld ráðist tafarlaust í að greina áhrif breytinganna og stefnu stjórnvalda í samgöngumálum á mismunandi hópa samfélagsins og ráðist í mótvægisáðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum á þá sem höllum fæti standa.

F.h. Alþýðusambands Íslands

A handwritten signature in black ink, reading "Audur Alfa Ólafsdóttir", is centered within a white rectangular box that has a thin black border.