



# ÁFORM UM LAGASETNINGU

– sbr. samþykkt ríkisstjórnarinnar frá 24. febrúar 2023, 1.–4. gr.

<b>Málsheiti og nr.</b>	Frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða (gjaldtaka aksturs hreinorku- og tengiltvinnbifreiða). Með frumvarpinu er lagt til að tekið verði upp nýtt fyrirkomulag gjaldtöku í formi kílómetragjalds vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða á vegakerfinu. Málið er á þingmálaskrá 154. löggjafarþings 2023-2024.
<b>Ráðuneyti /verkefnisstjóri</b>	Fjármála- og efnahagsráðuneytið; skrifstofa skattamála.
<b>Innleiðing EES-gerðar?</b>	<input type="checkbox"/> Já <input checked="" type="checkbox"/> Nei
<b>Dags.</b>	4. október 2023.

## A. Úrlausnarefni

### 1. Forsaga máls og tilefni.

Fjölgun vistvænna og sparneytinna bifreiða hefur leitt til þess að skatttekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti hafa rýrnað umtalsvert og munu halda áfram að lækka á næstu árum verði ekkert að gert. Samhliða þeirri þróun hefur myndast vaxandi ójafnræði í núverandi gjaldtökukerfi milli þeirra sem nýta samgönguinnviðina. Á sama tíma er fyrir hendi viðvarandi þörf fyrir, og áform um, að byggja upp og viðhalda 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, gagnsærra og sjálfbærara fyrirkomulag gjaldtöku til framtíðar.

Annars vegar eru tekjur af gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti, einkum vörugjöld, teknar að fjara smám saman 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.

Eigendur rafmagnsbíla greiddu ekki vörugjöld við bifreiðakaup til loka árs 2022 og greiða nú einungis 5% lágmarksgjald, eftir lagabreytingar sem tóku gildi um áramótin 2022/2023. Eigendur rafmagnsbíla hafa einnig notið niðurfellingar virðisaukaskatts (VSK) af kaupverði að hluta eða öllu leyti auk endurgreiðslu á öllum VSK af heimahleðslustöðvum og uppsetningu þeirra.

Fyrir vikið stendur Ísland flestum þjóðum frammar í orkuskiptum í vegasamgöngum. Samhliða hefur hins vegar ójafnræði myndast með tilliti til greiðslna sem tengjast afnotum af vegakerfinu. Þannig greiða eigendur rafmagnsbíla eðli málsins samkvæmt hvorki vörugjöld né kolefnisgjald af eldsneyti og einungis lágmarks bifreiðagjald. Fyrir vikið hefur ört stækkandi hópur þeirra sem eiga og reka bifreiðar verið að greiða afar lítið fyrir afnot sín af samgöngukerfinu. Ónefndur er ábatinn af því að rafmagn er mun ódýrari orkugjafi en jarðefnaeldsneyti hér á landi og verður rekstrarkostnaður hreinorkubíla þ.a.l. áfram til muna minni en jarðefnaeldsneytisbíla, þrátt fyrir þær breytingar sem hér eru boðaðar.

Horft er til þess að ef lagaáform þessi ná fram að ganga verði á næsta ári tekin upp innheimta á kílómetragjaldi hjá eigendum hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Í næsta skrefi (árið 2025) verði kílómetragjaldið lagt á allan bílaflotann en sértæk bensín- og olúgjöld á eldsneyti ökutækja verði þá lækkuð eða felld brott á móti. Fyrirhugað er að innheimta kílómetragjaldsins fari fram með áþekktum hætti og tíðkast við sölu á rafmagni og heitu vatni frá veitufyrirtækjum.

Á sama tíma skiptir máli að viðhalda hvötum til orkuskipta með kaupum almennings og fyrirtækja á hreinorkubílum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Áfram verður því lagt á kolefnisgjald á jarðefnaeldsneyti til að fanga neikvæð ytri áhrif slíkrar losunar. Upphæð gjaldsins á hverjum tíma þarf að taka mið af þeim hvötum sem nauðsynlegir eru til að draga úr losun, m.a. með orkuskiptum.

Stuðningur við kaup á hreinorkubílum verður áfram fyrir hendi þrátt fyrir að ívilnun í formi niðurfellingar á virðisaukaskatti vegna innflutnings og kaupa á hreinorkubílum, upp að ákveðnu hámarki, falli niður um áramótin. Stuðningurinn mun færast af tekjuhlið yfir á útgjaldahlið ríkisrekstrarins þar sem gert er ráð fyrir að beinir styrkir úr Orkusjóði komi í stað fyrri ívilnana. Umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytið útfærir nánar fyrirkomulag stuðningskerfisins og mun kynna það á næstunni.

Nýtt tekjuöflunarkerfi á rætur að rekja til stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar þar sem fram kemur að framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verði mótað og innleitt á kjörtímabilinu. Í febrúar á þessu ári 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 skýrt fram að eftirsóknarvert þykir að nýtt fyrirkomulag feli í sér heildstætt og samræmt gjaldtökukerfi á landsvísu þar sem tekjulindir og hagrænir hvatar falli vel saman innbyrðis fremur 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 sé haldið í lágmarki. Rauði þráðurinn í nýju kerfi felst þannig í því að gjaldtakan færist í meira mæli á afnot af samgönguinnviðum, eða með öðrum orðum að þeir borgi sem nota (e. the user pays principle).

Þannig er gert ráð fyrir því að fyrsta skrefið verði stigið með því að taka upp kílómetragjald vegna notkunar hreinorkubíla (þ.e. rafmagns- og vetnisbíla) annars vegar og tengiltvinnbíla hins vegar (fólks- og sendibíla) frá og með 1. janúar 2024. Með því móti verður mun betri samsvörun á milli tekna af kílómetragjaldi vegna aksturs slíkra bíla á vegum og þörf fyrir uppbyggingu og viðhald vegakerfisins. Áformað er að eigendur hreinorku- og tengiltvinnbíla greiði tiltekna krónutölu fyrir hvern ekinn kílómetra á hverju gjaldtímabili. Þó er áformað að eigendur tengiltvinnbíla muni greiða lægra hlutfall, eða um þriðjung af álögðu kílómetragjaldi á árinu 2024, þar sem slík ökutæki ganga bæði fyrir rafhreyfli og jarðefnaeldsneyti sem ber vörugjöld.

Fyrirhugað er að síðara skrefið verði stigið með framlagningu frumvarps um kílómetragjald vegna notkunar allra ökutækja á vegakerfinu, þ.m.t. bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti, með gildistöku á árinu 2025. Samhliða er gert er ráð fyrir að fram fari endurskoðun á þeim lagabálkum sem gilda um skattlagningu ökutækja og eldsneytis, þ.m.t. á vörugjöldum af eldsneyti, þar sem þessi eldri gjöld munu eftir atvikum lækka eða falla niður.

Innleiðing á nýja tekjuöflunarkerfinu í tveimur skrefum gerir kleift að fyrsta árið verði verkefnið smærra í sniðum þar sem það nær þá einungis til hluta bílaflotans. Með því móti verður einnig hægt að draga lærdóma af framkvæmd þess og endurbæta það með tilliti til reynslu og ábendinga notenda.

Með lögfestingu á kílómetragjaldi þar sem tekið er mið af eignum kílómetrum ökutækis út frá notkun á vegakerfinu, verður komið á nýju notendatengdu kerfi þar sem gagnsæi í gjaldtöku verður aukið, með sanngirni og einfaldleika að leiðarljósi. Í því samhengi er ástæða til að hafa í huga að þrátt fyrir að eigendur hreinorku- og tengiltvinnbíla byrji að greiða sinn skerf í fjármögnun vegakerfisins verður áfram til staðar mikill hvati til að fjárfesta í og nýta frekar hreinorkubíla, bæði vegna áframhaldandi umtalsvert lægri rekstrarkostnaðar og áframhaldandi stuðnings til kaupa á slíkum bifreiðum úr Orkusjóði.

## 2. Hvert er úrlausnarefnið?

Að tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun af ökutækjum og vegasamgöngum til framtíðar og vega upp á móti þeirri rénun tekna á þessu sviði sem orðið hefur á undanförunum árum í samræmi við stefnumið sem sett eru fram í fjármálastefnu og fjármálaáætlun stjórnvalda. Þannig verður tryggð betri samsvörun á milli slíkra tekna og áframhaldandi uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins. Samhliða því er stuðlað að auknu jafnræði hjá eigendum ökutækja vegna notkunar vegakerfisins með því móti að gjaldtakan færist í meira mæli yfir á sjálfa notkunina.

## 3. Að hvaða marki duga gildandi lög og reglur ekki til?

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 áskoranir fyrir fjármögnun samgönguinnviða á Íslandi 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. Má telja að þróunin í þessum efnun hafi verið það hröð að ekki megi dragast lengur að bregðast við. Þetta kallar á nýja löggjöf til að innleiða nýtt fyrirkomulag gjaldheimtu, sem verði sjálfbærara til framtíðar.

Nánar tiltekið er hér um að ræða nýja tekjuöflun vegna hreinorku- og tengiltvinnbíla sem ráðgert er að taki gildi þann 1. janúar 2024. Fyrirhugað frumvarp er liður í heildarstefnumótun stjórnvalda sem felst í að breyta samsetningu tekna af ökutækjum, eldsneyti og vegasamgöngum til framtíðar á þá leið að teknar verða upp beinar greiðslur fyrir ekna kílómetra á vegakerfinu í stað óbeinna greiðslna sem falist hafa í vörugjöldum á eldsneyti.

## B. Markmið

### 1. Stefna hins opinbera á viðkomandi málefnasviði/málaflokki.

Framtíðarsýn málefnasviðs 5, Skatta-, eigna- og fjármálaumsýsla, er samfélag verðmætasköpunar og velsældar. Meginmarkmið málefnasviðsins er að ríkisfjármál, rekstur og þjónusta ríkisins styðji við samfélagslegar framfarir, samkeppnishæfni, bætt lífskjör og velferð á Íslandi.

Markmið málaflokksins 5.1, Skattar og innheimta, hafa víðtæka tengingu við áherslumál í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar og styðja jafnframt við heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna:

- Bæta skattskil með skilvirkara og einfaldara skattkerfi.
- Efla þjónustu og upplýsingagjöf við einstaklinga og fyrirtæki.
- Skattkerfið styðji við stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum og nýsköpun.

### 2. Markmið sem að er stefnt með lagasetningu í ljósi úrlausnarefnis og stefnu stjórnvalda.

Að tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun af bifreiðum til framtíðar í því skyni að treysta forsendur fyrir fjármögnun á uppbyggingu og rekstri vegakerfisins. Jafnframt að koma á auknu jafnræði og sanngirni í gjaldtöku vegna notkunar á vegakerfinu með einfaldleika og gagnsæi að leiðarljósi.

## C. Leiðir

### 1. Ekkert aðhafst - hvaða afleiðingar hefði það?

Verði ekkert aðhafst munu tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti halda áfram að lækka til muna með tilheyrandi áhrifum á afkomu og skuldaþróun ríkissjóðs, og möguleika ríkisins til að stuðla að áframhaldandi uppbyggingu og viðhaldi vegakerfisins. Enn fremur yrði fyrir hendi umtalsvert og vaxandi ójafnræði milli eigenda ökutækja m.t.t. greiðslna þeirra fyrir notkun vegakerfisins.

### 2. Önnur úrræði en lagasetning sem metin hafa verið.

Það er mat fjármála- og efnahagsráðuneytisins að önnur úrræði, t.a.m. hækkun á núverandi gjöldum á ökutæki og eldsneyti, séu aðeins tímabundin lausn og tryggi ekki sjálfbæra tekjuöflun ríkissjóðs til framtíðar vegna bifreiða. Þá myndu slíkar breytingar ekki hafa sömu áhrif í þágu gagnsæis og jafnræðis eins og þær sem fyrirhugaðar eru. Því er nauðsynlegt að innleidd verði ný tekjuöflun af akstri hreinorku-

og tengiltvinnbíla í fyrsta áfanga, í forni kílómetragjalds vegna notkunar þeirra á vegakerfinu. Þar sem um er að ræða lögfestingu nýrra lagaákvæða á sviði skatta og gjalda koma önnur úrræði en lagasetning ekki til greina, sbr. ákvæði 40. og 77. gr. Stjórnarskrár Íslands, nr. 33/1944.

### 3. Mögulegar leiðir við lagasetningu.

Lögfesting á nýjum ákvæðum laga á sviði skatta og gjalda.

## D. Hvaða leið er áformuð og hvers vegna?

### 1. Stutt lýsing á þeirri leið sem áformuð er og rökstuðningur fyrir henni.

Sú leið sem áformuð er, og stjórnvöld víða um heim horfa nú til, er upptaka kílómetragjalds vegna notkunar bifreiða á vegakerfinu. Kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbíla verður nýr tekjustofn sem ætlað er að bæta ríkissjóði að hluta upp það tekjutap sem orðið hefur vegna breytinga í samsetningu bílaflotans samhliða orkuskiptum í samgöngum og aukningu á vistvænum ökutækjum.

Í fyrsta áfanganum er lagt til að tekið verði upp kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbíla (fólks- og sendibíla) á vegakerfinu. Grunnhugsun slíkrar gjaldtöku er sú að þeir sem nota vegakerfið taki þátt í að greiða fyrir það. Áformað er að gildistaka kílómetragjalds vegna hreinorku- og tengiltvinnbifreiða verði þann 1. janúar 2024. Gert er ráð fyrir að eigandi bifreiðar, eða e.a. umráðamaður, greiði út frá eknum kílómetrum á hverju tímabili. Áformað er að innheimta kílómetragjaldsins verði með svipuðum hætti og gjöld fyrir þjónustu veitu- og orkufyrirtækja vegna sölu á heitu vatni og rafmagni til heimila og fyrirtækja.

#### Nánar um framkvæmd kílómetragjalds:

- Gert er ráð fyrir að eigandi eða umráðamaður skrái inn upplýsingar um kílómetrastöðu ökutækis í upphafi árs í símasmáforrit eða á vefsetrið *Ísland.is – Stafrænt Ísland*. Samhliða því skrái hann inn áætlun um akstur næstu 12 mánuði. Þó er gert ráð fyrir því að hægt verði að heimila skráningu í tilteknum tilfellum með öðrum hætti en rafrænum.
- Út frá skráningu eiganda eða umráðamanns gerir kerfið tillögu að áætlun fyrir næstu mánuði sem hann getur samþykkt eða breytt. Þá geti þeir sjálfir leiðrétt eða skilað inn nýrri áætlun á tilteknu tímamarki innan ársins, auk þess sem kerfið geti lagt til breytta áætlun, t.a.m. í kjölfar álesturs á kílómetrastöðu við reglubundna skoðun bifreiðar.
- Bifreiðaeigendur eða e.a. umráðamenn greiða þannig mánaðarlegt kílómetragjald út frá áætlun um meðalakstur fyrir tímabilið. Mánaðarleg greiðsla tekur mið af áætluðum meðalakstri á dag sem reiknast niður á hvern mánuð.
- Ný skráning á kílómetrastöðu og áætluðum akstri skal eiga sér stað á hverju ári. Við nýja skráningu á kílómetrastöðu eru þeir heilu mánuðir sem liðnir eru frá fyrri skráningu gerðir upp, út frá dagafjölda í hverjum mánuði og raunakstri á tímabilinu.
- Skattstofn kílómetragjalds er þannig meðalakstur á gjaldtímabilinu sem fundinn er út frá tveimur síðustu skráningum á kílómetrastöðu.
- Fyrirkomulag greiðslna mun þannig að miklu leyti líkjast því fyrirkomulagi sem hefur verið til staðar vegna orkureikninga.
- Ef skráning er ekki framkvæmd, er ófullnægjandi eða fyrir liggur ásetningur um ranga skráningu, er gert ráð fyrir því að kílómetragjald verði áætlað út frá tilteknum forsendum og eftir atvikum viðurlögum beitt.
- Einnig er gert ráð fyrir því að heimild verði til staðar að skoða bæði kílómetrastöðu og áætlaða kílómetrastöðu í eftirlitstilgangi.
- Þá er gert ráð fyrir því að við reglubundna skoðun ökutækis fari fram staðfestur álestur á kílómetrastöðu sem skráð verði í ökutækjaskrá, líkt og gert er í dag.
- Jafnframt verði kílómetrastaða akstursmælis staðfest við eigendaskipti ökutækja auk þess sem uppgjör mun þá fara fram á kílómetragjaldi milli kaupanda og seljanda.

Frá og með árinu 2025 er áformað að kílómetragjald, a.m.k. vegna þyngri ökutækja, taki mið af þyngd þeirra og þar með vegsliti, út frá tilteknum gjaldflokkum, með það að leiðarljósi að gjaldtakan verði í betra samræmi við áhrif slíkra ökutækja á viðhaldskostnað vegakerfisins og þar með sjálfbærari til

fram tíðar litið. Endanleg gjaldtaka taki þannig mið af raunverulegum akstri ökutækis á vegum landsins að teknu tilliti til þyngdar þess.

Í fyrsta skrefinu, á árinu 2024, verður hins vegar til einföldunar lagt upp með að greiðsla vegna aksturs fari fram út frá tiltekinni krónutölu miðað við ekna kílómetra á gjaldtímabili, burt séð frá þyngd ökutækis. Þá er til einföldunar lagt upp með að það frumvarp sem hér um ræðir verði einskorðað við fólks- og sendibíla, enda mun hin nýja gjaldtaka gilda fyrir bifreiðar sem flestar valda áþekku slit. Á þessu stigi er í áætlunum miðað við að krónutalan verði 6 kr. á hvern ekinn kílómetra hjá rafmagns- og vetnisbílum. Þó er áformað að eigendur tengiltvinnbíla greiði 2 kr. á hvern ekinn kílómetra sem er um það bil þriðjungur af álögðu kílómetragjaldi á árinu 2024, þar sem slík ökutæki ganga bæði fyrir rafhreyfli og jarðefnaeldsneyti sem ber vörugjöld. Gert er ráð fyrir að krónutölurnar verði endurskoðaðar við innleiðingu nýs heildarkerfis skattlagningar ökutækis og eldsneytis á árinu 2025.

## 2. Helstu fyrirhuguðu breytingar á gildandi lögum og reglum, hvort heldur bætt er við eða fellt brott.

Um er að ræða nýjan skatt, kílómetragjald, á notkun hreinorku- og tengiltvinnbíla á vegakerfinu. |

### E. Samræmi við stjórnarskrá og þjóðarétt – aðrar grundvallarspurningar

#### 1. Koma áformin inn á svið stjórnarskrár og þjóðréttarskuldbindinga?

Aðeins að því er varðar ákvæði 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar þar sem kveðið er á um að skattamálum skuli skipað með lögum. Þess verður gætt við samningu frumvarpsins að efni þess og framsetning samrýmist þeim ákvæðum.

#### 2. Varða áformin ákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð, tæknilegar reglur um vöru og fjarþjónustu eða frelsi til að veita þjónustu?

Nei.

#### 3. Er önnur grundvallarlöggjöf sem taka þarf tillit til?

Nei. |

### F. Samráð

#### 1. Hverjir eru helstu hagsmunaaðilar?

Frumvarpið snertir eigendur og umráðamenn hreinorku- og tengiltvinnbíla (fólks- og sendibíla), bæði einstaklinga og lögaðila. Jafnframt snertir frumvarpið Stafrænt Ísland vegna stafrænnar umgjörðar skráninga, Skattinn vegna stjórnsýslu skattamála og Samgöngustofu, skoðunarstöðvar o.fl. vegna skráningar og aflestrar á kílómetrastöðu bifreiða.

#### 2. Er skörun við stjórnarmálefni annarra ráðuneyta?

Nei, ekki samkvæmt forsetaúrskurði um skiptingu stjórnarmálefna milli ráðuneyta þar sem um er að ræða tekjuöflun ríkisins á forræði fjármála- og efnahagsráðuneytisins. Hins vegar hefur verið samstarf og samráð um undirbúning málsins við innviðaráðuneytið og einnig við forsætisráðuneytið

#### 3. Samráð sem þegar hefur farið fram.

Samráð hefur átt sér stað við Stafrænt Ísland og Skattinn og Verkefnastofu um samgöngugjöld, en að henni standa fjármála- og efnahagsráðuneytið og innviðaráðuneytið, auk þess sem forsætisráðuneytið á aðild að stýrihópi um verkefnið. Þá hefur Verkefnastofan unnið að undirbúningi málsins í samstarfi við hlutaðeigandi skrifstofur ráðuneytanna og hefur einnig haft samráð við Fjársýsluna, Skattinn, Vegagerðina o.fl. Auk þess hefur Verkefnastofan hitt ýmsa hagaðila og hagsmunaaðila. Einnig hefur Stafrænt Ísland haft samráð við Samgöngustofu vegna verkefnisins.

#### 4. Fyrirhugað samráð.

Fyrirhugað er frekara samráð við ýmsa hagaðila og hagsmunaaðila, m.a. hagsmunasamtök í bílgreininni og ýmis sérsamtök. Gert er ráð fyrir því að bæði áform um lagasetningu, frummat á áhrifum og frumvarpsdrögin verði birt í samráðsgátt stjórnvalda í opnu samráði fyrir hagsmunaaðila og aðra aðila. |

## G. Mat á áhrifum þeirrar leiðar sem áformuð er

### 1. Niðurstaða frummati á áhrifum, sbr. fylgiskjal.

Gert er ráð fyrir að þær lagabreytingar sem lagðar verða til í frumvarpinu muni hafi áhrif á tekjur ríkissjóðs til hækkunar, sem nemur um 3 ma.kr., sjá nánari umfjöllun í frummati á áhrifum. Þá má gera ráð fyrir því að áhrif skattlagningar á notkun hreinorku- og tengiltvinnbíla leggist misjafnt á tekjuhópa þar sem rafbílaeign er mun meiri í hærri tekjutíundum en þeim lægri auk þess sem fólk í hærri tekjutíundum keyrir meira. Það þýðir að kílómetragjaldið leggst frekar á tekjuhærri einstaklinga en tekjulægri. Að öðru leyti vísast nánar í frummat á áhrifum.

## H. Næstu skref, innleiðing

### 1. Hefur verið gerð verkefnisáætlun fyrir frumvarpssmíðina?

Já.

### 2. Hvernig verður staðið að innleiðingu löggjafar? Hvað má gera ráð fyrir að þeir sem verða fyrir áhrifum, opinberar stofnanir/hagsmunaaðilar/almennigur, þurfi langan tíma til undirbúnings/aðlögunar?

Samráð verður haft við ýmsa hagaðila og hagsmunaaðila við samningu frumvarpsins. Ekki er talin þörf á löngum aðlögunartíma vegna fyrirhugaðs kílómetragjalds á rafbíla.

### 3. Hvaða forsendur þurfa að vera fyrir hendi til að lagasetning beri árangur?

Góður undirbúningur og samráð við innleiðingu löggjafar.

### 4. Mælikvarðar á árangur og útkomu.

Helstu mælikvarðar á árangur og útkomu nýrrar lagasetningar og breytinga sem gerðar eru á ákvæðum laga um skatta og gjöld eru upplýsingar frá ríkisaðilum og greiningarvinna þeirra gagna í fjármála- og efnahagsráðuneytinu sem og upplifun og viðtökur almennings og fyrirtækja á innleiðingu nýs kerfis.

### 5. Hefur verið hugað að því að afla gagna til að meta árangur þegar þar að kemur?

Fjármála- og efnahagsráðuneytið fær reglulega gögn frá ríkisaðilum og kallar einnig eftir þeim teljist það nauðsynlegt til að meta m.a. árangur lagabreytinga á sviði skatta- og tollamála. Það mun einnig eiga við í þessu tilviki.

## I. Annað

## J. Fylgiskjöl

### 1. Mat á áhrifum lagasetningar – Frummat, sbr. eyðublað.

Já.

### 2. Önnur fylgiskjöl eftir atvikum.

Nei.