



Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar

Sent á umsagnagátt Alþingis

Reykjavík, 19. mars 2025

Efni: Umsögn Samtaka iðnaðarins um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki, 123. mál.

Samtök iðnaðarins („SI“ eða „samtökin“) hafa tekið til umsagnar frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja, 123. mál. Markmið frumvarpsins er að lögfesta nýtt tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti með upptöku á kílómetragjaldi frá og með 1. júlí 2025 vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu þ.m.t. ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Fyrirhugað gjald mun taka mið af þyngd ökutækja og vegsliti af völdum þeirra þar sem leitast er eftir að endurspegla betur kostnað vegna notkunar vegakerfisins og stuðla að auknu jafnræði hjá notendum ásamt því að hvetja til orkuskipta.

Samtökin hafa í umsögn um fyrra frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki, sem lagt var fram á 155. löggjafarþingi (þskj. 308, 301. mál), bent á ýmsa annmarka á frumvarpinu (fylgiskj. 1). Frumvarpið er nú endurflutt að mestu óbreytt og vísa samtökin til fyrri umsagnar í heild sinni en benda jafnframt á eftirtalin atriði til viðbótar.

Lengri aðlögunarfrestur

Samtökin gagnrýna stuttan aðlögunarfrest en gert er ráð fyrir að breytt fyrirkomulag öðlist gildi 1. júlí nk. Fyrirtæki gera gjarnan verksamninga til lengri tíma og fjöldi gildandi samninga byggir eðli máls samkvæmt á gildandi löggjöf og fyrirkomulagi hvað varðar eldsneytiskostnað. Samningarnir eru ýmist vísitölutryggðir eða ekki auk þess sem vísitölutryggðir samningar eru tengdir við mismunandi vísitölur (s.s. rekstur bifreiða, byggingarvísitölu, neysluverðsvísitölu, launavísitölu o.s.frv.). Fyrirsjáanleiki er nauðsynlegur þegar kemur að breyttu fyrirkomulagi og forsendum gjalddöku líkt og öðru sem hefur áhrif á rekstrarumhverfi fyrirtækja.

Skilvirkt kerfi og utanumhald

Mikilvægt er að kerfið og utanumhald vegna álesturs og álagningar gjalda sé skilvirkt og notendavænt. Sem dæmi má nefna að í dag tekur u.þ.b. þrjá daga að afgreiða eigendaskipti á ökutæki. Á degi eitt er sendur inn aflestur til skoðunarstofu, keyrsla með kílómetrastöðu fer í gegn um nóttina og í kjölfarið fær fyrirtæki, á degi tvö, kröfu um greiðslu þungaskatts. Á degi þrjú hefur næturkeyrsla um greiðslu á þungaskatti farið í gegn og þá geta eigendaskipti loks átt sér stað. Þá hefur jafnframt komið fram gagnrýni á fyrirkomulagið hvað varðar innheimtu kílómetragjalds fyrir hreinorkubifreiðar. Fyrirtæki senda inn álestur með þægilegum hætti en fá síðan 24 reikninga þegar áætlaður og raunverulegur akstur ökutækis stemmir ekki. Hver mánuður er leiðréttur og gefinn út nýr reikningur, auk debet- eða kreditreiknings, í stað þess



að gefinn sé út einn kredit- og einn debetreikningur fyrir árið. Ljóst er að þegar kílómetragjald af díselbifreiðum var afnumið á sínum tíma, og olíugjald tekið upp í staðinn, var kerfið m.a. gagnrýnt fyrir að vera ónotendavænt auk þess sem undanskot voru algeng og því þarf að huga sérstaklega að því að tryggja notendavænt, skilvirkt og áreiðanlegt ferli.

Leggja samtökin áherslu á að aðilum verði gert eins auðvelt um vik og mögulegt er við að sinna upplýsingaskyldu sinni og skilum álesturs. Eins og 7. gr. frumvarpsins er fram sett geta aðilar, sem skila þurfa álestri tvisvar á almanaksári, sinnt því sjálfir með rafrænum hætti í annað skiptið en þurfa að leita á náðir álestraraðila í hitt skiptið. Tryggja verður að fyrirkomulagið við skil upplýsinga skapi ekki óþarfa vinnu og vandkvæði hjá aðilum og lagt kapp á að nýta sjálfvirknivæðingu og rafræn gagnaskil eins og frekast er unnt. Til að mynda þarf að vera tryggt að nýta megi tæknibúnað við akstursskráningu og rafræn skil álesturs. Samtökin leggja áherslu á að sú hugsun ráði einnig för þegar kemur að útfærslu á ísetningu mæla, álestri, viðgerðum og eftirliti með reglugerð á grundvelli 18. gr. frumvarpsins. Að lokum má á það benda að ákvæði 2. mgr. 18. gr. sem heimilar nýtingu akstursmælis ökutækis fyrir skráningu aksturs skráningarskylds eftirvagns er afar mikilvægt og spornar við sóun sem fælist í því að innleiða akstursmæla og/eða ökurita á eftirvagna að auki.

Lokaorð

Samtökin ítreka að þau taka undir mikilvægi þess að forsendur gjaldtöku séu endurskoðaðar en í því samhengi leggja samtökin áherslu á að stjórnvöld viðhaldi hvötum til að stuðla að orkuskiptum í samgöngum og kaupum almennings og fyrirtækja á hreinorkubílum. Þó þarf að hafa í huga að enn sem stendur eru orkuskipti ómöguleg eða óraunhæfur kostur margra stórnotenda vegakerfisins. Því er að hluta til verið að leggja gjöld á aðila sem hafa ekki tök á að mæta markmiðum frumvarpsins, enn sem komið er. Því þyrfti, að mati SI, að skoða aðrar leiðir fyrir þann hóp. Þá er ótalinn aukinn kostnaður sem leggst á einstaka greinar. Ennfremur velta samtökin því upp hvort umgjörð gjaldtökunnar feli í sér hagkvæma stjórnsýslu með tilliti til áherslu ríkisstjórnarinnar á hagræðingu í ríkisrekstri. Að síðustu ítreka samtökin enn og aftur mikilvægi þess að tekjum ríkisins af umræddri gjaldtöku verði varið í þágu vegakerfisins og hvata til orkuskipta.

Samtökin lýsa sig reiðubúin til að funda um málefnið sem og að taka þátt í frekara samráði um útfærslu eftir því sem óskað er.

f.h. Samtaka iðnaðarins,


Jóhanna Klara Stefánsdóttir,
sviðsstjóri mannvirkjasviðs

Fylgiskjöl:

1. [Umsögn Samtaka iðnaðarins um um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki, 301. mál, dags. 31. október 2024](#)