

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Smiðju við Vonarstræti
101 Reykjavík

Sent á umsagnagátt Alþingis
Reykjavík, 24. október 2025

Efni: Umsögn Bændasamtaka Íslands um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki, þskj. 147-144. mál. 157. löggjafarþing 2025-2026.

Með frumvarpinu er lagt til að lögfesta nýtt tekjuöflunarkerfi á ökutækjum og eldsneyti með upptöku á kílómetragjaldi frá og með 1. janúar 2026 vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu, þ.m.t. vegna notkunar ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Kílómetragjaldinu er ætlað að taka mið af þyngd gjaldskyldra ökutækja og þar með af því vegsliti sem þau valda til að bæta viðhaldskerfi vegakerfisins. Þá er einnig lögð til hækkun á kolefnisgjaldi, sbr. lög nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta.

I. Gjaldskyld ökutæki

Í 3. gr. frumvarpsins segir að gjaldskyld ökutæki teljist vera þau ökutæki sem talin eru upp í fimm töluliðum 1. mgr. ákvæðisins og eru jafnframt skráningar- og skoðunarskyld. Þá teljast gjaldskyld ökutæki m.a. vera dráttarvélar, sbr. 3. tölul. 1. mgr., og eftirvagnar, sbr. 4. tölul. 1. mgr. Í sérstökum athugasemdum frumvarpsins með nefndum 3. tölul. 1. mgr. segir að dráttarvél skuli vera gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu. Þá segir að með dráttarvél sé átt við vélknúið ökutæki á hjólum og/eða beltum sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki. Sömu skilgreiningu á dráttarvél sé að finna í 10. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Dráttarvélar eru skráningarskyld ökutæki. Þá eru þær dráttarvélar skoðunarskyldar sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km á klst. og eru aðallega notaðar á opinberum vegum. *Aftur á móti eru dráttarvélar sem hannaðar eru til aksturs 40 km/klst. eða minna, og dráttarvélar sem eru hannaðar til aksturs yfir 40 km/klst. og aðallega eru notaðar utan opinberra vega, undanþegnar skoðunarskyldu.* Þær dráttarvélar sem falla hér undir eru því eingöngu þær dráttarvélar sem eru bæði skráningar- og skoðunarskyldar samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019. Í töluliðnum er þó sérstaklega kveðið á um að tiltekna dráttarvélar sem notaðar eru í landbúnaði skuli vera undanþegnar gjaldskyldu að ákveðnum skilyrðum uppfylltum, sbr. 5. tölul. 4. gr. Í athugasemdum við 4. tölul. 1. mgr. 3. gr. segir að með eftirvagni er átt við ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúnu ökutæki og er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd. Hér undir falla m.a. eftirvagnar sem aðallega eru ætlaðir til farþega- og vöruflutninga og eftirvagnar sem búnir eru áfestum vélum og tækjum. Þar sem gert er að skilyrði að gjaldskylda eftirvagna sé miðuð við leyfða heildarþyngd sem er 3.500 kg eða meira skulu léttari eftirvagnar ekki falla undir töluliðinn og falla þar með utan gjaldskyldusviðs kílómetragjalds. *Þá er einnig, líkt og í 3. tölul. 1. mgr., kveðið á um að þeir eftirvagnar sem notaðir eru í landbúnaði skuli vera undanþegnir gjaldskyldu, sbr. 5. tölul. 4. gr.*

Í 4. gr. frumvarpsins er síðan tilgreint hvaða ökutæki séu undanþegin gjaldskyldu kílómetragjalds samkvæmt ákvæðum frumvarpsins. Þar segir í 5. tölul. að dráttarvélar í ökutækjaflokki T1 eða T2 og eftirvagna hennar. Þá skuli skilyrði vera uppfyllt að dráttarvél og eftirvagn hennar séu til nota í landbúnaði sem skráður sé á landbúnaðarskrá hjá ríkisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti eða í starfsemi sem fellur undir flokk 1 í atvinnugreinaflokkun Hagstofu Íslands, annarri en þjónustu við búrekstur.

Í 1. gr. reglugerðar nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, er kveðið á um flokkun ökutækja og skilgreiningar og undir lið 01.30 er fjallað um dráttarvélar. Í breytingarreglugerð nr. 192/2015, um breytingu á reglugerðinni um gerð og búnað ökutækja, voru gerðar breytingar á lið 01.30 þannig að flokkuninni T5¹ var bætt við ákvæðið, sbr. „**Dráttarvél V (T5): Dráttarvél sem hönnuð er til hraðari aksturs en 40 km/klst.**”

Til að taka af allan vafa um gjaldskyldu að dráttarvélar sem séu hannaðar til hraðari akstur en 40 km/klst, þá **leggja samtökin til að breytingar verði gerðar á frumvarpinu þannig að ökutækjaflokknum T5 verði bætt við undanþáguákvæði 5. tölul. 4. gr. frumvarpsins og verði því undanþegin frá gjaldskyldu.** Þannig yrði engum vafa undirorpið að dráttarvélar sem hannaðar eru til að fara yfir 40 km/klst. séu undanskyldar gjaldskyldu kílómetragjalds samkvæmt frumvarpinu og með þeim skilyrðum sem greinir í 5. tölul. 4. gr. frumvarpsins. Ekki þarf að taka fram að ef slíkar dráttarvélar myndu falla undir gjaldskylduna þá væri það gríðarlegur kostnaðarauki fyrir bændur og landbúnaðinn í heild sinni.

Gjaldtaka kílómetragjalds bitnar einna helst á landsbyggðinni og má því færa rök fyrir því að með frumvarpinu sé lagður til landsbyggðarskattur. Slíkt skýtur skökku við þegar stjórnvöld hafa unnið að mikilvægi byggðafestu og að dreifðari byggðir leggist ekki. Kostnaður mun aukast við t.a.m. leikskólaakstur, skólaakstur, verslunarferðir o.s.frv. en bændur þurfa oft að keyra langar vegalengdir með börn sín í skóla.

Í tilviki bænda verða sérstaklega aðföng til búrekstrarins dýrari, s.s. með flutningi á fóðri, áburði og annarri búrekstrarvöru. Þá er það eins með farið varðandi flutning á vörum bænda til neytenda. Í því felst raunveruleg hættu á auknum kostnaði fyrir neytendur og skerðingu á tekjum bænda. Enn fremur er hættu á að samkeppnishæfni fyrirtækja á landsbyggðinni dragist saman með auknum flutningskostnaði.

Álagning kílómetragjalds, hins vegar, er aðferð sem notuð er til að skattleggja notkun ökutækja á vegum. Gjaldið mun ótvírætt hafa **óbein áhrif á landbúnaðinn** í heild sinni. Með vísan til alls framanrakins þá fagna Bændasamtökin því að búið sé þannig um hnútana að það **sé skýrt tekið fram í ákvæði frumvarpsins um að gjaldskyldan taki ekki til dráttarvéla eða eftirvagna sem nýtt eru til landbúnaðarstarfa**, þ.e. landbúnaðartæki, þannig að dráttarvélar í flokki T1 og T2 eru undanskyldar gjaldskyldu, og er nefndinni þakkað sérstaklega fyrir það. Að mati samtakanna er þó nauðsynlegt að bæta við flokknum T5 þannig að þær dráttarvélar sem eru hannaðar til aksturs yfir 40 km/klst. falli einnig undir undanþágu 5. tölul. 4. frumvarpsins.

II. Kolefnisgjald

Að auki er með frumvarpinu lagt til að lög um olúgjald og kílómetragjald nr. 87/2004 verði felld úr gildi. Vert er að hafa í huga að dráttarvélar og aðrar landbúnaðarvélar ganga flestar á litaðri olíu. Lituð olía er undanþegin frá olúgjaldi fyrir dráttarvélar og aðrar landbúnaðarvélar.

¹ <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/192-2015>

Litaðri olíu er ekki ætlað að vera til notkunar í almennum samgöngum og með undanþágunni frá álagningu oliugjaldsins er stuðlað að auknum afköstum í landbúnaðarframleiðslu sem styrkir í heild arðsemi í landbúnaðinum. Undanþágan er þannig mikilvægur stuðningur við íslenskan landbúnað, þar sem hún dregur úr rekstrarkostnaði og eykur samkeppnishæfni bænda. Þannig fellur undanþágan úr gildi verði frumvarpið að lögum. Að sama skapi hækkar kolefnisgjald á litaða olíu, sbr. neðangreint.

Með 2. tölul. 30. gr. frumvarpsins er lagt til að þær fjárhæðir kolefnisgjalds sem tilgreindar eru í 2. mgr. 1. gr. laga nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta, verði hækkaðar. Fjárhæðir kolefnisgjalds eru nú 21,40 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 18,60 kr. á hvern lítra af bensíni, 26,20 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 23,25 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni. Með lögum nr. 127/2024, um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2025, var kolefnisgjald hækkað með breytingartillögu 1. minni hluta efnahags- og viðskiptanefndar þar sem að frumvarp til laga um kílómetragjald af ökutækjum varð ekki að lögum fyrir áramót 2024/2025. Þannig var gjaldið hækkað um tæplega helming frá og með 1. janúar 2025. Tilgangur hækkunarinnar átti að leiða til þess að kostnaður af brennslu jarðefnaeldsneytis yrði í samræmi við söluverð losunarheimilda viðskiptakerfi ESB um losunarheimildir. Í sérstökum athugasemdum með 1. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta, segir að kolefnisgjaldið sé lagt jafnt á litaða sem ólitaða olíu.

Með frumvarpi þessi er nú áætlað að ***hækka kolefnisgjaldið ennfrekar***, þannig að það ***hækki um 24%*** eða úr 21,40 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu í 28,30 kr., ***um 23%*** eða úr 18,60 kr. á hvern lítra af bensíni í 24,25 kr., ***um 21%*** eða úr 26,20 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu í 33,10 kr. og ***um 18%*** eða úr 23,25 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni í 28,45 kr. Verði frumvarp þetta að lögum er ***kolefnisgjaldið búið að hækka frá síðustu áramótum*** um:

- **51%** á hvern lítra af gas- og dísilolíu;
- **50,5%** á hvern lítra af bensíni;
- **49%** á hvert kílógramm af brennsluolíu; og
- **47%** á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni.

Markmið kolefnisgjalds er m.a. að ***hvetja bæði einstaklinga og fyrirtæki til að velja vistvæna tækni og orkugjafa sem stuðla að aukinni framleiðslu endurnýjanlegra orkugjafa***. Skattlagning á losun koltvísýrings gerir stjórnvöldum þannig fært að beina samfélaginu í átt að kolefnishlutleysi. Hvað landbúnaðinn varðar þá er tæknin einfaldlega ekki enn komin á þann stað að dráttarvélar sem ganga fyrir grænni orku séu komnar hingað til lands og enn nokkuð langt í það. Enn er verið að þróa slíkar vélar, sér í lagi m.t.t. afkasta o.fl., og því er ómögulegt að bændur geti valið landbúnaðartæki sem ganga fyrir grænni orku. Enda þótt að einstaka vélar ganga fyrir metani, þá er unnt að telja þær á fingrum annarrar handar hér á landi. Þannig skýtur það skökku við varðandi tilgang og markmið kolefnisgjaldsins, þ.e. að hvetja til vistvænnar tækni og orkugjafa, að hækkun gjaldsins bitni á bændum og íslenskum landbúnaði. Þrátt fyrir að þeir sem starfa við landbúnaðinn séu ekki gjaldskyldir aðilar samkvæmt lögum nr. 129/2009 þá eru þeir *beinir neytendur af jarðefnaeldsneyti* enda sé það ein grunnforsenda þess að bændur geti stundað störf sín. Þess utan er um gríðarlega hækkun að ræða þar sem áætlað er að kolefnisgjaldið verði hækkað um 18-24% eða um 47-51% frá síðustu áramótum.

Með sífelld meiri áherslu á sjálfbærni í landbúnaði fleytir tækninni fram og framleiðendur dráttarvéla og annarra landbúnaðartækja víðast hvar leita að grænni lausnum sem ætlað er að skila bæði fjárhagslegum og umhverfislegum ávinningi fyrir landbúnaðinn. **Hins vegar er það algjör firra að ætla að skattleggja ákveðinn ómöguleika fyrir landbúnaðinn í formi kolefnisgjalds þar sem bændur hafa ekki þann valmöguleika að geta leitað í aðra orkugjafa heldur en lítaða olíu.** Ekki er hægt að undanþiggja landbúnaðinn gjaldskyldunni þar sem slík undanþága væri óframkvæmanleg eins og regluverkið er í dag. Hins vegar væri unnt að fara í *mótvægisáðgerðir*, s.s. fjárfestingarstuðning þegar tæknin er komin það langt að bændur hafi þann valkost að nýta græna orkugjafa í störfum sínum. Þá skal haldið til að haga að lituð olíu samkvæmt núgildandi lögum er undanþegin olíugjaldið fyrir dráttarvélar og aðrar landbúnaðarvélar en sú undanþága verður að engu þegar kolefnisgjaldið er hækkað sem um nemur.

Nauðsynlegt er að skapa *sanngjarna og ábyrga nálgun á kolefnisgjaldið*, þar sem hvatt er til sjálfbærni og grænna lausna í landbúnaði, *á sama tíma og hagur bænda er tryggður*.

III. Samantekt

Bændasamtökin fagna þeirri breytingu sem orðið hefur á frumvarpinu frá því að það var lagt fram á síðasta þingi þannig að dráttarvélar og eftirvagnar sem nýttir eru í landbúnaðarstörfum, sbr. framanrakið, eru undanþegnar gjaldskyldu samkvæmt frumvarpinu en samtökin benda á að nauðsynlegt sé að bæta þar við undanþáguna T5 flokknum. Þrátt fyrir framangreint þá mun engu síður kostnaður *nauðsynlegra aðfanga aukast* þar sem flutningskostnaður mun hækka verði frumvarpið óbreytt að lögum. Á slíkt við bæði hvað varðar kílómetragjaldið og kolefnisgjaldið og það er áhyggjuefni.

Hætta er á að hækkun kolefnisgjalds og ný skattlagning í formi kílómetragjalds komi fram sem *verðhækkun á innlendum landbúnaðarafurðum* og skekki þannig enn frekar *samkeppnishæfni* afurðirnar samanborið við erlendar, sem og innlendar þar sem flutningsleiðir hérlandis eru mislangar, eðli málsins samkvæmt.

Bændasamtök Íslands áskilja sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum á síðari stigum. Að því sögðu eru fulltrúar Bændasamtakanna reiðubúnir til að koma fyrir nefndina og skýra frekar þau atriði sem fram koma í umsögn þessari, sé þess óskað.

Að því sögðu eru fulltrúar Bændasamtakanna reiðubúnir til samtals og samráðs um þau atriði sem koma fram í umsögn þessari.

Virðingarfyllst,
f.h. Bændasamtaka Íslands

Margrét Ágústa Sigurðardóttir
framkvæmdastjóri

Katrín Pétursdóttir
lögfræðingur