

Reykjavík, 29. nóvember 2023

Umsögn við frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða (hreinorku- og tengiltvinnbifreiða)

Rafbílasamband Íslands mótmælir harðlega þessum áformum um kílómetragjald.

Um er að ræða nýja skattlagningu á öll ökutæki. Rafbílasamband Íslands telur skattlagninguna óhóflega, ósanngjarna og líklega til að hafa verulega neikvæð áhrif á orkuskipti í samgöngum. Þannig gangi það gegn yfirlýstum markmiðum ríkisstjórnarinnar að láta eigendur rafbíla vera þá fyrstu til að greiða þann skatt sem frumvarpið boðar.

Þegar áform um frumvarp voru fyrst kynnt var það gert undir þeim formerkjum að gjaldið ætti að renna til vegakerfisins og væri sett fram til að jafna „*vaxandi ójafnræði í núverandi gjaldtökukerfi milli þeirra sem nýta samgönguinnviðina*“. Nú þegar frumvarpið hefur litið dagsins ljós kemur fram í 1. gr. að gjaldið fer óskert í ríkissjóð og er ekki á nokkurn hátt bundið við þjóðvegakerfið og framkvæmdir eða viðhald á því. Auk þess þá hafa olíu- og bensíngjöld ekki verið tengd framkvæmdum við vegakerfið síðan fyrrverandi fjármálaráðherra samþykkti lög nr. 47/2018. Það er því ekki einn einasti fólksbíll sem greiðir til ríkisrekna vegakerfisins, öll gjöld fara í ríkissjóð.

Í kringum allt þetta mál hefur verið slæm pólitik. Áformin um frumvarpið voru send í samráðsgátt þar sem 52 aðilar skiluðu umsögnum sem nánast allar voru á þá leið að gjaldið væri ósanngjarn, bæði í krónutölu og innheimtu, og ynni gegn skuldbindingum íslenska ríkisins til loftlagsmála. Skömmu eftir að umsagnarfrestur rann út birtis í fjölmiðlum könnun Prósent þess efnis að 47% landsmanna væri hlynntur skattlagningu á rafbíla. Sá hængur er þó á að könnunin er gerð undir fölskum formerkjum því fjölmargir Íslendingar líta svo á að með skattlagningunni sé verið að leiðrétta ójafnræði, alveg eins og kom fram í gögnum vegna áforma um lagasetninguna. Hið rétta er að ekki einn einasti fólksbíll á landinu greiðir fyrir notkun þjóðvegakerfisins með gjöldum á eldsneyti því bæði olíu- og bensíngjöldin renna beint í ríkissjóð, án þess að vera úthlutað til þjóðvegakerfisins. Að lokum er frumvarpið svo sett í samráðsgátt en þá búrast einungis um 20% af þeim umsögnum sem hafði verið skilað áður.

Upptalning í 2. kafla í greinargerð með frumvarpinu er frekar sorglegur leiðarvísir að því sem stjórnvöld hafa gert undanfarin ár til að vinna gegn orkuskiptum í samgöngum. Þessar breytingar á innheimtu skatta af innflutningi rafbíla sem hafa orðið undanfarin ár hafa hægt á áhuga fólks og stuðlað að því að sá veldisvöxtur sem kominn var í sölu rafbíla fyrir 2020 hefur nánast stöðvast. Útlit er fyrir að færri rafbílar verði seldir á næsta ári en í ár og þar með höfum við í raun náð ákveðnum toppi. Ef rétt reynist er útilokað að 100-130þ. rafbílar verði komnir á göturnar á Íslandi, eins og ríkisstjórnin stefndi að þegar breyting var gerð á lögum um virðisaukaskatt 2012.

Menn verða því að velta því fyrir sér hver sé raunverulegur tilgangur með þessari skattlagningu. Skv. fylgiskjölum með áformum um frumvarpið, sem lágu í samráðsgátt 04.10.2023–16.10.2023, er ætlunin að hafa 3 milljarða af rafbílaeigendum fyrsta árið, að frádregnum útgjöldum „*við tæknilega útfærslu kílómetragjalds s.s. hönnun á viðmóti sem heldur utan um upplýsingar um notkun bifreiða hjá Stafrænu Íslandi og aukinna útgjalda hjá Skattinum vegna framkvæmdar og eftirlits með nýju kerfi kílómetragjalds*“. Það er því ljóst að raunveruleg tekjuaukning verður mun lægri, eða trúlega 1-1,5 milljarðar á sama tíma og ríkið eykur útgjöld í aðra málaflökka um tæpa 100 milljarða á milli ára eða meira en 600 milljarða, eða ca. 40%, frá árinu 2018.

Olíu- og bensíngjöld hafa þó í áraraddir skilað ríkinu meiri tekjum en rekstur þjóðvegakerfisins hefur kostað. Þegar bifreiðargjöldum er síðan bætt við er tekjuöflun af notkun fólksbíla orðin svo mikil að hún er komin langt yfir það sem talist getur vera sanngjarnt endurgjald fyrir notkun þjóðvegakerfisins. Bifreiðargjöldin er það sem Rafbílasambandið hefur frekar mælt með að séu tvöfölduð ef ríkið ætlar sér raunverulega að tengja einhvern skatt vegakerfinu. Rafbílasambandið er almennt á móti aukinni skattlagningu en bifreiðargjaldið er þó skattur sem allir þekkja og innheimtukerfið fyrir það er til staðar. Bifreiðargjaldið er líka betur tengt þyngd og mengun bifreiða en kílómetragjald. Skv. fjárlagafrumvarpi 2024 er ætlunin að bifreiðargjöld skili ríkinu 12,5 milljörðum á næsti ári en kostnaður við rekstur vegakerfisins er á sama tíma áætlaður 26 milljarðar. Tvöföldun á gjaldinu myndi því nánast að öllu leyti greiða fyrir rekstur og uppbyggingu þjóðvegakerfisins án þess að búinn yrði til nýr skattur eða eitthvað bákni til að innheimta hann.

Áætlað gjald er auk þess mjög íþyngjandi fyrir þá sem hafa fengið sér nýjan eða notaðan rafbíl vegna þess hversu rekstur þeirra er hagkvæmur. Það er nefnilega mikil skynvilla að halda því fram að rafbílur séu einungis fyrir þá efnameiri. Þessi mýta hefur verið langlíf vegna þess hversu dýrir rafbílur voru fyrir 10 árum síðan. Margt hefur breyst síðan þá og í dag eru fjölmargir efnaminni einstaklingar að upplifa aukið ferðafrelsi eftir að hafa fengið sér rafbíl, einfaldlega vegna þess hversu ódýrt er að keyra þá. Ef rafbíl er hlaðinn með heimahleðslustöð þá kostar að meðaltali 3 kr. að keyra hvern km. Það 6 kr. kílómetragjald sem ætlunin er að leggja á akstur rafbíla þrefaldar því ferðakostnað rafbíls og gerir það að verkum að hagkvæmara verður að aka um á sparneytnum eldsneytisbíl en rafbíl.

Þegar kemur að innflutningi á rafbílum er alveg ljóst að verulega mun draga úr innflutningi á þeim, bæði vegna niðurfellingar á virðisaukaskattsafslætti og þeirri staðreynd að rafbílur eru ennþá dýrari í innkaupum. Við þetta má bæta að um síðustu áramót var lagt á öll ökutæki, þ.m.t. rafbíla, 5% vörugjald við innflutning og almenna vörugjaldinu breytt á þann hátt að eftir því sem bílar menga meira þá borga þeir í dag hlutfallslega lægri vörugjöld en áður. Þannig lækkuðu vörugjöld á ökutæki sem menga mikið um síðustu áramót. Þannig er í raun allur hvati til að fjárfesta í rafbílum horfinn með tilkomu þessa skatts.

Í fjölmiðlaumfjöllun um áætlað lagafrumvarp lét fyrrverandi fjármálaráðherra hafa eftir sér að um sanngjarna skattlagningu væri að ræða. Slík orðræða er svosem í takti við kynningartexta áformanna um „vaxandi ójafnræði í núverandi gjaldtökukerfi“ sem farið var yfir hér að ofan. Rafbílasamband Íslands vill benda á að áætluð gjaldtaka getur aldrei verið sanngjörn, hvort sem ekið er á rafbíl eða eldsneytisbíl. Akstur á þjóðvegakerfinu, sem kílómetragjaldið á greiða fyrir, er almennt ekki mikill hluti af heildarakstri almennings. Hvernig getur það því talist sanngjarnt að greiða skatt til ríkisins fyrir akstur á vegakerfi sveitarfélaganna? Hvað með þá sem ferðast með bílinn erlendis? Hvernig eiga bílaleigur að gera ráð fyrir þessum útgjaldaauka?

Þetta er bara brot af þeim spurningum sem er ósvarað. Nýleg dæmi sýna okkur líka hversu auðvelt er fyrir óprútna aðila að svindla á þessu kerfi. Þegar skoðað er hvaða vegir teljast til þjóðvegakerfisins þá veltir maður óhjákvæmilega fyrir sér hversu ósanngjarnt kílómetragjald er. Í fylgiskjali hér að neðan er að finna lista yfir grunnnet þjóðvegakerfis landsins en mikilvægt er að landsmenn átti sig á hvert skattþeningurinn á að fara og hvernig skattþeningur þess sem ferðast milli Hveragerðis og Reykjavíkur, vegna atvinnu, fer í að greiða fyrir vegi sem viðkomandi ekur aldrei á.

Rafbílavæðing snýst um miklu meira en neikvæð fjárhagsáhrif í fjárlögum íslenska ríkisins. Minni mengun í nærumhverfi skilar betri lífsgæðum og minnkandi olíuinnflutningur bætir viðskiptajöfnuð við útlönd sem, í meðalári, kostar þjóðarbúið um 100 ma.kr. í gjaldeyri. Það er því óskiljanlegt af hverju ríkisstjórnin hefur lagt 5% vörugjöld á rafbíla og fellt niður virðisaukaskattsafslátt frá og með næstu áramótum þegar við erum svo langt frá því að ná markmiðum okkar skv. Parísarsamkomulaginu. Ofan

á allt þetta á að fara leggja sérstakan skatt á akstur rafbíla, undir þeim formerkjum að hann eigi að fara í vegakerfið, a.m.k. ári áður en skatturinn leggst á ökutæki knúin eldsneyti. Orkuskipti fólksbílaflotans er eina loftslagsaðgerðin sem keyrð er áfram af eftirspurn einstaklinga. Það er tvennt ólíkt að hætta að veita kaupendum rafbíla afslátt af innflutningsgjöldum og að leggja á nýjan skatt sem þrefaldar ferðakostnað rafbílaeigenda undir þeim fölsku formerkjum að gjaldið eigi að greiða fyrir þjóðvegakerfið. Ef áfram heldur sem horfir mun ríkisstjórnin þurrka upp áhuga fólks á orkuskiptum. Rafbílambandið hefur lengi bent á það vanti ekki bara skýra stefnu heldur aðgerðaráætlun sem setur raunveruleg markmið stjórnvalda í öndvegi og hvetur þannig alla þá sem koma að orkuskiptum í samgöngum til að sammælast um það markmið sem stjórnvöld hafa sett sér.

Virðingarfyllt,
F.h. Rafbílambands Íslands,



Tómas Kristjánsson, formaður

Vegir

Vegir í grunnneti:

Stofnvegir:

- | | | | |
|----|-----------------------------------|-----|------------------------------|
| 1 | Hringvegur | 84 | Víkurskarðsvegur |
| 22 | Dalavegur | 85 | Norðausturvegur |
| 26 | Sprengisandsleið | 87 | Kísilvegur |
| | Þjórsárdalsvegur – Fjallabaksleið | 92 | Norðfjarðarvegur |
| | nyrðri | 93 | Seyðisfjarðarvegur |
| 30 | Skeiða- og Hrunamannavegur | 94 | Borgarfjarðarvegur |
| 31 | Skálholtsvegur | 95 | Skriðdals- og Breiðdalsvegur |
| 32 | Þjórsárdalsvegur | | Hringvegur – Axarvegur |
| 33 | Gaulverjabæjarvegur | 97 | Breiðdalsvíkurvegur |
| 34 | Eyrarbakkavegur | | Hringvegur – Breiðdals- |
| 35 | Biskupstungnabraut | | vík, Sæberg |
| 36 | Þingvallavegur | 98 | Djúpavogsvegur |
| 37 | Laugarvatnsvegur | 99 | Hafnarvegur, Höfn |
| 38 | Þorlákshafnarvegur | 205 | Klausturvegur |
| 39 | Þrengslavegur | | Hringvegur – Klaustur, |
| 40 | Hafnarfjarðarvegur | | Skaftárvellir |
| 41 | Reykjanesbraut | 208 | Skaftártunguvegur |
| 43 | Grindavíkurvegur | | Hringvegur – Búlandsvegur |
| 44 | Hafnavegur | 254 | Landeyjahafnarvegur |
| 45 | Garðskagavegur | 261 | Fljótshlíðarvegur |
| | Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur | | Hringvegur – Hvolsvöllur, |
| 46 | Helguvíkurvegur | | Öldubakki |
| 47 | Hvalfjarðarvegur | 343 | Álfsstétt |
| 49 | Nesbraut | | Eyrarbakkavegur – Túngata |
| 50 | Borgarfjarðarbraut | | (eystri endi) |
| 51 | Akrafjallsvegur | 355 | Reykjavegur |
| 52 | Uxahryggjavegur | 359 | Bræðratunguvegur |
| | Kaldadalsvegur – Þingvallavegur | 365 | Lyngdalsheiðarvegur |
| 54 | Snæfellsnesvegur | 376 | Breiðamörk |
| 56 | Vatnaleið | | Hringvegur – Hveragerði, |
| 58 | Stykkishólmsvegur | | Sunnumörk |
| 60 | Vestfjarðavegur | 379 | Hafnarvegur, Þorlákshöfn |
| 61 | Djúpvegur | 409 | Fossvogsbraut |
| 62 | Barðastrandarvegur | 411 | Arnarnesvegur |
| 63 | Bíldudalsvegur | 413 | Breiðholtsbraut |
| 64 | Flateyrarvegur | 414 | Flugvallarvegur, Reykjavík |
| 65 | Súgandafjarðarvegur | 418 | Bústaðavegur |
| | Vestfjarðavegur – Suðureyri, | | Hafnarfjarðarvegur – Gamla |
| | Sætún | | Hringbraut |
| 67 | Hólmavíkurvegur | 421 | Vogavegur |
| 68 | Innstrandavegur | 423 | Miðnesheiðarvegur |
| 72 | Hvammstangavegur | 427 | Suðurstrandarvegur |
| 74 | Skagastrandarvegur | 429 | Sandgerðisvegur |
| 75 | Sauðárkróksbraut | 450 | Sundabraut |
| 76 | Siglufjarðarvegur | 453 | Sundagarðar |
| 77 | Hofsósbraut | 454 | Holtavegur |
| | Siglufjarðarvegur – Hofsós, | 455 | Ánanaust |
| | Lindargata | 458 | Brautarholtsvegur |
| 82 | Ólafsfjarðarvegur | | Hringvegur – Grundarhverfi, |
| | Hringvegur – Hornbrekka | | Hofsgrund |
| 83 | Grenivíkurvegur | 470 | Fjarðarbraut |
| | | 506 | Grundartangavegur |
| | | 509 | Akranesvegur |
| | | 511 | Hvanneyrarvegur |
| | | 518 | Hálsasveitarvegur |

- 573 Rifshafnarvegur
 574 Útnesvegur
 Hellissandur, Klettsbúð –
 Snæfellsnesvegur
 606 Karlseyjarvegur
 607 Reykhólasveitarvegur
 Vestfjarðavegur – Karlseyjar-
 vegur
 617 Tálknafjarðarvegur
 Bíldudalsvegur – Tálknafjörður,
 Strandgata 2
 619 Ketildalavegur
 Bíldudalsvegur – Bíldudalur,
 Langahlíð
 622 Svalvogavegur
 Vestfjarðavegur – Flugvallar-
 vegur, Dýrafirði
 623 Flugvallarvegur, Þingeyri
 631 Flugvallarvegur, Ísafirði
 636 Hafnarvegur, Ísafirði
 731 Svínvetningabraut
 Kjalvegur – Hringvegur
 744 Þverárfjallsvegur
 749 Flugvallarvegur, Sauðárkróki
 767 Hólavegur
 Siglufjarðarvegur – Hólar
 792 Hafnarvegur, Siglufirði
 801 Hafnarvegur, Hrísey
 808 Árskógssandsvegur
 809 Hauganesvegur
 Ólafsfjarðarvegur – Lyngholt
 810 Hafnarvegur, Dalvík
 819 Hafnarvegur, Akureyri
 820 Flugvallarvegur, Akureyri
 821 Eyjafjarðarbraut vestri
 Hringvegur – Miðbraut
 823 Miðbraut
 829 Eyjafjarðarbraut eystri
 Hringvegur – Miðbraut
 830 Svalbarðseyrarvegur
 842 Bárðardalsvegur vestri
 845 Aðaldalsvegur
 859 Hafnarvegur, Húsavík
 869 Langanesvegur
- Norðausturvegur – Flugvallar-
 vegur
 870 Sléttuvegur
 Norðausturvegur – Kópa-
 skersvegur
 870 Kópaskersvegur,
 Kópasker, Akurgerði
 871 Flugvallarvegur, Þórshöfn
 874 Raufarhafnarvegur
 917 Hlíðarvegur
 Norðausturvegur – Vopnafjörður,
 Kolbeinsgata 64
 918 Hafnarvegur, Vopnafirði
 939 Axarvegur
 941 Flugvallarvegur, Egilsstöðum
 950 Eskifjarðarvegur
 952 Hánefsstaðavegur
 Seyðisfjarðarvegur á Fjarðar-
 öldu–Seyðisfjörður, Hafnargata
 42
 955 Vattarnesvegur
 Hringvegur – Búðir, Skólavegur
 eystri endi
 982 Flugvallarvegur, Hornafirði
 5033 Hagamelsvegur
 Hringvegur – Melahverfi,
 Lækjarmelur
 5240 Bifrastarvegur
 9572 Mjóeyrarvegur
- Stofnvegir um hálendi:*
 F26 Sprengisandsleið
 35 Kjalvegur
 F208 Fjallabaksleið nyrðri (hluti nr. 208)
 550 Kaldadalsvegur
- Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af
 grunnnetinu:*
 Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn/
 Þorlákshöfn,
 Hrísey – Árskógsströnd,
 Grímsey – Dalvík,
 Stykkishólmur – Brjánslækur