

Dags. 16. 9. 2026

Efni: Umsögn um áform um frumvarp til laga um breytingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025

Sjálfsbjörg lsh. gerir ekki athugasemdir við að lög um kílómetragjald séu endurskoðuð með það að markmiði að skýra lagaumgjörð, framkvæmd og innheimtu gjaldsins. Hins vegar telur Sjálfsbjörg brýnt að við endurskoðun laganna verði sérstaklega tekið tillit til stöðu hreyfihamlaðs fólks sem er háð eigin bifreið í daglegu lífi.

Í áformaskjali ráðuneytisins er fjallað um ýmsar undanþágur frá gjaldskyldu en ekki sérstaklega fjallað um þann hóp sem þarf að nota bifreið vegna verulegrar hreyfihömlunar. Að mati Sjálfsbjargar er það mikilvægur þáttur sem skortir í áhrifamat áformanna. Ef kostnaður verður til þess að fólk dregur úr nauðsynlegum ferðum, hættir að sækja heilbrigðisþjónustu og endurhæfingu, dregur úr félagslegri þátttöku eða á erfiðara með að stunda vinnu getur kostnaðurinn birst annars staðar í samfélaginu.

1. Bifreið er ekki valkostur heldur forsenda hreyfanleika

Fyrir hluta hreyfihamlaðs fólks er einkabifreið ekki samgöngumáti sem hægt er að velja eða hafna eftir hentugleika. Hún er forsenda þess að viðkomandi geti komist ferða sinna og tekið þátt í samfélaginu. Þetta á meðal annars við um fólk sem notar hjólastól, rafmagnshjólastól, eða önnur hjálpartæki.

Viðkomandi þarf að geta komist til:

- vinnu og náms,
- heilbrigðisþjónustu og endurhæfingar,
- verslana og annarrar nauðsynlegrar þjónustu,
- félagsstarfs, íþróttar og tómstunda,
- fjölskyldu og vina,
- og annarra daglegra erinda.

Almenningssamgöngur eru ekki raunhæfur valkostur fyrir stóran hóp hreyfihamlaðs fólks. Jafnvel þegar aðgengilegur vagn er til staðar geta stoppistöðvar verið óaðgengilegar eða leiðir að og frá þeim verið erfiðar eða ófærar. Erfið veðurskilyrði geta einnig hamlað fólki sem notar hjólastól eða göngugrind. Því er mikilvægt að löggjöf um gjalddöku af ökutækjum byggist ekki á þeirri forsendu að allir hafi raunhæft val um ferðamáta.

2. Jafnræði í lögum þarf að taka mið af mismunandi aðstæðum

Sjálfsbjörg telur að við mat á jafnræði verði að horfa til raunverulegra aðstæðna fólks en ekki eingöngu þess að sama gjald sé lagt á alla.

Hreyfihamlaður einstaklingur sem er háður bifreið hefur ekki sömu möguleika og einstaklingur sem getur valið milli einkabifreiðar, almenningssamgangna, hjóleiða eða þess að ganga. Sérstaklega þarf að horfa til fólks sem hefur enga raunhæfa möguleika á að draga úr bílanotkun án þess að það bitni á möguleikum þess til að sækja vinnu, heilbrigðisþjónustu, endurhæfingu og taka þátt í samfélaginu.

3. Fjárhagsstaða hreyfihamlaðs fólks er ólík

Hreyfihamlað fólk er ekki einsleitur hópur. Sumt fólk hefur framfærslu sína að mestu eða öllu leyti frá Tryggingastofnun ríkisins og lífeyrissjóðum. Annað fólk er í hlutastarfi og enn annað í fullu starfi. Einstaklingur getur verið í fullu starfi og samt verið algjörlega háður eigin bifreið vegna fötlunar sinnar.

Jafnframt þarf að hafa í huga að fólk með hreyfihömlun stendur oft frammi fyrir öðrum kostnaði sem tengist bifreiðaeign, svo sem kostnaði vegna sérútbúnaðar, breytinga á bifreið, viðhalds og flutnings hjálparkækja. Kílómetragjaldið bætist þannig við kostnað sem þegar getur verið hærri vegna fötlunar.

Fólk með hreyfihömlun getur þurft að nota bifreið til margra styttri ferða sem aðrir geta farið fótgangandi eða með almenningssamgöngum. Þannig getur gjaldið lagst á fjölda nauðsynlegra ferða fremur en valfrjálсан akstur. Þetta skiptir máli þegar meta á raunveruleg áhrif gjaldsins.

4. Núverandi bifreiðagjaldakerfi viðurkennir sérstöðu hópsins

Í gildandi reglum um bifreiðagjald er þegar tekið tillit til stöðu fólks sem fær ákveðnar greiðslur vegna örorku. Bifreiðagjald er meðal annars fellt niður af einni bifreið í eigu einstaklinga sem fá örorkustyrk, örorkulífeyri, hlutaörorkulífeyri, sjúkra- og endurhæfingargreiðslur eða bensínstyrk frá Tryggingastofnun. Sama gildir um bifreið í eigu þess sem fær umönnunargreiðslur vegna örorku barns, að uppfylltum skilyrðum.

Þessi niðurfelling nær hins vegar ekki til kílómetragjalds. Skatturinn tekur sérstaklega fram að önnur gjöld á ökutæki, þar á meðal kílómetragjald, falli ekki niður þótt bifreiðagjald hafi verið fellt niður.

Að mati Sjálfsbjargar er mikilvægt að skoða þetta samhengi þegar nýtt gjald sem tengist beint notkun bifreiðarinnar er útfært. Stjórnvöld hafa þegar viðurkennt að ákveðnir hópar þurfi sérstaka ívilnun vegna bifreiðaeignar sinnar og því er eðlilegt að skoða hvort sama sjónarmið eigi við um kostnað vegna notkunar bifreiðarinnar.

5. Sjálfsbjörg leggur til sérstakt fyrirkomulag

Sjálfsbjörg leggur til að í frumvarpinu verði gert ráð fyrir sérstöku fyrirkomulagi fyrir fólk sem metið er með staðfesta verulega hreyfihömlun, notar til dæmis hjólastól eða tvær hækjur að staðaldri og er háð bifreið vegna fötlunar sinnar. Við útfærslu slíks sérúrræðis þarf að byggja á skýrum og sanngjörnum viðmiðum um hreyfihömlun og raunverulega þörf fyrir bifreið. Skoða mætti eftirfarandi leiðir:

a. Niðurfelling kílómetragjalds

Kílómetragjald verði felld niður af einni bifreið hjá einstaklingi sem uppfyllir skilgreind skilyrði um verulega hreyfihömlun og þörf fyrir bifreið.

b. Lægra kílómetragjald

Komið verði á sérstökum lægri gjaldflokki fyrir bifreiðar sem eru nauðsynlegar vegna fötlunar.

c. Þak á árlegri gjalddöku

Settur verði hámarksfjárhæð á kílómetragjald vegna bifreiðar sem notuð er vegna verulegrar hreyfihömlunar.

d. Sérstakt viðmið vegna sérútbúinna bifreiða

Sérstaklega verði tekið tillit til eigenda bifreiða sem hafa verið sérútbúnar vegna fötlunar, svo sem með lyftu, rampi, handstýrðum búnaði eða öðrum búnaði.

Sjálfsbjörg telur rétt að ráðuneytið meti þessar leiðir út frá markmiðum um jafnræði, sjálfstæði og samfélagsþátttöku.

6. Ekki er hægt að horfa eingöngu á fjárhagsleg áhrif á ríkissjóð

Í áformaskjalinu kemur fram að gert sé ráð fyrir að heildarfjárhagsáhrif fyrirhugaðra breytinga á tekjur ríkissjóðs verði óveruleg.

Sjálfsbjörg telur hins vegar mikilvægt að áhrif á einstaklinga verði metin sérstaklega. Jafnvel þótt fjárhagsleg áhrif sérstakrar undanþágu fyrir hreyfihamlað fólk á ríkissjóð yrðu lítil geta áhrifin á einstaklinga verið veruleg. Við mat á áhrifum ætti því meðal annars að skoða hvort gjaldið geti haft áhrif á möguleika fólks til að sækja heilbrigðisþjónustu og endurhæfingu, stunda vinnu og nám og taka þátt í félagsstarfi og samfélaginu.

Niðurstaða og tillögur

Sjálfsbjörg telur að við mótun laga um kílómetragjald verði að taka mið af því að ekki hafi allir bifreiðaeigendur sama val um hvort og hversu mikið þeir nota bifreið sína.

Fyrir fólk með verulega hreyfihömlun getur bifreið verið nauðsynlegt tæki til að tryggja sjálfstæði, atvinnuþátttöku, aðgengi að heilbrigðisþjónustu og þátttöku í samfélaginu.

Sjálfsbjörg leggur því til að:

1. Sérstök undanþága eða lægra kílómetragjald verði tekið upp fyrir fólk sem er háð bifreið vegna verulegrar hreyfihömlunar.
2. Viðmið um slíkt sérúrræði byggist á staðfestri hreyfihömlun og þörf fyrir bifreið.
3. Tekið verði tillit til ólíkrar fjárhagsstöðu fólks, þannig að rétturinn nái einnig til hreyfihamlaðs fólks sem er í hlutastarfi eða fullu starfi og er háð bifreið vegna fötlunar.
4. Skoðað verði sérstaklega hvort samræma megi niðurfellingu bifreiðagjalds og kílómetragjald, þannig að fólk sem þegar hefur fengið viðurkennda undanþágu vegna örorku verði ekki gert að greiða fullt gjald fyrir notkun bifreiðarinnar.
5. Samtök hreyfihamlaðs fólks verði höfð með í áframhaldandi mótun frumvarpsins og útfærslu sérúrræðis.

Sjálfsbjörg telur að markmið um sanngjarnt og skilvirkt gjaldkerfi megi ekki nást á þann hátt að kostnaður leggist óhóflega á fólk sem hefur takmarkaða eða enga möguleika á að velja annan ferðamáta.

Jafnræði felst ekki alltaf í því að allir greiði það sama, heldur getur falist í því að tekið sé tillit til ólíkra aðstæðna fólks og raunverulegra möguleika þess til að velja.

Sjálfsbjörg óskar eftir því að framangreind sjónarmið verði tekin til sérstakrar skoðunar við áframhaldandi mótun frumvarpsins.

F.h. Sjálfsbjargar lsh.



Þuríður Harpa Sigurðardóttir
formaður Sjálfsbjargar lsh.