



NIÐURSTÖÐUR SAMRÁÐS Í MÁLINU

Áform um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja (gjaldtaka ökutækja, eldsneytis, kolefnisgjald o.fl.).

Nr. 147/2024 í Samráðsgátt Stjórnvalda á vefnum Ísland.is

Efnisyfirlit

1.	Þátttaka.....	2
2.	Sjónarmið umsagnaraðila.....	2
	2.1. Eðlilegt að léttari ökutæki greiði sömu fjárhæð kílómetragjalds.....	2
	2.2. Ekki um landsbyggðarskatt að ræða.....	4
	2.3. Flutningskostnaður.....	4
	2.4. Erlendir ferðamenn.....	6
	2.5. Lagaskil.....	6
3.	Næstu skref.....	6

1. Þátttaka

Innsendar umsagnir voru 61 talsins.

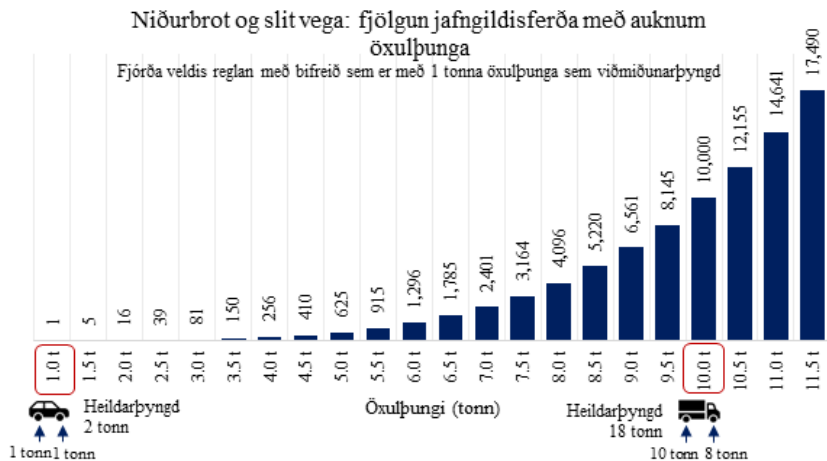
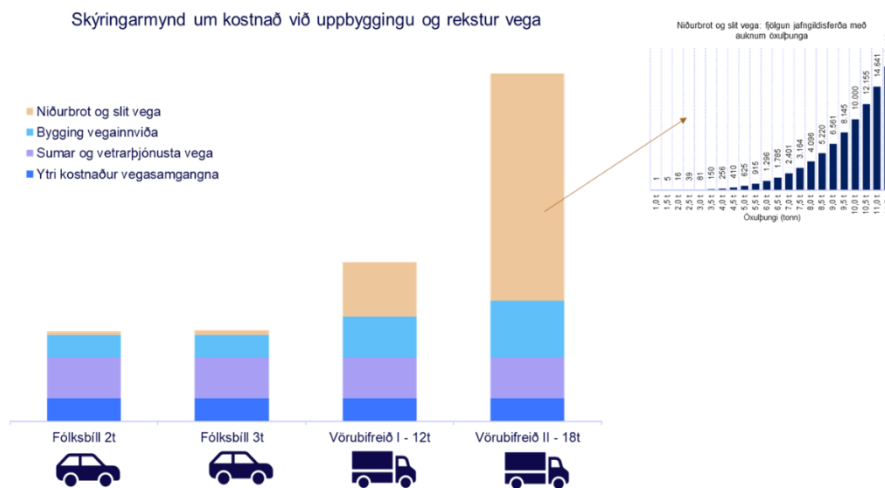
Upplýsingar um málsefni, umsagnarfrést og annað fyrirkomulag er að finna í samráðsgáttinni á Ísland.is, slóð á málið: <https://island.is/samradsgatt/mal/3786>

2. Sjónarmið umsagnaraðila

Sjónarmið almennings og hagsmunaaðila voru af ýmsum toga. Hér á eftir verður greint frá helstu sjónarmiðunum sem tilefni þykir að bregðast sérstaklega við og eftir atvikum úrvinnslu þeirra. Við úrvinnsluna var tekið tillit til innsendra athugasemda eins og frekast var unnt.

2.1. Eðlilegt að léttari ökutæki greiði sömu fjárhæð kílómetragjalds.

Athugasemdir bárust m.a. um að ekki væri rétt að ökutæki sem væru á bilinu 0-3.500 kg. greiddu öll sama kílómetragjald. Í áformaskjalinu kom fram að kílómetragjaldið verði föst krónutala fyrir hvern ekinn kílómetra af ökutækjum með leyfða heildarþyngd 3.500 kg eða minna þar sem fyrir liggur að þau ökutæki valda almennt áþekku vegsliti, þ.e. heildarniðurbroti og sliti á vegum. Þetta kemur skýrt fram á neðangreindum myndum:



Álag af notkun þungra ökutækja sem geta verið allt að 32 tonn að þyngd er umtalsvert meira en álag af notkun léttra ökutækja eins og fólksbifreiða og sendibifreiða sem eru að jafnaði léttari en 3,5 tonn. Álag ökutækja á vegslit og niðurbrot vega eykst í veldisvexti með aukinni þyngd sem þýðir að munur á álagi á milli misþungra bifreiða eykst með vaxandi þyngd. Því er verulegur munur á því álagi sem 2 tonna bifreið og 18 tonna bifreið veldur en að sama skapi er munurinn óverulegur á milli 2 tonna fólksbifreiðar og 3 tonna fólksbifreiðar.

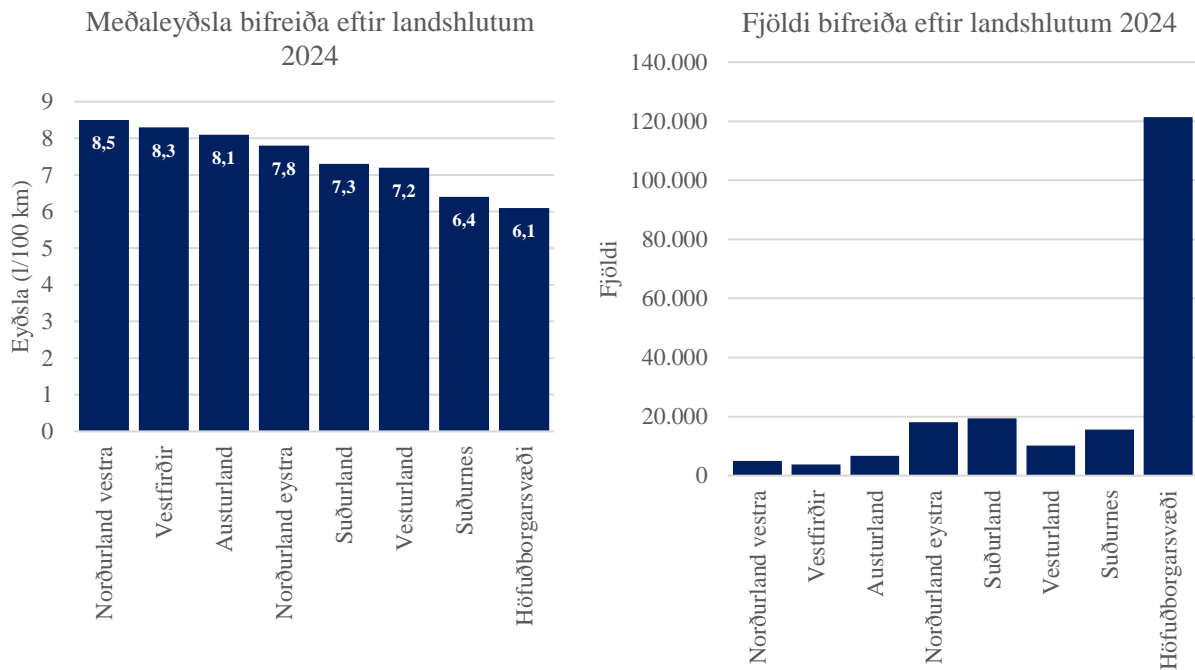
Þrátt fyrir að niðurbrot og slit vega aukist í veldisvexti, (sjá fyrri myndina hér að ofan) er annar kostnaður sem snýr að veganotkun nokkuð einsleitur fyrir allar þyngdir ökutækja. Þess vegna hækkar kílómetragjald ekki í fjórða veldi með aukinni þyngd, (sjá seinni myndina hér að ofan). Almennt er ytri kostnaður vegasamgangna nokkuð álíkur milli allra ökutækja, t.d. kostnaður vegna hávaðamengunar og slysakostnaðar. Þá er sumar- og vetrarþjónusta Vegagerðarinnar jafnframt nokkuð áþekk burt séð frá þyngd ökutækja. Sem dæmi um þetta má nefna að þörf er á að hafa vegi greiðfæra fyrir öll ökutæki á veturna, burt sé frá því hvort að bíll sé 1 tonn, 3,5 tonn eða 32 tonn. Kostnaður við byggingu vegainnviða eykst þó vegna aksturs þyngri ökutækja, þar sem hönnun og uppbygging vega er miðuð við að þeir þoli akstur slíkra ökutækja, út frá fjölda og yfir tiltekinn hönnunartíma vegar. Af fyrri skýringarmyndinni má þó sjá að kostnaðurinn eykst verulega þegar kemur að greiningu á niðurbroti og sliti vega eftir þyngd ökutækja, þar sem álagið eykst þá í veldisvexti með vaxandi þyngd þeirra.

Vegna þessa, og þar sem að kostnaður við uppbyggingu og rekstur vega er almennt áþekkur þegar um er að ræða léttari ökutæki, þ.e. ökutæki sem eru, 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða léttari, er talið að rétt að miðað sé við sömu fjárhæð kílómetragjalds hjá þeim ökutækjum sem eru 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða léttari.

Í þessu sambandi ber þó að nefna að ákveðið var, eftir nánari skoðun og greiningu á innsendum athugasemdum sem bárust um gjaldtöku kílómetragjalds vegna bifhjóla, að krónutala kílómetragjalds vegna bifhjóla skyldi miðuð við 4 kr., óháð þyngd þeirra. Við nánari skoðun á gjaldskyldu bifhjóla vegna aksturs í ýmsum Evrópulöndum kom í ljós að víða í Evrópu þekkist það að innheimt séu lægri gjöld af bifhjólum en t.d. af fólksbifreiðum, m.a. til að einfalda flokkun á gjaldtöku slíkra léttari ökutækja og til að auka skilvirkni við innheimtu gjaldsins. Vegna þessa var ákveðið að koma til móts við þau sjónarmið sem varða fjárhæð kílómetragjalds fyrir bifhjól og miða við að föst fjárhæð kílómetragjalds fyrir bifhjól og létt bifhjól verði 4 kr.

2.2. Ekki um landsbyggðarskatt að ræða

Athugasemdir komu m.a. fram um að í kílómetragjaldi fælist aukinn kostnaður fyrir landsbyggðina. Líkt og fram kom í mati á áhrifum munu áhrif kerfisbreytingarinnar koma til með að vera ólík eftir landshlutum þar sem að samsetning ökutækjaflotans er ólík eftir búsetu. T.a.m. eru hlutfallslega flestar rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og nærliggjandi sveitarfélögum og því fleiri en annars staðar á landinu. Þá eru bifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurnesjum sparneytnari en annars staðar á landinu. Þar af leiðandi má draga þá ályktun að áhrif skattlagningar á notkun bifreiða á þeim svæðum hækki umfram skattlagningu á öðrum svæðum á landsbyggðinni verði breytt tekjuöflunarkerfi samþykkt.

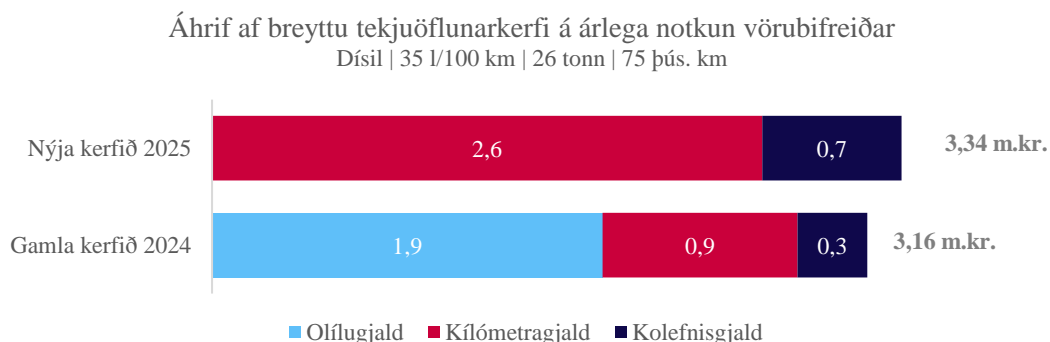


Af þessu má gera ráð fyrir að áhrif kerfisbreytingarinnar í formi innleiðingar á nýju kílómetragjaldi á ökutæki muni koma minna niður á landsbyggðinni heldur en höfuðborgarsvæðinu og nærliggjandi sveitarfélögum þess.

2.3. Flutningskostnaður.

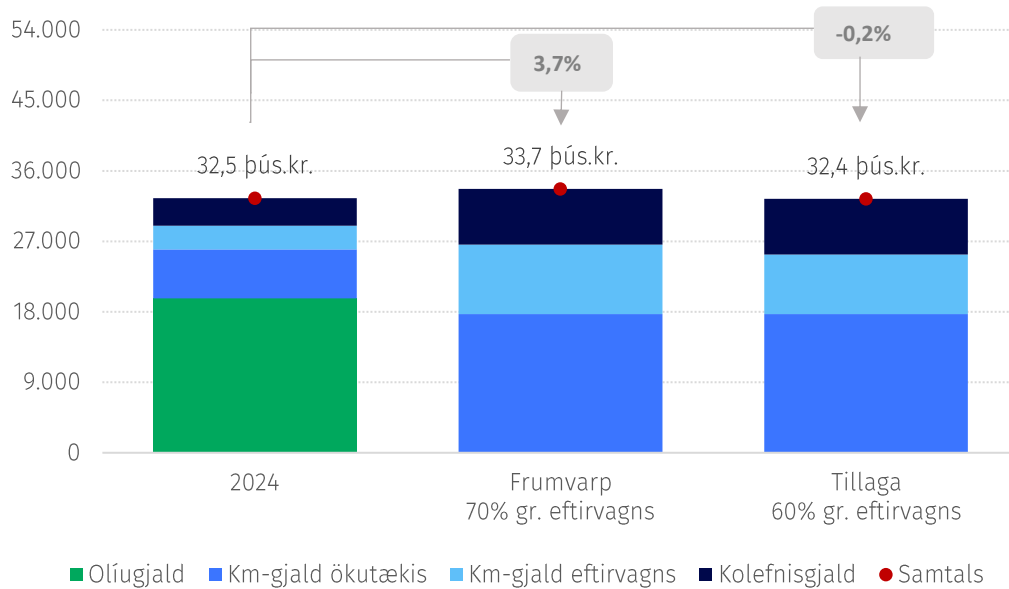
Athugasemdir bárust um að kílómetragjald á þyngri ökutæki myndi leiða til aukins flutningskostnaðar sem leitt gæti til herra vöruverðs vegna flutninga á landsbyggðinni.

Hvað við kemur þessari athugasemd má nefna að gjaldtaka í breyttu kerfi á vörubifreið sem er 26 tonn að þyngd sem eyðir 35 lítrum á 100 km, m.v. 75 þús. km akstur verður mjög sambærileg í nýju kerfi á árinu 2025, samanborið við núverandi gjaldtökukerfi, sjá hér:



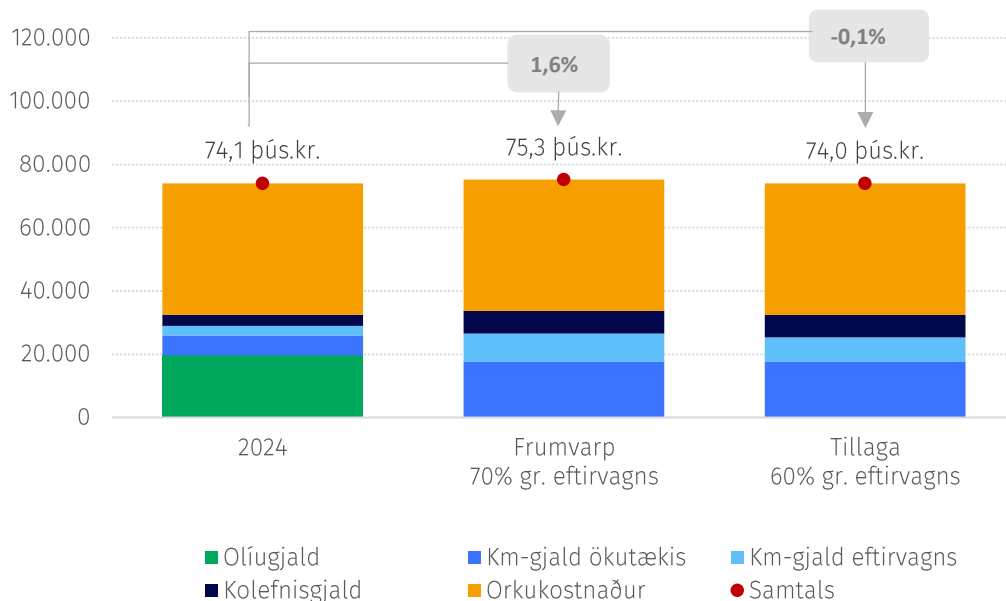
Hvað við kemur athugasemdum um aukna gjaldtöku á þær vörubifreiðar sem eru með eftirvagna/tengivagna hefur ráðuneytið lagt til að kílómetragjald á eftirvagna og umhverfisvænar hóp- og vörubifreiðar verði lækkað tímabundið til að veita þeim aðilum aðlögun að nýju kerfi kílómetragjalds, sjá mynd hér að neðan.

Skattar af dagsferð vörubifreiða
Dísil | 500 km | 55 l/100 km | 26+18 tonn



Séu skattar og orkukostnaður vörubifreiðar skoðuð saman er breytingin milli árána 2024 og 2025 um 1,6% til hækkunar. Breytingin er þó 0,1% til lækkunar verði hlutfallið sem eftirvagnar greiða af kílómetragjaldi lækkað úr 70% í 60% milli árána 2024 og 2025 líkt og ráðuneytið leggur til.

Skattar og orkukostnaður af dagsferð vörubifreiða
Dísil | 500 km | 55 l/100 km | 26+18 tonn



Sé skattar, orkukostnaður og kostnaður vegna ökutækis og ökumanns skoðað saman er hækkunin af breyttri skattlagningu 0,5% milli áranna 2024 og 2025 m.v. óbreytt frumvarp. Sé hlutfallið sem eftirvagnar greiða af kílómetragjaldi lækkað úr 70% í 60% líkt og ráðuneytið leggur til verður breytingin nánast engin milli áranna 2024 og 2025.

Með vísan til þessa er það mat ráðuneytisins að fyrirhuguð kerfisbreyting eigi ekki að leiða til hærri flutningskostnaðar til almennings og fyrirtækja á landsbyggðinni að öllu óbreyttu, sbr. framangreindur rökstuðningur.

2.4. Erlendir ferðamenn.

Athugasemdir bárust um að ekki kæmi fram hvort að ferðamenn, t.a.m. þeir sem koma með ferjunni Smyril Line myndu greiða kílómetragjald vegna akstur hér á landi. Vegna þessa vill ráðuneytið benda á að gert er ráð fyrir að sá aðili sem fær heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, að hámarki í allt að 12 mánuði, t.a.m. ferðamamaður sem kemur með ökutæki sitt hingað til lands með ferjunni Smyril Line, skuli greiða fast akstursgjald eða eftir atvikum kílómetragjald vegna tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi. Gjaldið skal vera mismunandi og fara eftir þyngd ökutækis. Í fyrsta lagi er gert ráð fyrir því að greiða skuli fast akstursgjald vegna allra ökutækja sem eru hér á landi í allt að 30 daga og eru allt að 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd út frá tilteknum gjaldbilum. Fast akstursgjald fyrir ökutæki allt að 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eykur skilvirkni við eftirlit tollyfirvalda með ökutækjum sem fá heimild til tímabundinnar notkunar hér á landi, en miklum erfiðleikum yrði bundið að staðreyna og hafa eftirlit með álestri á akstursmæli allra þeirra ökutækja sem eru í tímabundinni notkun hér á landi, m.a. vegna innflutnings þeirra til landsins. Fast akstursgjald einfaldar einnig umsýslu og meðferð gjaldsins hjá einstaklingum og fyrirtækjum sem og farmflytjendum. Ef ökutæki er lengur en 30 daga hér á landi í senn fer greiðsla kílómetragjalds þó fram samkvæmt álestri við brottför ökutækis frá landinu. Þá skulu gjaldskyldir aðilar sem nýta ökutæki tímabundið hér á landi, sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, ávallt greiða kílómetragjald út frá skráningu á akstursmæli við upphaf og lok tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, en þegar svo ber undir skulu tollyfirvöld lesa af akstursmæli ökutækis og ákvarða kílómetragjald.

2.5. Lagaskil.

Athugasemd barst um að svo virtist sem að ekki hefði verið hugað að lagaskilum í áformaskjalinu gagnvart olúfélögum vegna eldsneytis sem þegar hefur verið skattlagt við innflutning, t.d. bensín sem þegar hefur verið lagt á vörugjald, en selja verður eftir áramót á til eigna eða umráðamanna ökutækja sem þá munu standa skil á kílómetragjaldi.

Ráðuneytið tók þessa ábendingu til skoðunar og taldi rétt að sett yrði sérstakt bráðabirgðaákvæði þar sem kveðið verður á um lagaskil óseldra tollafgreiddra eldsneytisbirgða hjá gjaldskyldum aðilum um áramótin. Ákvæðið tekur á því að nýtt kílómetragjald taki gildi um áramót og eldsneytisgjöld falli brott. Því má gera ráð fyrir að ekki verði töf á því að þær skattbreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu birtist í verði eldsneytislítra. Markmið ákvæðisins er að tryggja eins og kostur er að verðlagning eldsneytis hjá gjaldskyldum aðilum frá 1. janúar 2025 taki mið af þeim kerfisbreytingum sem lagðar eru til í frumvarpinu þar sem kílómetragjald mun koma í stað eldsneytisgjalda.

3. Næstu skref

Frumvarp um kílómetragjald á ökutæki hefur verið lagt fram á Alþingi.