



Samgöngufélagið

Engjavegi 29, Ísafirði • Kt. 620999-3269 • Netfang samgongur@samgongur.is • Veffang www.samgongur.is

Ísafirði, 3. apríl 2018.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið

- til þess er málið varðar

Sent um vefinn www.island.is

Efni: Hugleiðingar tengdar drögum að skýrslu starfshóps um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis, sem gefin var út í febrúar 2018.

Við lauslegan yfirllestur er það mat undirritaðs að ofangreind skýrsla dragi mjög vel fram stöðuna eins og hún er nú varðandi það efni sem þar er fjallað um og þar séu tilgreindar skýrar og raunhæfar tillögur til framtíðar litið. Þau viðfangsefni sem telja verður mikilvægust í því sambandi verður að telja umhverfismál og að afla tekna sem dugi fyrir viðhaldi og uppbyggingu samgöngukerfisins.

Þær breytingar sem lagðar eru til á núverandi kerfi virðast einnig rökréttar og eðlilegar, ekki síst tillögur um að afnema ýmsar undanþágur frá greiðslum þeirra gjalda sem lögð eru á vegna öflunar og eignarhalds á ökutækjum. Þó skal nefnt að til framtíðar er gert ráð fyrir að *bifreiðagjöld* lækki jafnt af ökutækjum sem menga og mengunarlausum ökutækjum og í þeirra stað komi notkunargjöld í ríkara mæli. Telja verður að lágmarksfjárhæð bifreiðagjalda sé tiltölulega lág (5.925 kr. x 2 eða kr. 11.850 á ári) og vart ástæða til að lækka hana frekar. Þá þykir *úrvinnslugjald* vel mega hækka til að auka hvata til afskrá ökutæki og færa þau í úrvinnslu. Verður að telja fjárhæð gjaldsins, kr. 20.000, fulllaga og væri sennilega nær að hækka gjaldið í allt að kr. 50.000 og afnema undanþágu álagningar við innheimtu við 15 ár eins og nú er gert. Sérstaklega þykir mega horfa til ökutækja sem menga mikið (sjá bls. 15 í skýrslunni) og að reynt verði að koma á hvötum til að ná þeim úr umferð og að ökutæki sem sem eru með mjög mengandi búnað, t.d. rafhlöður rafmangsbíla greiði hærra úrvinnslugjald.

Eðlilegt verður að teljast að ökutæki sem eru eldri en 25 ára a.m.k. þau sem ekki eru skráð sérstaklega sem *fornbilar* (fornökutæki) verði ekki lengur undanþegnar bifreiðagjöldum. Má nefna að fjöldi ökutækja sem skráð eru í umferð fyrir árið 1993 eru sem hér segir skv. upplýsingum Samgöngustofu: 6.091 fólksbifreið, 537 sendibílar, 981 vörubíll og 121 hópibifreið. Skráðar fornbílar eru 4.708 og er þá miðaða við fólksbifreiðar.

Þykir raunar mega huga að nýrri skilgreiningu á fornbifreiðum og þau ökutæki sem teljast hafa söfnunareða varðveislugildi og eru litið notuð í almennri umferð njóti áfram undanþágu, t.d. ökutæki eldri en 40 til 50 ára. Hér skal haft í huga að ökutæki endast orðið mun betur og ekki ósennilegt að þeim ökutækjum fjölgi ört sem nái 25 ára aldri, en ekki virðist metið sérstaklega hjá Samgöngustofu hvort þau teljist hafa söfnunargildi.

Aðalatriðið er þó að þær tekjur sem er að hafa af notkun ökutækja í formi eldsneytisgjalda hafa eins og fram kemur í skýrslunni dregist umtalsvert saman síðustu ár jafnt í krónutölu og ekki síður sem hlutfall af hverju ökutæki og hætt við að framhald verði á, án þess að séð verði að nýjar tekjur komi í þeirra stað í bráð. Verður undirritaður að segja sem eigandi ökutækis sem gengur fyrir hvoru tveggja jarðefnaeldsneyti og raforku (tengiltvinnbíll) að ekki sé hægt að kvarta undan háaum álögum fyrir notkun vegakerfisins. Ekki verður séð að þær hugmyndir sem nefndar eru í skýrslunni til skemmri tíma hafi nein áhrif á framlög

undirritaðs eða annarra sem aka um á rafbílum fyrir notkun á vegakerfinu. Verður því að telja brýnt að ráðist verði sem allra fyrst í „fýsileika- og kostnaðargreiningu á upptöku *skattlagningar á grundvelli tímabundins aðgangs að vegakerfinu (vinjettur) og / eða mældrar notkunar* (t.d. GNSS).“ eins og nefnt er í drögunum á bls. 15. Meðan unnið er að lausnum á þessu telst vart nokkuð því til fyrirstöðu að eigendum rafknúinna ökutækja verði gert að greiða t.d. 100.000 kr. *árgjald fyrir afnot vegakerfisins* á móti þeim sparnaði sem hlýst af því að hafa ökutækið knúið rafmagni, e.t.v. mætti byrja á lægra gjaldi t.d. kr. 50.000.

Má minna á tæplega 7.500 ökutæki ganga fyrir rafmagni að hluta eða öllu leyti og fer hratt fjölgandi. Ef fullt gjald yrði lagt á samkvæmt þessum hugmyndum gæfi það kr. 750 m. í ríkissjóð. Hvað sem verður er ljóst að brýnt er að ná með einhverjum hætti utan um einhvers konar skattlagningu notkunar ökutækja sem fyrst. Þeir sem vildu komast undan þessu gjaldi gætu látið setja mæla í bíla sína og greitt kílómetragjald (fjárhæðin 6. kr. á km) hefur verið nefnd í þessu sambandi. Sjá t.d. upplýsingar um tækjabúnað sem mögulega gæti nýst í þessu sambandi á vefnum www.floti.is. Yrði þetta kerfi svipað og var með díselbíla fyrir allmörgum árum sem reyndar voru með sérstökum mælum sem kölluðu á reglulegan álestur. Ekki verður sem áður segir við það unað að eigendur rafmangsbíla sleppi alveg við að greiða fyrir notkun vegakerfisins.

Telja verður að nánast óhjákvæmilegt sé að hefja innheimtu *gjalda fyrir notkun einstakra samgöngumannvirkja* sem ákveðin yrðu sérstaklega, svipað og t.d. var lagt til í skýrslu nefndar um fjármögnun vegaframkvæmda í nágrenni Reykjavíkur, sem út kom á liðnu hausti. Margt mætti segja um þær hugmyndir og útfærslu þeirra en ekki eru tók á því hér.

Talsverðar tekjur virðist mega hafa af *bílastæðum* enda eðlilegt að greitt sé fyrir afnot þeirra og sums staðar óhjákvæmilegt til stytta tíma sem bílum er lagt. Raunar er ótrúlegt að ekki skuli meira um það, eins og t.d. á flestum stæðum við Háskóla Íslands, en talsverður beinn og óbeinn kostnaður felst í gerð og viðhaldi bílastæða og þess sem þeim fylgir. Sumir virðast nota gjald af bílastæðum sem sérstakan tekjustofn sem tengist ekki kostnaði við að halda þeim úti og sýnist mega benda á bílastæðin utan við Flugstöð Leifs Eiríkssonar í því sambandi, þótt ekki hafi fengist upplýsingar um hversu miklar tekjur hafa fengist af þeim. Verður að telja á allan hátt réttlátt og eðlilegt að greiddur sé virðisaukaskattur af þessum tekjum. Er ekki annað vitað en það sé gert í nágrennalöndum okkar og því ekki óeðlilegt að sama sé uppi á teningnum hér.

Í skýrslunni (m.a. bls. 15) er nefnt að kannað verði hvort forsendur séu til þess að heimila sveitarfélögum yfir tilteknum íbúafjöldamörkum að leggja skatt á ökutæki sem eru í notkun innan marka þeirra í þeim tilgangi að vinna gegn neikvæðum ytri áhrifum staðbundinnar mengunar. Þótt ekki séð það sagt berum orðum viðrist hér m.a. átt við *gjaldtöku af notkun nagaldekkja*. Sjálfsagt verður að teljast og eðlilegt að heimila gjaldtöku af notkun þeirra vegna þeirrar mengunar, hávaða og slits sem (of)notkun þeirra veldur. Mætti miða við að t.d. yrði lagt á alla notkun á höfuðborgarsvæðinu og á stöðum út frá því þar sem ekki þarf að fara yfir 200 metra hæð til að komast á milli. Miðað yrði við lögheimili skráðs eiganda ökutækis. Þeir skráðu eigendur sem byggju utan þess svæðis ættu kost á að fá gjaldið endurgreitt. Þótt líklegt sé að tekjur af gjaldi sem þessu rynni að mestu til sveitarfélaga má vel sjá fyrir sér að ríkið fengi í sinn hlut einhvern hluta þeirra vegna notkunar stofnbrauta.

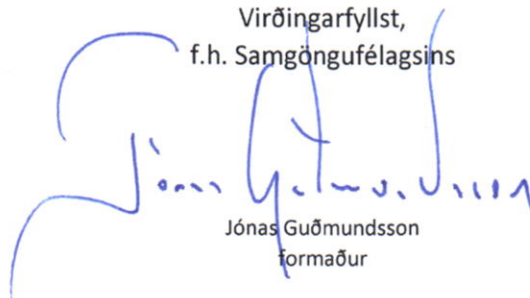
Loks skal hér nefnd hugmynd að gjaldtöku sem ekki hefur fengið hljómgrunn en að mati undirritaðs má telja vert a.m.k. að skoða þótt ekki sé kunnugt að hún hafi verið notuð annars staðar. Felur hún í sér að á vegum eins og t.d. Reykjanesbraut, þar sem er tvöföld akbraut fyrir bíla í sömu átt, verði frágangur þannig að óhætt sé að hækka hraðamörk í 110 til 120 km á klst og þeir sem nýti sér það á t.d. 15 til 25 km kafla þannig að *meðalhraði fari yfir þessi mörk þar greiði fyrir það sérstakt gjald*, sem þeir sem halda sig við innan við 100 km á klst meðalhraða á sama kafla sleppa við að greiða. Má telja líklegt að margir væru

reiðubúnir að nýta sér þetta þegar aðstæður leyfðu. Ekki telst felast í þessu nein mismunun þar sem verið er að gefa vegfarendum á tilteknum vegarkafla, sem sérstaklega er byggður fyrir aukinn hraða, kost á að aka hraðar en heimilað er á öðrum vegum landsins og ekkert óeðlilegt við að þeir sem nýti sér það greið eitthvað fyrir þau gæði, t.d. kr. 200 fyrir hvert skipti. Ef ökumenn 10.000 ökutæki nýttu sér þetta á dag eða rúmlega helmingur umferðarinnar um Reykjanesbraut gera þetta tvær milljónir á dag í brúttótekjur. Eðlilegt væri þó að þær tekjur rynnu a.m.k. að hluta til til að greiða kostnað við uppbygginu og rekstur vegarkafans.

Fjöldmörg fleiri atriði mætti tilfæra um þær tillögur sem þau skýrsludrög sem hér eru til umfjöllunar fjalla um þótt það verði ekki gert hér. Er hins vegar hvatt til að unnið verði áfram með hugmyndir og tillögur sem í skýrslunni er að finna og þeim hrint í framkvæmd. Þá verði ekki síst haft í huga að endurgjaldi fyrir notkun samgöngukerfisins verði sem haganlegast fyrir komið og þannig að allir vegfarendir inni af hendi ó sanngjarna þóknun miðað við notkun þess.

Áhugavert væri ef fni skýrslunnar yrði kynnt sem best og jafnvel haldinn fundur þar sem farið yrði yfir efni hennar með þeim sem áhuga hefðu.

Virðingarfyllst,
f.h. Samgöngufélagsins

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jónas Guðmundsson', is written over the typed name and title.

Jónas Guðmundsson
formaður