

Ökutækjaleigur:

Frumvarp til laga um
kílómetragjald á ökutæki

Samtök ferðapjónustunnar

21. maí 2025



Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

SAMANTEKT

- Kílómetragjaldið felur í sér það markmið að gjaldtaka endurspegli betur en núverandi kerfi raunverulega notkun á vegasamgöngum, þannig að þeir greiði sem nota, og er skráður eigandi ökutækis gjaldskyldur aðili þess. Miðað við núverandi tímalínu á gildistöku frumvarpsins mun það hins vegar ekki verða raunin í tilfelli ökutækjaleiga, þar sem stjórnvöld virðast ætla að endurtaka síendurtekinn leik og taka upp nýjar álögur án fyrirvara. Þannig mun kílómetragjaldið ekki vera tekið af notendum vegakerfisins heldur innan úr fyrirtækjunum sjálfum enda nær ómögulegt fyrir ökutækjaleigur að reyna að innheimta kostnað gjaldsins af þegar gerðum samningum eftir á. Þá er ótalinn annar kostnaður sem til fellur vegna innheimtu kílómetragjaldsins.
- Þrátt fyrir markmið frumvarpsins um að opinber gjöld fyrir meðalbensínbíl verði þau sömu fyrir og eftir breytingar skapast samhliða breytingunni aftur á móti ekki aðeins íþyngjandi kostnaður vegna innheimtunnar fyrir ökutækjaleigur heldur einnig neikvæð áhrif á eftirspurn einstaklinga eftir ferðalögum til Íslands í ljósi þeirra verðhækkana sem gjaldið hefur í för með sér á útleigu bílaleigubíla. Það hefur áhrif á íslenska ferðaþjónustu í heild sinni. Rannsóknir sýna að ferðaþjónusta er fremur næm fyrir verðbreytingum.
- Fari svo að ferðamönnum fækki hér á landi hefur það svo ekki aðeins bein áhrif á ferðaþjónustuna heldur á atvinnulífið í heild, enda eru einnig óbein og afleidd áhrif sem fylgja slíkri þróun sem eiga það oft til að gleymast í umræðunni. SAF óskuðu eftir því að Hagrannsóknir sf. notuðu þjóðhagslíkan fyrir ferðaþjónustu til að leggja mat á þjóðhagsleg áhrif af upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins. Helstu niðurstöður eru lækkun í vergri landsframleiðslu, minni fjárfesting, minni útflutningstekjur og aukinn viðskiptahalli.
- **SAF kalla eftir að hætt verði við upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins, í það minnsta að gildistöku þess verði frestað fram yfir áramót.**
- **SAF kalla eftir að fjárhæð daggjaldsins verði endurskoðuð og að útfærsla þess verði með þeim hætti að ökutækjaleigur hafi þann kost að breyta á milli daggjalds og kílómetragjalds eftir hvern dag.**
- **SAF kalla eftir því að tekið verði fullt tillit til starfsemi ökutækjaleiga fari svo að upptaka kílómetragjaldsins gangi eftir og að sérstaða þeirra sem stórnotendur á innheimtukerfi þess verði viðurkennd með eðlilegum hætti.**



Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

FYRIRHUGAÐ SÍÐARA SKREF STJÓRNVALDA VIÐ UPPTÖKU KÍLÓMETRAGJALDS 1. JÚLÍ 2025

- Fyrirhugað kílómetragjald á að taka gildi 1. júlí 2025. Kílómetragjaldið felur í sér það markmið að gjaldtaka endurspegli betur en núverandi kerfi raunverulega notkun á vegasamgöngum og er skráður eigandi ökutækis gjaldskyldur aðili þess. Jafnframt byggist kílómetragjaldið á þeirri reglu að þeir greiði sem nota vegasamgöngur landsins. Gott og vel.
- Miðað við núverandi tímalínu á gildistöku frumvarpsins mun það hins vegar ekki verða raunin að raunverulegir notendur vegasamgangna hérlandis greiði í tilfelli ökutækjaleiga þar sem stjórnvöld virðast ætla að endurtaka síendurtekinn leik og taka upp nýjar álögur án fyrirvara.

ÞAÐ YRÐI ÍÞYNGJANDI SKREF FYRIR ÖKUTÆKJALEIGUR, MEÐAL ANNARS VEGNA SKAMMS FYRIRVARA

- Gangi þau fyrirvaralausú áform eftir gæti farið svo að á ökutækjaleigur leggist til viðbótar þrír milljarðar króna í opinberar álögur á árinu 2025, ef miðað er við að leigjendur bílaleigubíla hér á landi keyri allt að einn milljarð km á ári og að grunnfjárhæð kílómetragjaldsins verði 6,7 krónur fyrir hvern ekinn km. Þar sem samningum ökutækjaleiga við viðskiptavinum líkt og hjá öðrum fyrirtækjum verður ekki breytt eftir á.
- Í tilfelli ökutækjaleiga mun því kílómetragjaldið ekki vera tekið af notendum vegakerfisins heldur innan úr fyrirtækjunum sjálfum. Hlutfallslega yrði að óbreyttu um að ræða verulega íþyngjandi ráðstöfun fyrir atvinnugrein sem velti samtals rekstrartekjum upp á rúma 45 milljarða króna að meðaltali árin 2017, 2018, 2019, 2022 og 2023, samkvæmt fjárhags- og rekstraryfirliti Ferðamálastofu.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

JÁKVÆÐ ENDURGJÖF OG GOTT ORÐSPOR SPILAR LYKILHLUTVERK Í STARFSEMI ÖKUTÆKJALEIGA

- Í fyrsta lagi fari ökutækjaleigur í að kynna viðskiptavinum sínum skilmálabreytingar á samningum og þá í raun nýja skilmála eftir á vegna upptöku fyrirvaralausra álagna hins opinbera skapast orðsporsáhætta enda hefur þá í raun verið stofnað til viðskipta í upphafi á röngum forsendum.
- Endurgjöf (e. review) spilar lykilhlutverk við leigu á bílaleigubílum líkt og við sölu á öðrum vörum eða þjónustu. Þar sem hún hefur óhjákvæmilega áhrif á framtíðarsölu ökutækjaleiga líkt og annarra fyrirtækja.
- Þegar endurgjöf er neikvæð myndast orðspor sem dregur úr vilja framtíðarviðskiptavina fyrirtækja til að velja þeirra vöru eða þjónustu umfram aðra. Vegna þessa keppast fyrirtæki við að halda orðspori sínu sem bestu með því að tryggja jákvæða upplifun og þar með endurgjöf.

FYRIRVARALOUS UPPTAKA KÍLÓMETRAGJALDS SKAPAR ORÐSPORSÁHÆTTU OG NEIKVÆÐA ENDURGJÖF

- Erfitt er að meta nákvæmlega kostnað slíkrar orðsporsáhættu en ljóst er að hann getur verið verulegur og því reyna fyrirtæki eftir fremsta megni að halda honum í lágmarki. Það liggur fyrir að ef orðspor ökutækjaleiga verður neikvæðara en ella vegna upptöku kílómetragjaldsins getur það komið niður á áfangastaðnum Íslandi í heild sinni. Það getur ekki talist vönduð stjórnsýsla að ökutækjaleigur eða önnur fyrirtæki þurfi að kynna og rökstyðja hækkun á þegar seldum vörum eða þjónustu vegna breytinga á álögum í boði hins opinbera. Slíkar aðstæður eiga ekki að koma upp.
- Í öðru lagi er það svo að þrátt fyrir að ökutækjaleigur hafi kreditkortaupplýsingar viðskiptavina sinna hafa þær, eðli málsins samkvæmt og sem betur fer, ekki heimild til að rukka kreditkort þeirra umfram það sem upphaflegur samningur og skilmálar kveða á um án samþykkis.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

ÞAÐ ER NÆR ÓMÖGULEGT FYRIR ÖKUTÆKJALEIGUR AÐ BREYTA ÞEGAR GERÐUM SAMNINGUM EFTIR Á

- Samhliða aukinni sjálfvirknivæðingu ökutækjaleiga skila viðskiptavinir nú oft bílaleigubílum utan opnunartíma og hitta þar af leiðandi ekki nokkurt starfsfólk við skilin. Viðskiptavinirnir eru því oftast en ekki komnir úr landi þegar ökutækjaleigur reyna að innheimta gjöld eftir á sem verður þá nær ómögulegt þar sem þeir geta einfaldlega neitað að samþykka og veita heimild fyrir slíkri rúkkun á kreditkortið sitt. Ökutækjaleigur hafa í þeim aðstæðum val um að sækja sér lögræðilega aðstoð við innheimtuna á erlendri grundu en ljóst er að slíkar æfingar munu aldrei koma til með að svara kostnaði kílómetragjaldsins og óljóst hverju þær myndu skila í raun.
- Það er ekki fyrr en endanleg útfærsla á kílómetragjaldinu liggur fyrir og búið er að festa hana í lög sem ökutækjaleigur geta sett slík ákvæði inn í upphaflega skilmála sína.

ÖKUTÆKJALEIGUR STARFA EKKI Í TÓMARÚMI OG OFT UM FLÓKNA SAMNINGA AÐ RÆÐA Í GEGNUM ÞRIÐJA AÐILA

- Í þriðja lagi vinna ökutækjaleigur oft og tíðum með þriðja aðila, það er ferðaskrifstofum og erlendum söluaðilum (e. online travel agents), við útleigu á bílaleigubílum. Í tilfelli ferðaskrifstofa er leiga á bílaleigubíl oft hluti af heildarferðapakka sem viðkomandi aðilar selja til sinna viðskiptavina, en auk þeirra eru bílaleigubílar leigðir út beint í gegn um erlenda söluaðila.
- Þegar sú er raunin verður enn flóknara og aftur nær ómögulegt fyrir ökutækjaleigur að ætla að hækka verð eftir á vegna kílómetragjalds á bílaleigubílum sem þegar hefur verið samið um útleigu á. Ferðaskrifstofur og erlendir söluaðilar hafa nú þegar tilkynnt um að þeir ætli sér ekki að fara þá leið að innheimta kílómetragjald af þegar staðfestum bókunum eða samningum á árinu.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

ÖKUTÆKJALEIGUR MUNU AÐ ÖÐRU ÓBREYTTU SITJA UPPI MEÐ REIKNING KÍLÓMETRAGJALDSINS Á ÁRINU

- Þar af leiðandi munu ökutækjaleigur að öðru óbreyttu sitja uppi með sárt ennið vegna skamms fyrirvara taki frumvarpið gildi nú í sumar. Þess vegna skiptir hér öllu máli að tryggður verði eðlilegur fyrirvari við upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins af hálfu hins opinbera.
- Það er óboðlegt að stjórnvöld læri ekki af reynslunni og tryggi ekki vandaðri stjórnsýslu við síðara skref upptöku kílómetragjaldsins en raun ber vitni. Allt þrátt fyrir varnarorð meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar í nefndaráliti með frávísunartillögu þann 12. nóvember 2024 þar sem frumvarpinu til laga um kílómetragjald á ökutæki var vísað aftur til ríkisstjórnarinnar.

ÞAÐ VERÐUR AÐ TRYGGJA EÐLILEGAN FYRIRVARA OG TAKA FULLT TILLIT TIL STARFSEMI ÖKUTÆKJALEIGA

- Í því nefndaráliti segir orðrétt „að mati meiri hlutans er mikilvægt að brugðist sé við og einfalt og gagnsætt fyrirkomulag gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti verði innleitt til framtíðar með aukið jafnræði eigenda og umráðamanna ökutækja að leiðarljósi. Hins vegar verður ekki fram hjá því litið að kallað er eftir frekari greiningu og auknu samráði við hagsmunaaðila. Frumvarpið felur í sér umfangsmikla breytingu á gjaldtöku fyrir notkun ökutækja og því mikilvægt að það sé undirbyggt með frekara samráði og greiningu og áhrifamati þannig að hið nýja kerfi skapi ekki óæskileg áhrif fyrir almenning og atvinnugreinar.“
- Sé það raunverulegt markmið stjórnvalda að þeir greiði sem nota vegasamgöngur hérlandis verður að tryggja nauðsynlegan fyrirvara og taka fullt tillit til starfsemi ökutækjaleiga.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

REYNSLAN AF UPPTÖKU FYRSTA SKREFS KÍLÓMETRAGJALDSINS SEGIR SÍNA SÖGU

- Reynsla ökutækjaleiga af upptöku kílómetragjalds á rafmagns, vetnis- og tengiltvinnbifreiðar sýnir að þeim hefur heilt yfir ekki tekist að innheimta nema um 70% af gjaldinu frá viðskiptavinum sínum, hin 30% hafa einfaldlega lent á reikningi fyrirtækjanna. Fyrstu mánuðina eftir fyrsta skref upptökunnar var staðan hins vegar önnur og innheimtuhlutfall af kílómetragjaldinu frá viðskiptavinum náði aðeins um 15% til 30%. Þar sem fyrirvarinn við upptöku fyrsta skrefs kílómetragjaldsins var nær enginn voru möguleikar ökutækjaleiga til innheimtu gjaldsins frá viðskiptavinum sem höfðu þegar bókað bílaleigubíl fyrir gildistöku verulega takmarkaðir, líkt og farið hefur verið yfir. Það tekur ökutækjaleigur að lágmarki sex mánuði til að komast upp í um 70% innheimtuhlutfall, sem er samt sem áður óásættanlegt.

SPORIN HRÆÐA Í LJÓSI REYNSLUNNAR

- Stjórnvöld virðast því nú ætla að setja ökutækjaleigur í sömu stöðu og við upptöku fyrra skrefs kílómetragjaldsins og skattleggja þannig atvinnugreinina um þrjá milljarða króna með nær engum fyrirvara í ár. Þvert á fögur orð ráðherra ríkisstjórnarinnar um „*fyrirsjáanleika fyrir ferðapjónustuna*“, líkt og grein atvinnuvegaráðherra bar í titli sínum sem birtist þann 28. nóvember 2024. Það segir sig sjálft að fyrirvaralaus upptaka síðara skrefs kílómetragjaldsins mun hafa neikvæð áhrif á afkomu fyrirtækjanna, sérstaklega á litlar og meðalstórar ökutækjaleigur.
- Til að setja afkomu ökutækjaleiga í samhengi við upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins nam hagnaður samkvæmt ársreikningum ökutækjaleiga samtals rúmlega 3,6 milljörðum króna að meðaltali árin 2017, 2018, 2019, 2022 og 2023, samkvæmt fjárhags- og rekstraryfirliti Ferðamálastofu.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

VERULEGUR KOSTNAÐUR MUN FYLGJA INNHEIMTU KÍLÓMETRAGJALDSINS FYRIR ÖKUTÆKJALEIGUR

- Verði niðurstaðan því svipuð og meðaltal fyrrgreindra fimm ára er útlit fyrir að óbreytt upptaka síðara skrefs kílómetragjaldsins muni þannig þurrka út stóran hluta af hagnaði ökutækjaleiga á árinu, allt vegna skamms fyrirvara. Þá er ótalin sá íþyngjandi kostnaður sem mun fylgja upptöku kílómetragjaldsins við innheimtu þess fyrir ökutækjaleigur, þar sem kerfisbreytingin kallar á aukinn fjölda starfsfólks til að sinna meðal annars skráningum, afstemmingum, fyrirspurnum viðskiptavina og öllu því umstangi sem fylgir upptökunni. Ökutækjaleigur þurfa einnig að ráðast í breytingar á innri ferlum, kerfum og öðrum tæknimálum og við þær fellur augljóslega til hugbúnaðarkostnaður, stofnkostnaður sem og rekstrargjöld við hugbúnaðinn sjálfan, færslugjöld, áskriftargjöld og svo framvegis. Ökutækjaleigur SAF hafa áætlað að árlegur beinn kostnaður við innheimtu kílómetragjaldsins geti numið allt að rúmlega 1,5 milljörðum króna fyrir atvinnugreinina í heild.

FJÁRFESTINGARGETA ÖKUTÆKJALEIGA MUN DRAGAST SAMAN AÐ ÖÐRU ÓBREYTTU

- Gangi upptaka síðara skrefs kílómetragjaldsins eftir að óbreyttu nú um mitt sumar mun það almennt leiða til þess að ökutækjaleigur hafi verulega takmarkað eða nær ekkert svigrúm til fjárfestinga miðað við það sem ella hefði orðið. Fjárfestingar sem eru grundvöllur ökutækjaleiga eins og annarra ferðaþjónustufyrirtækja til þess að skapa meiri verðmæti í framtíðinni. Afleiðingarnar geta svo hæglega orðið það slæmar að einhverjar ökutækjaleigur gætu þurft að hætta starfsemi. Ferðaþjónustan þarf fyrst og síðast fyrirsjáanleika og festu, hagkvæmt rekstrarumhverfi og svigrúm til fjárfestinga til að geta haldið áfram að vinna að aukinni verðmætasköpun og þannig bættum lífskjörum, eins og markmið stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kveður á um.
- **SAF kalla eftir að hætt verði við upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins, í það minnsta að gildistöku þess verði frestað fram yfir áramót.**



Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

FYRIRHUGAÐ DAGGJALD MIKILVÆG HEIMILD FYRIR STARFSEMI ÖKUTÆKJALEIGA

- Samkvæmt frumvarpinu verður ökutækjaleigum heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkissjóð þar sem miðað verði við tiltekinn akstur á dag út frá ákveðinni fastri fjárhæð. Daggjaldið skuli nú vera 1.340 krónur og reiknað fyrir hvern hafinn útleigudag samkvæmt leigusamningi. Lágmarkstímabil daggjalds vegna hvers ökutækis skal vera þrír almanaksmánuðir. Þannig er með daggjaldinu í raun verið að gera ráð fyrir 200 kílómetra meðalakstri á dag.
- Þau gögn sem frumvarpið miðar við eru fengin úr rannsókn sem unnin var fyrir Vegagerðina árið 2017 upp úr viðhorfskönnunum sem voru framkvæmdar meðal erlendra ferðamanna. Óformleg nýleg könnun meðal ökutækjaleiga innan SAF sýnir hins vegar að frumvarpið sé með fyrrgreindum forsendum að öllum líkindum að miða við of marga ekna kílómetra að meðaltali á dag.

ÞAÐ VERÐUR HINS VEGAR AÐ BYGGJA Á RAUNHÆFUM FORSENDUM

- Í samráðsgátt stjórnvalda 15. október síðastliðinn var daggjaldið kynnt sem 670 krónur og þannig horft til 100 kílómetra meðalaksturs á dag og telja ökutækjaleigur SAF það mat vera mun nær raunveruleikanum. Aftur á móti þegar frumvarpið var lagt fyrir Alþingi í annað sinn var daggjaldið orðið 1.340 krónur. Í greinargerð frumvarpsins var svo daggjaldið meðal annars ýmist sagt vera 1.000 krónur eða 1.340.
- Á meðan frekari gögn um raunakstur bílaleigubíla liggja ekki fyrir er mikilvægt að stigin verði varfarin skref við ákvörðun á fjárhæð daggjaldsins og miðað við 670 krónur í upphafi. Hægt yrði að nota fyrsta árið til að safna upplýsingum um fjölda ekinna kílómetra bílaleigubíla og skerpa á framkvæmd gagnasöfnunar þannig að til lengri tíma verði hægt að miða daggjaldið við raunakstur þeirra á ári.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

ÞRIGGJA MÁNAÐA LÁGMARKSTÍMABIL DAGGJALDS YRÐI ÍÞYNGJANDI FYRIR STARFSEMI ÖKUTÆKJALEIGA

- Það er mikilvægt að ökutækjaleigur eigi þess kost að geta lagt á daggjald þannig að þá sé fyrirfram vitað hvað leiga á bíl kostar og það innheimt við upphaf leigutíma viðskiptavina eða áður en hann hefst.
- Það vekur hins vegar upp furðu að frumvarpið kveði á um þriggja almanaksmánaða lágmarkstímabil daggjaldsins vegna hvers ökutækis enda óljóst hvaða ávinningi slík skuldbinding hefur í för með sér. Erfitt er að átta sig á ástæðum þess að lágmarkstímabil daggjaldsins þurfi að vera þrír mánuðir þar sem ekki getur verið um kerfislegan ómöguleika að ræða.
- Útfærsla daggjalds sem miðar við þriggja mánaða lágmarkstímabil yrði verulega íþyngjandi skuldbinding í ljósi flotastýringar og áætlunargerð til framtíðar.

ÆDLILEGRA VÆRI EF HÆGT YRÐI AÐ BREYTA Á MILLI DAGGJALDS OG KÍLÓMETRAGJALDS EFTIR HVERN DAG

- Ökutækjaleigum er þannig ætlað að festa tiltekna bíla inni í fyrirkomulagi daggjalds til þriggja mánaða í senn þegar ekki er vitað hvernig þeim verður ráðstafað í reynd á sama tímabili. Þá eru afbókunarskilmálar ökutækjaleiga stuttir og að jafnaði þess eðlis að ekkert afbókunargjald er rukkað fyrir bókanir sem hætt er við með 48 tímum eða meira frá afhendingartíma og því getur bókunarstaða ökutækjaleiga breyst verulega frá einum degi til annars. Þá hefur afbókunarhlutfall ökutækjaleiga aukist að jafnaði á síðustu árum. Markmið ökutækjaleiga um bestun flotastýringar yrðu þannig vægast sagt torsótt miðað við svo íþyngjandi lágmarkstímabil daggjalds.
- **SAF kalla eftir að fjárhæð daggjaldsins verði endurskoðuð og að útfærsla þess verði með þeim hætti að ökutækjaleigur hafi þann kost að breyta á milli daggjalds og kílómetragjalds eftir hvern dag.**



Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

MIKILVÆGI ÖKUTÆKJALEIGA Í VIRÐISKEÐJU FERÐAÞJÓNUSTUNNAR ER ÓUMDEILANLEGT

- Hér verður að árétta mikilvægi ökutækjaleiga í virðis_keðju ferðaþjónustunnar. Er því oft tekið sem sjálfsögðum hlut ásamt hlutverki þeirra á bílamarkaði. Ökutækjaleigur eru stærstu kaupendur bíla hér á landi og fjöldi bílaleigubíla í umferð um 28 þúsund talsins, samkvæmt Samgöngustofu. Þá kaupa ökutækjaleigur um 40% af nýskráðum bílum sem koma til landsins ár hvert. Þær hafa því mikið að segja um samsetningu bílaflotans og veruleg áhrif á eftirmarkað bíla.
- Jafnframt sögðust rúmlega 60% ferðamanna sem komu til landsins árið 2023 velja bílaleigubíl sem aðalferðamáta á Íslandi, samkvæmt nýjustu könnun Ferðamálastofu um ferðavenjur og -hegðun þeirra. Engum ætti því að dyljast sú staðreynd að starfsemi ökutækjaleiga leikur lykilhlutverk í að stuðla að settum markmiðum stjórnvalda um dreifingu ferðamanna um landið allt.

STARFSEMI ÖKUTÆKJALEIGA STUÐLAR AÐ AUKINNI DREIFINGU FERÐAMANNA UM LANDIÐ ALLT

- Starfsemi ökutækjaleiga hefur gert ferðamönnum kleift að ferðast víðar og heimsækja sveitarfélög hringinn í kringum landið í mun meiri mæli upp á eigin spýtur. Ökutækjaleigur hafa þannig stuðlað aukinni dreifingu ferðamanna hér á landi svo um munar og það hefur svo sannarlega reynst lyftistöng hjá ýmsum sveitarfélögum landsins sem áður bjuggu við samdrátt.
- Eðli málsins samkvæmt líta einstaklingar til verðlags þeirra nauðsynlegu þátta sem þarf til að komast til, dvelja og ferðast um viðkomandi áfangastað og bera saman við aðra þegar tekin er ákvörðun um ferðalag. Þrátt fyrir að hugmynd að ákvörðun um ferðalag geti vaknað hjá einstaklingum vegna annarra þátta líkt og náttúru landsins og þeirrar afþreyingu sem í boði er. Verðlag flugfargjalda, gistingar og útleigu bílaleigubíla á viðkomandi áfangastað skiptir því höfuðmáli í harðri alþjóðlegri samkeppni um komur ferðamanna.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

KÍLÓMETRAGJALDIÐ MUN LEIÐA TIL VERÐHÆKKANA Á ÚTLEIGU BÍLALEIGUBÍLA OG ÞAR MEÐ FERÐAÞJÓNUSTU

- Í dag greiðist bensíngjald og olíugjald af gas-, stein-, og dísilolíu sem nothæft er sem eldsneyti á ökutæki. Í tilfelli ökutækjaleiga greiða notendur því nú fyrir notkun á vegasamgöngum eftir að ökutæki hefur verið tekið að leigu. Hins vegar felur upptaka kílómetragjaldsins í sér að ökutækjaleigur sem gjaldskyldir aðilar og skráðir eigendur ökutækjanna verða að taka tillit til þess við verðlagningu á leigu á sínum ökutækjum.
- Þrátt fyrir að markmið kílómetragjaldsins byggi á því að opinber gjöld fyrir meðalbensínbíl verði þau sömu fyrir og eftir breytingarnar mun gjaldið þannig leiða til verðhækkana á bílaleigubílum og þar með íslenskri ferðaþjónustu. Það mun draga úr eftirspurn einstaklinga eftir ferðalögum til Íslands, að öðru óbreyttu.

ÞAÐ MUN SKERÐA SAMKEPPNISHÆFNI ÍSLANDS SEM ÁFANGASTAÐAR OG DRAGA ÚR EFTIRSPURN

- Fyrir áfangastað eins og Ísland sem nú þegar er hlutfallslega dýr í alþjóðlegum samanburði mun kílómetragjaldið því skerða samkeppnishæfni íslenskrar ferðaþjónustu enn frekar.
- Samkvæmt þjóðhagslíkani Ferðamálastofu, sem metur áhrif ferðaþjónustu og aðgerða henni tengdri á helstu hagstærðir má greina áhrif verðhækkana innan atvinnugreinarinnar á helstu hagstærðir, meðal annars á útflutningstekjur og verga landsframleiðslu. Ýmsar sviðsmyndir hafa verið keyrðar í líkaninu þar sem til dæmis hefur verið skoðað hvað ef verð á flugfargjöldum hefðu verið hærri en ella eða verð á gistingu og sýna þær verulega neikvæð þjóðhagsleg áhrif af slíkum verðhækkunum þar sem verg landsframleiðsla dregst saman sem og útflutningstekjur. Slík áhrif koma einnig fram vegna upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins.

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

ÞJÓÐHAGSLEG ÁHRIF AF UPPTÖKU SÍÐARA SKREFS KÍLÓMETRAGJALDSINS ERU NEIKVÆÐ

- SAF óskuðu eftir því að Hagrannsóknir sf. notuðu QMM þjóðhagslíkan fyrir ferðapjónustu sem fyrirtækið hefur þróað fyrir Ferðamálastofu til að leggja mat á þjóðhagsleg áhrif af upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins.
- Helstu forsendur í þessu sérstaka dæmi eru:
 - Gjaldtaka vegna kílómetragjaldsins byggir á upplýsingum um akstur á árinu 2024.
 - Ekki verður um verðlækkun eldsneytisverðs á móti. Kílómetragjaldið felur því í sér hækkun á opinberum gjöldum.
 - Bílaleiga og önnur flutningsþjónustu með bifreiðum hækkar því sem samsvarar kílómetragjaldinu.
- Þá er gert ráð fyrir að eftirspurnarteygni í ferðapjónustu (og öðrum þjónustuútflutningi) sé einn.

MINNI VERG LANDSFRAMLEIÐSLA, MINNI ÚTFLUTNINGSTEKJUR OG AUKINN VIÐSKIPTAHALLI

- Helstu niðurstöður þjóðhagslíkans Hagrannsóknna sf. í þessu sérstaka dæmi eru neikvæðar, það er lækkun í vergri landsframleiðslu, minni fjárfesting, minni útflutningstekjur og aukinn viðskiptahalli.
- Nánar tiltekið eru áhrifin á ársgrundvelli, miðað við verðlag í apríl 2025, sem hér segir:
 - **Lækkun í vergri landsframleiðslu: -2,7 milljarðar króna**
 - **Minni útflutningur: -4,1 milljarðar króna**
 - **Aukinn viðskiptahalli: -3,3 milljarðar króna**

Ökutækjaleigur: Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki

SPENNUM BELTIN OG FÖRUM VARLEGA, ÞAÐ ER HÆGT AÐ FINNA BETRI OG EINFALDARI LEIÐ

- Stefna ríkisstjórnarinnar er að vinna að aukinni verðmætasköpun í atvinnulífi. Í tilfelli upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins eru stjórnvöld hins vegar með því að leggja verðmætasköpun að veði, líkt og mat Hagrannsókna sf. sýnir.
- Ferðapjónustan skapaði 621 milljarðs króna gjaldeyristekjur árið 2024, eða um 32% af heildarútflutningi landsins, og stóð fyrir um 9% af vergi landsframleiðslu í fyrra. Þriðja hver króna skapaðra gjaldeyristekna skilar sér svo til ríkis og sveitarfélaga í formi skatta og gjalda. Árið 2023 var skattspor ferðapjónustunnar tæplega 200 milljarðar króna, metið af ráðgjafarfyrtækinu Reykjavík Economics, en það ár voru gjaldeyristekjur atvinnugreinarinnar um 600 milljarðar króna. Hið opinbera er því stærsti einstaki hagsmunaaðilinn þegar kemur að því að vernda verðmætasköpun ferðapjónustunnar. Samhengi hlutanna skiptir hér svo sannarlega máli.

ÞAÐ ER MIKIÐ Í HÚFI FYRIR ÍSLENSKA FERÐAÞJÓNUSTU OG ATVINNULÍFIÐ Í HEILD SINNI

- Aftur á móti hafa hækkanir á flestum kostnaðarliðum ferðapjónustufyrirtækja undanfarin misseri, ef ekki öllum, ásamt nýjum álögum og hækkunum á þeim sem fyrir voru þyngt róðurinn verulega. Því eru óhjákvæmilega áhyggjur uppi varðandi afkomu ferðapjónustufyrirtækja á árinu. Og nú ætla stjórnvöld sér að bæta í meðal annars með boðuðum auðlindagjöldum og upptöku síðara skrefs kílómetragjaldsins án fyrirvara. Stjórnvöld hafa tækifæri til að finna betri og einfaldari leið til þess að framfylgja settri stefnu og tryggja að þeir greiði sem nota vegasamgöngur landsins. Það er mikið í húfi.
- **SAF kalla eftir því að tekið verði fullt tillit til starfsemi ökutækjaleiga fari svo að upptaka kílómetragjaldsins gangi eftir og að sérstaða þeirra sem stórnotendur á innheimtukerfi þess verði viðurkennd með eðlilegum hætti.**

