

Fjármála- og efnahagsráðuneytið
Arnarhvoli, 101 Reykjavík
B.t. skrifstofu skattamála
Afrit sent til efnahags- og viðskiptanefndar

Sent með tölvupósti
Reykjavík, 18. nóvember 2025

Efni: Athugasemdir Bændasamtaka Íslands um minnisblað fjármála- og efnahagsráðuneytisins til efnahags- og viðskiptanefndar, dags. 17. október 2025.

Í upphafi skal endinn skoða en Bændasamtök Íslands leggjast alfarið gegn því að undanþágan frá álagningu vörugjalds takmarkist við T1 og T2. Þau telja þar af leiðandi rétt að halda núgildandi undanþágu óbreyttri þannig að allir T-flokkar ökutækja falli undir undanþáguna. Af þeim sökum beina Bændasamtökin því til ráðuneytisins að það **leiðrétti minnisblaðið** sem sent var efnahags- og viðskiptanefnd 17. október sl. til samræmis við eftirfarandi athugasemdir Bændasamtaka Íslands.

Samantekt:

- Bændasamtök Íslands gera alvarlegar athugasemdir við tillögu fjármála- og efnahagsráðuneytisins um að takmarka undanþágu dráttarvéla frá vörugjaldi við ökutækjaflokkana T1 og T2.
- Tillagan myndi þýða að ökutæki í flokkum T3, T4 og T5 (*p.m.t. fjórhjól og sexhjól sem eru landbúnaðartæki*) yrðu gjaldskyld með allt að 40% vörugjaldi. Breytingarnar hefðu í för með sér gífurlegan kostnaðarauka fyrir íslenskan landbúnað, *þvert á markmið breytingartillagna* ráðuneytisins.
- Þá telja samtökin regluverkið um flokkun ökutækja óljóst og að það sé grundvallaratriði að andlag skattlagningar sé skilgreint með *skýrum og ótvíræðum hætti*.
- Samtökin ítreka að fjórhjól og sexhjól *ómissandi í daglegum störfum bænda* (smölun, girðingar, eftirlit, flutningar o.fl.) og í heildina litið eru engar raunhæfar hreinorkulausnir til staðar fyrir dráttarvélar.
- Samtökin telja að tillögur ráðuneytisins *vinni gegn markmiðum um samdrátt í losun* þar sem fjórhjól og sexhjól eyða minna jarðefnaeldsneyti en stærri vélar sem óumflýjanlega yrðu notaðar í staðinn.
- Samtökin telja að um misskilning ráðuneytisins sé að ræða hér á því hvað teljist vera ökutæki til landbúnaðar¹ og hvað ekki, og af þeim sökum sé aðkallandi að leiðrétta téð minnisblað ráðuneytisins til samræmis.

I. Markmið tillagna ráðuneytisins

Með tillögum ráðuneytisins eru lagðar fram breytingar á 6. gr. frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2026. Þá leggur ráðuneytið til breytingar á h-lið 1. tölul. 1. mgr. 1. mgr. 4. gr. laganna um vörugjald nr. 29/1993 þannig að undanþágan frá vörugjaldi nái einvörðungu til dráttarvéla í ökutækjaflokki T1 og T2 sem skráðar eru sem dráttarvélar í ökutækjaskrá, sbr. 10. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og falla undir vörulið 8701 í tollskrá. Með tillögum ráðuneytisins er gagnvert verið að leggja til álagningu vörugjalds á ökutækjaflokkana T3, T4 og T5 sem eru ökutækjaflokkar landbúnaðartækja. Bændasamtök Íslands vilja koma ábendingum til ráðuneytisins um

¹ Haldið skal til haga að skógrækt telst til landbúnaðar.

Það að undanþiggja T1 og T2 eingöngu frá álagningu vörugjalds gengur einfaldlega ekki upp þar sem undanþiggja yrði alla T-flokka ökutækja, sbr. eftirfarandi rökstuðning.

Núgildandi ákvæði h-liðar 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna um vörugjald kveður á um að dráttarvélar séu undanþegnar vörugjaldi. Dráttarvélar voru undanþegnar vörugjaldi með 2. gr. laga nr. 156/2010, um breytingu á lögum um vörugjald o.fl. Fyrir lagabreytinguna árið 2010 voru dráttarvélar undanþegnar vörugjaldi ef þær voru notaðar á lögbýlum. Væru dráttarvélar ekki til nota á lögbýlum þá skyldi greiða af þeim 10% vörugjald. Þannig var með lagabreytingunni dráttarvélar í öllum tilvikum gerðar gjaldfrjálsar frá álagningu vörugjalds, rétt eins og aðrar vinnuvélar.

Í greinargerð tillagna ráðuneytisins til efnahags- og viðskiptanefndar, dags. 17. október sl., segir að tillögunum sé meðal annars ætlað að einfalda vörugjaldakerfið og breikka skattstofn vörugjalds, m.a. með fækkun undanþága frá vörugjöldum þar sem tekjur af vörugjaldi á ökutækjum hafi dregist hratt saman síðustu ár. Þannig sé verið að efla hvata til kaupa á umhverfisvænum ökutækjum, þ.m.t. *hreinorkutækjum*, og með þeim hætti sé stuðlað að *áframhaldandi framgangi orkuskipta í samgöngum*. Þá er rakið í greinargerðinni að stjórnvöld hafi áform um áframhaldandi uppbyggingu samgönguinnviða um land allt og þar séu orkuskipti í samgöngum jafnframt lykilþáttur í loftlagsmarkmiðum ríkisstjórnarinnar. Þá er sérstaklega vísað í það að samhliða lögfestingu frumvarps um kílómetragjald verði felld niður eldsneytisgjöld en að kolefnisgjald verði hækkað til að endurspegla neikvæð ytri áhrif brennslu jarðfnaeldsneytis. Þannig sé markmið breytingartillögu ráðuneytisins *að mæta tekjuþörf ríkisins* og styðja um leið við markmið stjórnvalda um *áframhaldandi orkuskipti í samgöngum*.

Bændasamtök Íslands vilja benda á að dráttarvélar eru **ekki samgöngutæki** og rétt eins og samtökin benda á í umsögn sinni varðandi frumvarp til laga um kílómetragjald,² þá ganga dráttarvélar *ekki* – enn sem komið er – fyrir grænum orkugjöfum. Í bifreiðatölum samgöngustofu³ segir að alls séu hér landi skráðar 17.594 dráttarvélar, þar af séu 15.687 í umferð og 1.907 úr umferð. Skráning dráttarvéla eftir orkugjöfum er þannig háttáð að samkvæmt skráningu ganga 12.985 dráttarvélar fyrir olíu, 4.591 fyrir bensíni, 14 eru vélarlausar, 3 ganga fyrir einhverju öðru og ein dráttarvél gengur á metan. Þannig ganga 17.576 dráttarvélar fyrir jarðfnaeldsneyti af 17.594, eða 99,9%.

Engin greining liggur fyrir á áhrifum breytinganna á landbúnað eða byggðafestu, og því skortir málið að mati samtakanna nauðsynlegan undirbúning og faglegt áhrifamat. *Tillögunar byggja á röngum forsendum um notkun dráttarvéla*, þar sem fjórhjól, sexhjól og sérhæfð landbúnaðartæki í flokkum T3, T4 og T5 eru ómissandi í daglegum störfum bænda. Þá skal þess getið að stór hluti dráttarvéla sem notaðar eru hér á landi í landbúnaði fellur undir ökutækjaflokk T5 en ekki er tekið tillit til þeirrar staðreyndar í minnisblaðinu.

II. Flokkun dráttarvéla

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/37/EB, frá 26. maí 2003, um gerðarviðurkenningu á dráttarvélum fyrir landbúnað eða skógrækt, eftirvögnum þeirra o.fl. var tekin upp í EES-samninginn 7. febrúar 2004, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 1/2004. Skilyrði tilskipunarinnar áttu að vera uppfyllt á EES-svæðinu þann 1. júlí 2005 og var hún innleidd í íslenskan rétt þann 29. mars 2005 með 7. gr. reglugerðar nr. 375/2005, um breytingu á reglugerð nr. 822/2004, sbr. heimild í 60. gr. þág. umferðarlaga nr. 50/1987, og tók þá þegar gildi. Frá og með 1. janúar 2016 féll umrædd tilskipun úr gildi og við tók reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 167/2013, um viðurkenningu og markaðseftirlit með ökutækjum fyrir landbúnað eða skógrækt. Reglugerðin gildir um **ökutæki fyrir landbúnað og skógrækt** sem eru hönnuð og smíðuð í einu eða fleiri þrepum, og kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem og hluti og búnað sem hannaður er og smíðaður fyrir slík ökutæki. Reglugerðin gildir þannig m.a. um dráttarvélar í ökutækjaflokki T. Stofnreglugerðin, þ.e. reglugerð ESB nr. 167/2013, var

² Sjá hér: <https://www.althingi.is/altext/erindi/157/157-608.pdf>

³ Sjá hér: <https://bifreiðatolur.samgongustofa.is/#tolfraedi>

síðan innleidd í íslenskan rétt þann 7. september 2016 með 19. gr. reglugerðar nr. 846/2016, um breytingu á reglugerð nr. 822/2004.

Án þess að raktar séu breytingar á ákvæðum reglugerðar nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, sem hlaupa á tugum, þá er nauðsynlegt að skoða þær breytingarreglugerðir er varða flokkun dráttarvéla og gerðar hafa verið á undanförunum árum, sbr. m.a. ákvæði 01.30. Athygli skal vakin á því að reglugerðarbreytingarnar koma ekki inn sem breytingar á reglugerð nr. 822/2004 og þannig er í reynd upphaflega reglugerðin ekki uppfærð sem skyldi. Slíkt eykur síður gagnsæi og gerir aðilum erfiðara um að vik að átta sig á flokkun ökutækja hverju sinni enda þarf að fletta upp þeim tugum breytingarreglugerða sem hafa verið settar til að ná utan um þær breytingar sem hafa verið gerðar. Upphaflega voru T-flokkarnir fjórir og tóku bara til dráttarvéla sem ekki voru hannaðar til hraðari aksturs en 40 km/klst. Síðan voru gerðar breytingar á ákvæðinu árið 2015, áður en reglugerð ESB nr. 167/2013 var innleidd í íslenskan rétt, og þannig var flokknum T5 bætt við sem kveður á um dráttarvélar sem hannaðar eru til hraðari aksturs en 40 km/klst. Þess skal getið að í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/37/EB, er tók gildi árið 2005 hér á landi,⁴ þá er getið um T5 flokkunina þar sem sá flokkur tekur á dráttarvélum sem hafa hönnunarhraða yfir 40 km/klst.

Þrátt fyrir að tilskipunin hafi verið innleidd í íslenskan rétt, sbr. framanrakið, þá þótti hins vegar ekki ástæða til að gera breytingar á ákvæðum reglugerðar nr. 822/2004 fyrr en um ellefu árum síðar (eða í febrúar 2015) til samræmis við umrædda tilskipun þar sem T5 flokknum var bætt við. Skömmu síðar, eða í september 2016, var síðan tilskipunin felld úr gildi með reglugerð ESB nr. 167/2013, en með ESB reglugerðinni var T5 flokkurinn tekinn út og dráttarvélar flokkaðar með samræmdari hætti – allt eftir því hvort þær væru hannaðar fyrir akstur undir eða yfir 40 km/klst. Engar breytingar til samræmis hafa þó verið gerðar á reglugerð nr. 822/2004 þrátt fyrir að framkvæmdavaldið hafi engu síður valið einstaka þætti úr umræddri ESB reglugerð og framkvæmdarreglugerðum hennar til að stafa sérstaklega út í breytingum á reglugerð nr. 822/2004. Það gætir jafnframt furðu að ekki hafi þótt ástæða til að gera sambærilegar breytingar árið 2016 til samræmis við ákvæði 4. gr. reglugerðar ESB nr. 167/2013 og gerðar voru með breytingarreglugerðinni nr. 192/2015, um breytingu á reglugerð nr. 822/2004. Skýrleiki er því sannarlega ekki í fyrirrúmi hafður við andlag skattlagningar. Slíkt er að mati Bændasamtakanna algjörlega ótækt og á skjön við meginreglur skattaréttar sem og ákvæði stjórnarskrár.

III. Breytingar á reglugerð nr. 822/2004

Sé byrjað að líta til ákvæðis 1. gr. reglugerðar nr. 192/2015, um breytingu á reglugerð nr. 822/2004, þá segir í 01.30 undir lið (1) að dráttarvél sé vélknúð ökutæki sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki, og sé á hjólum og/eða beltum. Í framhaldi eru dráttarvélar flokkaðar flokka I-V, þ.e. T1 og upp í T5. Þannig eru dráttarvélar sem hannaðar eru til að komast yfir 40 km/klst. komnar inn í T-flokkunina með T5.

Í flokki dráttarvélar I (T1) er dráttarvél sem **eigi er hönnuð til hraðari aksturs en 40 km/klst.**, er óhlaðin með 1150 mm sporvidd eða meira, eigin þyngd meiri en 600 kg og 1.000 mm hæð undir lægsta punkta eða minna. Í flokki dráttarvélar II (T2) er dráttarvél sem **eigi er hönnuð til hraðari aksturs en 40 km/klst.**, er án farms, með minni sporvidd en 1150 mm, eigin þyngd meiri en 600 kg. og 6000 mm hæð undir lægsta punkt eða minna. Ef hlutfall milli hæðar undir þyngdarpunkt og minnstu sporviddar er meira en 0,9 má dráttarvél eigi vera hönnuð til hraðari aksturs en 30 km/klst. Í flokki dráttarvélar III (T3) er dráttarvél sem eigi er hönnuð til hraðari aksturs en 40 km/klst. og með eigin þyngd 600 kg. eða minna. Í flokki dráttarvélar IV (T4) er önnur dráttarvél sem eigi er hönnuð til hraðari aksturs en 40 km/klst., en fellur þó ekki undir dráttarvél I, II eða III. Undir flokk dráttarvélar V (T5) fellur síðan dráttarvél sem **er hönnuð til hraðari aksturs en 40 km/klst.**

⁴ Sjá hér <https://www.efta.int/sites/default/files/media/documents/legal-texts/eea/other-legal-documents/translated-acts/icelandic/i32003L0037.pdf>, bls. 34.

Með stofnreglugerð ESB nr. 167/2013 var hins vegar T-flokkuninni breytt. Þannig var T5 flokkurinn aflagður og flokkur T látinn ná yfir allar dráttarvélar á hjólum. Þá skyldu allir flokkar dráttarvéla á hjólum sem lýst væri í 2.-8. lið reglugerðarinnar til viðbótar merktir með „a“ eða „b“ í samræmi við hönnunarhraða þeirra, sbr.: „a“ fyrir dráttarvélar á hjólum með 40 km/klst. hámarkshönnunarhraða; eða „b“ fyrir dráttarvélar á hjólum með hámarkshönnunarhraða yfir 40 km/klst. Síðan eru flokkar T1, T2, T3, T4, T4.1, T4.2 og T4.3 skilgreindir. Þannig væri dráttarvél sem flokkast undir T1 og væri með hámarkshönnunarhraða 40 km/klst. flokkuð sem T1a og sem T1b ef hámarkshönnunarhraðinn væri yfir 40 km/klst. Eins væri farið með dráttarvél (fjór hjól eða sex hjól) sem flokkast undir T3 og síðan undirflokkast undir a eða b, allt eftir því hver hámarkshönnunarhraðinn væri.

IV. Varðandi hámarkshönnunarhraða og flokkun T1 og T2

Þær dráttarvélar, hvernig sem þær flokkast undir T-flokkinn, sem fara yfir 40 km/klst. flokkast í dag undir T5 – þ.e. þær dráttarvélar sem flokkast ekki undir VI, VII og VIII og fara yfir 40 km/klst. Dráttarvélar í ökutækjaflokki T1 eru hinar hefðbundnu dráttarvélar sem fara ekki hraðar en 40 km/klst. og T2 flokkurinn einkennist af smærri dráttarvélum, s.s. gangstéttarvélum og smátraktorum. Sala dráttarvéla í flokki T5, þ.e. í reynd samkvæmt flokkuninni T1b, er ávallt að aukast enda séu langflestir sem festa kaup á nýrri dráttarvél í dag að kaupa vélar sem fara yfir 40 km/klst. Afkastagetan og framleiðnin er meiri og vélarnar að jafnaði betur búnar, tæknivæddari og um leið umhverfisvænni en ella.

Með vísan til framanrakins, þá er nauðsynlegt að það sé alveg skýrt hvað sé átt við með T1 og T2 og að tryggt sé að um sé að ræða dráttarvélar sem eru bæði hannaðar fyrir hámarkshraða **undir 40 km/klst. (a)** og **yfir 40 km/klst. (b)**. Ekki er um það deilt að umrædd ESB reglugerð nr. 167/2013 sé í gildi hér á landi en hins vegar er að mati Bændasamtakanna það *verulegum vafa undirorpið* að unnt sé að byggja skattheimtu í formi vörugjalds þegar grundvöllur skattlagningar er flokkun ökutækja sem er jafn óskýr og raun ber vitni. Regluverkið um flokkun ökutækja er afar óskýrt, óljóst og í reynd væri það óábyrgt að leggja fram breytingar sem þessar án þess að regluverkið sé skýrt og samræmt.

Varðandi skýrleika skattlagningar þá er það grundvallaratriði að andlag skattlagningar sé skilgreint með skýrum og ótvíræðum hætti. Ef ekki er ljóst hvað í reynd á að skattleggja, skapast óvissa sem getur leitt til rangrar álagningar, ágreinings og jafnvel misnotkunar. Slíkt ber að varast eftir fremsta megni.

V. Hvaðan kemur T3 flokkunin?

Í minnisblaðinu fyrrnefnda er hlaupið yfir þá staðreynd hvaðan T3 ökutækjaflokkunin kemur en T-flokkunin byggir á fyrrnefndri stofnreglugerð ESB nr. 167/2013 og sú reglugerð **varðar landbúnað og skógrækt**. T-flokkun ökutækja *snýr því eingöngu að þeim ökutækjum er varða landbúnað og/eða skógrækt*, rétt eins og segir í fororðum reglugerðarinnar sjálfrar. Þannig geta fjór hjól og sex hjól fallið undir T3-flokkun en það fer eftir því hvort þau uppfylla tæknilegar kröfur sem skilgreindar eru í framangreindri reglugerð ESB nr. 167/2013 og hefur verið innleidd í íslenskan rétt. Þar er meðal annars getið að notkunin sé aðallega til landbúnaðar og skógræktar en ekki sem frístundatæki ásamt því að framleiðandi gefi út sérstakt samræmingarvottorð (CoC) sem staðfestir að tækið uppfylli ESB-kröfur fyrir dráttarvélar.

Bændur nota fjór hjól og sex hjól sem fjölbæf vinnutæki í daglegum störfum sínum, sérstaklega þar sem hinar hefðbundnu dráttarvélar eru óhentugar. Þá er unnt að komast hraðar yfir, hvort sem er milli túna, beitarhólfa eða annarra svæða. Auðveldara að flytja smærri farm, fóður, verkfæri, vatn, saltsteina o.s.frv. Þá eru hjólin ekki síður notuð við rekstur og eftirlit með búfé á beit. Þá eru hjólin enn fremur notuð í leitir á haustin og hefur hægt og bítandi, á mörgum svæðum, verið að taka við hestinum hvað það varðar. Einnig eru hjólin mikið notuð við girðingarvinnu og hvað eina annað sem fellur til í daglegum störfum búrekstrarins.

Flokkun fjórhjóra og sexhjóra, í ákveðnum undirflokkum, sem ætluð eru til afþreyingar og fólksflutninga falla undir *L-flokk ökutækja*⁵ en ekki T-flokk. Tollflokkunin 8701 og undirflokkar taka í reynd til þeirra ökutækja sem eru flokkaðir í T-flokk ökutækja enda fjallar 8701 um dráttarvélar að undanskyldum þeim dráttarvélum sem falla undir 8709. Í athugasemdum með 87. kafla, 17. flokks (ökutæki, loftför, fljótandi för og hliðstæð flutningatæki), tollskrárinnar segir að sem dráttarvélar í þessum kafla „*teljast ökutæki sem aðallega eru gerð til þess að draga eða ýta öðru ökutæki, tækjum eða hlassi, einnig með aukabúnaði til að flytja verkfæri sáðfræ, áburð eða aðrar vörur auk aðaltilgangs þeirra. Vélar og verkfæri hönnuð til tengingar við dráttarvélar í nr. 8701 sem útskiptanleg tæki flokkast í viðeigandi vöruliði jafnvel þótt þeim sé framvísað með dráttarvélinni, og einnig fest á hana.*“ Þannig er ekki unnt að rökstyðja að undanþága vörugjalds takmarkist við dráttarvélar sem falli undir vörulið 8701 í tollskrá, þar sem réttilega flestallar dráttarvélar (að undanskyldum dráttarvélum í 8709) falla undir vörulið 8701 í tollskrá. Þá falla fjórhjól og sexhjól annað hvort undir vörulið 8701 eða 8703 í tollskránni, allt eftir því hvernig þau eru flokkuð og hvaða einkenni þau hafa. Vörugjald af þeim fjórhjólum og sexhjólum sem falla undir vörulið 8703 bera nú þegar 30% vörugjald. Þau fjórhjól og sexhjól sem falla nú þegar undir vörulið 8701 eru í ökutækjaflokki T3, sbr. m.a. reglugerð ESB nr. 167/2013, og gegna því meginhlutverki að vera ætluð til landbúnaðarstarfa. Að mati Bændasamtakanna vekur það jafnframt furðu að miða skuli við vörulið tollflokkunar varðandi álagningu vörugjalds, eða undanþágur frá álagningu gjaldsins, þar sem yfirskattanefnd hefur ítrekað í úrskurðum sínum⁶ að gjaldflokkar vörugjaldslaga nr. 29/1993 séu ekki miðaðir við tiltekin tollskrárnúmer heldur eru þeir skilgreindir með sjálfstæðum hætti.

Þá telja Bændasamtökin að breytingin sem fjármála- og efnahagsráðuneytið leggur til myndi ganga gegn markmiðum stjórnvalda um orkuskipti, þar sem engar raunhæfar hreinorkulausnir eru til staðar fyrir þessi tæki og innviðir ekki tilbúnir. Þá myndi hún í reynd leiða til aukinnar losunar og hærri rekstrarkostnaðar þar sem fjórhjól og sexhjól eru umhverfisvænni en hefðbundnar dráttarvélar. Með því að undanþiggja ekki áfram ökutækjaflokk T3 þá er gagngert verið að vinna gegn hagsmunum landbúnaðarins – þvert á meginmarkmið breytingartillagna ráðuneytisins.

VI. Að lokum

Í tillögum ráðuneytisins segir að markmiðið með breytingunum sé ætlað að „*skerpa á gildissviði undanþágunnar og tryggja að hún beinist fyrst og fremst að þeim dráttarvélum sem almennt eru notaðar í landbúnaði og hefðbundinni atvinnustarfsemi sem tengist honum.*“ Í því skyni vilja Bændasamtökin benda á að tillögur ráðuneytisins ganga gegn þessu markmiði ráðuneytisins enda séu T-flokkar ökutækja þeir sem flokkar ökutækjaskráningar sem varða landbúnaðinn sérstaklega. Þess vegna **skýtur það afar skökkvu við** að undanþiggja eingöngu hluta af þeim flokkum þegar markmiðið er að tryggja að undanþágan taki til tækja sem almennt séu notuð í landbúnaði. Þau ökutæki sem falla undir T3 og T5 eru almennt notuð í landbúnaði og þeirri starfsemi sem honum tengist – um það verður einfaldlega ekki deilt.

Einnig gera Bændasamtökin alvarlegar athugasemdir við að svo viðamiklar breytingar sem lagðar eru til í minnisblaðinu séu ekki sendar í opinbert samráð eins og reglur stjórnvalda kveða á um.

Að endingu leggja samtökin áherslu á að b-liður 1. mgr. 6. gr. tillögunnar verði felldur brott úr tillögum ráðuneytisins og að núgildandi undanþága haldist óbreytt þannig að hún taki til dráttarvéla í landbúnaði og skógrækt, þ.e. T-flokk ökutækja. Bændasamtökin telja nauðsynlegt að ráðuneytið leiðrétti þær tillögur sem lagðar eru til í minnisblaðinu til samræmis við framangreindar ábendingar, enda nauðsynlegt til að markmiðum tillögunnar verði náð. Til frekari rökstuðnings er umsögn Bændasamtaka Íslands um frumvarp ráðherra hér meðfylgjandi.

⁵ Sbr. m.a. reglugerð nr. 822/2004 og svo reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 168/2003, um viðurkenningu á og markaðsefirlit með vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum og fjórhjólum, sbr. síðari breytingar.

⁶ T.a.m. úrskurði yfirskattanefndar nr. 7/2018 og nr. 186/2018.

Að því sögðu eru fulltrúar Bændasamtakanna reiðubúnir til samtals við ráðuneytið um þau atriði sem koma fram í erindi þessu.

Virðingarfyllst,
f.h. Bændasamtaka Íslands

Margrét Ágústa Sigurðardóttir
framkvæmdastjóri

Katrín Pétursdóttir
lögfræðingur

***Fylgiskjal I:** Meðfylgjandi erindi þessu er umsögn Bændasamtaka Íslands, dags. 4. nóvember 2025, til efnahags- og viðskiptanefndar um minnisblað fjármála- og efnahagsráðuneytisins.*