

155. löggjafarþing 2024–2025.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja (gjaldtaka ökutækja, eldsneytis, kolefnisgjald o.fl.).

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

1. gr.

Almennt.

Greiða skal til ríkissjóðs kílómetragjald af akstri ökutækja eins og nánar er ákveðið í lögum þessum.

2. gr.

Gjaldskyld ökutæki.

Gjaldskyld ökutæki samkvæmt lögum þessum eru eftirfarandi skráningar- og skoðunarskyld ökutæki:

- Bífhjól: Vélknúíð ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 cm^3 sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.
- Bifreið:
 - Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúíð, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga.
 - Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er yfir 400 kg að eigin þyngd.
- Dráttarvél: Vélknúíð ökutæki sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki og er á hjólum og/eða beltum.
- Eftirvagn: Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúinu ökutæki og er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd.
- Létt bífhjól: Vélknúíð ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst, þó ekki hraðari aksturs en 45 km á klst. og er með:
 - sprengirými sem er ekki yfir 50 cm^3 sé það búið brunahreyfli eða
 - samfellt hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli.

Þrátt fyrir 1. mgr. er ökutæki, sbr. 1.–5. tölul. 1. mgr., sem skráð er erlendis eða keypt nýtt og óskráð á Evrópska efnahagssvæðinu, í aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjum, og er nýtt tímabundið hér á landi samkvæmt heimild tollyfirvalda gjaldskylt samkvæmt lögum þessum.

3. gr.

Gjaldskyldir aðilar.

Skráður eigandi gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. er gjaldskyldur aðili samkvæmt lögum þessum.

Ef annar aðili en skráður eigandi hefur umráðarétt yfir gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 2. gr., annað hvort samkvæmt samningi við handhafa leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, eða samningi við ökutækjaleigu með starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, og er skráður fyrsti umráðamaður ökutækis í ökutækjaskrá, hvílir gjaldskyldan, þrátt fyrir 1. mgr., á umráðamanni.

Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. skal gjaldskyldan hvíla á leigutaka samkvæmt samningi við ökutækjaleigu í þeim tilvikum þegar fyrir liggur skriflegur samningur á milli ökutækjaleigu og leigutaka um útleigu á ökutæki og ótvírætt samþykki liggur fyrir hjá leigutaka um gjaldskyldu kílómetragjalds vegna ökutækis, s.s. með rafrænni undirritun hans samkvæmt skriflegum leigusamningi. Ökutækjaleiga skal tilkynna ríkisskattstjóra um gjaldskyldan leigutaka samkvæmt þessari málsgrein á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Skráður eigandi og umráðamenn, sbr. 2. og 3. mgr. bera óskipta ábyrgð á greiðslu kílómetragjalds og vanskráningargjalds ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði af gjaldskyldum ökutækjum. Innheimtumaður ríkissjóðs getur gengið að hvorum og einum aðila fyrir sig.

Skylda til greiðslu kílómetragjalds af gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 2. mgr. 2. gr., hvílir á þeim aðila sem fær heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, skv. 4. tölul. 1. mgr. 7. gr. tollalaga, nr. 88/2005.

4. gr.

Undanþága frá gjaldskyldu.

Eftirfarandi ökutæki skulu undanþegin kílómetragjaldi:

1. Ökutæki sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita, sem og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra, enda liggi fyrir staðfesting landsamtaka björgunarsveita á að viðkomandi tæki verði einungis notuð í þágu björgunarsveita. Með björgunarsveit er átt við félög sem falla undir lög um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn.
2. Ökutæki í eigu erlendra sendiráða eða erlendra sendiráðsmanna erlendra ríkja vegna notkunar hér á landi, enda séu ökutækin merkt með viðeigandi skráningarmerki og auðkenndar í ökutækjaskrá.
3. Ökutæki í eigu aðila sem eiga rétt á endurgreiðslu virðisaukaskatts samkvæmt lögum um virðisaukaskatt, á grundvelli alþjóðasamninga eða tvíhliða samninga eða sérstakra laga þar um.

5. gr.

Undanþága frá greiðslu.

Ekki ber að greiða kílómetragjald af ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 2. gr. í eftirtöldum tilvikum:

1. Þegar ökutæki hafa verið flutt tímabundið úr landi. Skilyrði fyrir undanþágunni er að gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður skrái stöðu akstursmælis ökutækis, sbr. 7. gr., við brottför frá landinu og við komu til landsins ásamt því að tilgreina að um tímabundinn flutning úr landi sé að ræða. Tollyfirvöldum er heimilt að staðreyna skráningu gjaldskylds aðila. Ef ökutæki er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skulu

tollyfirvöld við brottför og komu ökutækis lesa af mæli þess til að staðfesta rétta skráningu gjaldskylds aðila. Einnig ber að framvísa staðfestingu til sönnunar á tímabundnum útflutningi á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

2. Þegar skráningarmerki eru í varðveislu skráningaraðila. Skilyrði fyrir undanþágunni er að gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður skrái stöðu akstursmælis ökutækis, sbr. 7. gr. við innlögn skráningarmerkis. Óheimilt er að afhenda skráningarmerki úr varðveislu nema gjaldfallið kílómetragjald sé greitt.
3. Þegar ákvarðað kílómetragjald, hvort heldur bráðabirgðagreiðsla, álagt gjald eða breyting á bráðabirgðagreiðslu eða álögðu kílómetragjaldi er jafnt eða lægra en 100 kr.

Við skráningu á stöðu akstursmælis skv. 1. tölul. 1. mgr., vegna brottfarar ökutækis frá landinu, og 2. tölul. 1. mgr., við innlögn skráningarmerkis, skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem ekki hefur verið lagt á sem og yfirstandandi greiðslutímabils frá upphafi þess fram að skráningu á stöðu akstursmælis.

6. gr.

Fjárhæð kílómetragjalds.

Fjárhæð gjalds á hvern kílómetra vegna aksturs ökutækja sem falla undir 1. mgr. 2. gr. skal vera eftirfarandi:

<i>Leyfð heildarþyngd, kg</i>	<i>Kílómetragjald, kr.</i>	<i>Leyfð heildarþyngd, kg</i>	<i>Kílómetragjald, kr.</i>
0 – 3.500	6,70	18.001 – 19.000	26,39
3.501 – 5.000	9,50	19.001 – 20.000	27,53
5.001 – 6.000	10,07	20.001 – 21.000	28,71
6.001 – 7.000	10,67	21.001 – 22.000	29,95
7.001 – 8.000	11,31	22.001 – 23.000	31,24
8.001 – 9.000	11,99	23.001 – 24.000	32,58
9.001 – 10.000	12,71	24.001 – 25.000	33,98
10.001 – 11.000	13,48	25.001 – 26.000	35,44
11.001 – 12.000	14,28	26.001 – 27.000	36,68
12.001 – 13.000	15,71	27.001 – 28.000	37,96
13.001 – 14.000	17,28	28.001 – 29.000	39,29
14.001 – 15.000	19,01	29.001 – 30.000	40,67
15.001 – 16.000	20,91	30.001 – 31.000	42,09
16.001 – 17.000	23,01	31.001 og yfir	43,90
17.001 – 18.000	25,31		

Fjárhæð kílómetragjalds af ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 2. gr. ræðst af gjaldþyngd þess. Gjaldþyngd ökutækis skal vera leyfð heildarþyngd þess við skráningu ökutækis, þ.e. þyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum.

7. gr.

Skráning á stöðu virks akstursmælis.

Skráning á stöðu virks akstursmælis gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. skal framkvæmd með rafrænum hætti að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári, sbr. þó 2. mgr. Skráning skal framkvæmd af gjaldskyldum aðila, faggiltri skoðunarstofu eða eftir

atvikum öðrum álestraraðila við sérstakan álestur á stöðu akstursmælis og ávallt við reglubundna skoðun ökutækis.

Skráning á stöðu virks akstursmælis, þ.m.t. ökurita, á gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. og er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skal auk skráningar skv. 1. mgr. framkvæmd með rafrænum hætti að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári. Slík skráning skal framkvæmd af álestraraðilum, sem er faggilt skoðunarstofa, tollyfirvöld við inn- og útflutning og Vegagerðin og skal koma til viðbótar á skráningu skv. 1. mgr. Eigandi eða umráðamaður ökutækis skv. 1. másl. skal án sérstakrar tilkynningar koma með ökutæki til álestraraðila á almanaksári og láta lesa á og skrá stöðu akstursmælis.

Skráning á stöðu akstursmælis, sbr. 1. og 2. mgr., skal framkvæmd í hvert sinn sem eftirtaldir breytingar eru gerðar á stöðu ökutækis í ökutækjaskrá:

1. Ökutæki er skráð tímabundið úr umferð, t.a.m. með innlögn skráningarnúmera hjá skráningaraðila.
2. Skráð er breyting á notkun ökutækis.
3. Tilkynnt er um eigendaskipti á ökutæki eða breyting er gerð á umráðamanni þess.
4. Ökutæki er nýskráð, afskráð eða sótt er um endurgreiðslu á skilagjaldi ökutækis.

Gjaldskyldum aðila skal vera heimilt að skrá nýja stöðu á akstursmæli ökutækis þegar 30 dagar eru liðnir frá síðustu skráningu gjaldskylds aðila. Breyting skal heimiluð innan sama dags og skráning fór fram. Gjaldskyldum aðila skv. 1. eða 2. mgr. er ávallt heimilt að skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu, eða öðrum álestraraðila ef ökutæki fellur undir 2. mgr. Skráning á stöðu akstursmælis á síðasta degi mánaðar tekur ekki gildi fyrr en næsta dag.

Skráning á stöðu akstursmælis skv. 1. eða 2. mgr. skal vera grundvöllur að álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr.

Hafi skráning á stöðu akstursmælis á ökutækjum sem falla undir 1. mgr. ekki farið fram á almanaksárinu skal gjaldskyldur aðili láta skrá stöðuna hjá faggiltri skoðunarstofu.

Þrátt fyrir 1.–5. mgr. skulu aðilar sem hafa með höndum sölu bifreiða, ábyrgðar- og þjónustuskoðanir eða viðgerðir í atvinnuskyni á ökutækjum skv. 1. mgr. 2. gr. lesa af og senda Samgöngustofu rafrænt upplýsingar um stöðu akstursmælis ökutækis á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Þá skulu váttryggingafélög senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis með sama hætti þegar um er að ræða tjón á þeim ökutækjum sem falla undir málsgreinina.

Staða akstursmælis skal skráð samkvæmt þeirri mælieiningu sem fram kemur á akstursmæli. Ef akstur gjaldskylds ökutækis er mældur í annarri mælieiningu en í kílómetrum skal gjaldskyldur aðili eða eftir atvikum álestraraðili tilgreina Skattinum í miðlægrri þjónustugátt ef akstur er mældur samkvæmt annarri mælieiningu en í kílómetrum. Skatturinn umreiknar akstur í kílómetra.

Ríkisskattstjóra er heimilt að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt beiðni gjaldskylds aðila vegna skráningarskekkju ef óviðráðanleg atvik eða aðrar gildar ástæður að mati ríkisskattstjóra standa í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis.

Samgöngustofa hefur umsjón með rafrænni móttöku, varðveislu og miðlun gagna um skráningu á stöðu virks akstursmælis, þ.m.t. ökurita, samkvæmt ákvæði þessu.

8. gr.

Áætlun á meðalakstri.

Ríkisskattstjóri skal gera áætlun um meðalakstur ökutækis, sbr. 1. mgr. 2. gr., á greiðslutímabili sem lögð er til grundvallar bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr., og birta hana

gjaldskyldum aðila í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda. Áætlun skal taka mið af tveimur síðustu skráningum á stöðu akstursmælis ökutækis skv. 7. gr., sbr. þó 4. mgr. Áætlun skal reiknuð fyrir hvern og einn almanaksmánuð og taka mið af meðalakstri ökutækis á dag.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal áætlun um meðalakstur ríkisskattstjóra um akstur á hverju greiðslutímabili frá kaupum gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. eða ef eingöngu ein þekkt skráð staða akstursmælis liggur fyrir, miðuð við eftirfarandi:

1. 1.200 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum einstaklings.
2. 3.300 km akstur ef ökutæki er í eigu lögaðila.
3. 4.200 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015.
4. 8.300 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum aðila sem hefur rekstrarleyfi til leigubifreiðaaaksturs skv. 6. gr. laga nr. 120/2022, um leigubifreiðaaakstur, og skráningarnúmer leigubifreiðar heyrir undir rekstrarleyfi.

Gjaldskyldum aðila er heimilt að skrá nýja áætlun um meðalakstur samhliða skráningu á stöðu akstursmælis í stað áætlunar ríkisskattstjóra skv. 1. eða 2. mgr. Áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur skv. 1. eða 2. mgr. að teknu tilliti til breytinga gjaldskylds aðila, þ.e. breytt áætlun, skal vera grundvöllur bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds.

Ef staða á akstursmæli gjaldskylds ökutækis er ekki skráð innan tímamarka skv. 1. og 2. mgr. 7. gr. skal áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur á greiðslutímabili taka mið af fyrirliggjandi upplýsingum um akstur hlutaðeigandi ökutækis. Áætlun á akstri ökutækis á hverju greiðslutímabili skal þó að lágmarki vera sem hér segir:

1. 1.700 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum einstaklings.
2. 5.000 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum lögaðila.
3. 5.800 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015.
4. 9.100 km akstur ef ökutæki er í eigu eða umráðum aðila sem hefur rekstrarleyfi til leigubifreiðaaaksturs skv. 6. gr. laga um leigubifreiðaaakstur nr. 120/2022, og skráningarnúmer leigubifreiðar heyrir undir rekstrarleyfi.

Áætlaður akstur á greiðslutímabili skal vera forsenda útreiknings á bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. Áætlun skv. 1. másl. skal nýtt sem forsenda fyrir bráðabirgðagreiðslu þar til breyting verður á forsendum áætlunar, s.s. við skráningu gjaldskylds aðila eða álestraraðila á nýrri stöðu akstursmælis, eða vegna áætlunar ríkisskattstjóra skv. 4. mgr.

9. gr.

Greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds.

Greiðslutímabil kílómetragjalds ökutækja sem falla undir 1. mgr. 2. gr. er hver almanaksmánuður frá upphafi árs 2025.

Gjaldskyldum aðila skal gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr., miðuð við áætlun um meðalakstur skv. 8. gr.

Bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds skal innheimt mánaðarlega fram að álagningu þess.

Ríkisskattstjóra er ávallt heimilt að lækka bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds hjá gjaldskyldum aðila fyrir álagningu ef í ljós kemur við skoðun ríkisskattstjóra að bráðabirgðagreiðsla hefur augljóslega byggst á röngum forsendum og ákvörðuð bráðabirgðagreiðsla er verulega frábrugðin því sem ætla mátti að rétt væri.

10. gr.

Álagning og innheimta.

Ríkisskattstjóri annast álagningu og innheimtu kílómetragjalds.

Við skráningu gjaldskylds aðila eða álestraradila, þ.m.t. faggiltrar skoðunarstofu, á stöðu akstursmælis, sbr. 7. gr., skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem gjald hefur ekki verið lagt á svo sem nánar er kveðið á um í grein þessari.

Stofn kílómetragjalds við álagningu skal nema meðalakstri á dag margfaldað með fjölda daga á tímabilinu. Á greiðslutímabilum þar sem skráning á stöðu akstursmælis átti sér stað miðast stofninn við meðalakstur og fjölda daga fyrir og eftir skráningardag. Skráningardagur tilheyrir fyrra tímabilinu. Meðalakstur er reiknaður út frá akstri ökutækja milli tveggja síðustu þekktra skráninga á stöðu akstursmælis ökutækis skv. 7. gr.

Liggi skráning á stöðu akstursmælis ökutækis ekki fyrir 30 dögum eftir lok tímamarka skv. 1. og 2. mgr. 7. gr. skal ríkisskattstjóri áætla meðalakstur ökutækis vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem ekki hefur verið lagt á. Áætlun vegna álagningar kílómetragjalds skal vera svo rífleg að eigi sé hætt við að meðalakstur sé áætlaður minni en hann var í raun og leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila í samræmi við þá áætlun.

Bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds skv. 9. gr. sem skilað hefur verið í ríkissjóð vegna tiltekins ökutækis skal koma til frádráttar álögðu kílómetragjaldi vegna þess ökutækis við álagningu kílómetragjalds.

Álagning kílómetragjalds, sbr. 2. mgr., skal tilheyra því greiðslutímabili sem næst er á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis.

11. gr.

Ökutæki sem nýtt eru tímabundið hér á landi.

Gjaldskyldur aðili skv. 5. mgr. 3. gr. sem nýtir tímabundið ökutæki skv. 2. mgr. 2. gr. hér á landi samkvæmt heimilt tollyfirvalda skal greiða kílómetragjald eða eftir atvikum fast akstursgjalds vegna tímabundinnar notkunar ökutækis innan lands. Gjaldskyldur aðili skv. 1. málsl. skal ávallt skrá kílómetrastöðu ökutækis fyrir komu ökutækis til landsins og senda tollyfirvöldum stöðu akstursmælis á því formi sem þau ákveða.

Greiða skal fast akstursgjald af ökutækjum skv. 1. mgr. út frá eftirfarandi forsendum:

<i>Leyfð heildar- þyngd, kg</i>	<i>Fast akstursgjald, 10 dagar eða skemur, kr.</i>	<i>Fast akstursgjald, 11-20 dagar</i>	<i>Fast akstursgjald 21-30 dagar</i>
0 – 3.500	6.700 kr.	13.400 kr.	20.100 kr.
3.501 – 5.000	9.500 kr.	19.000 kr.	28.500 kr.
5.001 – 6.000	10.000 kr.	20.000 kr.	30.000 kr.
6.001 – 7.000	10.700 kr.	21.400 kr.	32.100 kr.
7.001 – 8.000	11.300 kr.	22.600 kr.	33.900 kr.
8.001 – 9.000	12.000 kr.	24.000 kr.	36.000 kr.
9.001 – 9.999	12.700 kr.	25.400 kr.	38.100 kr.

Farmflytjanda eða eftir atvikum kaupanda ber skylda til að innheimta akstursgjald skv. 2. mgr. og standa skil á því í ríkissjóð.

Ef ökutæki skv. 2. mgr. er lengur en 30 daga hér á landi í hvert sinn skal gjaldskyldur aðili sem fengið hefur heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi greiða kílómetragjald út frá skráningu hans á stöðu akstursmælis á ökutæki við komu til landsins og

við brottför frá landinu. Gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. skal gera upp álagt kílómetragjald við brottför ökutækis frá landinu. Akstursgjald skv. 2. mgr. sem skilað hefur verið í ríkissjóð vegna ökutækis skal koma til frádráttar álögðu kílómetragjaldi. Kílómetragjald samkvæmt þessari málsgrein skal þó aldrei ákvarðað lægra en sem nemur akstursgjaldi miðað við að akstur hafi staðið yfir í 21–30 daga, skv. 2. mgr.

Hafi skráning gjaldskylds aðila skv. 1. mgr. á stöðu akstursmælis ökutækis við upphaf tímabundinnar notkunar ökutækis ekki farið fram skal gjaldskyldur aðili greiða akstursgjald skv. 2. mgr. miðað við hvert hafið 10 daga tímabil skv. 2. mgr. sem ökutæki er í tímabundinni notkun hér á landi.

Gjaldskyldur aðili, skv. 1. mgr. sem nýtir tímabundið hér á landi ökutæki sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skal greiða kílómetragjald út frá skráningu á stöðu akstursmælis við upphaf og lok tímabundinnar notkunar ökutækis skv. fjárhæðum 1. mgr. 6. gr. Gjaldskyldur aðili skal gera upp álagt kílómetragjald við lok tímabundinnar notkunar þess hér á landi. Tollyfirvöld skulu við lok tímabundinnar notkunar ökutækis lesa af akstursmæli þess og ákvarða kílómetragjald í samræmi við ekinn kílómetrafjölda.

12. gr.

Innheimta daggjalds hjá ökutækjaleigum.

Þrátt fyrir ákvæði 6. gr. og 9–10. gr. skal ökutækjaleigu með starfsleyfi samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkissjóð vegna ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. Slíkt álagt daggjald skal vera endanleg álagning kílómetragjalds vegna tiltekins ökutækis. Daggjald skal vera 670 kr. fyrir hvern hafinn útleigudag og skal lagt á fjölda útleigudaga samkvæmt leigusamningi á greiðslutímabili, sbr. 1. mgr. 9. gr.

Ökutækjaleiga skal senda ríkisskattstjóra upplýsingar um skráningarnúmer þeirra ökutækja sem falla eiga undir daggjald og breytingar á skráningu. Upplýsingar skulu berast ríkisskattstjóra eigi síðar en 7 virkum dögum fyrir gjalddaga bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, sbr. 1. mgr. 13. gr. Lágmarkstímabil daggjalds vegna hvers ökutækis skal vera þrjú almanaksmánuðir.

Ökutækjaleiga skal skila ríkisskattstjóra rafrænni skýrslu vegna daggjalds eigi síðar en á fimmtánda degi næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils. Í skýrslunni skal greint frá fjölda seldra útleigudaga á liðnu greiðslutímabili.

13. gr.

Gjalddagi og eindagi.

Gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds skv. 9. gr. er fyrstu dagur næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils og eindagi 14 dögum síðar.

Gjalddagi álagningar kílómetragjalds skv. 10. gr. er fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok síðasta greiðslutímabils bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds og eindagi 14 dögum síðar. Við eigendaskipti eða breytta skráningu umráðamanns skv. 15. gr., tímabundinn flutning úr landi skv. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., þegar skráningarmerki eru sett í varðveislu skráningaraðila skv. 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og afskráningu ökutækis skv. 16. gr., er þrátt fyrir 1. másl., gjalddagi álagningar fyrsti dagur næsta mánaðar og eindagi 14 dögum síðar.

Gjalddagi á föstu akstursgjaldi skv. 11. gr. vegna ökutækja sem nýtt eru tímabundið hér á landi er 30 dögum eftir komu ökutækis til landsins eða frá kaupum ökutækis og eindagi 14 dögum síðar.

Gjalddagi daggjalds hjá ökutækjaleigum, skv. 12. gr., er fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok greiðslutímabils, sbr. 1. mgr. 9. gr., og eindagi 14 dögum síðar.

Ef gjöld skv. 1.–4. mgr. eru ekki greidd á eindaga er lögreglu heimilt, eftir kröfu innheimtumanns, að taka af ökutækinu skráningarmerki til geymslu. Lögregla skal ekki afhenda þau aftur fyrr en færðar hafa verið sönnur á greiðslu gjaldsins.

Beri eindaga upp á helgidag eða almennan frídag færist hann yfir á næsta virka dag á eftir. Ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skal greiða ríkissjóði dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, af þeirri fjárhæð sem gjaldfallin er frá gjalddaga.

14. gr.

Boðun í álestur hjá faggiltri skoðunarstofu.

Ríkisskattstjóri skal boða gjaldskyldan aðila ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. í álestur á stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu í eftirfarandi tilvikum:

1. Ef skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki farið fram, sbr. 1. eða 2. mgr. 7. gr.
2. Ef aðrar ástæður þykja vera fyrir hendi sem kalla á að ökutæki fari í álestur hjá faggiltri skoðunarstofu samkvæmt mati ríkisskattstjóra.

15. gr.

Annars konar skil á upplýsingum.

Gjaldskyldum einstaklingi eða umboðsmanni hans er, þrátt fyrir ákvæði þessara laga, ávallt heimilt að skila inn upplýsingum og gögnum samkvæmt lögum þessum skriflega á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Gjaldskyldum einstaklingi eða umboðsmanni hans skal jafnframt heimilt að óska eftir skráningu á stöðu akstursmælis ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu í stað rafrænnar skráningar á stöðu akstursmælis.

16. gr.

Eigendaskipti og breytt skráning umráðamanns.

Við eigendaskipti á gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. skal skrá stöðu akstursmælis og áætlaðan akstur kaupanda á ársgrundvelli á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis samhliða skráningu eigendaskipta í ökutækjaskrá, á því formi sem Samgöngustofa ákveður, sbr. 3. mgr. 7. gr. Sama á við um breytta skráningu á umráðamanni. Kaupandi eða nýr umráðamaður skal samþykka skráða stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis og á tilkynningu um breytta skráningu umráðamanns.

Við breytta skráningu skv. 1. mgr. skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem ekki hefur verið lagt á og yfirstandandi greiðslutímabils fram að skráningu eigendaskipta eða breyttrar skráningar umráðamanns sem og yfirstandandi greiðslutímabils frá upphafi þess fram að og með skráningardegi. Gjaldskyldan færist yfir á kaupanda eða nýjan umráðamann næsta dag eftir skráningu á eigendaskiptum eða breytingu á skráðum umráðamanni í ökutækjaskrá.

Hafi eigendaskipti eða breyting á umráðamanni orðið á gjaldskyldu ökutæki án þess að þau hafi verið tilkynnt til skráningar skal álagning kílómetragjalds taka mið af stöðu á akstursmælis ökutækis við eigendaskipti eða við breytingu á umráðamanni. Ef ekki liggur fyrir hver staðan var á akstursmæli við eigendaskipti eða við breytingu á umráðamanni skal reikna meðalakstur á dag miðað við síðustu þekktu stöðu akstursmælis fyrir eigendaskipti eða

breytingu á umráðamanni og fyrsta álestur eftir eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni og leggja á aðila í hlutfalli við eignarhalds- eða umráðatíma.

Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema kílómetragjald seljanda vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald hafi áður verið greitt.

17. gr.

Afskráning ökutækja.

Við afskráningu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. skal gjaldskyldur aðili skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um afskráningu til Samgöngustofu á því formi sem Samgöngustofa ákveður, sbr. 3. mgr. 7. gr. Í kjölfarið leggur ríkisskattstjóri kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabíla sem ekki hefur verið lagt á og yfirstandandi greiðslutímabíls fram að afskráningu sem og yfirstandandi greiðslutímabíls frá upphafi þess fram að afskráningu. Þrátt fyrir 1. másl. ber ekki að skrá stöðu akstursmælis við afskráningu gjaldskylds ökutækis sem er undanþegið greiðslu skv. 1. eða 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og skráning á stöðu akstursmælis hefur farið fram.

Ef ekki er hægt að lesa af akstursmæli eða annars konar ómöguleiki er til staðar við aflestur af akstursmæli, til að mynda ef ökutæki er týnt eða ónýtt, skal við útreikning á álagningu kílómetragjalds taka mið af fyrirliggjandi upplýsingum um akstur gjaldskylds aðila á hlutaðeigandi ökutæki. Ef engar upplýsingar um akstur liggja fyrir skal miða álagningu við akstur skv. 2. mgr. 8. gr.

Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. skal skráning á stöðu akstursmælis ekki fara fram þegar um er að ræða innlögn skráningarmerkis af hálfu lögreglu sem skilað er til Samgöngustofu.

18. gr.

Akstursmælir, virkni o.fl.

Gjaldskylt ökutæki skv. 2. gr. skal vera búíð virkum akstursmæli til ákvörðunar kílómetragjalds.

Heimilt er að skrá akstursmæli ökutækis sem dregur eftirvagn, fyrir bæði ökutækinu og eftirvagninum. Ákvarðar akstursmælirinn þá akstur ökutækis og eftirvagns og er þá ekki skylt að setja akstursmæli í eftirvagninn. Ríkisskattstjóri getur, ef sérstaklega stendur á, veitt undanþágu frá því að akstursmælisskylt ökutæki sé útbúíð akstursmæli, enda fari ákvörðun kílómetragjalds fram á annan jafntryggan hátt.

Akstursmælar skulu settir í ökutæki sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd á kostnað eigenda. Í reglugerð skal kveðið á um tegundir og útbúnað mæla fyrir þau ökutæki sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, ísetningu þeirra, álestur, viðgerðir og eftirlit. Ef skylt er að búa ökutæki ökurita til eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna samkvæmt X. kafla umferðarlaga nr. 77/2019 skal ökuritinn notaður sem akstursmælir og er ökumanni þá skylt að hafa skráningarblað (skífu) í ökuritanum.

Eigandi og umráðamaður ökutækis skv. 1. mgr. bera ábyrgð á að akstursmælir eða eftir atvikum ökuriti eða nafmælir sem notaðir eru sem akstursmælar telji rétt. Ef talning akstursmælis er röng eða engin skal ákvörðun um bráðabirgðagreiðslu og álagningu, þ.m.t. álagningu kílómetragjalds vegna óuppgerðra greiðslutímabíla taka mið af fyrri skráningu álestraraðila, þ.m.t. faggiltrar skoðunarstofu á akstri ökutækis gjaldskylds aðila. Liggi upplýsingar um akstur ekki fyrir, eða ljóst er að upplýsingar eru rangar, skal ákvarða akstur skv. 2. mgr. 8. gr.

Nú kemur í ljós við skráningu á kílómetrastöðu akstursmælis eða við skoðun á skráningarblöðum ökurita ökutækis, eða eftir atvikum nafmælis skv. 1. mgr. að mælir telur rangt eða telur ekki og skal ökumaður þá svo fljótt sem honum er unnt tilkynna um bilun mælis í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda. Jafnframt skal hann, innan 15 virkra daga frá því er bilun í mæli kom fram, fara með hann á löggilt verkstæði til viðgerðar. Ef taka þarf akstursmæli úr ökutæki til viðgerðar skal lesið af akstursmælinum áður en hann er tekinn úr og annar settur í stað hins bilaða. Tilkynna skal þegar í stað inn í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda ef nýr akstursmælir er settur í ökutæki og um lok viðgerðar, eða eftir atvikum, skipti á akstursmæli og skal þá jafnframt skrá stöðu akstursmælis.

Faggilt skoðunarstofa skal skoða virkni akstursmælis við skráningu á stöðu akstursmælis og við reglubundna skoðun ökutækis. Komi í ljós við skoðun ökutækis að akstursmælir telji ekki rétt skal skoðunarstofa upplýsa eiganda um það og skrá sem athugasemd í ferilskrá. Ef í ljós kemur við álestur faggiltrar skoðunarstofu á akstursmæli að augljóslega hafi verið átt við mælinn, til að stytta skráða vegalegn ökutækis eða gefa rangar upplýsingar um hana, eða grunur er uppi um að sviksamlegt atferli hafi átt sér stað hjá eiganda eða umráðamanni gjaldskylds ökutækis skal faggilt skoðunarstofa tilkynna Skattinum um það án ástæðulauss dráttar.

19. gr.

Aðalskoðun.

Við aðalskoðun gjaldskylds ökutækis skv. 1. mgr. 2. gr. skal gjaldskyldur aðili færa sönnur á að greitt hafi verið af því gjaldfallið kílómetragjald. Gjaldskyldum aðila er þó ekki skylt að færa sönnur á að hafa greitt gjaldfallið kílómetragjald fyrir en eftir eindaga. Að öðrum kosti skal faggilt skoðunarstofa neita um skoðun á ökutækinu.

20. gr.

Upplýsingaskylda.

Öllum aðilum sem fjallað er um í lögum þessum er skylt að láta ríkisskattstjóra og eftir atvikum Samgöngustofu í té ókeypis og á því formi sem óskað er allar nauðsynlegar upplýsingar og gögn sem óskað er eftir og unnt er að láta þeim í té.

21. gr.

Eftirlit og endurákvörðun.

Komi í ljós verulegir annmarkar á forsendum álagningar kílómetragjalds, t.a.m. að ökutæki hafi verið heimildarlaust í umferð án þess að vera búið akstursmæli, akstursmælir hafi verið óvirkur eða talið of lítið, eða telji ríkisskattstjóri frekari skýringa þörf á einhverju atriði varðandi skráningu gjaldskylds aðila á akstursstöðu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr., skal ríkisskattstjóri skriflega skora á hann að láta í té skýringar og gögn um aksturinn. Fáir ríkisskattstjóri innan tiltekins tíma fullnægjandi skýringar og gögn ákvarðar hann eða endurákvarðar gjald að þeim skýringum og gögnum virtum, að öðrum kosti skal ríkisskattstjóri ákvarða eða endurákvarða gjald skv. 4. mgr. 8. gr., nema fyrirbyggjandi gögn bendi til þess að akstur gjaldskylds aðila hafi verið meiri.

Áður en ríkisskattstjóri hrindir endurákvörðun í framkvæmd skal hann skriflega gera gjaldskyldum aðila viðvart um fyrirhugaða endurákvörðun og forsendur hennar. Skal gjaldskyldum aðila veittur a.m.k. 15 daga frestur, frá birtingu tilkynningar um fyrirhugaða endurákvörðun, til að tjá sig skriflega um efni máls og leggja fram viðbótargögn áður en úrskurður um endurákvörðun er kveðinn upp. Ríkisskattstjóri hefur jafnframt heimild, að

framangreindri málsmeðferð virtri, til endurákvörðunar kílómetragjalds komi í ljós að aðrar forsendur ákvörðunar hafi verið rangar. Ríkisskattstjóra er heimilt að falla frá endurákvörðun nemi hún lægri fjárhæð en 10.000 kr.

Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan þriggja mánaða frá lokum þess frests sem hann hefur veitt gjaldskyldum aðila til að tjá sig um fyrirhugaðar breytingar kveða upp rökstuddan úrskurð um endurákvörðunina og birta hann í samræmi við lög um stafrænt pósthólf í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda eða tilkynna gjaldskyldum aðila á annan sannanlegan hátt.

Heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar samkvæmt lögum þessum nær til yfirstandandi árs og síðustu sex ára sem næst eru á undan því ári þegar endurákvörðun fer fram. Verði gjaldskyldum aðila eigi kennt um að kílómetragjald hafi verið vanálagt, og/eða hafi hann látið í té við álagningu eða álestur fullnægjandi upplýsingar og/eða gögn sem byggja mátti rétta álagningu á, er þó eigi heimilt að ákvarða honum gjald nema vegna yfirstandandi árs og síðustu tveggja ára sem næst voru á undan því ári sem endurákvörðun fer fram.

22. gr.

Kæruheimildir.

Álagning kílómetragjalds samkvæmt lögum þessum er kæránleg til ríkisskattstjóra innan 30 daga frá dagsetningu tilkynningar. Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan þriggja mánaða frá lokum kærufrests kveða upp rökstuddan úrskurð um kærana og birta hann í samræmi við lög um stafrænt pósthólf í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda.

Heimilt er að kæra úrskurð ríkisskattstjóra skv. 1. mgr. og endurákvörðun skv. 21. gr. til yfirkattaneftndar samkvæmt ákvæðum laga um yfirkattaneftnd.

23. gr.

Vanskráningargjald.

Gjaldskyldur aðili ökutækis sem er gjaldskyld skv. 1. mgr. 2. gr. skal greiða sérstakt vanskráningargjald sem ríkisskattstjóri leggur á hafi skráning ekki farið fram innan tímamarka 1. eða 2. mgr. 7. gr. eða ef boðun skv. 2. tölul. 13. gr. er ekki sinnt innan 15 daga. Fjárhæð vanskráningargjalds skal vera 50.000 kr. vegna hvers gjaldskylds ökutækis, sbr. 1. mgr. 2. gr.

Vanskráningargjald skal lækkað um 50% ef gjaldskyldur aðili lætur skrá stöðu akstursmælis á faggiltri skoðunarstofu innan 15 daga frá álagningu þess. Þá má fella niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis.

Þegar liðnir eru þrjú mánuðir frá álagningu vanskráningargjalds skal ríkisskattstjóri senda lögreglu yfirlit yfir þau ökutæki sem staða akstursmælis er enn óskráð. Lögregla hefur að liðnum tímamörkum 1. másl. heimild til að fjarlægja skráningarmerki af þeim ökutækjum sem um ræðir. Lögregla skal ekki afhenda þau aftur fyrr en staða akstursmælis hefur verið skráð hjá faggiltri skoðunarstofu.

24. gr.

Lögveð og fjárnám.

Kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess og vanskráningargjald ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði hvílir sem lögveð á hlutaðeigandi ökutæki sem er aðfararhæft og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum og framar öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengis dóms, sáttar eða fjárnáms. Lögveð fellur niður við eigendaskipti.

Heimilt er að innheimta gjaldfallið kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjald, dráttarvexti og innheimtukostnað vegna hlutaðeigandi ökutækis með

fjárnámi hjá skráðum eigenda eða gjaldskyldum umráðamanni án undangengins dóms eða sáttar.

25. gr.

Refsingar.

Hver sá gjald- eða skilaskyldur aðili sem af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi skýrir rangt eða villandi frá einhverju því sem máli skiptir um kílómetragjald skal greiða fésekt allt að tífoldri skattfjárhæð af þeim skattstofni sem undan var dreginn og aldrei lægri fésekt en nemur tvöfoldri skattfjárhæðinni.

Hafi gjald- eða skilaskyldur aðili af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi vanrækt að skrá stöðu akstursmælis varðar það brot fésektum sem aldrei skulu nema lægri fjárhæð en tvöfoldri skattfjárhæð af þeim skattstofni sem á vantar ef áætlun ríkisskattstjóra reynist of lág við endurreikning skatts.

Skýri gjald- eða skilaskyldur aðili rangt eða villandi frá einhverju er varðar kílómetragjald má gera honum sekt þótt upplýsingarnar geti ekki haft áhrif á gjald- eða skilaskyldu hans eða greiðsluskil.

Hver sá sem af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi lætur skattyfirvöldum í té rangar eða villandi upplýsingar eða gögn varðandi gjald- eða skilaskyldu annarra aðila eða aðstoðar við ranga eða villandi skýrslugjöf til skattyfirvalda skal sæta þeirri refsingu er segir í 1. mgr.

Tilraun til brota eða hlutdeild í brotum á lögum þessum er refsiverð eftir því sem segir í III. kafla almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, og varðar fésektum allt að hámarki því sem ákveðið er í öðrum ákvæðum þessarar greinar.

Gera má lögaðila fésekt fyrir brot á lögum þessum óháð því hvort brotið megi rekja til saknæms verknaðar fyrirsvarsmanns eða starfsmanns lögaðilans. Hafi fyrirsvarsmaður hans eða starfsmaður gerst sekur um brot á lögum þessum má auk refsingar sem hann sætir gera lögaðilanum sekt, enda sé brotið framið til hagsbóta fyrir lögaðilann eða hann notið hagnaðar af brotinu.

Ríkisskattstjóri leggur á sektir samkvæmt þessari grein. Við ákvörðun sektar skal ríkisskattstjóri hafa hliðsjón af eðli og umfangi brota. Sektir geta að hámarki numið 100 millj. kr. Skjóta má ákvörðun ríkisskattstjóra um sektir til yfirskattanefndar.

26. gr.

Ýmis ákvæði.

Kílómetragjald sem innheimt er samkvæmt lögum þessum skal ekki mynda gjaldstofn til virðisaukaskatts.

Að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í lögum þessum skulu gilda, eftir því sem við getur átt, ákvæði laga um virðisaukaskatt.

Að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í lögum þessum um tímabundinn innflutning ökutækja skulu gilda, eftir því sem við getur átt, ákvæði tollalaga.

27. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara.

28. gr.
Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2025. Samhliða falla eftirtalin lög brott:

- a. lög um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Ákvæði laganna skulu þó gilda um olúgjald og kílómetragjald sem greiða á til 1. janúar 2025.
- b. lög um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023. Ákvæði laganna skulu þó gilda um kílómetragjald sem greiða á til 1. janúar 2025. Þrátt fyrir 1. málsl. skal ákvæði til bráðabirgða VII vegna skráningar á stöðu akstursmælis gilda til og með 1. mars 2025.

Þrátt fyrir 1. mgr. öðlast ákvæði 2. mgr. 2. gr., 5. mgr. 3. gr. og 11. gr. gildi 1. mars 2025.
Þrátt fyrir 1. mgr. skulu ákvæði til bráðabirgða I.-IV öðlast þegar gildi.

29. gr
Breytingar á öðrum lögum.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á öðrum lögum

1. *Lög nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.:*
 - a. Heiti laganna verður: **Lög um vörugjald af ökutækjum.**
 - b. Orðin „og eldsneyti, sbr. 27. kafla viðauka I við tollalög, nr. 88/2005“ í 1. gr. falla brott.
 - c. III. kafli laganna fellur brott, ásamt fyrirsögn. Ákvæði kaflans skulu þó gilda um vörugjald af eldsneyti sem greiða á til 1. janúar 2025.
 - d. 24. gr. laganna fellur brott.
2. *Lög nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta:*
Í stað „13,45 kr.“, „11,70 kr.“, „16,50 kr.“ og „14,65 kr.“ í 2. mgr. 1. gr. laganna kemur: 27,30 kr.; 23,40 kr.; 31,90 kr.; og: 27,45 kr.
3. *Lög nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða:*
Eftirfarandi breytingar verða á ákvæði til bráðabirgða VII laganna:
 - a. Í stað 31. desember 2024 í 1. mgr. kemur: 20. janúar 2025.
 - b. Í stað 20. janúar 2025 í 3. mgr. kemur: 31. janúar 2025.

Ákvæði til bráðabirgða

I.

Þrátt fyrir ákvæði 7. gr. skal rafræn skráning á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. eiga sér stað 20. janúar 2025 eða fyrir hvort heldur skráningin er framkvæmd af gjaldskyldum aðila eða hjá faggiltri skoðunarstofu, hafi skráning á stöðu akstursmælis ekki farið fram samkvæmt ákvæði til bráðabirgða VII., laga nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða.

Hafi skráning á stöðu akstursmælis ekki farið fram innan tímamarka 1. mgr. skal ríkisskattstjóri senda gjaldskyldum aðila ítrekun um skráningu.

Ef skráning á stöðu akstursmælis liggur ekki fyrir 31. janúar 2025 skal gjaldskyldur aðili láta skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu.

Gjaldskyldur aðili skal greiða vanskráningargjald hafi skráning ekki farið fram innan tímamarka 3. mgr. Fjárhæð vanskráningargjalds samkvæmt þessari grein skal vera 20.000 kr.

Vanskráningargjald fellur niður ef gjaldskyldur aðili lætur skrá stöðu akstursmælis á faggiltri skoðunarstofu innan 20 daga frá álagningu gjaldsins. Þá má fella niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis eða ef gjaldskyldur aðili færir gildar ástæður fyrir því að skráning hafi ekki átt sér stað. Ríkisskattstjóri metur það í hverju tilviki hvað telja skuli gildar ástæður í þessu sambandi.

Faggilt skoðunarstofa skal senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis á álestrardegi rafrænt.

II.

Þrátt fyrir ákvæði 8. gr. skal ríkisskattstjóri gera áætlun um meðalakstur ökutækis vegna fyrsta greiðslutímabils ársins 2025 og birta hana í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda fyrir 1. febrúar 2025. Áætlun skal miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 1. eða 2. mgr. 8. gr. og skal reiknuð fyrir næsta tólf mánaða tímabil.

Gjaldskyldum aðila er heimilt að skrá nýja áætlun ríkisskattstjóra skv. 1. mgr. Áætlun ríkisskattstjóra skv. 1. mgr. að teknu tilliti til breytinga gjaldskylds aðila, þ.e. breytt áætlun, skal vera grundvöllur bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds.

Ef staða akstursmælis ökutækis er ekki skráð innan tímamarka 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða I skal áætlun á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds frá og með 1. febrúar 2024 að lágmarki miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 2. mgr. 8. gr., reiknuð fyrir næsta tólf mánaða tímabil.

Gjaldskyldum aðila skal gert að greiða til bráðabirgða upp í álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr. út frá áætlun um akstur skv. 1. og 3. mgr. Áætlun skal reiknuð fyrir hvern og einn almanaksmánuð og taka mið af meðalakstri ökutækis á dag.

Gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds vegna fyrsta greiðslutímabils er 1. febrúar 2025 og eindagi 14 dögum síðar, sbr. 2. másl. 7. mgr. 8. gr. Ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skal greiða ríkissjóði dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, af þeirri fjárhæð sem gjaldfallin er frá gjalddaga.

III.

Liggi ekki fyrir upplýsingar og gögn til að reikna út meðalakstur gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. frá 1. janúar 2025 til fyrstu skráningu á stöðu akstursmælis skal þrátt fyrir ákvæði 10. gr. ákvarða meðalakstur á þessu tímabili út frá fyrsta þekkta meðalakstri eftir gildistöku laganna.

IV.

Sé ökutæki erlendis, sbr. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., eða skráningarkerki í varðveislu skráningaraðila við gildistöku laganna skal ekki skrá stöðu akstursmælis við afskráningu þess að aðstæðum óbreyttum.

V. gr.

Gjaldskyldir aðilar skv. 18. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., sbr. III. kafla laganna og 2. gr. laga nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta, sbr. I. kafla laganna, skulu senda ríkisskattstjóra upplýsingar um birgðir af tollafgreiddu eldsneyti sem fellur undir gildissvið þeirra laga og er í þeirra eigu eða vörslu í lok árs 2024. Í þeim upplýsingum skal koma fram hve mikið af birgðum er á innlendum birgða- og sölustöðum. Upplýsingar samkvæmt þessari málsgrein skulu berast ríkisskattstjóra eigi síðar en 25. janúar 2025.

Gjaldskyldir aðilar skv. I. kafla laga nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta skulu greiða kolefnisgjald af vörubirgðum eldsneytis skv. 1. mgr. til viðbótar því kolefnisgjaldi sem lagt hefur verið á gjaldskylda aðila. Fjárhæð kolefnisgjalds sem leggja skal á til viðbótar þegar álagt kolefnisgjald skal vera 13,85 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 11,70 kr. á hvern lítra af bensíni, 15,40 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 12,80 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni. Gjaldskyldir aðilar skulu greiða kolefnisgjald samkvæmt þessari málsgrein til innheimtumanns ríkissjóðs þann 15. febrúar 2025.

Þann 15. febrúar 2025 ákvarðar ríkisskattstjóri að það almenna vörugjald, sbr. 14. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., sem þegar hefur verið lagt á vörubirgðir eldsneytis skv. 1. mgr. verði fellt niður miðað við gildisdaginn 15. febrúar 2025.

Inneign skv. 3. mgr. skal ráðstafað til greiðslu á almennu vörugjaldi sem er á greiðslufresti skv. 2. gr. reglugerðar nr. 255/1993, um vörugjöld af eldsneyti. Að öðru leyti en kveðið er á um í ákvæði þessu, gilda eftir því sem við á, ákvæði laga nr. 150/2019, um innheimtu opinberra skatta og gjalda, þ.m.t. ákvæði laganna um skuldajöfnun.

VI.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 6. gr. skal kílómetragjald á árunum 2025, 2026 og 2027 af eftirfarandi gjaldskyldum ökutækjum vera sem hér segir:

a. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra hópþifreiðar sem er 10.000–12.000 kg. að leyfðri heildarþyngd skal vera 90% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópþifreiðar á árinu 2025 og 95% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópþifreiðar á árinu 2026.

b. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra hópþifreiðar sem er 12.001–20.000 kg. að leyfðri heildarþyngd skal vera 75% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópþifreiðar á árinu 2025 og 87,5% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópþifreiðar á árinu 2026.

c. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra hópþifreiðar sem er 20.000 kg. og yfir að leyfðri heildarþyngd skal vera 70% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópþifreiðar á árinu 2025 og 85% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópþifreiðar á árinu 2026.

d. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra eftirvagns skal vera 70% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi eftirvagns á árinu 2025 og 85% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi eftirvagns á árinu 2026.

e. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra vegna aksturs hópþifreiðar eða vörubifreiðar sem knúin er metani, metanóli, rafmagni eða vetni skal vera 40% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi bifreiðar á árunum 2025, 2026 og 2027.

VII.

Þrátt fyrir 4. tölul. 1. mgr. 2. gr. skal gjaldskylda eftirvagna á árinu 2025 eingöngu miðuð við þá eftirvagna sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarpið er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu.

Með lögum nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða var fyrsta skrefið stigið í lögfestingu á nýju tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti með upptöku á kílómetragjaldi frá og með 1. janúar 2024 vegna notkunar rafmagns- og vetnisbifreiða annars vegar og tengiltvinnbifreiða hins vegar á vegakerfinu. Með frumvarpinu er lagt til að næsta skref verði stigið í lögfestingu á nýju tekjuöflunarkerfi af

ökutækjum og eldsneyti með upptöku á kílómetragjaldi frá og með 1. janúar 2025 vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu, þ.m.t. vegna notkunar ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Kílómetragjaldið mun taka mið af þyngd ökutækja og þar með af vegsliti sem þau valda. Með því verður gjaldtaka af ökutækjum í betra samræmi við áhrif þeirra á viðhaldskostnað vegakerfisins. Breytingarnar skjóta ekki aðeins styrkari stoðum undir tekjuöflun ríkisins heldur koma þær einnig á skilvirkara og sanngjarnara gjaldakerfi fyrir eigendur og umráðamenn ökutækja. Samhliða innleiðingu á kílómetragjaldi fyrir ökutæki eru lagðar til breytingar á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. þar sem lagt er til að vörugjöld af eldsneyti falli niður. Auk þess er lögð til breyting á lögum nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta þar sem lagt er til að kolefnisgjald á kolefni af jarðefnauppruna verði u.þ.b. tvöfaldað. Jafnframt er lagt til að lög nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald og lög nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða falli brott.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Tekjur af ökutækjum og eldsneyti eru að miklu leyti tengdar því eldsneyti sem notað er á ökutækin og losun þeirra á gróðurhúsalofttegundum. Sá mikli árangur sem náðst hefur af aðgerðum stjórnvalda í orkuskiptum í samgöngum með fjölgun vistvænna og sparneytinna bifreiða hér á landi hefur leitt til þess að skatttekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti hafa rýrnað umtalsvert. Allt útlit er fyrir að slíkar tekjur ríkissjóðs muni að öllu óbreyttu halda áfram að lækka á næstu árum. Annars vegar eru tekjur af gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti, einkum vörugjöld, teknar að fjara út sökum þess að fram hafa komið nýir orkugjafar og sparneytnari ökutæki. Hins vegar hafa stjórnvöld markað þá stefnu að auka notkun hreinna orkugjafa í samgöngum og hraða þannig orkuskiptum, m.a. með verulegum skattastuðningi undanfarin ár sem verður í formi beinna styrkja við bifreiðakaup næstu árin. Á sama tíma er viðvarandi þörf fyrir uppbyggingu og viðahaldi á vegakerfinu. Sú þörf mun síst minnka í fyrirsjáanlegri framtíð með vaxandi íbúafjölda, grósku í ferðaþjónustu og tilheyrandi umferð. Við þessari þróun þarf að bregðast og innleiða nýtt einfaldara og gagnsærra fyrirkomulag gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti til framtíðar með aukið jafnræði eiganda og umráðamanna ökutækja að leiðarljósi.

Orkuskiptin og aukin kaup landsmanna á vistvænum ökutækjum, þ.m.t. rafmagnsbílum, marka jákvæða þróun og eru til marks um grundvallarbreytingu í neysluhegðun og umhverfisvitund. Orkuskiptin skapa hins vegar einnig áðurnefndar áskoranir við tekjuöflun ríkissjóðs þar sem þau fela í sér að tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti munu að óbreyttu halda áfram að þverra eftir því sem betri árangur næst í orkuskiptum. Segja má að þróunin í þessum efnum hafi verið það hröð að ekki megi dragast lengur að bregðast við. Þetta kallar á nýja löggjöf til að innleiða nýtt fyrirkomulag gjaldheimtu ökutækja og eldsneytis.

Nýtt tekjuöflunarkerfi á rætur að rekja til sáttmála stjórnarflokkana um ríkisstjórnarsamstarf frá nóvember 2021 þar sem fram kemur að framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verði mótað og innleitt á kjörtímabilinu. Í febrúar 2023 var sett á fót sameiginleg verkefnastofa fjármála- og efnahagsráðuneytisins og innviðaráðuneytisins til að móta tillögur um nýtt fyrirkomulag, en forsætisráðuneytið á einnig aðild að stýrihópi vegna verkefnisins. Í þeirri vinnu hefur komið fram að eftirsóknarvert þygi að nýtt fyrirkomulag tekjuöflunar ökutækja og eldsneytis feli í sér heildstætt og samræmt gjaldtökukerfi á landsvísu þar sem tekjulindir og hagrænir hvatar falli vel saman innbyrðis frekar en að rekast á. Einnig að gagnsæi og einfaldleiki kerfisins verði sem mestur gagnvart

greiðendum og að gjaldtaka verði notendavæn og yfirbygging sem minnst þannig að óhagræði og innheimtukostnaði verði haldið í lágmarki.

Fyrsta skrefið við innleiðingu kerfisins var stigið um síðustu áramót þegar kílómetragjald var lagt á notkun rafmagns- og vetnisbíla annars vegar og tengiltvinnbíla hins vegar á vegakerfinu. Innleiðing þess gekk vel og fyrir lok janúar sl. höfðu 97% eigenda/umráðamanna þessara bifreiða skráð kílómetrastöðu á Ísland.is. Sú reynsla sem þar hefur fengist, sá lærdómur sem af því hefur verið dreginn, auk mikilvægra ábendinga sem hafa komið fram við innleiðingu kerfisins, hefur verið nýtt við áframhaldandi innleiðingu kerfisins sem lagt er til í frumvarpi þessu.

Með frumvarpinu er lagt til að síðara skrefið verði stigið við innleiðingu nýs tekjuöflunarkerfis ökutækja og eldsneytis frá og með 1. janúar 2025. Megináherslan í nýju tekjuöflunarkerfi felst í því að gjaldtakan færast í meira mæli á afnot af samgönguinnviðum þannig að þeir borgi sem noti. Sú leið er í samræmi við framtíðarsýn stjórnvalda víða um heim um gjaldtöku vegna notkunar á samgönguinnviðum. Nýtt kerfi ökutækja felur í sér að greitt verður annars vegar fyrir akstur ökutækja með tilliti til þess niðurbrots og slits á vegum sem ökutæki valda vegna þyngdar þeirra. Hins vegar felur nýtt kerfi í sér að greitt verður áfram fyrir losun koltvísýrings, CO₂, með kolefnisgjaldi á jarðefnaeldsneyti til að fanga neikvæð ytri áhrif af notkun þess sem viðheldur hvötum til orkuskipta. Gjaldtakan mun þannig með gagnsæjum hætti endurspeglar betur kostnað vegna aksturs ökutækja á vegakerfinu og stuðla að auknu jafnræði hjá notendum þess og hvötum til orkuskipta. Við innleiðingu kílómetragjalds fyrir þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem fram koma í frumvarpinu er gert ráð fyrir að um 233.000 ökutæki bætist við þau ökutæki sem fyrir eru og nú greiða kílómetragjald samkvæmt lögum nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða.

Í fjármálastefnu ríkisstjórnarinnar og árlegum fjármálaáætlunum í kjölfarið hefur verið sett stefnumið um að skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti verði aftur 1,7% af vergri landsframleiðslu líkt og að meðaltali á árunum 2010–2017. Gert er ráð fyrir að þær lagabreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu hafi jákvæð áhrif á tekjur ríkisjóðs og að á árinu 2025 verði tekjur af ökutækjum og eldsneyti um 1,5% af vergri landsframleiðslu. Því má jafnframt líta á kerfisbreytinguna sem mikilvægt skref í þeim umbótum að skapa grundvöll fyrir aðlögun skattstofna að breyttum tímum vegna orkuskipta í samgöngum, enda getur tekjuöflun af skattstofnum sem fara hratt minnkandi ekki verið sjálfbær til framtíðar. Frumvarpið er þannig liður í heildarstefnumótun stjórnvalda sem felst í að breyta samsetningu tekna af ökutækjum, eldsneyti og vegasamgöngum til framtíðar.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið skiptist efnislega í 29. greinar auk sjö ákvæða til bráðabirgða. Með frumvarpinu er lagt til að lögfest verði heimild til að leggja kílómetragjald á ökutæki vegna aksturs. Auk þess eru lagðar til breytingar á lögum nr. 29/1993, um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og lögum nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta og ákvæði til bráðabirgða VII laga nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Samhliða er lagt til að III. kafla laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., þar sem fjallað er um vörugjöld af eldsneyti verði felldur brott og að lög um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, verði felld brott.

3.1. Almenn tákvaði og gjaldskylda, 1.–3. gr.

Í upphafsákvæði frumvarpsins er að finna almennt inngangsákvæði um greiðslu kílómetragjalds þar sem fram kemur að greiða skuli kílómetragjald í ríkissjóð af akstri þeirra ökutækja sem falla undir frumvarpið. Þá er annars vegar greint frá því hvaða ökutæki eru gjaldskyld samkvæmt lögnum og hins vegar hvaða aðilar eru gjaldskyldir.

Í 2. gr. eru þau ökutæki tilgreind sem eru gjaldskyld samkvæmt lögnum. Miðað er við að gjaldskyld ökutæki skuli bæði vera skráningar- og skoðunarskyld samkvæmt umferðarlögum og viðeigandi reglugerðum. Þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem tilgreind eru sem gjaldskyld ökutæki í 1. mgr. 2. gr. frumvarpsins eiga það sammerkt að vera almennt notuð í akstri á opinberum vegum. Ökutæki sem almennt er gert ráð fyrir að séu notuð utan vega og eru þannig eftir atvikum undanþegin skráningar- eða skoðunarskyldu samkvæmt umferðarlögum og reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra laga eru því ekki gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu. Í því sambandi má nefna að dráttarvélar sem hannaðar eru til aksturs 40 klst. eða minna, eða eru hannaðar til aksturs yfir 40 km á klst. og eru aðallega notaðar utan opinberra vega eru ekki skoðunarskyldar. Það sama gildir um torfærutæki og vinnuvélar. Af því leiðir að slík ökutæki skulu ekki vera gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu.

Fjallað er um gjaldskylda aðila í 3. gr. Meginreglan er sú að skráður eigandi gjaldskyldrar bifreiðar sé gjaldskyldur. Tvö frávik eru frá þeirri meginreglu. Í fyrsta lagi er sá aðili gjaldskyldur sem er skráður umráðamaður gjaldskyldrar bifreiðar í ökutækjaskrá á grundvelli samnings við handhafa leyfis til að stunda eigna- eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki nr. 161/2022, eða samningi við ökutækjaleigu með starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja. Þegar þannig háttar til er talið eðlilegt að gjaldið sé lagt á þann sem hefur umráð yfir ökutæki, auk þess sem það stendur honum næst að veita upplýsingar um akstur og notkun ökutækisins, þar sem notkun vega landsins er andlag gjaldtöku. Í öðru lagi skal gjaldskyldan hvíla á leigutaka samkvæmt samningi við ökutækjaleigu í þeim tilvikum þegar að ótvírætt samþykki hans liggur fyrir um gjaldskylduna, t.a.m. samkvæmt samningi um langtíma- eða vetrarleigu ökutækis hjá ökutækjaleigu. Skráður eigandi gjaldskylds ökutækis og umráðamenn hennar, bæði skráður umráðamaður og leigutaki samkvæmt leigusamningi við ökutækjaleigu, bera þó óskipta ábyrgð (*in solidum*) á greiðslu gjaldsins. Auk gjaldskyldu skráðra eigenda og umráðamanna gjaldskyldra ökutækja eru þeir aðilar sem fá heimild töllyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækja hér á landi, að hámarki í tólf mánuði, gjaldskyldir samkvæmt frumvarpinu, sbr. 11. gr.

3.2. Undanþágur frá gjald- eða greiðsluskyldu, 4.–5. gr.

Í greinunum er fjallað um tvenns konar undanþágur, þ.e. undanþegin ökutæki og undanþágu frá greiðslu kílómetragjalds við tilteknar aðstæður.

3.3. Fjárhæð kílómetragjalds, 6. gr.

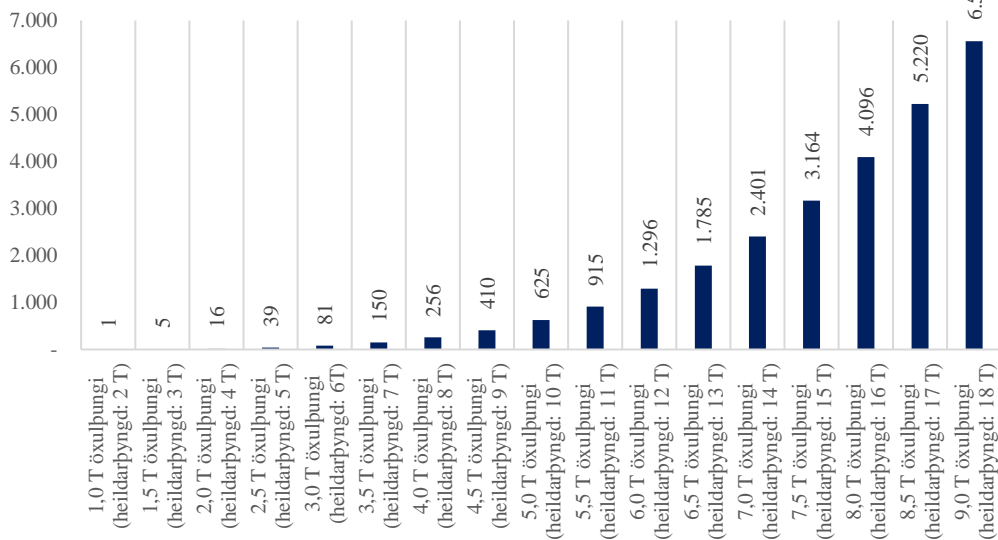
Í greininni er fjallað um fjárhæð kílómetragjalds á hvern kílómetra. Kílómetragjald skal vera lagt á í 29 gjaldbilum eftir leyfðri heildarþyngd ökutækis í kílóum. Upphæðin ræðst þannig af gjaldþyngd ökutækis sem skal vera leyfð heildarþyngd ökutækis við skráningu þess.

Til að stuðla að sanngjarnri gjaldtöku er horft til þess að kílómetragjald endurspegli eins og kostur er raunverulega notkun hvers ökutækis á vegainnvíðum. Á sama tíma er lögð áhersla á að kerfið sé einfalt og gagnsætt. Í grunninn er notkun miðuð við ekna vegalengd en einnig er horft til þess að notkun þyngri ökutækja veldur meira álagi á vegina en þeirra léttari. Af þeirri ástæðu er kílómetragjald stighækkandi með aukinni heildarþyngd ökutækja.

Álag af notkun þungra ökutæki sem geta verið allt að 32 tonn að heildarþyngd er umtalsvert meira en álag af notkun léttra ökutækja eins og fólksbifreiða og sendibifreiða sem eru allt að 3,5 tonn. Álag ökutækja á vegslit og niðurbrot vega eykst í veldisvexti með aukinni þyngd sem þýðir að munur á álagi á milli misþungra bifreiða eykst með vaxandi þyngd. Því er verulegur munur á því álagi sem 8 og 18 tonna bifreið veldur en að sama skapi er munurinn óverulegur á milli 2 og 3 tonna fólksbíls.

Fjárhæð kílómetragjalds er sett fram í 29 gjaldbilum þar sem gjaldið er lægst fyrir léttustu ökutækin og hækkar síðan eftir þyngd. Fólksbifreiðar og sendibifreiðar, sem eru 3,5 tonn og léttari að heildarþyngd samkvæmt flokkun í ökutækjaskrá Samgöngustofu, eru í lægsta gjaldþrepi enda er óverulegur munur á því sliti og niðurbroti vega sem bifreiðar innan þessara flokka valda. Fyrir þyngri ökutæki, eins og rútur, vörubíla og stóra pallbíla hækkar fjárhæð kílómetragjalds eftir heildarþyngd. Til að tryggja einfaldari yfirfærslu á milli kerfa eru gjaldþrep með sambærilegum hætti og hefur verið í almennu kílómetragjaldi skv. lögum nr. 87/2004 um kílómetragjald.

Fjöldun jafngildisferða með auknum öxulþungi
Fjórða veldis reglan með bifreið sem er 1 tonn öxulþungi sem upphafspunktur



3.4. Skráning, áætlun á meðalakstri, greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðsla, 7.–9. gr.

Gert er ráð fyrir að skráning á stöðu akstursmælis skuli að meginreglu fara fram í gegnum miðlæga þjónustugátt stjórnvalda, þ.e. smáforrit eða vefsetrið Ísland.is að lágmarki einu sinni á ári. Ef ökutæki er aftur á móti 10.000 kg. eða meira að leyfðri heildarþyngd skal skráning þeirra gjaldskyldu ökutækja sem skráð eru í ökutækjaskrá hér á landi fara fram með rafrænum hætti hjá álestraraðilum, þ.e. faggiltum skoðunarstofum, tollyfirvöldum við inn- og útflutning og Vegagerðinni að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári sem skal þá koma til viðbótar rafrænni skráningu í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda. Talið er rétt að ríkari kröfur séu gerðar til skráningar þegar um þyngri ökutæki er að ræða og að slík skráning fari einnig ávallt fram hjá álestraraðilum. Skráning gjaldskylds aðila eða álestraraðila á stöðu akstursmælis er grundvöllur álagningar og uppgjors á kílómetragjaldi. Þá er jafnframt talið nauðsynlegt, út frá eftirliti með rétttri skráningu á stöðu akstursmælis, að þau fyrirtæki sem hafa með höndum sölu

gjaldskyldra ökutækja sem skráð eru hér á landi, ábyrgðar- og þjónustuskoðanir eða viðgerðir í atvinnuskyni á þeim ökutækjum sendi Samgöngustofu upplýsingar rafrænt um stöðu akstursmælis þeirra ökutækja á álestrardegi, sem hefur umsjón með rafrænni móttöku, varðveidslu og miðlun gagna um skráningu á stöðu akstursmælis samkvæmt ákvæðinu.

Samkvæmt frumvarpinu er miðað við að greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds sé hver almanaksmánuður. Út frá fyrirsjáanleika, skýrleika og skilvirkni, m.a. út frá innheimtu kílómetragjalds, er talið rétt að hvert og eitt greiðslutímabil sé miðað við hvern almanaksmánuð og meðalakstur út frá dagafjölda í hverjum og einum almanaksmánuði. Þannig er hægt að reikna meðalakstur niður á hvern og einn dag og greiða kílómetragjald í formi bráðabirgðagreiðslu út frá samþykkttri áætlun þar um. Í kjölfarið er kílómetragjald lagt á út frá uppgjöri vegna hlutaðeigandi greiðslutímabils eða greiðslutímabila. Þrátt fyrir að hvert og eitt greiðslutímabil sé miðað við einn almanaksmánuð skal þó ávallt vera heimilt að gera upp fleiri heil greiðslutímabil í kjölfar skráningar á kílómetrastöðu.

Ávallt skal áætla meðalakstur á hverju greiðslutímabili og greiða þannig til bráðabirgða upp í væntanlega álagningu kílómetragjalds. Sú meginregla skal gilda að áætlun skal taka mið af síðustu tveimur skráningum á stöðu akstursmælis ökutækis. Ef um kaup ökutækis er að ræða eða ein þekkt skráð staða akstursmælis ökutækis liggur fyrir skal áætlun þó miðuð við tiltekinn fyrirframákveðinn akstur. Gert er ráð fyrir að ríkisskattstjóri leggi fram áætlun um meðalakstur sem gjaldskyldir aðilar geti breytt ef þörf er á. Gjaldskyldum aðilum er gert að greiða bráðabirgðagreiðslu upp í álagningu kílómetragjalds, miðað við áætlun um meðalakstur.

3.5. Álagning og innheimta, 10. gr.

Hér er fjallað um álagningu og innheimtu. Þau atvik sem leiða til þess að álagning eigi sér stað eru tvenns konar: að staða akstursmælis sé skráð af gjaldskyldum aðila eða af hálfu álestraraðila, ellegar að tímamörk skráningar á stöðu akstursmælis, sbr. 1. og 2. mgr. 7. gr. séu liðin. Greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu er almanaksmánuður en meðalaksturinn getur verið reiknaður út frá lengra tímabili. Við álagningu kílómetragjalds er meginreglan sú að álagningin skuli tilheyra því greiðslutímabili sem næst er á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis. Gera skal upp í einu lagi við álagningu, öll þau greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu sem næst eru á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis.

3.6. Ökutæki sem nýtt eru tímabundið hér á landi, 11. gr.

Gert er ráð fyrir að sá aðili sem fær heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, að hámarki í allt að 12 mánuði, skuli greiða kílómetragjald eða eftir atvikum fast aksturgjald vegna tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi. Gjaldið skal vera mismunandi og fara eftir þyngd ökutækis. Í fyrsta lagi er gert ráð fyrir því að greiða skuli fast akstursgjald vegna allra ökutækja sem eru allt að 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd út frá tilteknum gjaldbilum. Fast akstursgjald fyrir ökutæki allt að 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eykur skilvirkni við eftirlit tollyfirvalda með ökutækjum sem fá heimild til tímabundinnar notkunar hér á landi, en miklum erfiðleikum yrði bundið að staðreyna og hafa eftirlit með álestri á akstursmæli allra þeirra ökutækja sem eru í tímabundinni notkun hér á landi, m.a. vegna innflutnings þeirra til landsins. Fast akstursgjald einfaldar einnig umsýslu og meðferð gjaldsins hjá einstaklingum og fyrirtækjum sem og farmflytjendum. Farmflytjandi ber ábyrgð á innheimtu og skilum á föstu akstursgjaldi. Ef ökutæki sem fallið hafa undir heimild til greiðslu á föstu akstursgjaldi eru lengur en 30 daga hér á landi í hvert sinn fer greiðsla kílómetragjalds þó fram samkvæmt álestri við brottför ökutækis frá landinu. Þá skulu

gjaldskyldir aðilar sem nýta ökutæki tímabundið hér á landi sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd ávallt greiða kílómetragjald út frá skráningu á akstursmæli við upphaf og lok tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, en þegar svo ber undir skulu tollyfirvöld lesa af akstursmæli ökutækis og ákvarða kílómetragjald. Sá aðili sem fær heimild til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi sem er 10.000 kg. eða meira að leyfðri heildarþyngd ber ábyrgð á skilum á kílómetragjaldi vegna ökutækis.

3.7. Innheimta daggjalds hjá ökutækjaleigum, 12. gr.

Gert er ráð fyrir að ökutækjaleigum verði heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkisjóð þar sem miðað verður við tiltekinn akstur ökutækis á dag út frá ákveðinni fastri fjárhæð. Í þeim tilvikum þegar að ökutækjaleiga krefur leigutaka um greiðslu kílómetragjalds vegna aksturs getur verið erfiðleikum bundið að óska eftir greiðslu eftir á. Ökutækjum og lyklum af ökutækjum er oft á tíðum skilað utan opnunartíma og greiðslur leigutaka til ökutækjaleigna fara almennt fram við afhendingu ökutækis. Jafnframt geta skilmálar kortafyrirtækja verið á þá leið að ekki sé heimilt að innheimta gjöld hjá leigutaka eftir að skil á ökutæki til ökutækjaleigu hafa átt sér stað. Vegna þessa er lagt til að ökutækjaleiga geti óskað eftir því að tiltekin ökutæki falli undir fast daggjald. Upplýsingar um þau ökutæki í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem bera eiga daggjald skulu berast ríkisskattstjóra. Miða skal daggjald við fjölda seldra útleigudaga á greiðslutímabili.

3.8. Gjaldldagi og eindagi, 13. gr.

Hér er fjallað er um gjaldldaga og eindaga kílómetragjalds, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, fasts akstursgjalds og daggjalds. Auk þess er hér að finna umfjöllun um dráttarvexti.

3.9. Álestur á faggiltri skoðunarstofu, 14. gr.

Hér er að finna ákvæði um það hvenær ríkisskattstjóri skuli boða gjaldskyldan aðila, þ.e. eiganda eða umráðamann ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. í álestur á stöðu akstursmælis ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu.

3.10. Annars konar skil á upplýsingum, 15. gr.

Þrátt fyrir þá meginreglu að áætlun og skráning á stöðu akstursmælis og önnur samskipti milli gjaldskylds einstaklings og stjórnvalda skuli fara fram rafrænt í gegnum miðlæga þjónustugátt hjá stjórnvöldum er talið rétt og í samræmi við vandaða stjórnsýslu að gjaldskyldir einstaklingar og umboðsmenn þeirra hafi þrátt fyrir meginregluna um rafræna þjónustu og samskipti vegna greiðslu kílómetragjalds kost á því að skila inn upplýsingum og gögnum skriflega á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Auk þess eigi gjaldskyldur einstaklingur ávallt kost á að skrá stöðu akstursmælis bifreiðar hjá faggiltri skoðunarstofu í stað skráningar á stöðu akstursmælis í miðlægrri þjónustugátt stjórnvalda. Sú leið sem hér er farin tryggir m.a. að sá hópur fólks sem ekki hefur raunhæfa möguleika á að nýta sér rafræna stjórnsýslu geti nýtt sér skriflega málsmeðferð, m.a. um áætlaðan akstur, skráningu á stöðu akstursmælis o.fl., sbr. m.a. álit umboðsmanns Alþingis í máli nr. F118/2022.

3.11. Eigendaskipti eða breytt skráning umráðamanns og afskráning, 16.–17. gr.

Þegar eigendaskipti eða breytt skráning umráðamanns á sér stað á ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. skal skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigenda- eða umráðamannaskipti ökutækis, samhliða skráningu eigendaskipta eða breyttum umráðamanni í ökutækjaskrá. Gert er að skilyrði að kaupandi eða nýr umráðamaður samþykki skráða stöðu akstursmælis. Við

eigendaskipti eða eftir atvikum breytingu á umráðamanni skal leggja kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna liðinna gjaldtímabila sem ekki hefur áður verið lagt á. Gjaldskyldan færast í kjölfarið yfir á kaupanda eða nýjan umráðamann frá dagsetningu skráningar í ökutækjaskrá. Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breytta skráningu á umráðamanni nema kílómetragjald seljanda vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald hafi áður verið greitt. Við afskráningu gjaldskylds ökutækis skal með sama hætti skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu til Samgöngustofu. Ríkisskattstjóri leggur í kjölfarið kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem ekki hefur verið lagt á og yfirstandandi gjaldtímabils fram að afskráningu. Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema kílómetragjald seljanda vegna þess ökutækis sem komið er á eindaga, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald hafi verið greitt. Við afskráningu gjaldskylds ökutækis skal með sama hætti skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu til Samgöngustofu. Ríkisskattstjóri leggur í kjölfarið kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu gjaldtímabila sem ekki hefur verið lagt á og yfirstandandi gjaldtímabils fram að afskráningu.

3.12. Akstursmælir, virkni o.fl., 18. gr.

Pau ökutæki sem eru gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu skuli vera búin virkum akstursmæli, eða eftir atvikum ökurita eða nafmæli sem notaður er sem akstursmælir hjá þyngri ökutækjum, til ákvörðunar kílómetragjalds. Tekið er sérstaklega fram að eigandi eða umráðamaður ökutækis beri ábyrgð á að akstursmælir, þ.m.t. ökuriti og nafmælir telji rétt. Við mat á þeim kröfum sem gerðar eru til virkni akstursmæla í þeim ökutækjum sem falla undir gildissvið frumvarpsins má hafa hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB), nr. 2144/2019 frá 27. nóvember 2019 varðandi kröfur um almennan öryggisbúnað ökutækja og vernd farþega og vegfarenda. Samkvæmt reglugerðinni skulu allar nýjar bifreiðar sem settar eru á markað innan Evrópusambandsins vera útbúnir nákvæmum akstursmælum sem hannaðir eru þannig að ekki sé hægt að eiga við eða breyta mælieiningum á eignum vegalengdum akstursmælis. Jafnframt skal hafa hliðsjón af reglu Sameinuðu þjóðanna númer 39 um samþykki ökutækja með tilliti til hraða- og akstursmæla sem gildir hér á landi. Samkvæmt reglunni skulu ökumælar m.a. mæla nákvæmlega þá vegalengd sem ökutækið hefur ekið og hafa ákveðið nákvæmnissvið til að tryggja áreiðanleika mælinga. Við mat á þeim kröfum sem gerðar eru til virkni akstursmæla í ökutækjum samkvæmt frumvarpinu skal eins og kostur er hafa hliðsjón af þeim kröfum sem fram koma bæði í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB), nr. 2144/2019 og reglu Sameinuðu þjóðanna nr. 39. Faggilt skoðunarstofa skal skoða virkni akstursmælis við skráningu á stöðu akstursmælis sem og við reglubunda skoðun þess og skrá athugasemd og tilkynna inn á miðlægri þjónustugátt stjórnvalda ef akstursmælir er óvirkur eða telur ekki rétt.

3.13. Ýmis ákvæði, 19.–28. gr.

Í þessum greinum er að finna ýmis almenn ákvæði, svo sem um aðalskoðun, upplýsingaskyldu, eftirlit og endurákvörðun, kæruehimildir, vanskráningargjald, lögveð og fjárnám, refsingar, reglugerðarheimild og ákvæði um gildistöku.

3.14. – Kolefnisgjald, 29. gr.

Kolefnisgjald er lagt á eldsneyti sem inniheldur kolefni af jarðefnauppruna og notað er í fljótlandi eða loftkenndu formi. Með eldsneyti sem inniheldur kolefni af jarðefnauppruna á

fljótandi eða loftkenndu formi er átt við gas- og dísilolíu, bensín, brennsluolíu og jarðolíugas og annað loftkennt vetniskolefni. Gjaldið tekur heildstætt á losun kolefnis frá jarðefnaeldsneyti, bæði frá samgöngum og öðrum uppsprettum. Kolefnisgjald kemur þannig til viðbótar öðrum almennum gjöldum á eldsneyti, þ.m.t. almennu- og sérstöku vörugjaldi á bensín og olíugjaldi. Frá gildistöku laga nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta sem tóku gildi þann 1. janúar 2010 hefur gjaldið farið hækkandi, en upphaflegt viðmið gjaldsins var söluverð losunarheimilda í viðskiptakerfi Evrópusambandsins (ESB) með losunarheimildir.

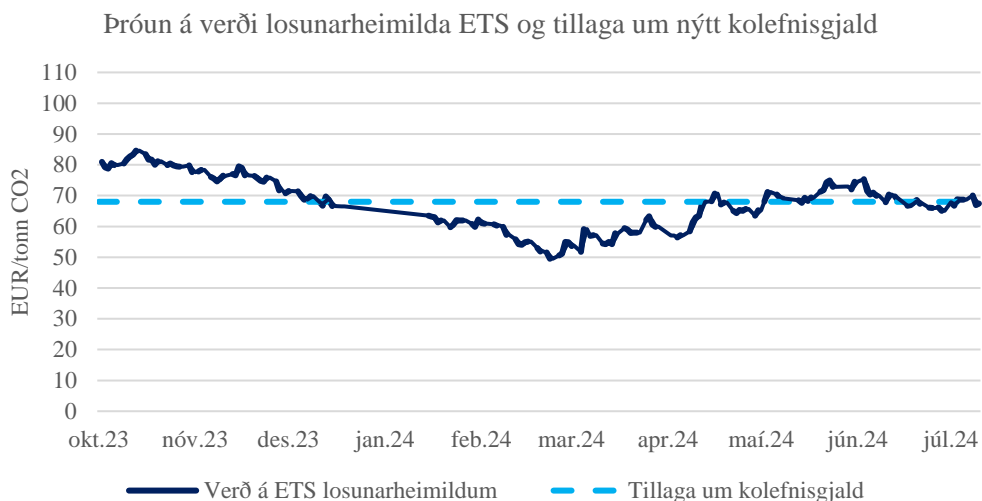
Markmið kolefnisgjalds er m.a. að hvetja bæði einstaklinga og fyrirtæki til að velja vistvæna tækni og orkugjafa sem stuðlar að aukinni framleiðslu endurnýjanlegra orkugjafa. Skattlagning á losun koltvísýrings CO₂, þ.m.t. kolefnisgjald, gerir stjórnvöldum fært að beina samfélaginu í átt að kolefnishlutleysi. Kolefnisgjald er þannig skilvirkt, hagkvæmt og áhrifaríkt stjórnæki til að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og þar með losun á CO₂. Tilgangur kolefnisgjalds er einnig að ná utan um neikvæð ytri áhrif af losun svo að verð endurspegli raunkostnað losunar gróðurhúsalofttegunda. Álagning kolefnisgjalds hefur þannig skýrskotun til mengunarbótareglunnar (e. polluter pays principle), þ.e. þá meginreglu að sá sem valdi mengun bæti umhverfistjón sem af henni hlýst og beri kostnað af því. Um leið gerir kolefnisgjald hreina orkugjafa samkeppnishæfari í verði við jarðefnaeldsneyti og hefur þann kost að leggja ríkissjóði til tekjur á sama tíma og ríkissjóður tekur á sig kostnað vegna markmiða þess í loftlagsmálum.

Fjárhæðir kolefnisgjalds eru nú 13,45 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 11,70 kr. á hvern lítra af bensíni, 16,50 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 14,65 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni.

Alþjóðastofnanir hafa lagt mat á hvert kolefnisgjald þurfi að vera fyrir árslok 2030 svo ríki heims nái loftlagsmarkmiðum sínum ásamt því að leggja mat á samfélagslegan kostnað af losun gróðurhúsalofttegunda. Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn hefur t.a.m. miðað við að kolefnisgjald í Evrópu sé á bilinu 150-200 dollarar á hvert tonn af koltvísýringi CO₂, þ.e. u.þ.b. 20-30 þúsund íslenskar krónur. Í samantekt frá Efnahags- og framfarastofnuninni (OECD) um skilvirkar fjárhæðir kolefnisgjalds (e. Effective Carbon Rates), er talin þörf á að kolefnisgjald verði um 120 evrur á hvert tonn af CO₂, þ.e. u.þ.b. 18 þús. kr., árið 2030 til að markmið um afkolun náist fyrir miðja öldina. Kolefnisgjald á Íslandi er nú um 5.100 kr. á hvert tonn af CO₂.

Í fjármálaáætlun 2025-2029 kemur fram að kolefnisgjald verði hækkað til að viðhalda hvata til orkuskipta. Þá kemur fram að kolefnisgjald verði áfram lagt á jarðefnaeldsneyti til að fanga neikvæð ytri áhrif af notkun þess. Í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2025 er einnig kveðið á um áform stjórnvalda um hækkun kolefnisgjalds til að viðhalda hvötum til orkuskipta.

Í frumvarpinu er lagt til að kolefnisgjald verði u.þ.b. tvöfaldað, sem leiðir til þess að kostnaður af brennslu jarðefnaeldsneytis verður í samræmi við söluverð losunarheimilda í viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Verð á losunarheimildum í viðskiptakerfi ESB hefur verið um 70 evrur á hvert tonn af CO₂ síðastliðið ár. Lagt er til í frumvarpinu að kolefnisgjald verði sambærilegt því eða um 10.200 kr. á hvert tonn af CO₂.



Heimild: International Carbon Action Partnership. ETS Prices. Sótt 15. október 2024. <https://icapcarbonaction.com/en/ets-prices>.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Efni frumvarpsins gefur ekki tilefni til að ætla að tillögur þess stangist á við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar. Þá var þess gætt við samningu frumvarpsins að efni þess og framsetning samrýmist 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar.

Það kílómetragjald sem lagt er til að lögfest verði með frumvarpi þessu telst skattur en yfirlýstur tilgangur með innheimtu gjaldsins er m.a. sá að vera tekjuöflunarleið fyrir ríkissjóð. Í frumvarpinu er jafnframt lögð til hækkun á kolefnisgjaldi sem telst skattur líkt og kílómetragjald. Innheimta skattanna uppfyllir skilyrði ákvæða stjórnarskrárinnar um skattheimtu. Í 40. gr. stjórnarskrárinnar segir að engan skatt megi á leggja né breyta né af taka nema með lögum. 1. mgr. 77. gr. stjórnarskrárinnar gerir þann áskilnað að skattamálum skuli skipað með lögum og að stjórnvöldum megi ekki fela ákvörðun um hvort leggja skuli á skatt, breyta honum eða afnema. Þá mælir 2. mgr. 77. gr. stjórnarskrárinnar fyrir um að enginn skattur verði lagður á nema heimild hafi verið fyrir honum í lögum þegar þau atvik urðu sem ráða skattskyldu. Með samþykkt frumvarps þessa telst framangreindum skilyrðum 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar fullnægt.

5. Samráð.

[Í vinnslu].

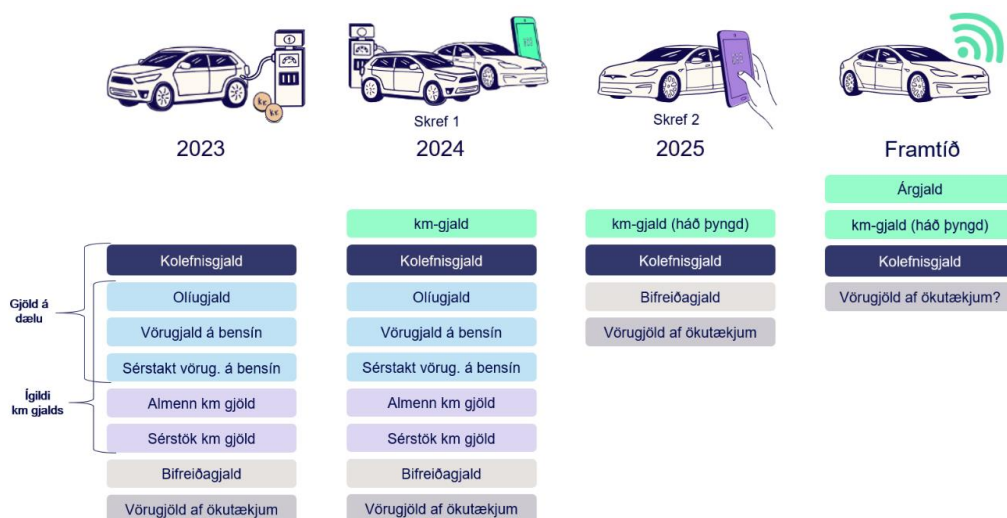
6. Mat á áhrifum.

Síðastliðna áratugi hafa tekjur af umferð að stórum hluta runnið til ríkissjóðs í formi olíu- og bensíngjalda. Ljóst er að það kerfi er að renna sitt skeið á enda vegna orkuskipta og minnkandi eldsneytisnotkunar. Nú þegar hafa tekjur ríkissjóðs af umferð lækkað töluvert vegna þessara þátta. Til að bregðast við þeirri þróun hefur átt sér stað vinna við stefnumótun og innleiðingu á breyttu tekjuöflunarkerfi óháð orkugjafa.

Fyrsta skrefið í þeirri stefnumótun var tekið í ársbyrjun 2024 með nýju kílómetragjaldi á akstur rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbifreiða (fólks- og sendibifreiða). Gjaldið byggist á

fjöldi ekinna kílómetra og er nú 6 kr./km fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar en 2 kr./km fyrir tengiltvinnbifreiðar. Gjaldið er greitt mánaðarlega út frá áætlun um meðalakstur á gjaldtímabili og er gert upp þegar ný kílómetrastaða ökutækis er skráð í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda á vefsetrinu *Ísland.is*. Ákvörðun um að innleiða nýtt tekjuöflunarkerfi í tveimur skrefum þýðir að verkefnið var mun smærra í sniðum í upphafi en ella hefði orðið. Fyrsta skrefið náði einungis til hluta bílaflotans, eða 51 þúsund bifreiða, sem er um 18% af heildarfjöldanum. Með því móti hefur verið hægt að draga lærdóm af framkvæmd verkefnisins og endurbæta það með tilliti til reynslu og ábendinga gjaldskyldra aðila áður en kílómetragjald verður lagt á allar bifreiðar á árinu 2025 verði frumvarpið samþykkt, en þá bætast við yfir 233 þúsund ökutæki.

Skref tvö, sem er meginefni frumvarpsins, felur í sér að öll veganotkun verði skattlögð miðað við notkun í stað þess að vera skattlögð miðað við eyðslu. Þá munu allir sem nota vegakerfið borga eftir fjölda ekinna kílómetra í samræmdu kerfi þar sem tekið verður tillit til fleiri þátta eins og þyngdar ökutækja umfram tiltekið lágmark og þar með tekið tillit til slits og niðurbrots vega sem þyngri ökutæki valda. Gjaldið mun því endurspeglar raunverulega notkun á vegasamgöngum með gagnsæjum hætti. Samhliða því er gert ráð fyrir að kolefnisgjald verði sambærilegt verði á losunarheimildum og u.þ.b. tvöfaldist með það markmið að leiðarljósi að styðja við loftslagstefnu stjórnvalda. Þannig verður áfram hvati í kerfinu til að vera á sparneytnum bifreiðum. Á meðfylgjandi yfirlitsmynd má sjá hvernig gert er ráð fyrir að gjöldum í núverandi tekjuöflunarkerfi verði fækkað og kerfið þannig einfaldað og gert gegnsærra árið 2025.



Á upplýsingavefnum *vegirokkarallra.is* er nánar fjallað um innleiðinguna á nýju og samræmdu tekjuöflunarkerfi vegna veganotkunar sem Verkefnastofa um tekjur af ökutækjum og umferð leiðir fyrir hönd þriggja ráðuneyta; fjármála- og efnahagsráðuneytis, innviðaráðuneytis og forsætisráðuneytis.

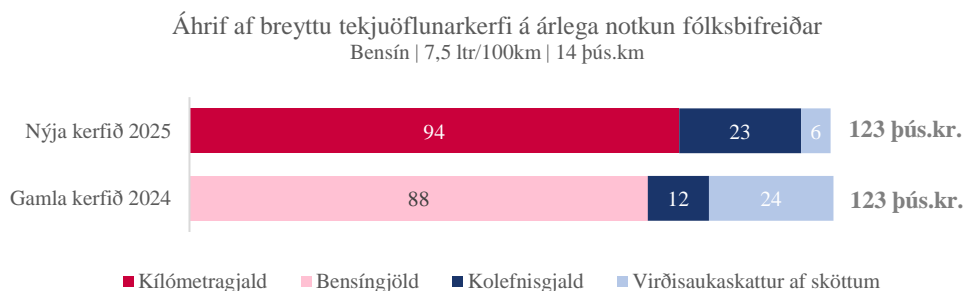
6.1. Mat á fjárhagslegum áhrifum fyrir ríkissjóð.

Þær lagabreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu hafi jákvæð áhrif á tekjur ríkissjóðs og er áætlað að tekjuauki af breyttu tekjuöflunarkerfi verði um 7 ma.kr. á árinu 2025. Tekjur af ökutækjum og eldsneyti verða þá um 1,5% af VLF árið 2025. Hliðaráhrif á virðisaukaskatt eru áætluð neikvæð um 2,7 ma.kr. árið 2025 og koma til lækkunar á tekjum ríkissjóðs. Auk þess eru hliðaráhrif á tekjuskatt og veiðigjald sem koma inn með tímatöf árin þar á eftir. Með breyttu tekjuöflunarkerfi af veganotkun verða tekjur ríkissjóðs sjálfbærari til lengri tíma. Skattur sem tekur mið af eignum kílómetrum tryggir ríkissjóði tekjur til framtíðar ólíkt núverandi bensín- og olíugjaldi þar sem sparneytnum bifreiðum og hreinorkubifreiðum fjölga ár frá ári. Kerfisbreytingin er mikilvægt skref í þeim umbótum á skattlagningu ökutækja og eldsneytis sem leiða á til þess að skatttekjur af umferð og eldsneyti verði aftur um 1,7% af vergri landsframleiðslu (VLF) árið 2027 líkt og að jafnaði á árunum 2010–2017. Þá styður kerfisbreytingin jafnframt við velsældaráherslur ríkisstjórnarinnar um kolefnishlutlausu framtíð.

Samþykkt frumvarpsins mun fela í sér aukinn kostnað hjá Skattinum vegna álagningar og eftirlits, upplýsingagjafar og þjónustu við gjaldendur, rekstur og viðhald á tölvukerfi o.fl. Gert er ráð fyrir að viðbótarkostnaður hjá Skattinum vegna innleiðingar á nýju kílómetragjaldi á öll ökutæki á árinu 2025 nemi 135 m.kr.

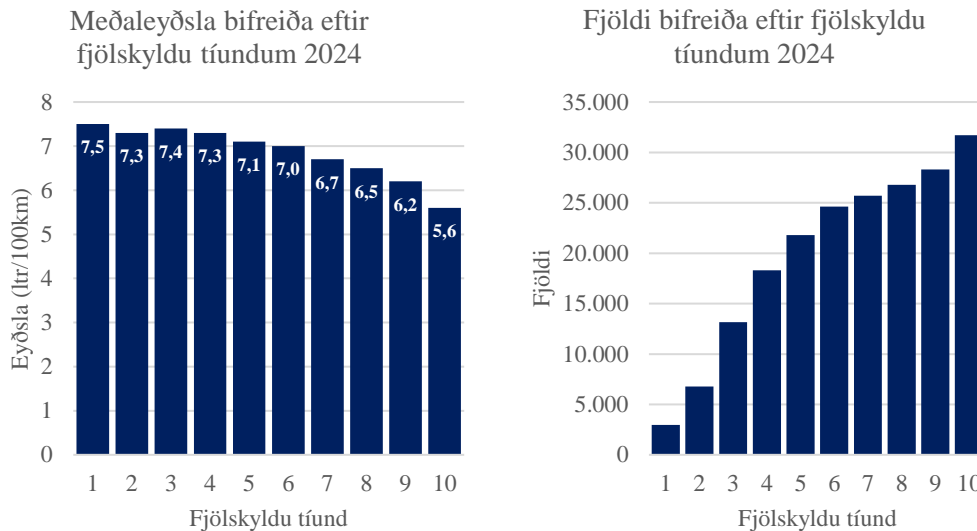
6.2. Mat á samfélagslegum áhrifum

Verði frumvarpið samþykkt má gera ráð fyrir að það hafi ólík áhrif á samfélagshópa. Þeir sem reiða sig lítið á einkabílinn verða fyrir tiltölulega litlum áhrifum ásamt þeim sem geta auðveldlega nýtt sér annan samgöngumáta. Breytt tekjuöflunarkerfi mun leiða af sér töluverðar breytingar á skattlagningu veganotkunar, ýmist til hækkunar eða lækkunar, háð eyðslu ökutækja o.fl.. Meðalbensínbifreið, sem eyðir um 7,5 lítrum á hverja hundrað kílómetra, greiðir sambærilega skatta fyrir veganotkun og mengun fyrir og eftir innleiðingu á breyttu tekjuöflunarkerfi. Samsetning skattlagningarinnar breytist þó líkt og sjá má á meðfylgjandi mynd.



Skattlagning sem byggir nánast eingöngu á eyðslu bifreiða, líkt og í dag, leiðir til þess að þeir sem aka á eldri bifreiðum, sem menga að meðaltali meira en aðrar bifreiðar, greiða almennt meira fyrir veganotkun en eigendur nýrra og sparneytnari bifreiða. Breytt tekjuöflunarkerfi byggir hins vegar að stórum hluta á raunverulegri veganotkun, óháð gerð bifreiðar. Það stuðlar að jafnari skattlagningu bifreiða eftir tekjuhópum en almennt eiga einstaklingar í lægri tekjuhópum eldri bifreiðar og þar af leiðandi meira mengandi bifreiðar en einstaklingar í efri tekjuhópum, samanber meðfylgjandi mynd. Þar að auki er hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnubifreiða meiri hjá einstaklingum í efri tekjuhópum. Af þessum

upplýsingum má draga þá ályktun að áhrif á skattlagningu á notkun bifreiða séu meiri hjá tekjuhærri hópum en tekjulægri hópum verði breytt tekjuöflunarkerfi samþykkt. Áhrif kerfisbreytinganna eru þannig í samræmi við markmið stjórnvalda um réttlát umskipti (e. just transition), sem felur það í sér að allar aðgerðir stjórnvalda gegn loftlagsvánni tryggji um leið jöfnuð og réttlæti. Í því sambandi ber jafnframt að hafa í huga að mengun verður áfram skattlögð með hækkuðu kolefnisgjaldi og verða eyðslufrekari bifreiðar áfram skattlagðar meira en sparneytnar bifreiðar.

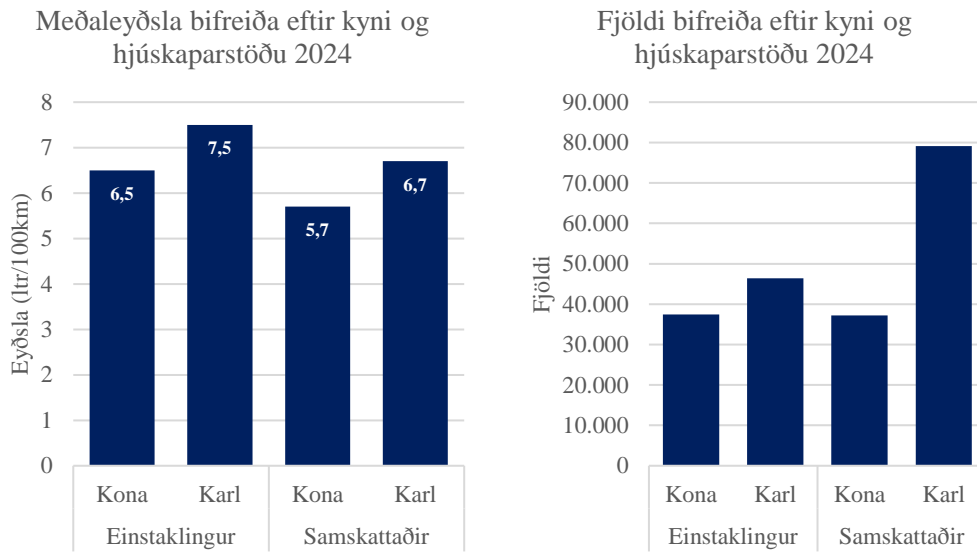


Fjölskyldu tíund: tíund miðast við tekjuskatts- og útsvarsstofn fjölskyldna.

Meðaleyðsla er reiknuð út frá uppgefinni koltvísyringslosun frá framleiðanda.

Heimild: Staðgreiðsluskrá einstaklinga 2024 (Skatturinn), ökutækjaskrá 2024 (Samgöngustofa), Fjármála- og efnahagsráðuneytið og útreikningar Verkefnastofu um samgöngumál.

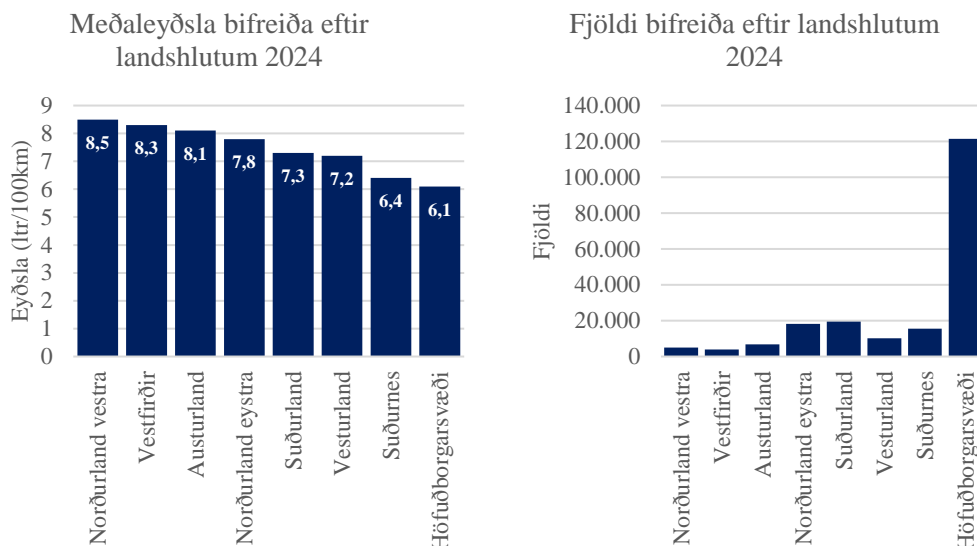
Gera má ráð fyrir að skattlagning á notkun ökutækja hafi mismunandi áhrif á kynin. Ferðavenjukannanir og kannanir á ferðum innan vinnusóknarsvæða hafa sýnt fram á kynbundinn mun á ferðavenjum. En þær sýna að konur nota einkabílinn ekki síður en karlar. Umtalsverður kynjamunur er þó á eignarhaldi ökutækja þar sem karlar eru skráðir eigendur tæplega $\frac{2}{3}$ fólks- og sendibifreiða. Þá eyða bifreiðar í eigu kvenna almennt minna eldsneyti en bifreiðar í eigu karla, samanber meðfylgjandi myndir. Af þeim sökum má gera ráð fyrir að áhrif á skattlagningu á notkun bifreiða í eigu kvenna séu meiri en á notkun bifreiða í eigu karla verði breytt tekjuöflunarkerfi samþykkt. Þó skal tekið fram að konur og karlar munu greiða sama gjald fyrir veganotkun bifreiða en konur munu að jafnaði greiða lægra kolefnisgjald fyrir mengun þar sem bifreiðar í eigu kvenna eru almennt sparneytnari.



Meðaleyðsla er reiknuð út frá uppgefinni koltvísýringslosun frá framleiðanda bifreiðar.

Heimild: Staðgreiðsluskrá einstaklinga 2024 (Skatturinn), ökutækjaskrá 2024 (Samgöngustofa), Fjármála- og efnahagsráðuneytið og útreikningar Verkefnastofu um samgöngumál.

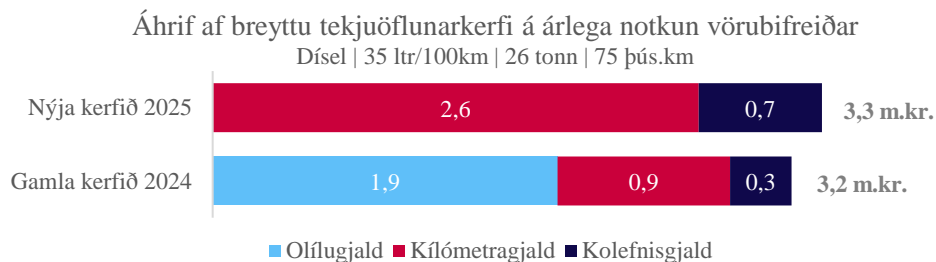
Áhrif af kerfisbreytingunni koma einnig til með að vera ólík eftir landshlutum enda samsetning ökutækjaflotans ólík eftir búsetu. Til að mynda eru hlutfallslega flestar rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og nærliggjandi sveitarfélögum en annars staðar á landinu. Þá eru bifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurnesjum sparneytnari en annars staðar á landinu líkt og sjá má meðfylgjandi mynd. Þar af leiðandi má draga þá ályktun að áhrif á skattlagningu á notkun bifreiða á þeim svæðum hækki umfram skattlagningu á öðrum svæðum landsins verði breytt tekjuöflunarkerfi samþykkt.



Meðaleyðsla er reiknuð út frá uppgjöfni koltvísýringislosun frá framleiðanda.

Heimild: Staðgreiðsluskrá einstaklinga 2024 (Skatturim), ökutækjaskrá 2024 (Samgöngustofa), Fjármála- og efnahagsráðuneytið og útreikningar Verkefnastofu um samgöngumál.

Í breyttu tekjuöflunarkerfi er tekið tillit til þyngdar ökutækja umfram tiltekið lágmark og þar með til slits og niðurbrots vega sem þyngri ökutæki valda. Fjárhæð kílómetragjalds mun vera stighækkandi með aukinni þyngd ökutækja og verður á bilinu 6,7 kr.–43,90 kr. á ekna kílómetra. Þess háttar fyrirkomulag þekkist nú þegar í skattkerfinu en bifreiðar sem eru þyngri en 10 tonn greiða nú almennt kílómetragjald samkvæmt lögum nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald sem er á bilinu 0,39-17,40 kr. háð þyngd, til viðbótar við eldsneytisskatta. Skattlagning á ekna kílómetra er því vel kunnug rekstraraðilum stærri bifreiða. Á meðfylgjandi mynd má sjá hvaða áhrif kerfisbreytingin hefur á skattlagningu veganotkunar hjá 26 tonna bifreið. Þá skal áréttað að kerfisbreytingin hefur ekki aðeins áhrif á eigendur eða eftir atvikum umráðamenn ökutækja heldur alla þá sem nýta jarðefnaeldsneyti þar sem tillagan felur í sér verulega hækkun á kolefnisgjaldi.



Að lokum er vert að nefna að áhrif af breyttu tekjuöflunarkerfi mun hafi ólík áhrif á einstaklinga og lögaðila þar sem virðisaukaskattur er lagður á bensín- og olúgjald en ekki á nýtt kílómetragjald. Það leiðir til þess að innskattsréttur minnkar hjá þeim lögaðilum sem geta talið virðisaukaskatt vegna rekstrar ökutækja til innskatts.

6.3. Áhrif á umhverfi og sjálfbæra þróun.

Tillögur frumvarpsins boða töluverðar breytingar á skattlagningu af veganotkun sem verður ekki jafn tengd eyðslu bifreiða og áður. Í núverandi kerfi, þar sem skattlagning tekur fyrst og fremst mið af eldsneytisnotkun, hvetur skattlagningin til kaupa á sparneytnum bifreiðum eða samdráttar á akstri. Í nýju kerfi, þar sem kílómetragjald tekur mið af raunakstri, hvetur skattlagningin til minni aksturs. Hærra kolefnisgjaldi er ætlað að hvetja til minni mengunar t.d. með kaupum á sparneytnari bifreiðum og hreinorkubifreiðum. Engu að síður er skattlagning á eldsneyti að lækka á móti tilkomu nýs kílómetragjalds og má því ætla að hvatar til að velja sparneytnari bifreiðar umfram aðrar minnki þar sem skattlagning veganotkunar er ekki lengur tengd eldsneytisnotkun heldur fjölda ekinna kílómetra.

Kerfisbreytingin mun hins vegar tryggja að þau sem mengi borgi, sem hefur skýrskotun til greiðslureglu umhverfisréttarins eða mengunarbótareglunnar. Í núverandi kerfi greiða bensínbifreiðar meira fyrir mengun en dísilbifreiðar þar sem bensín gjald er hærra en olúgjald þrátt fyrir að brennsla af hverjum lítra af dísilolíu losi meiri koltvísýring. Það verður leiðrétt með breyttu tekjuöflunarkerfi. Að sama skapi greiða rafmagnsbílar hærra gjald fyrir veganotkun en sparneytnari bensín- og dísilbílar eftir að byrjað var að innheimta kílómetragjald af þeim um síðustu áramót. Það lá fyrir við innleiðingu á kílómetragjaldi á rafmagns-, vetnis- og öll ökutæki yrði innleitt. Því er mikilvægt að áréttu að þessi vegferð á innleiðingu kílómetragjalds hófst um síðustu áramót. Verði þetta frumvarp samþykkt mun það tryggja að það verði aftur skattalega hagkvæmast að velja hreinorkubifreið umfram aðrar bifreiðar sem styður við markmið stjórnvalda í loftlagsmálum.

Mat á áhrifum kerfisbreytingarinnar á heildarlosun frá vegasamgöngum bendir til þess að losun verði nokkuð áþekkt því sem yrði miðað við óbreytt kerfi. Þar vegast á lækkun á eldsneytissköttum, sem er líkleg til að auka eldsneytisnotkun þar sem kostnaður á hvern lítra lækkar, og nýtt kílómetragjald, sem er líklegt til að draga úr akstri þar sem kostnaður á hvern kílómetra verður sýnilegri. Sé litið til framtíðar, með hlutfallslega fleiri sparneytnum bifreiðum, munu áhrif af breyttu tekjuöflunarkerfi á heildarlosun vera jákvæðar þ.e. stuðla að auknum samdrætti samanborið við núverandi kerfi.

Í frumvarpinu er lögð til hækkun á kolefnisgjaldi, u.þ.b. tvöföldun, sem leiðir til þess að kostnaður af brennslu jarðefnaeldsneytis verður í samræmi við söluverð losunarheimilda (EU ETS). Verð á losunarheimildum sveiflast á mörkuðum en það hefur verið um 70 evrur á hvert tonn af CO₂ síðastliðið ár. Í frumvarpinu er miðað við að kolefnisgjald verði sambærilegt því eða um 10.200 kr. á hvert tonn af CO₂ sem nemur um 68 evrur á hvert tonn af CO₂. Gjaldið tekur heildstætt á losun koltvísýrings frá jarðefnaeldsneyti, bæði frá samgöngum og öðrum uppsprettum. Tilgangur kolefnisgjalds er að ná utan um neikvæð ytri áhrif af losun svo að verð endurspegli raunkostnað losunar gróðurhúsalofttegunda. Markmið hækkunarinnar er að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og er beiting kolefnisgjalds skilvirk leið til þess. Fyrir liggur að íslensk stjórnöld hafa sett sér metnaðarfull markmið í loftlagsmálum m.a. um full orkuskipti á öllum sviðum samfélagsins eigi síðar en árið 2040. Hækkun kolefnisgjalds er liður í að íslensk stjórnvöld nái settum markmiðum í loftlagsmálum og orkuskiptum á öllum sviðum samfélagsins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með frumvarpinu er lagt til að síðara skrefið verði stigið í innleiðingu á kílómetragjaldi. Lagt er til að gjaldskyldir aðilar, eins og þeir eru skilgreindir í 3. gr. frumvarpsins, skuli greiða kílómetragjald af akstri þeirra gjaldskyldu ökutækja sem skilgreind eru í 2. gr. frumvarpsins. Í upphafsgrein er að finna umfjöllun um greiðslu kílómetragjalds af akstri þeirra ökutækja sem falla undir gjaldskyldu kílómetragjalds.

Um 2. gr.

Í greininni er skilgreint hvaða ökutæki teljist gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu.

Í inngangsmálslið 1. mgr. kemur fram að gjaldskyld ökutæki séu þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem tilgreind eru í 1.–5. tölul. 1. mgr. Af því leiðir að þau ökutæki sem falla undir 1. mgr. þurfa bæði vera skráningar- og skoðunarskyld samkvæmt umferðarlögum svo þau falli undir gjaldskyldusvið ákvæðisins. Í 72. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, er kveðið á um skráningu ökutækis í ökutækjaskrá og í 74. gr. laganna er fjallað um reglubundna aðalskoðun ökutækis. Líta ber til umferðarlaga og reglugerða sem settar hafa verið á grundvelli þeirra laga, sbr. reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 751/2003 og reglugerð nr. 414/2021 um skoðun ökutækja, við mat á skráningar- og skoðunarskyldu ökutækja samkvæmt málsgreininni.

Í 1. tölul. 1. mgr. er kveðið á um að gjaldskyldu bifhjóls. Með bifhjóli er átt við vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 cm³ sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. Sömu skilgreiningu á bifhjóli og fram kemur í tölulíðnum er að finna í 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

Í 2. tölul. 1. mgr. er kveðið á um gjaldskyldu bifreiðar. Í a-lið 2. tölul. kemur fram að með bifreið sé átt við vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúið og hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. Í b-lið 2. tölul. kemur fram að undir hugtakið falli jafnframt vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er yfir 400 kg að eigin þyngd. Sömu skilgreiningu á bifreið og kemur fram í tölulíðnum er að finna í 9. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

Í 3. tölul. 1. mgr. kemur fram að dráttarvél skuli vera gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu. Með dráttarvél er átt við vélknúið ökutæki á hjólum og/eða beltum sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki. Sömu skilgreiningu á dráttarvél er að finna í 10. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Dráttarvélar eru skráningarskyld ökutæki. Þá eru þær dráttarvélar skoðunarskyldar sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km á klst. og eru aðallega notaðar á opinberum vegum. Aftur á móti eru þær dráttarvélar sem hannaðar eru til aksturs 40 km á klst. eða minna, eða dráttarvélar sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km á klst og aðallega eru notaðar utan opinberra vega, undanþegnar skoðunarskyldu. Þær dráttarvélar sem falla undir tölulíðnum eru því eingöngu þær dráttarvélar sem eru bæði skráningar- og skoðunarskyldar samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019.

Í 4. tölul. 1. mgr. er kveðið á um gjaldskyldu eftirvagna. Með eftirvagni í tölulíðnum er átt við ökutæki sem hannað er til að draga annað ökutæki og er meira en 3.500 kg. að leyfðri heildarþyngd. Hér undir falla m.a. eftirvagnar sem aðallega eru ætlaðir til farþega- og

vöruflutninga og eftirvagnar sem búnir eru áfestum vélum og tækjum. Þar sem gert er að skilyrði að gjaldskylda eftirvagna sé miðuð við leyfða heildarþyngd sem er 3.500 kg eða meira skulu léttari eftirvagnar falla utan töluliðarins og þar með utan gjaldskyldusviðs kílómetragjalds.

Í 5. tölul. 1. mgr. kemur fram að létt bifhjól skuli vera gjaldskylt samkvæmt frumvarpinu. Hér undir falla þau léttu bifhjól sem skráð eru í flokk II í ökutækjaskrá samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019 og eru þannig bæði skráningar- og skoðunarskyld. Með léttu bifhjóli er átt við vélknúð ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst en þó ekki hraðari aksturs en 45 km á klst. og er með sprengirými sem er ekki yfir 50 cm³ sé það búíð brunahreyfli eða samfelld hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búíð rafhreyfli.

Í 2. mgr. kemur fram að þau ökutæki sem tilgreind eru í 1.–5. tölul. 1. mgr. skulu vera gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu ef ökutækið er skráð erlendis eða keypt nýtt og óskráð á Evrópska efnahagssvæðinu, í aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða í Færeyjum og er nýtt tímabundið hér á landi, samkvæmt heimild tollyfirvalda. Hér er um að ræða ökutæki sem skráð eru erlendis með erlend skráningarmerki, eða ökutæki sem keypt hafa verið ný og óskráð á EES-svæðinu, í aðildarríki EFTA, eða í Færeyjum og hafa fengið heimild tollyfirvalda til tímabundinnar nýtingar hér á landi í allt að 12 mánuði út frá þeim kröfum tollalaga, nr. 88/2005, sem gilda um slík tímabundin not ökutækja hér á landi, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 7. gr. þeirra laga.

Um 3. gr.

Í 1. mgr. kemur fram sú meginregla að skráður eigandi gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. sé gjaldskyldur. Sú meginregla kemur þannig hér fram að skráður eigandi gjaldskylds ökutækis í ökutækjaskrá sé bæði greiðslu- og gjaldskyldur vegna hlutaðeigandi ökutækis, þ.e. vegna bráðabirgðagreiðslu áætlunar og álagningar og uppgjörskílómetragjalds. Vísað er til þess að greiðsluskyldan haldist á eignarhaldstíma sem tekur mið af opinberri skráningu ökutækis í ökutækjaskrá. Með gjaldskyldum eiganda er átt við skráðan eiganda ökutækis á hverjum eignarhaldstíma. Nýr eigandi verður þannig ekki gjaldskyldur vegna aksturs í tíð fyrri eiganda.

Í 2. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar að fjármögnunar- eigna- eða ökutækjaleiga er eigandi að ökutæki og umráðamaður er leigjandi. Í málsgreininni er að finna undantekningu frá meginreglu 1. mgr. Þar kemur fram að umráðamaður samkvæmt samningi við handhafa leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, eða samningi við ökutækjaleigu með starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, sé gjaldskyldur samkvæmt frumvarpinu þrátt fyrir 1. mgr. Umráðamaður skal þá bæði vera greiðsluskyldur vegna bráðabirgðagreiðslu áætlunar á kílómetragjaldi og gjaldskyldur vegna álagningar og uppgjörskílómetragjalds hlutaðeigandi ökutækis. Í því sambandi ber að hafa í huga að almennt hefur umráðamaður ökutækis í þessum tilvikum meiri vitneskju um akstur þess út frá umráðum og notkun hlutaðeigandi ökutækis en skráður eigandi. Eigandi ökutækis getur tilkynnt Samgöngustofu um umráðamann ökutækis og röð þeirra sem og niðurfellingu á umráðamanni. Með gjaldskyldum umráðamanni skv. málgreininni er átt við þann umráðamann sem skráður er sem fyrsti umráðamaður hjá Samgöngustofu, þ.e. sá umráðamaður sem er aðalumráðamaður ökutækis hverju sinni. Í flestum tilfellum er umráðamaður sá aðili sem gert hefur samning við fjármögnunarfyrirtæki og er þá umráðamaður ökutækisins í ákveðinn tíma. Sem dæmi má nefna að ef fjármögnunarfyrirtæki, sem skráður eigandi ökutækis, skráir

einstakling eða fyrirtæki, t.a.m. ökutækjaleigu, sem umráðamann ökutækis skal viðkomandi umráðamaður vera hinn gjaldskyldi aðili. Þá má nefna sem dæmi að ef ökutækjaleiga, sem skráður eigandi ökutækis, skráir leigutaka sem umráðamann ökutækis, t.a.m. út frá samningi um langtímaleigu, skal leigutakinn vera hinn gjaldskyldi aðili. Gjaldskyldur umráðamaður er skráður umráðamaður á hverjum umráðatíma. Nýr umráðamaður verður þannig ekki gjaldskyldur vegna aksturs í tíð fyrri umráðamanns.

Í 3. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar að fjármögnunar- eða eignaleiga er eigandi að ökutæki, ökutækjaleiga er umráðamaður og leigjandi er gjaldskyldur aðili samkvæmt leigusamningi. Í ákvæðinu kemur fram að þrátt fyrir 1. og 2. mgr. ákvæðisins skuli leigutaki samkvæmt samningi við ökutækjaleigu vera gjaldskyldur aðili vegna kílómetragjalds í þeim tilvikum þegar ökutækjaleiga er umráðamaður að ökutæki samkvæmt samningi um leigu ökutækis við fjármögnunar- eða eignaleigu og framleigir ökutækið til leigutaka samkvæmt samningi þar um. Þegar að svo ber undir skal leigutaki vera gjaldskyldur aðili ef samþykki hans um gjaldskylduna liggur ótvírætt fyrir í skriflegum samningi milli ökutækjaleigu og leigutaka. Slíkt ótvírætt samþykki getur t.a.m. falist í rafrænni undirritun og staðfestingu leigutaka samkvæmt samningi þar um milli ökutækjaleigu og leigutaka þar sem leigutaki staðfestir gjaldskylduna í samræmi við samningsákvæði þar að lútandi. Ökutækjaleiga skal tilkynna ríkisskattstjóra um gjaldskyldan leigutaka samkvæmt málgreininni á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Í 4. mgr. kemur fram sú regla að skráður eigandi og umráðamenn, sbr. 2. og 3. mgr., skuli bera óskipta ábyrgð á greiðslu kílómetragjalds af gjaldskyldum ökutækjum og að innheimtumaður geti gengið bæði að eiganda og umráðamanni fyrir greiðslu gjaldfallins kílómetragjalds. Ábyrgðin er því óskipt, einn fyrir alla og allir fyrir einn (*in solidum*). Þar sem skráður umráðamaður eða eftir atvikum leigutaki sem umráðamaður samkvæmt samningi við ökutækjaleigu eru ekki skráðir eigendur ökutækis er talið rétt að ríkissjóður geti bæði gengið að eiganda, skráðum umráðamanni og eftir atvikum leigutaka ökutækis vegna gjaldfallinna krafna til þess að tryggja fjárkröfur sínar.

Í 5. mgr. er kveðið á um að greiðsla kílómetragjalds af ökutæki sem fengið hefur heimild tolyfirvalda til tímabundinnar notkunar hér á landi hvíli á þeim aðila sem fengið hefur slíka heimild til tímabundinnar notkunar hér á landi. Líta skal til skráningar hjá farmflytjanda ef um innflutning á gjaldskyldu ökutæki er að ræða, skráðs innflytjanda í aðflutningsskýrslu eða til annarra tollaskjala, til að mynda yfirlýsingar um tímabundinn innflutning sem skilað er til tolyfirvalda, sbr. 7. gr. tollalaga, nr. 88/2005.

Um 4. gr.

Í greininni eru taldar upp í þremur töluliðum undanþágur frá gjaldskyldu kílómetragjalds.

Í 1. tölul. er fjallað um undanþágu ökutækja sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita, sem og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra. Skilyrði undanþágunnar er að staðfesting landssamtaka björgunarsveita liggja fyrir á að viðkomandi tæki verði einungis notað í þágu björgunarsveita og að björgunarsveit falli undir lög um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn, nr. 43/2003.

Í 2. tölul. er fjallað um undanþágu ökutækja í eigu erlendra sendiráða eða erlendra sendiráðsmanna erlendra ríkja frá gjaldskyldu vegna notkunar hér á landi. Það skilyrði skal vera uppfyllt að ökutækið sé merkt með viðeigandi skráningarmerki og auðkennt í ökutækjaskrá samkvæmt þeim kröfum sem Samgöngustofa gerir til skráningar og áletrunar slíkra ökutækja.

Í 3. tölul. kemur fram að ökutæki í eigu aðila sem eiga rétt á endurgreiðslu virðisaukaskatts samkvæmt lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, á grundvelli alþjóðasamninga eða tvíhliða samninga eða sérstakra laga þar um skuli vera undanþegnar gjaldskyldu kílómetragjalds. Hér undir falla til að mynda ökutæki í eigu erlends liðsafla og borgaralegra deilda hans, þ.m.t. Atlantshafsbandalagsins.

Um 5. gr.

Í greininni eru talin upp í þremur tölulíðum þau tilvik þegar gjaldskyldir aðilar skv. 1.–3. mgr. 3. gr. skuli undanþegnir frá álagningu kílómetragjalds af gjaldskyldum ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 2. gr., að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Gjaldskyldir aðilar skulu eftir sem áður ávallt greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu.

Í 1. tölul. er fjallað um undanþágu frá greiðsluskyldu vegna tímabundins útflutnings ökutækis. Það skilyrði skal vera uppfyllt að gjaldskyldur aðili skrái sjálfur stöðu akstursmælis ökutækis bæði við brottför frá landinu og komu til landsins eða hjá faggiltri skoðunarstofu. Fram kemur að tollyfirvöldum sé heimilt að staðreyna skráningu gjaldskylds aðila á skráningu á kílómetrastöðu ökutækis. Tollyfirvöld skulu þó ávallt lesa af akstursmæli ökutækis við brottför þess og komu ef ökutæki er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og staðfesta rétta skráningu gjaldskylds aðila. Tilgreina ber að um tímabundinn flutning úr landi sé að ræða á tilteknu ökutæki í eigu eða umráðum gjaldskylds aðila. Þá skal gjaldskyldur aðili framvísa staðfestingu til sönnunar á tímabundnum útflutningi á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður, til að mynda brottfararspjöldum.

Í 2. tölul. er fjallað um tímabundna innlögn skráningarmerkja til varðveislu hjá skráningaraðila. Gjaldskyldur aðili skal skrá stöðu akstursmælis við innlögn skráningarmerkis. Ekki er heimilt að afhenda skráningarmerki úr varðveislu hjá skráningaraðila nema að búið sé að standa skil á gjaldföllnu kílómetragjaldi vegna þess ökutækis sem um ræðir hverju sinni.

Í 3. tölul. kemur fram að ekki skuli greiða kílómetragjald af gjaldskyldum ökutækjum, hvorki vegna bráðabirgðagreiðslu, álagningar né breytingum sem gerðar eru á bráðabirgðagreiðslu eða álagningu sem og leiðréttingu til hækkunar ef fjárhæðin er jöfn eða lægri en 100 kr. Fyrir liggur að tiltekinn kostnaður felst í stofnun krafna í heimabanka. Sá kostnaður getur í tilteknum tilvikum einnig verið hærri en undirliggjandi krafa hverju sinni. Þá liggur fyrir að ef ökutæki er ekið lítið verður álagning kílómetragjalds lág. Í slíkum tilvikum getur kostnaður vegna innheimtu kílómetragjaldsins verið mun hærri en ávinningur af innheimtu þess. Til aukins hagræðis bæði fyrir skattyfirvöld og gjaldskylda aðila er talið rétt að lögfesta ákvæði um undanþágu kílómetragjalds út frá tiltekinni viðmiðunarfjárhæð.

Um 6. gr.

Í 1. mgr. er fjallað um fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra vegna aksturs gjaldskyldra ökutækja sem falla undir 1. mgr. 2. gr., þ.e. bifreiða, dráttarvéla og eftirvagna. Kílómetragjald af gjaldskyldum eftirvögnum skal þannig taka mið af þeim fjárhæðum sem fram koma í 2. mgr. Í frumvarpinu kemur fram að kílómetragjald verði lagt á í 29 gjaldbilum og taki mið af leyfðri heildarþyngd ökutækja í kílógrömmum og eignum kílómetrum. Kílómetragjaldið er stighækkandi með aukinni þyngd og er á bilinu 6,7 kr. til 43,90 kr. á hvern ekinn kílómetra. Fjárhæð gjalds á hvern kílómetra skal notuð sem grundvöllur að annars vegar áætlun á meðalakstri ökutækis og bráðabirgðagreiðslu skv. 8. og 9. gr. og hins vegar að álagningu og innheimtu kílómetragjalds skv. 10. gr.

Í 2. mgr. er fjallað um gjaldþyngd og leyfða heildarþyngd ökutækis. Í málsgreininni kemur fram að fjárhæð kílómetragjalds á þeim ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 2. gr. skuli vera gjaldþyngd þess. Þá segir að gjaldþyngd ökutækis skuli vera leyfð heildarþyngd þess við skráningu ökutækis. Með leyfðri heildarþyngd er átt við þyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum. Sömu skilgreiningu á leyfðri heildarþyngd er að finna í 27. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

Um 7. gr.

Í greininni er fjallað um skráningu á stöðu akstursmælis ökutækja.

Samkvæmt 1. mgr. ber gjaldskyldum aðila, þ.e. eigandi eða eftir atvikum umráðamanni gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. að skrá stöðu virks akstursmælis, sbr. 17. gr., að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári. Nauðsynlegt er að hafa slíkt tímaviðmið svo að álagning og uppgjör vegna áætlunar og bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds á gjaldtímabili eigi sér stað að lágmarki einu sinni á ári. Slík skráning skal framkvæmd af gjaldskyldum aðila eða eftir atvikum á faggiltri skoðunarstofu. Skráning á stöðu akstursmælis skal ávallt fara fram við reglubundna skoðun ökutækis. Rafræn skráning, t.a.m. með skráningu í smáforriti eða á vefsetrinu Ísland.is í miðlægrri þjónustugátt stjórnvalda, er í samræmi við stefnu ríkisstjórnarinnar að stafræn þjónusta skuli vera meginleið samskipta á milli hins opinbera (ríkis og sveitarfélaga), almennings og fyrirtækja. Öllum gjaldskyldum aðilum er þannig heimilt að skrá stöðu akstursmælis á ökutæki á miðlægrri þjónustugátt stjórnvalda. Þó skulu þau ökutæki sem eru 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða þyngri jafnframt skrá stöðu akstursmælis einu sinni á hverju almanaksári hjá álestraraðila, þ.e. faggiltri skoðunarstofu, tollyfirvöldum við inn- og útflutning eða Vegagerðinni, sbr. 2. mgr.

Í 2. mgr. er kveðið á um að skráning á stöðu virks akstursmælis á þeim gjaldskyldu ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 2. gr. og eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skuli auk skráningar skv. 1. mgr. framkvæmd með rafrænum hætti að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári. Hér undir fellur álestur á akstursmæli ökutækis í mælaborði þess, eða eftir atvikum álestur samkvæmt skráningu ökurita, sbr. 17. gr., eða akstursmæli sem settur er á hjól naf ökutækis, (nafmælir). Slík skráning skal framkvæmd af álestraraðilum, þ.e. faggiltri skoðunarstofu, tollyfirvöldum við inn- og útflutning og Vegagerðinni. Skráning skv. 2. mgr. kemur þannig til viðbótar skráningu skv. 1. mgr. Ef skylt er að búa ökutæki ökurita, skv. reglugerð nr. 605/2010, um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit, skal skrá stöðu aksturs samkvæmt ökurita og skal þá ökuritinn notaður sem akstursmælir. Ef ökutæki er búið ökurita, án þess að það sé skylt skv. reglugerð nr. 605/2010, skal eiganda eða umráðamanni þó heimilt að nota ökuritann sem akstursmæli, enda sé hann innsiglaður. Þó skal ávallt skrá bæði stöðuna á akstursmæli og ökurita sem notaður er sem akstursmælir ef tveir mælarnir eru í ökutæki. Talið er rétt að aukið eftirlit með skráningu á kílómetrastöðu sé til staðar á þyngri ökutækjum vegna greiðslu kílómetragjalds.

Í 3. mgr. er mælt fyrir um þau tilvik sem skráning á stöðu akstursmælis skuli ávallt fara fram vegna breytinga á stöðu ökutækis út frá skráningu í ökutækjaskrá.

Í 4. mgr. er kveðið á um heimild gjaldskylds aðila til að skrá nýja stöðu akstursmælis ökutækis þegar 30 dagar eru liðnir frá síðustu skráningu gjaldskylds aðila. Talið er rétt að ákveðinn tími líði frá síðustu skráningu vegna þess umstangs og kostnaðar sem hlýst af skráningum, til að mynda vegna útsendingar greiðsluseðla. Breyting á skráningu gjaldskylds aðila á stöðu akstursmælis er þó ávallt heimilud innan sama dags og skráning fór fram. Rétt er að gjaldskyldir aðilar skv. 1. mgr. hafi svigrúm til þess að leiðrétta rangfærslur í skráningu á þeim degi þegar skráning á sér stað. Þá er kveðið á um það að gjaldskyldir aðilar skv. 1. geti

ávallt skráð stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu og aðilar skv. 2 mgr. geti jafnframt látið skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu eða öðrum álestraraðilum. Þó gildir sú regla að skráning á stöðu akstursmælis á síðasta degi mánaðar taki þó ekki gildi fyrir en næsta dag.

Fram kemur í 5. mgr. að skráning á stöðu akstursmælis skv. 1. eða 2. mgr. skuli vera grundvöllur að álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr.

Það skilyrði kemur fram í 6. mgr. að gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. skuli skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ef engin skráning liggur fyrir á stöðu akstursmælis á almanaksárinu.

Í 7. mgr. er gert að skilyrði að þrátt fyrir 1.–5. mgr. skuli þeir aðilar sem hafa með höndum sölu bifreiða, ábyrgðar- og þjónustuskoðanir, eða viðgerðir í atvinnuskyni á þeim ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 2. gr. láta lesa af og senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis á álestrardegi á því formi sem Samgöngustofa ákveður. Um er að ræða atvinnurekstraraðila sem hafa með höndum atvinnustarfsemi í formi bílasölu, ábyrgðar- og þjónustuskoðana eða viðgerða á slíkum bifreiðum. Talið er nauðsynlegt að slík skráning eigi sér stað í eftirlitsskyni til þess að tryggja eins og kostur er eftirlit með stöðu akstursmælis þeirra gjaldskyldu ökutækja sem skráðar eru í ökutækjaskrá hér á landi og falla undir lögin. Slík skráning skal til að mynda ávallt eiga sér stað þegar um er að ræða sölu nýrra eða notaðra ökutækja í atvinnuskyni, ábyrgðar- og þjónustuskoðun gjaldskyldra ökutækja hjá bílaumboðum og tjónaviðgerðir út frá skilmálum váttryggingafélaga. Skráningin skal eiga sér stað rafrænt á því formi sem Samgöngustofa ákveður. Þá skulu váttryggingafélög jafnframt senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis rafrænt þegar um er að ræða tjón á þeim ökutækjum sem falla undir málsgreinina, til að mynda í kjölfar skráningar á stöðu akstursmælis á tjonstilkynningar.

Fram kemur í 8. mgr. að staða akstursmælis skuli ávallt skráð samkvæmt þeirri mælieiningu sem fram kemur á akstursmæli. Mikill meirihluti ökutækja hér á landi er með akstursmæli sem mælir eigna vegalengd í kílómetrum. Þó mæla tiltekin ökutæki akstur í annarri mælieiningu, þá aðallega í mílum. Ef svo ber undir skal gjaldskyldur aðili eða álestraraðili, þ.m.t. faggilt skoðunarstofa tilgreina í miðlægri þjónustugátt til Skattsins ef akstur er mældur samkvæmt annarri mælieiningu en í kílómetrum. Skatturinn skal þegar svo ber undir umreikna akstur ökutækis eins og akstur hefði verið mældur í kílómetrum.

Í 9. mgr. er fjallað um heimild ríkisskattstjóra til að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt beiðni gjaldskylds aðila vegna skráningarskekkju ef óviðráðanleg atvik eða aðrar gildar ástæður að mati hans standa í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis. Sú meginregla skal viðhöfð að gjaldskyldum aðila beri að skrá stöðu akstursmælis vegna skráningarskekkju hjá faggiltri skoðunarstofu, eða eftir atvikum öðrum álestraraðilum. Þó er talið rétt að gjaldskyldum aðila sé heimilt að beina beiðni um skráningu á stöðu akstursmælis vegna skráningarskekkju í ákveðnum tilvikum til ríkisskattstjóra í stað faggiltrar skoðunarstofu, eða annarra álestraraðila. Ríkisskattstjóri metur það í hverju tilviki fyrir sig hvort óviðráðanleg atvik eða aðrar gildar ástæður að mati ríkisskattstjóra leiði til þess að rétt sé að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt málsgreininni. Með *óviðráðanlegum atvikum* er fyrst og fremst átt við utanaðkomandi og óviðráðanleg atvik sem gjaldskyldur aðili ber ekki ábyrgð á, til að mynda náttúruhamfarir og styrjaldir (e. force majeure), þ.e. slík utanaðkomandi atvik sem aðili fær engu um ráðið. Sem dæmi um aðrar gildar ástæður sem leiða til skráningar ríkisskattstjóra á stöðu akstursmælis má nefna þá aðstöðu þegar einstaklingur hefur ekki aðgang að rafrænum skilríkjum og þarfnast aðstoðar hjá ríkisskattstjóra við skráningu á stöðu akstursmælis.

Þá er kveðið á um það í 10. mgr. að Samgöngustofa skuli hafa umsjón með rafrænni móttöku, varðveislu og miðlun gagna um skráningu á stöðu virks akstursmælis, þ.m.t. akstursstöðu skv. ökurita samkvæmt ákvæðinu, þar sem eðlilegt er að slíkar upplýsingar séu geymdar í ökutækjaskrá. Hlutverk Samgöngustofu er að meginstefnu til tæknilegs eðlis og lýtur að miðlun gagna um stöðu og skráningu akstursmælis samkvæmt lögunum, þ.m.t. til ríkisskattstjóra. Í því felst að Samgöngustofa skal tryggja eins vel og unnt er áreiðanleika þeirra gagna sem safnað er saman um skráningu á stöðu akstursmælis og miðlað er hverju sinni. Þar sem miðlun gagna frá Samgöngustofu til ríkisskattstjóra um skráningu á stöðu akstursmælis vegna álagningar kílómetragjalds er grundvöllur að álagningu gjaldsins skulu gæði gagnanna vera eins góð og unnt er svo að hægt sé að byggja bráðabirgðagreiðslu og álagningu kílómetragjalds á réttum fyrirliggjandi skráningartölum um kílómetrastöðu.

Um 8. gr.

Fram kemur í 1. mgr. að ríkisskattstjóri geri áætlun um meðalakstur ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. á greiðslutímabili sem leggja skal til grundvallar bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. Ríkisskattstjóri skal birta hana gjaldskyldum aðila í miðlægreiðslu stjórnsvalda, þ.e. í smáforriti eða á vefsetrinu Ísland.is. Áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur skal taka mið af síðustu tveimur þekktu stöðum á akstursmæli ökutækis, sbr. þó 4. mgr. Ríkisskattstjóri birtir í kjölfarið áætlun um bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds á greiðslutímabili, sbr. 9. gr., sem fundin er út frá meðalakstri á dag út frá síðustu þekktu skráningum, að teknu tilliti til áætlaðs aksturs á greiðslutímabili. Þar sem dagafjöldi innan greiðslutímabila getur verið mismunandi getur áætlun á bráðabirgðagreiðslu verið breytileg á milli greiðslutímabila.

Í 2. mgr. kemur fram að við kaup gjaldskylds ökutækis eða ef eingöngu ein þekkt skráð staða á akstursmæli liggur fyrir skuli áætlun þó miðuð við tiltekinn kílómetrafjölda út frá fyrirframgefnum forsendum á hverju greiðslutímabili, þ.e. tilteknum akstri innan hvers og eins almanaksmánaðar. Umrædd regla er sett m.a. vegna kaupa á nýju eða notuðu ökutæki þegar skráð sögulega staða akstursmælis út frá akstri hjá kaupanda sem grundvöllur að akstri nýs eiganda eða umráðamanns að ökutæki liggur ekki fyrir. Í því ljósi er talið rétt að áætlunin sé í slíkum tilvikum miðuð við fyrirframákveðinn kílómetrafjölda aksturs sem tekur mið af því hvort um sé að ræða einstakling, fyrirtæki, ökutækjaleigu eða rekstrarleyfishafa leigubifreiðar.

Í 3. mgr. er fjallað um heimild gjaldskylds til að breyta áætlun ríkisskattstjóra, skv. 1. eða 2. mgr. samhliða því að skráning á stöðu akstursmælis á sér stað. Í kjölfar þess að ríkisskattstjóri leggur fram áætlun að akstri og fyrirframgreiðslu vegna gjaldtímabils skal gjaldskyldum aðilum heimilt að breyta áætluninni ef gjaldskyldur aðili telur að áætlunin þarfnist breytinga við. Litið skal á áætlun ríkisskattstjóra að teknu tilliti til breytinga gjaldskylds aðila á áætluninni sem breytta áætlun. Sú breytta áætlun skal þá lögð fram sem grundvöllur að bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds hjá gjaldskyldum aðila.

Fram kemur í 4. mgr. að ef staða akstursmælis ökutækis er ekki skráð innan þeirra tímamarka sem fram koma í 1. og 2. mgr. 7. gr. skuli ríkisskattstjóri áætla akstur hjá gjaldskyldum aðila út frá fyrirliggjandi upplýsingum um akstur gjaldskylds aðila. Ef slíkar upplýsingar liggja ekki fyrir skal áætlunin þó miðuð að lágmarki við skilgreindan akstur sem tekur mið af því hvort um sé að ræða einstaklinga, fyrirtæki, ökutækjaleigu eða rekstrarleyfishafa leigubifreiðar. Ólíkt 1. og 2. mgr. er gjaldskyldum aðila ekki heimilt að gera breytingar á áætlun um meðalakstur skv. 4. gr. og skal láta skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ef ökutæki er minna en 10.000 kg. að leyfðri heildarþyngd eða eftir atvikum faggiltri skoðunarstofu og öðrum álestraraðilum ef ökutæki er 10.000 kg. að leyfðri heildarþyngd eða þyngra.

Í 5. mgr. kemur fram að sá áætlaði akstur á greiðslutímabili skuli vera forsenda útreiknings á bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. Áætlun skv. 1. másl. skal nýtt sem forsenda fyrir bráðabirgðagreiðslu þar til breyting verður á forsendum áætlunar. Slík breyting getur t.a.m. orðið við skráningu gjaldskylds aðila, faggiltrar skoðunarstofu eða annars álestraraðila á stöðu akstursmælis. Einnig getur verið um að ræða breytingu sem stafar af áætlun ríkisskattstjóra skv. 4. mgr.

Um 9. gr.

Í 1. mgr. kemur fram að greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds þeirra ökutækja sem falla undir 1. mgr. 2. gr. sé hver almanaxsmánuður frá upphafi árs 2025. Fyrsta greiðslutímabil laganna, verði frumvarpið óbreytt að lögum, er því janúar 2024. Greiðslutímabilið, þ.e. hver almanaxsmánuður, er grundvöllur álagningar og uppgjörskílómetragjalds, sbr. 10. gr., sem á sér stað við skráningu á stöðu akstursmælis af hálfu gjaldskylds aðila, faggiltrar skoðunarstofu, eða eftir atvikum öðrum álestraraðilum, sbr. 1. og 2. mgr. 7. gr.

Í 2. mgr. er fjallað um bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds. Fram kemur að gjaldskyldum aðila skuli gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu þess skv. 10. gr., miðað við áætlun um þann meðalakstur sem fundinn er út skv. 8. gr. Fjárhæðin skal reiknuð út frá meðalakstri ökutækis á dag að teknu tilliti til þess þyngdarviðmiðs sem fram kemur í 1. mgr. 6. gr.

Fram kemur í 3. mgr. að bráðabirgðagreiðslan skuli innheimt mánaðarlega fram að álagningu þess. Ekki er um að ræða tvö aðskilin gjöld heldur skal litið á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds og álagningu kílómetragjalds sem eitt og sama gjaldið í fjárhagskerfi ríkissjóðs. Bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds felur þannig í sér greiðslu upp í endanlegt kílómetragjald gjaldskylds ökutækis sem lagt er á gjaldskyldan aðila skv. 10.

Þá er mælt fyrir um í 4. mgr. að ríkisskattstjóra skuli ávallt vera heimilt að lækka bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds hjá gjaldskyldum aðila fyrir álagningu ef í ljós kemur við skoðun ríkisskattstjóra að bráðabirgðagreiðslan hafi augljóslega byggst á röngum forsendum og ákvörðuð bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds sé verulega frábrugðin því sem ætla mætti að rétt væri. Um er að ræða ívilnandi breytingu fyrir gjaldskyldan aðila þar sem heimild ríkisskattstjóra er bundin við augljósar rangfærslur í innheimtu kílómetragjalds út frá bráðabirgðagreiðslu sem á sér stað fyrir álagningu.

Um 10. gr.

Kveðið er á um í 1. mgr. að ríkisskattstjóri skuli annast bæði álagningu og innheimtu kílómetragjaldsins. Með það að leiðarljósi að einfalda skattframkvæmd er lagt til að ríkisskattstjóri skuli einn annast innheimtu gjaldsins á landsvísu.

Fram kemur í 2. mgr. að ríkisskattstjóri leggi kílómetragjald á þegar skráning á stöðu akstursmælis, þ.m.t. á stöðu ökurita, er framkvæmd annaðhvort af gjaldskylda aðilanum sjálfum eða eftir atvikum álestraraðila, þ.m.t. faggiltrar skoðunarstofu. Samkvæmt ákvæðinu leggur ríkisskattstjóri á kílómetragjald vegna þeirra liðnu gjaldtímabila sem gjald hefur ekki verið lagt á. Hafi álestur t.d. farið fram 5. mars verður það til þess að ríkisskattstjóri leggur á gjaldtímabilin febrúar og fyrr sem ekki hefur verið lagt á nú þegar. Þeir dagar sem eru frá 1. til og með 5. mars eru gerðir upp við næstu álagningu.

Í 3. mgr. segir frá því hvernig stofn kílómetragjalds er ákvarðaður. Stofn kílómetragjalds við álagningu þess er reiknaður út frá meðalakstri á dag margfaldað með fjölda daga á greiðslutímabili (almanaxsmánuði) eða hlutum af greiðslutímabili. Meginreglan er sú að

meðalakstur er fundinn út frá tveimur síðustu skráningum á stöðu akstursmælis viðkomandi ökutækis, á meðan það er í eigu eða umráðum gjaldskylds aðila. Þannig getur meðalakstur verið mismunandi á milli fyrri og seinni hluta greiðslutímabils í þeim almanaksmánuði sem skráning á stöðu akstursmælis á sér stað. Sjá nánari skýringar í kafla 3.5.

Í 4. mgr. er fjallað um álagningu kílómetragjalds sem byggist á áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur ökutækja vegna liðinna gjaldtímabila þar sem uppgjör hefur ekki átt sér stað. Í ákvæðinu segir að liggi skráning á stöðu akstursmælis ökutækis ekki fyrir 30 dögum eftir lok þeirra tímamarka sem fjallað um vegna skráningar á stöðu akstursmælis í 1. og 2. mgr. 7. gr. skuli ríkisskattstjóra áætla meðalakstur ökutækis vegna umræddra greiðslutímabila vegna álagningar. Sú áætlun skuli vera rífleg þannig að ekki sé hætt á að meðalaksturinn sé áætlaður minni en hann er í raun og veru. Í kjölfarið leggur ríkisskattstjóri kílómetragjald á gjaldskyldan aðila í samræmi við þá áætlun.

Í 5. mgr. er mælt fyrir um að bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds skv. 9. gr. sem skilað hefur verið í ríkissjóð vegna tiltekins ökutækis skuli koma til frádráttar álöögðu kílómetragjaldi við álagningu kílómetragjalds.

Fram kemur í 6. mgr. að álagning kílómetragjalds, sbr. 2. mgr. skuli tilheyra því greiðslutímabili sem næst er á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis. Við álagningu skal þannig gera upp í einu lagi, öll þau greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu sem næst eru undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis. Hækkun eða eftir atvikum lækking kílómetragjalds skal því bókfærast á því tímabili þegar að álagning fer fram, þ.e. á gjalddaga álagningar skv. 5. mgr., að teknu tilliti til þessa.

Um 11. gr.

Í greininni er fjallað um gjaldskyldu ökutækja sem nýtt eru tímabundið hér á landi.

Í 1. mgr. er lagt til að gjaldskyldur aðili sem fellur undir 4. mgr. 3. gr. og fær þannig heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér í allt að tólf mánuði skuli greiða kílómetragjald eða eftir atvikum fast akstursgjald af ökutæki sem skráð er erlendis eða keypt nýtt og óskráð á Evrópska efnahagssvæðu, í aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópa eða Færeyjum og er nýtt tímabundið á Íslandi, sbr. 2. mgr. 2. gr. Þá er lagt til að gjaldskyldur aðili skv. málsgreininni skuli ávallt skrá kílómetrastöðu ökutækis fyrir komu þess til landsins og senda tollyfirvöldum stöðu akstursmælis á því formi sem þau ákveða. Slík skráning getur t.a.m. farið fram samhliða skilum innflytjanda ökutækis á yfirlýsingu um tímabundinn innflutning ökutækis með erlend skráningarmerki (E9).

Í 2. mgr. kemur fram að greiða skuli fast akstursgjald af ökutækjum samkvæmt 1. mgr. Hér undir falla ökutæki sem eru léttari en 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd. Lagt er til að fast akstursgjald verði lagt á í sjö gjaldbilum og taki mið af leyfðri heildarþyngd ökutækja og tímalengd ökutækja hér á landi. Lagt er til að akstursgjaldið verði stighækkandi með aukinni þyngd ökutækis og verði á bilinu 6.700–41.850 kr. Í hverjum gjaldflokki skal greiða akstursgjald eftir því hvort ökutæki sé 10 daga eða skemur, í ellefu til tuttugu daga, eða í tuttugu og einn til þrjátíu daga í tímabundinni notkun hér á landi.

Fram kemur í 3. mgr. að farmflytjanda eða eftir atvikum kaupanda beri skylda til að innheimta akstursgjald skv. 2. mgr. og standa skil á því í ríkissjóð.

Í 4. mgr. kemur fram að ef ökutæki sem fellur undir 2. mgr., þ.e. þau gjaldskyldu ökutæki sem eru 0 – 9.999 kg. að leyfðri heildarþyngd, er lengur en 30 daga hér á landi í hvert sinn skuli gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. sem fær heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi greiða kílómetragjald út frá skráningu hans á stöðu akstursmælis á ökutæki við komu til landsins og við brottför frá landinu. Þegar svo ber undir skal gjaldskyldur

aðili gera upp álagt kílómetragjald við brottför ökutækis frá landinu. Ef innheimtu akstursgjaldi vegna ökutækis hefur verið skilað í ríkissjóð skal það koma til frádráttar á lögðu kílómetragjaldi. Kílómetragjald samkvæmt málsgreininni skal þó aldrei ákvarðað lægra en sem nemur föstu akstursgjaldi miðað við að akstur hafi staðið yfir í 21–30 daga, skv. 2. mgr.

Fram kemur í 5. mgr. að hafi skráning gjaldskylds aðila sem fellur undir 1. mgr. ákvæðisins á stöðu akstursmælis ekki farið fram við upphaf tímabundinnar notkunar ökutækis skuli gjaldskyldur aðili greiða akstursgjald miðað við hvert hafið 10 daga tímabil sem ökutæki er í tímabundinni notkun hér á landi. Nauðsynlegt er að skráning á stöðu akstursmælis fari fram við upphaf tímabundinna nota ökutækis hér á landi til þess að tryggja álagningu kílómetragjalds, t.a.m. ef að ökutæki er lengur en 30 daga hér á landi. Í þeim tilvikum þegar skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki átt sér stað skal gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. greiða fullt akstursgjald fyrir hvert hafið 10 daga tímabil skv. 2. mgr. sem ökutæki er í notkun hér á landi. Sem dæmi má nefna að ef ökutæki er 35 daga hér á landi og skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki átt sér stað, skal gjaldskyldur aðili greiða fast akstursgjald út frá þyngdarviðmiðum 2. mgr. miðað við að ökutæki hafi verið 21–30 daga hér á landi. Jafnframt skal gjaldskyldur aðili greiða akstursgjald fyrir næstu 10 daga skv. 2. mgr.

Í 6. mgr. er fjallað um gjaldskyldu ökutækja sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Þegar svo ber undir skal gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. greiða kílómetragjald út frá skráningu á stöðu akstursmælis við upphaf og lok tímabundinnar notkunar ökutækis skv. þeim fjárhæðum og þyngdarviðmiðum sem fram koma í 1. mgr. 6. gr. Gjaldskyldur aðili skal gera upp álagt kílómetragjald við lok tímabundinnar notkunar þess hér á landi. Tollyfirvöld skulu við lok tímabundinnar notkunar ökutækis lesa af akstursmæli þess og ákvarða kílómetragjald í samræmi við ekinn kílómetrafjölda.

Um 12. gr.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um heimild ökutækjaleigna til innheimtu daggjalds. Fram kemur að þrátt fyrir þær fjárhæðir sem fram koma í 6. gr. um greiðslu kílómetragjalds og ákvæði 9–10. gr. þar sem fjallað er um áætlun á meðalakstri og bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, skuli ökutækjaleigu með starfsleyfi samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkissjóð í stað bráðabirgðagreiðslu vegna þeirra ökutækja sem falla undir 1. mgr. 2. gr. og er þannig skráningar- og skoðunarskyld hér á landi. Slíkt álagt daggjald skal vera endanleg álagning kílómetragjalds vegna tiltekins ökutækis. Tekið er fram að daggjald skuli vera 670 kr. og skuli reiknað fyrir hvern hafinn útleigudag samkvæmt leigusamningi, talið frá miðnætti þess dags. Til staðfestingar á útleigudögum hjá ökutækjaleigu getur ríkisskattstjóri óskað eftir afriti af leigusamningi milli ökutækjaleigu og leigutaka.

Fram kemur í 2. mgr. að ökutækjaleiga skuli senda ríkisskattstjóra upplýsingar um skráningarnúmer þeirra ökutækja sem falla eiga undir daggjald og um breytingar á slíkri skráningu. Tekið er fram að upplýsingar skuli berast ríkisskattstjóra eigi síðar en 7 virkum dögum fyrir gjalddaga bráðabirgðagreiðslu. Nauðsynlegt er að ríkisskattstjóri fái upplýsingar í tæka tíð fyrir gjalddaga bráðabirgðagreiðslu til þess að getað skráð upplýsingar um þau ökutæki sem greiða ber daggjald af. Þá kemur fram það skilyrði að lágmarkstímabil daggjalds vegna hvers og eins ökutækis skuli vera þrjú almanaksmánuðir, þ.e. þrjú greiðslutímabil. Slíkur lágmarkstími skráningar er nauðsynlegur til þess að stuðla að aukinni skilvirkni í skráningum og minnka fyrirhöfn og kostnað við skráningar ökutækja hjá ríkisskattstjóra.

Í 3. mgr. kemur fram að ökutækjaleiga skuli skila ríkisskattstjóra rafrænni skýrslu vegna daggjalds eigi síðar en á fimmtánda degi næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils. Þar skal greint frá fjölda selda útleigudaga á greiðslutímabili.

Um 13. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um gjalddaga og eindaga á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds og álagningu þess. Jafnframt er fjallað um gjalddaga og eindaga á föstu akstursgjaldi vegna tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi og daggjaldi hjá ökutækjaleigum.

Í 1. mgr. er fjallað um gjalddaga bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, eindaga og dráttarvexti ef ekki er greitt á eindaga, sbr. 9. gr. Fram kemur að gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds sé fyrsti dagur næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils og eindagi 14 dögum síðar. Til nánari skýringar má nefna að vegna greiðslutímabils fyrir janúar mánuð skal gjalddagi bráðabirgðagreiðslu vera 1. febrúar og eindagi 14 dögum síðar.

Fram kemur í 2. mgr. að gjalddagi álagningar sé fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok síðasta gjaldtímabils álagningar og eindagi 14 dögum síðar, sbr. 2. másl. 3. mgr. 9. gr. Sem dæmi má nefna að ef síðasta greiðslutímabil sem lagt er á er febrúar, svo sem á við ef skráning á stöðu akstursmælis fer fram í marsmánuði, er gjalddagi 1. apríl. Í greininni kemur fram að eindagi skuli vera 14 dögum eftir gjalddaga. Í málsgreininni kemur þó fram að við eigendaskipti eða breytta skráningu umráðamanns skv. 15. gr., tímabundinn flutning úr landi skv. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., þegar skráningarmerki eru sett í varðveislu skráningaraðila skv. 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og afskráningu ökutækis skv. 16. gr. er, þrátt fyrir 1. másl., gjalddagi álagningar fyrsti dagur næsta mánaðar og eindagi 14 dögum síðar.

Í 3. mgr. er mælt fyrir um gjalddaga og eindaga fasts akstursgjalds sem farmflytjanda ber að innheimta og standa skil á í ríkissjóð. Fram kemur að gjalddagi akstursgjalds sé 30 dögum eftir komu ökutækis til landsins eða frá kaupum ökutækis og eindagi 14 dögum síðar.

Fjallað er um gjalddag og eindaga daggjalds hjá ökutækjaleigum í 4. mgr. Þar kemur fram að gjalddagi daggjalds sé fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok greiðslutímabils, sbr. 1. mgr. 9. gr. og eindagi 14 dögum síðar. Sem dæmi má nefna að vegna daggjalds fyrir janúar mánuð skal gjalddagi vera 1. mars og eindagi 14 dögum síðar.

Samkvæmt 5. mgr. skal lögreglu heimilt, eftir kröfu innheimtmanns, að taka af ökutæki skráningarmerki til geymslu ef gjöld skv. 1.–4. mgr. eru ekki greidd á eindaga. Lögregla skal ekki afhenda þau aftur fyrr en færðar hafa verið sönnur á greiðslu gjaldsins. Mikilvægt er að beitt sé meðalhófi og að slík aðgerð fari ekki fram fyrr en sýnt er fram á að ítrekaðar innheimtutilraunir hafa ekki skilað árangri.

Í 5. mgr. kemur fram að beri eindaga upp á helgidag eða almennan frídag skuli eindagi færast yfir á næsta virka dag á eftir. Þá kemur fram að ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skuli hann greiða ríkissjóði dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, af þeirri fjárhæð sem gjaldfallin er frá gjalddaga.

Um 14. gr.

Ríkisskattstjóri skal boða gjaldskyldan ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. í álestur á stöðu akstursmælis, þ.e. eiganda eða umráðamann ökutækis, í álestur á stöðu akstursmælis ökutækis ef skráning á stöðu hans hefur ekki farið fram á þeim tíma sem fram kemur í 1. eða 2. mgr. 7. gr. Ríkisskattstjóri skal jafnframt boða gjaldskyldan aðila í álestur á stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ef aðrar ástæður þykja vera fyrir hendi sem kalla á að ökutæki fari í álestur á faggiltri skoðunarstofu samkvæmt mati ríkisskattstjóra. Slíkar ástæður

geta til að mynda verið grunur um að akstursmælir sýni ekki rétta stöðu á kílómetrum eða út frá eftirliti á skattskilum gjaldskylds aðila og greiðslu og álagningu kílómetragjalds.

Um 15. gr.

Í greininni kemur fram að einstaklingi eða umboðsmanni hans sé ávallt heimilt að skila upplýsingum og gögnum skriflega á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður, þrátt fyrir meginreglu frumvarpsins um rafræn skil. Þá sé einstaklingi eða umboðsmanni hans ávallt heimilt að óska eftir skráningu á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu í stað skráningar í gegnum miðlæga þjónustugátt stjórnvalda, með smáforriti eða í gegnum vefsetrið Ísland.is

Um 16. gr.

Í 1.–2. mgr. kemur fram sú grundvallarregla að við eigendaskipti eða breytta skráningu á umráðamanni vegna gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. skuli skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis, samhliða skráningu eigendaskipta í ökutækjaskrá á því formi sem Samgöngustofa ákveður, sbr. 3. mgr. 7. gr. Kaupandi, þ.e. nýr eigandi eða eftir atvikum umráðamaður, skal þá samþykkja stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti að ökutæki sem send er til Samgöngustofu. Bæði seljandi og kaupandi samþykkja þannig skráða stöðu akstursmælis í tilkynningu og eigendaskipti sem senda skal til Samgöngustofu. Ríkisskattstjóri leggur í kjölfarið kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna þeirra liðnu greiðslutímabíla sem ekki hefur verið lagt á auk yfirstandandi greiðslutímabíls fram að skráningu í ökutækjaskrá.

Fram kemur í 3. mgr. að ef tilkynning á eigendaskiptum eða breyting á umráðamanni hafi orðið á gjaldskyldu ökutæki án þess að tilkynning um skráningu hjá Samgöngustofu hafi átt sér stað skuli miða uppgjör við stöðu akstursmælis við eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni. Ef sú staða liggur ekki fyrir skuli reikna meðalakstur á dag miðað við síðustu þekktu stöðu akstursmælis fyrir eigenda- eða umráðaskipti og fyrsta álestur eftir eigenda- eða umráðaskipti og leggja á kílómetragjald í samræmi við eignahalds- eða umráðatíma hvors aðila fyrir sig.

Þá segir í 4. mgr. að óheimilt sé að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema kílómetragjald seljanda vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald hafi áður verið greitt. Tilgangurinn er fyrst og fremst að tryggja innheimtu kílómetragjalds á gjaldföllnu kílómetragjaldi seljanda vegna þess tiltekna ökutækis sem selt er hverju sinni. Ef óskað er eftir skráningu á eigendaskiptum eða breyttri skráningu umráðamanns að ökutæki og fyrir liggur, út frá upplýsingum frá gjaldskyldum aðila eða upplýsingum um vanskil hjá gjaldskyldum aðila sem innheimtumenn ríkissjóðs hafa miðlað til Samgöngustofu, að kílómetragjald eða eftir atvikum vanskráningargjald er gjaldfallið, skal Samgöngustofa hafna skráningu.

Um 17. gr.

Fram kemur í 1. mgr. að við afskráningu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. skal skráning á stöðu akstursmælis eiga sér stað á tilkynningu um afskráningu til Samgöngustofu á því formi sem hún ákveður, sbr. 3. mgr. 7. gr. Í kjölfar skráningar á stöðu akstursmælis ákvarðar ríkisskattstjóri kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra heilu iðnu gjaldtímabíla sem ekki hefur verið lagt á auk þess hluta yfirstandandi gjaldtímabíls sem ekki hefur verið lagt á fram að afskráningardegi. Þó ber ekki að skrá stöðu akstursmælis við

afskráningu ef slík skráning er til staðar vegna ökutækis sem undanþegið er greiðslu skv. 1. eða 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og skráning á stöðu akstursmælis hefur farið fram.

Þá er mælt fyrir um í 2. mgr. að ef ekki er hægt að lesa af akstursmæli, t.d. vegna bilunar eða af öðrum ástæðum, svo sem ef ökutæki er týnt eða ónýtt, skuli við útreikning á kílómetragjaldi taka mið af síðustu fyrirbyggjandi upplýsingum um akstur gjaldskylds aðila en annars skuli miða álagningu við hlutfallslegan akstur samkvæmt viðmiði skv. 2. mgr. 8. gr. frumvarpsins.

Í 3. mgr. kemur fram að þrátt fyrir 1. og 2. mgr. skuli skráning á stöðu akstursmælis ekki fara fram þegar um er að ræða innlögn skráningarmerkis af hálfu lögreglu sem skilað er til Samgöngustofu. Sú aðstaða að lögregla taki skráningarmerki af ökutæki getur t.a.m. átt sér stað þegar ökutæki veldur hættu fyrir umferðaröryggi, hefur verið skráð á fölskum forsendum eða er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, sbr. 75. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Þar sem lögregla er oftast ekki í aðstöðu til þess að lesa af akstursmæli ökutækis þegar skráningarmerki er tekið af tilteknu ökutæki og skilað til Samgöngustofu er lagt til að ekki þurfi að lesa af akstursmæli ökutækis í slíkum tilvikum

Um 18. gr.

Í greininni er fjallað akstursmæla, virkni þeirra o.fl.

1. mgr. kemur fram að gjaldskyld ökutæki skv. 2. gr. skulu vera búin virkum akstursmæli til ákvörðunar kílómetragjalds. Það er grundvallaratriði að akstursmælir í mælaborði, eða eftir atvikum ökuriti eða nafmælir þegar um þyngri ökutæki er að ræða, sé virkur og mæli rétta stöðu á akstri þar sem skráning á stöðu akstursmælis er grundvöllur bráðabirgðagreiðslu og álagningu kílómetragjalds samkvæmt lögum.

Fram kemur í 2. mgr. að heimilt sé að skrá akstursmæli ökutækis sem að dregur eftirvagn, fyrir bæði ökutækinu og eftirvagninum. Í slíkum tilvikum ákvarðar akstursmælirinn akstur ökutækisins og eftirvagnsins og er þá ekki skylt að setja akstursmæli í eftirvagninn. Ef sérstaklega stendur á getur ríkisskattstjóri veitt undanþágu frá því að akstursmælisskyld ökutæki sé útbúið akstursmæli, enda fari ákvörðun kílómetragjalds fram á annan jafntryggan hátt

Í 3. mgr. er mælt fyrir um að akstursmælar skuli settir í ökutæki sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Kveða skal á um tegundir og útbúnað mæla í reglugerð, þ.m.t. ísetningu þeirra, álestur, viðgerðir og eftirlit, fyrir þau ökutæki sem eru 10.000 kg eða þyngri. Fram kemur að ef skylt er að búa ökutæki ökurita til eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna samkvæmt X. kafla umferðarlaga, nr. 77/2019, þar sem fjallað er um aksturs- og hvíldartíma ökumanna þungra ökutækja í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni, geti ríkisskattstjóri jafnframt veitt undanþágu frá því að akstursmælisskyld ökutæki sé útbúið akstursmæli í mælaborði, enda fari ákvörðun kílómetragjalds þá fram á annan jafntryggan hátt.

Fram kemur í 4. mgr. að það sé á ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis að akstursmælir ökutækis telji rétt. Ef fyrir liggur að talning akstursmælis, þ.m.t. ökurita eða nafmælis, er röng eða engin skal ákvörðun um bráðabirgðagreiðslu og álagningu, þ.m.t. álagningu kílómetragjalds vegna óuppgerðra greiðslutímabíla taka mið af fyrri skráningu álestraraðila, þ.m.t. faggiltrar skoðunarstofu á akstri ökutækis gjaldskylds aðila. Ef slíkar upplýsingar liggja ekki fyrir skal akstur ákvarðaður í samræmi við þær forsendur um akstur á greiðslutímabili sem fram koma í 2. mgr. 8. gr.

Fjallað er um tilkynningarskyldu gjaldskylds aðila vegna bilaðra akstursmæla, þ.m.t. ökurita og nafmæla, í 5. mgr. Gjaldskyldur aðili skal tilkynna um slíkt svo fljótt sem verða má í miðlæga gátt stjórnvalda. Þá skal gjaldskyldur aðili fara með mæli á verkstæði til viðgerðar

innan 15 virkra daga frá því bilun í mæli kom fram. Lesa skal af akstursmæli áður en hann er tekinn úr ökutæki og annar settur í stað hins bilaða. Tilkynning skal um slík skipti inn í miðlægri gátt stjórnvalda sem og ef nýr akstursmælir er settur í ökutæki og um lok viðgerðar og skipti á akstursmæli. Skrá skal stöðu nýs akstursmælis sem skal þá vera grundvöllur bráðabirgðagreiðslu og álagningar kílómetragjalds viðkomandi ökutækis eftir ísetningu.

Í 6. mgr. er kveðið á um þá skyldu faggiltra skoðunarstofa að skoða virkni akstursmælis við skráningu á stöðu hans sem og eftir atvikum við reglubundna skoðun ökutækis. Ef í ljós kemur við skoðun faggiltrar skoðunarstofu að akstursmælir telur ekki rétt skal skoðunarstofa upplýsa eiganda um það og skrá athugasemd í ferilskrá. Ef faggilt skoðunarstofa verður þess áskynja við álestur á akstursmæli að augljóslega hafi verið átt við mælinn, til að stytta skráða vegalengd ökutækis eða gefa rangar upplýsingar um hana, eða ef grunur er uppi um sviksamlegt atferli hjá eiganda eða umráðamanni gjaldskylds ökutækis, t.a.m. fölsun á kílómetrastöðu akstursmælis, skal skoðunarstofa umsvifalaust tilkynna um slíkt til Skattsins án ástæðulauss dráttar.

Um 19. gr.

Greinin fjallar um aðalskoðun en gjaldskyldur aðili skal færa sönnur á að greitt hafi verið gjaldfallið kílómetragjald við aðalskoðun ökutækis, þó ekki fyrr en eftir eindaga.

Um 20. gr.

Greinin fjallar um upplýsingaskyldu til ríkisskattstjóra og Samgöngustofu.

Um 21. gr.

Í greininni er fjallað um heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar kílómetragjalds komi í ljós verulegir annmarkar á forsendum álagningar kílómetragjald eða ríkisskattstjóri telur frekari skýringa þörf á einhverju atriði varðandi skráningu gjaldskylds aðila á akstursstöðu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. Með gjaldskyldum aðila í ákvæðinu er átt við þann aðila sem var gjaldskyldur á því tímabili sem um ræðir hverju sinni. Ríkisskattstjóri skal þá skora á gjaldskyldan aðila að láta í té skýringar og gögn um aksturinn. Til verulegra annmarka telst til að mynda verulegt frávik á stöðu akstursmælis, þ.e. 80% eða hærra hlutfall fráviks frá skráðum akstri gjaldskylds ökutækis. Ef fullnægjandi gögn berast innan tiltekins frests ákvarðar ríkisskattstjóri eða endurákvörðar að fengnum skýringum og mótteknnum gögnum. Að öðrum kosti ákvarðar eða endurákvörðar ríkisskattstjóri kílómetragjald skv. 4. mgr. 8. gr. Gera skal gjaldskyldum aðila viðvart um fyrirhugaða endurákvörðun. Talið er rétt að heimila ríkisskattstjóra að falla frá endurákvörðun nemi hún lægri fjárhæð en 10.000 kr. Um er að ræða hagræði í ljósi þess kostnaðar sem hlýst af málsmeðferð. Ríkisskattstjóri kveður upp rökstuddan úrskurð um endurákvörðun að jafnaði innan tveggja mánaða frá lokum frests samkvæmt greininni og birtir hann gjaldskyldum aðila í samræmi við lög um stafrænt pósthólf í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda eða á annan sannanlegan hátt, svo sem með ábyrgðarbréfi eða almennri póstsendingu. Þá kemur fram að heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar nái til yfirstandandi árs og síðustu sex ára á undan því ári þegar endurákvörðun fer fram. Heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar skal þó einungis ná til yfirstandandi árs og síðustu tveggja ára sem næst voru á undan því ári sem endurákvörðun fer fram ef gjaldskyldum aðila verður eigi kennt um að kílómetragjald hafi verið vanálagt, og/eða hann hafi látið í té við álagningu eða álestur fullnægjandi upplýsingar og/eða gögn sem byggja mátti rétta álagningu á.

Um 22. gr.

Í greininni er fjallað um kæruheimildir. Heimilt er að kæra álagningu ríkisskattstjóra til embættisins innan 30 daga frá dagsetningu tilkynningar. Þá er heimilt að kæra úrskurð ríkisskattstjóra skv. 1. mgr. og endurákvörðun skv. 21. gr. til yfirskattanefndar samkvæmt lögum um yfirskattanefnd.

Um 23. gr.

Í greininni er að finna ítarlega umfjöllun um vanskráningargjald. Greiða skal sérstakt vanskráningargjald að fjárhæð 50 þús. kr. sem ríkisskattstjóri leggur á ef skráning á stöðu akstursmælis ökutækis hefur ekki farið fram innan tímamarka 1. eða 2. mgr. 7. gr. eða ef boðun skv. 2. tölul. 13. gr. er ekki sinnt inna 15 daga. Gjaldið skal þó lækkað um 50% ef skráning af hálfu gjaldskylds aðila á sér stað á faggiltri skoðunarstofu innan 15 daga frá álagningu gjaldsins. Sambærileg heimild er nú til staðar í 74. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vegna skoðunar ökutækis. Þá kemur fram að fella megi niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis. Með óviðráðanlegum atvikum er fyrst og fremst átt við utanaðkomandi og óviðráðanleg atvik sem gjaldskyldur aðili ber ekki ábyrgð á, til að mynda náttúruhamfarir og styrjaldir (force majeure), þ.e. slík utanaðkomandi atvik sem aðili fær engu um ráðið. Þá getur ríkisskattstjóri óskað liðsinnis lögreglu vegna þeirra ökutækja þar sem staða akstursmælis er enn óskráð. Lögreglu er heimilt að fjarlægja skráningarmerki af ökutæki að liðnum þremur mánuðum frá álagningu vanskráningargjalds. Vanskráningargjald nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki og er heimilt að gera fjárnám til tryggingar greiðslu þess hjá gjaldskyldum aðila ökutækis án undangengins dóms eða sáttar, sbr. ákvæði 24. gr. frumvarpsins. Lagt er til að hugtakið vanskráningargjald sé notað til aðgreiningar frá hugtakinu vanrækslugjald sem notað er yfir viðurlög sem þeir sæta sem færa ökutæki sín ekki til skoðunar innan tiltekins tíma.

Um 24. gr.

Í greininni er fjallað um lögveð og fjárnám. Til að tryggja fjárkröfur ríkissjóðs kemur fram að kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, og vanskráningargjald, ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði, hvíli sem lögveð á hlutaðeigandi ökutæki sem sé aðfararhæft og gangi fyrir öllum öðrum skuldbindingum og framar öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Á grundvelli lögveðs má því krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengis dóms, sáttar eða fjárnáms. Í ljósi þess að erfiðleikum getur verið bundið fyrir nýjan eiganda að ökutæki að vita hvort lögveð hvíli á umræddu ökutæki við eigendaskipti er þó lagt til að lögveð skuli falla niður við eigendaskipti að ökutæki. Þá er jafnframt heimilt að innheimta gjaldfallið kílómetragjald, bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjald, dráttarvexti og innheimtukostnað vegna hlutaðeigandi ökutækis með fjárnámi hjá skráðum eiganda eða gjaldskyldum umráðamanni á hverjum tíma, án undangengis dóms eða sáttar.

Um 25. gr.

Í ákvæðinu er fjallað ítarlega um refsiviðurlög. Refsiákvæðin eru eins og við getur átt sambærileg 40. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988.

Um 26. gr.

Í greininni kemur fram að kílómetragjald sem innheimt er samkvæmt frumvarpinu myndi ekki gjaldstofn til virðisaukaskatts. Kílómetragjald telst því ekki til skattverðs í skilningi 1. tölul. 2. mgr. 7. gr. laga um virðisaukaskatt. Þá er sérstaklega tiltekið í ákvæðinu að lög um

virðisaukaskatt skulu gilda eftir því sem við getur átt að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í frumvarpinu. Vegna tímabundins innflutnings ökutækja skulu tollalög gilda að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í frumvarpinu og eftir því sem við getur átt.

Um 27. gr.

Í greininni er fjallað um reglugerðarheimild. Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, m.a. um skil á kílómetragjaldi hjá gjaldskyldum aðilum, skráningu á stöðu akstursmælis, áætlun á meðalakstri, bráðabirgðagreiðslu og álagningu og innheimtu.

Um 28. gr.

Greinin fjallar um gildistöku.

Í a-lið 1. mgr. kemur fram að samhliða gildistöku frumvarpsins skuli lög um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004 falla brott. Ákvæði þeirra laga skulu þó gilda um olú- og kílómetragjald sem greiða á til 1. janúar 2025. Af því leiðir að ef olú- eða kílómetragjald er gjaldfallið en ógreitt við gildistöku frumvarpsins skulu ákvæði laga nr. 87/2004 gilda vegna þeirra gjalda.

Í b-lið 1. mgr. er mælt fyrir um að lög um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, skuli falla brott við gildistöku frumvarpsins. Þó skulu ákvæði laganna gilda um kílómetragjald sem greiða á til 1. janúar 2025. Þá skal ákvæði til bráðabirgða VII vegna skráningar á stöðu akstursmælis gilda til og með 1. mars 2025, þrátt fyrir 1. másl.

Í 2. mgr. er lagt til að ákvæði 2. mgr. 2. gr., 5. mgr. 3. gr. og 11. gr., þar sem fjallað er um ökutæki sem nýtt eru tímabundið hér á landi, taki gildi 1. mars 2025.

Í 3. mgr. er kveðið á um að ákvæði til bráðabirgða I.-IV skuli öðlast þegar gildi.

Um 29. gr.

Í 1. tölul. eru lagðar til viðeigandi breytingar á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. þar sem að vörugjöld af eldsneyti falla brott þann 1. janúar 2025. Til að endurspeglar réttilega efnisatriði laganna sem eftir standa er lagt til að nýtt heiti laganna verði „Lög um vörugjald af ökutækjum“.

Í 2. tölul. er lagt til að þær fjárhæðir kolefnisgjalds sem tilgreindar eru í 2. mgr. 1. gr. laga um umhverfis- og auðlindaskatta verði hækkaðar. Um frekari skýringar vísast til kafla 3.14. í greinargerðinni.

Í 3. tölul. eru lagðar til breytingar á ákvæði til bráðabirgða VII laga nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða þar sem lagðar eru til breytingar á dagsetningum til samræmis við ákvæði til bráðabirgða I í frumvarpinu.

Um ákvæði til bráðabirgða I.

Í ákvæði til bráðabirgða I er fjallað um fyrstu skráningu aksturs eftir upphaf gjaldtöku vegna þeirra ökutækja sem falla undir gjaldskyldu laganna, skv. 1. mgr. 2. gr. Samkvæmt ákvæði til bráðabirgða VII, laga nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða er sú krafa gerð að eigendur og umráðamenn bifreiða sem falla undir 1. gr. laga um bifreiðagjald, nr. 39/1988, og eru ekki gjaldskyldar samkvæmt lögnum skrái stöðu akstursmælis á tímabilinu 1. október til og með 31. desember 2024. Samkvæmt 29. gr. frumvarpsins er lagt til að tímamörkin verði 20. janúar 2025.

Í ákvæði til bráðabirgða I er kveðið á um að þrátt fyrir 7. gr. skuli rafræn skráning á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 2. gr. eiga sér stað fyrir 20. janúar, eða í síðasta lagi þann dag, hvort heldur skráningin er framkvæmd af gjaldskyldum aðila eða hjá faggiltri skoðunarstofu. Ekki er þó gerð krafa um skráningu samkvæmt ákvæðinu ef skráning á stöðu akstursmælis hefur farið fram á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða VII, laga nr. 101/2023. Ef skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki farið fram þann 20. janúar eða fyrr kallar ríkisskattstjóri eftir skráningu. Ef skráning liggur þó ekki fyrir 31. janúar 2025 eru þær skyldur lagðar á gjaldskyldan aðila að mæta á faggilta skoðunarstofu og láta skrá stöðu akstursmælis. Við sama tímamark fellur á vanskraðningargjald. Vanskraðningargjaldið skal þó fellt niður ef aðili mætir í skráningu hjá faggiltri skoðunarstofu innan 20 daga. Þá má fella niður vanskraðningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis eða ef gjaldskyldur aðili færir gildar ástæður fyrir því að skráning hafi ekki átt sér stað að mati ríkisskattstjóra. Með óviðráðanlegum atvikum er, líkt og fram kemur í skýringum við 7. gr., fyrst og fremst átt við utanaðkomandi og óviðráðanleg atvik sem gjaldskyldur aðili ber ekki ábyrgð á, til að mynda náttúruhamfarir og styrjaldir (*force majeure*), þ.e. slík utanaðkomandi atvik sem aðili fær engu um ráðið. Þá er ríkisskattstjóra einnig heimilt að fella niður vanskraðningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis eða ef gjaldskyldur aðili færir gildar ástæður fyrir því að skráning hafi ekki átt sér stað. Ríkisskattstjóri metur það í hverju tilviki hvað telja skuli gildar ástæður í þessu sambandi.

Um ákvæði til bráðabirgða II.

Í bráðabirgðaákvæði II er fjallað um áætlaðan meðalakstur fyrir fyrsta gjaldtímabil ársins 2025. Ríkisskattstjóri skal birta áætlun um meðalakstur ökutækis. Áætlun skal miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 1. eða 2. mgr. 8. gr. og skal reiknuð fyrir næsta tólf mánaða tímabil. Gjaldskyldum aðila sal gefinn kostur á að skrá inn nýja áætlun um akstur á tímabilinu. Áætlunin er lögð til grundvallar bráðabirgðagreiðslu á fyrsta greiðslutímabili og eftir atvikum annarra greiðslutímabila ef ekki eru gerðar breytingar á áætluninni. Ef skráning á kílómetrastöðu ökutækis liggur ekki fyrir þann 30. janúar 2025 skal áætlun á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds frá og með 1. febrúar 2024 þó að lágmarki miðuð við akstur á tólf mánaða tímabili skv. 2. mgr. 8. gr. Gjaldldagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds vegna fyrsta gjaldtímabils er 1. febrúar 2025 og eindagi 14 dögum síðar.

Um ákvæði til bráðabirgða III.

Sú staða getur komið upp að einungis sé til ein skráning aksturs á eignarhaldstíma ökutækis hjá gjaldskyldum aðila. Vegna þess er nauðsynlegt vegna tímabilsins frá 1. janúar 2025 til fyrstu skráningar á stöðu akstursmælis að byggja á akstri út frá fyrstu þekktu skráningu gjaldskylds aðila eða faggiltrar skoðunarstofu á stöðu akstursmælis við útreikning á meðalakstri vegna álagningar gjaldsins.

Um ákvæði til bráðabirgða IV.

Í ákvæðinu er lagt til að ef að ökutæki er erlendis, sbr. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., eða skráningarmerki í varðveidslu skráningaraðila við gildistöku laganna skuli ekki skrá stöðu akstursmælis við afskráningu þess að aðstæðum óbreyttum. Í ljósi þess að ekki reynir á gjaldskyldu samkvæmt lögnum við þessar aðstæður er ekki talin þörf á skráningu á stöðu akstursmælis ef þær aðstæður eru uppi sem kveðið er á um í ákvæðinu.

Um ákvæði til bráðabirgða V.

Tilfni ákvæðisins eru þau lagaskil sem munu eiga sér stað þann 1. janúar 2025. Vegna gildistöku frumvarpsins sem felur m.a. í sér brottfall vörgjalda af eldsneyti og hækkun á kolefnisgjaldi er nauðsynlegt að kveða á um hvernig uppgjöri á óseldum tollafgreiddum birgðum af eldsneyti hjá gjaldskyldum aðilum skuli háttað við þau tímamót. Markmið ákvæðisins er að tryggja eins og kostur er að verðlagning eldsneytis hjá gjaldskyldum aðilum frá 1. janúar 2025 taki mið af þeim kerfisbreytingum sem lagðar eru til í frumvarpinu þar sem kílómetragjald mun koma í stað eldsneytisgjalda.

Í 1. mgr. ákvæðisins er kveðið á um gjaldskyldir aðilar skv. 18. gr. laga nr. 29/1993 sem greiða eiga vörugjöld af eldsneyti skv. III. kafla laganna og þeir aðilar sem eru gjaldskyldir skv. 2. gr. laganna, sbr. I. kafla laganna skuli senda ríkisskattstjóra upplýsingar um þær tollafgreiddur birgðir af eldsneyti sem fellur undir gildissvið þeirra laga og er í þeirra eigu eða vörslu í lok árs 2024. Hér undir falla óseldar birgðir gjaldskyldra aðila sem eru í vörslu þeirra, þ.m.t. á innlendum birgða- og sölustöðum í lok árs 2024. Upplýsingar samkvæmt málsgreininni skulu berast ríkisskattstjóra eigi síðar en 25. janúar 2025.

Fram kemur í 2. mgr. að gjaldskyldir aðilar skuli greiða kolefnisgjald af vörubirgðum eldsneytis skv. 1. mgr. til viðbótar því kolefnisgjaldi sem lagt hefur verið á gjaldskylda aðila. Fjárhæð kolefnisgjalds sem leggja skal á til viðbótar því kolefnisgjaldi sem þegar hefur verið lagt á tollafgreiddar óseldar birgðir gjaldskyldra aðila í lok árs skal vera 13,85 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 11,70 kr. á hvern lítra af bensíni, 15,40 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 12,80 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni. Greiða skal kolefnisgjaldi til innheimtumanns ríkissjóðs eigi síðar en 15. febrúar 2025.

Samkvæmt 3. mgr. skal ríkisskattstjóri ákvarða að það almenna vörugjald, sbr. 14. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., sem þegar hefur verið lagt á vörubirgðir eldsneytis skv. 1. mgr. verði fellt niður miðað við gildisdaginn 15. febrúar 2025. Ólíkt sérstöku vörugjaldi af eldsneyti, sem lagt er á við tollafgreiðslu en er síðan fellt niður og innheimt við sölu á eldsneyti, er almennt vörugjald lagt á við tollafgreiðslu og veittur gjaldfrestur samkvæmt tilteknum reglum, sbr. reglugerð nr. 255/1993, um vörugjöld af eldsneyti. Í því ljósi er talið rétt að ríkisskattstjóri taki nýja ákvörðun og ákvarði þann 15. febrúar 2025 að álagt vörugjald sem þegar hefur verið lagt á tollafgreiddar óseldar vörubirgðir eldsneytis í lok árs, skv. 1. mgr., verði fellt niður miðað við gildisdaginn 15. febrúar 2025. Markmið málsgreinarinnar er stuðla að því að bensínverð til neytenda frá 1. janúar 2025 taki mið af þeim kerfisbreytingum sem lagðar eru til í frumvarpinu með upptöku kílómetragjalds og brottfalls olíu- og bensínsgjalda og fyrirbyggja þannig hærra verð á eldsneyti á innlendum sölustöðum olíufélaga eftir gildistöku frumvarpsins, vegna óseldra tollafgreiddra eldsneytisbirgða.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um ráðstöfun inneignar skv. 3. mgr. Inneign skal fyrst ráðstafað til greiðslu á almennu vörugjaldi eldsneytis sem er á greiðslufresti skv. 2. gr. reglugerðar nr. 255/1993, um vörugjald af eldsneyti, en þar kemur fram að vegna almenns vörugjalds skuli greiða 36% við tollafgreiðslu, 20% innan 60 daga og 44% innan 90 daga talið frá komudegi flutningsfars. Að öðru leyti skulu ákvæði laga um innheimtu opinberra skatta og gjalda, nr. 150/2019, gilda, þ.m.t. ákvæði laganna um skuldajöfnun.

Um ákvæði til bráðabirgða VI.

Í ákvæðinu er lagt til að þrátt fyrir 1. mgr. 6. gr. sem fjallar um fjárhæðir kílómetragjalds út frá tilteknum þyngdarviðmiðum ökutækja, skuli lækka kílómetragjald á árunum 2025, 2026 og 2027 hjá gjaldskyldum hópþreifendum, eftirvögnum og hóp- og vörubifreiðum sem knúnar

eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni. Lækka skal gjaldskyldu hóp bifreiða að teknu tilliti til leyfðrar heildarþyngdar hlutaðeigandi ökutækis. Fyrir liggur að nýtt kílómetragjald getur haft töluverð áhrif til hækkunar umfram þegar álagt kílómetragjald samkvæmt lögum nr. 87/2004 í tilfelli þeirra ökutækja sem fjallað er um í ákvæðinu. Í því sambandi ber m.a. að geta þess að kílómetragjald hefur ekki verið innheimt af ökutækjum sem ætlaðar eru til fólksflutninga samkvæmt lögum nr. 87/2004, um olíu- og kílómetragjald. Til að milda áhrif kerfisbreytinganna á þau ökutæki sem fjallað er um í ákvæðinu, veita eigendum eða eftir atvikum umráðamönnum ökutækjanna aðlögun að upptöku nýs kílómetragjalds og styðja við orkuskipti vistvænna hóp- og vörubifreiða, er lagt til að kílómetragjald skuli lækkað hjá hlutaðeigandi ökutækjum á árunum 2025, 2026 og 2027.

Um ákvæði til bráðabirgða VII.

Lagt er til að þrátt fyrir 4. tölul. 1. mgr. 2. gr. skuli gjaldskylda eftirvagna á árinu 2025 eingöngu miðuð við þá eftirvagna sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd.