

Húnaþing vestra, 23. október 2025

Efni: Umsögn stjórnar SSNV um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki (þingskjal 147, 157. Löggjafarþing)

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra tekur undir það meginmarkmið að skapa réttlátara og skilvirkara gjaldtökukerfi sem endurspeglar raunveruleg áhrif aksturs á vegakerfið og umhverfið. Hins vegar telur stjórn SSNV að fyrirhuguð hækkun á gjöldum vegna þungaflutninga geti haft alvarleg neikvæð áhrif á rekstrarskilyrði fyrirtækja á landsbyggðinni og þar með á byggðapróun og verðlag í dreifðum byggðum.

Samkvæmt frumvarpinu er lagt til að kílómetragjald verði lagt á ökutæki eftir leyfðri heildarþyngd og eignum kílómetrum, þar sem gjald pr. km hækkar eftir því sem ökutækið er þyngra. Þannig mun gjaldið nema allt að 45,17 krónum á hvern ekinn kílómetra fyrir ökutæki sem vega meira en 31 tonn. Þetta hefur veruleg áhrif á rekstur fyrirtækja sem sinna nauðsynlegum vöruflutningum, sérstaklega í landshlutum þar sem vegalengdir eru miklar og engar aðrar raunhæfar samgönguleiðir eru til staðar. Fyrir dæmigerðan flutningabíl sem ekur 600 kílómetra dagleið getur gjaldið numið um 27.000 krónum á dag, sem mun leiða til aukins flutningskostnaðar og í kjölfarið hærra vöruverðs.

Í landshlutum utan höfuðborgarsvæðisins, þar sem atvinnulíf byggir í ríkum mæli á flutningum á sjávarafurðum, landbúnaðarvörum og byggingarefni, eru áhrifin sérstaklega þung. Þar eru vegalengdir langar, flutningsmagn takmarkað og fá tækifæri til að deila kostnaði eða nýta stærðarhagkvæmni. Í ljósi þessa telur SSNV að kílómetragjald í núverandi mynd taki ekki nægilegt tillit til byggðasjónarmiða né aðstöðu þeirra fyrirtækja sem bera uppi grunnþjónustu og efnahagslíf í dreifðum byggðum landsins.

Þótt mikilvægt sé að hvetja til umhverfisvænni flutninga er ljóst að möguleikar á orkuskiptum í þungaflutningum eru enn takmarkaðir. Rafmagns- og vetnislausnir fyrir þungaflutninga eru á þróunarstigi, og uppbygging hleðsluinnviða á landsbyggðinni er langt á eftir. Að leggja verulega aukin gjöld á þessa atvinnugrein án þess að skapa raunhæfar aðlögunarleiðir getur því haft þveröfug áhrif – það hægir á orkuskiptum, dregur úr samkeppnishæfni fyrirtækja og eykur kostnað við daglega starfsemi í byggðum þar sem flutningar eru óhjákvæmilegur hluti af daglegu lífi.

SSNV leggur áherslu á að við endanlega útfærslu laganna verði tekið sérstakt tillit til byggðasjónarmiða og að aðlögunartímabil verði innleitt fyrir flutningabíla í þyngri flokkum. Þá telur stjórn nauðsynlegt að ráðist verði í ítarlega greiningu á áhrif gjaldsins á fyrirtæki í flutningaþjónustu og á verðlag og aðgengi að vörum á landsbyggðinni áður en gjaldið tekur gildi. Einnig þarf að tryggja að mælingar og skráning aksturs verði einföld og framkvæmanleg án þess að skapa fyrirtækjum óhóflegan viðbótarkostnað eða flækjur í daglegum rekstri.

SSNV leggur til að skoðað verði hvort hægt sé að setja inn tímabundna undanþágu eða lægri gjaldþrep fyrir flutningabíla sem sinna nauðsynlegum flutningum til og frá dreifðum byggðum, þar til tæknilausnir og innviðir til orkuskipta eru orðnir raunhæfir valkostir. Þá er mikilvægt að fyrirhuguð löggjöf feli í sér ákvæði um reglubundna endurskoðun á áhrifum gjaldsins, til dæmis tveimur til þremur árum eftir gildistöku, og að heimilt verði að endurskoða gjaldskrár eða undanþágur ef í ljós kemur að gjaldið hafi í för með sér óhóflega neikvæð áhrif á atvinnu- og byggðaðróun.

Að mati stjórnar SSVN er tilgangur frumvarpsins skiljanlegur og markmiðin um umhverfislega ábyrgð réttmæt. Hins vegar verður að gæta þess að gjaldtakan verði sanngjörn, byggðalega réttlát og raunhæf í framkvæmd, þannig að hún grafi ekki undan samkeppnishæfni fyrirtækja á landsbyggðinni né leiði til hærra vöruverðs og veikrar byggðaðróunar.

Að lokum vill stjórn SSVN áréttta mikilvægi þess að þau gjöld sem innheimt eru af bifreiðaeigendum vegna notkunar á vélknúnum ökutækjum eða sem vörugjöld við kaup skili sér til uppbyggingar á vegakerfinu í landinu. Norðurland vestra er með mjög laskað og illa viðhaldið vegakerfi. Hér er hæst hlutfall malarvega í samanburði landshlutanna og hæst hlutfall einbreiðra brúa, ásamt þeirri staðreynd að í drögum að samgönguáætlun, sem lögð var fyrir alþingi haustið 2023, var einungis gert ráð fyrir rúmum 700 milljónum á fyrsta hluta áætlunar á meðan aðrir landshlutar áttu að fá milljarða eða milljarðatugi til lagfæringar og uppbyggingar á vegakerfinu. Við leggjum því áherslu á að þeir fjármunirnir sem verða innheimtir skili sér til viðhalds og uppbyggingar á þjóðvegakerfinu og þá ekki síst í okkar landshluta.

F. h. stjórnar Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra



Sveinbjörg/Rut Pétursdóttir,
Framkvæmdastjóri