



ÁFORM UM LAGASETNINGU

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

Málsheiti og nr.	Frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja (gjaldtaka ökutækja, eldsneytis, kolefnisgjald o.fl.). Með frumvarpinu er lagt til að tekin verði upp gjaldtaka í formi kílómetragjalds vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu. Málið verður á þingmálaskrá 155. löggjafarþings 2024-2025. FJR24060029.
Ráðuneyti /verkefnisstjóri	Fjármála- og efnahagsráðuneytið; skrifstofa skattamála.
Innleiðing EES-gerðar?	<input type="checkbox"/> Já <input checked="" type="checkbox"/> Nei
Dags.	11. júlí 2024.

A. Úrlausnarefni

1. Forsaga máls og tilefni.

Greiðar og öruggar samgöngur eru forsenda lífsgæða um allt land. Því er mikilvægt að fjármögnun þeirra hvíli á traustum grunni. Síðastliðna áratugi hafa tekjur af umferð að stórum hluta verið í formi olú- og bensínjalds af hverjum lítra eldsneytis. Núverandi gjaldtökukerfi eldsneytis er að grunni til beint að því eldsneytismagni sem notað er á ökutæki. Ljóst er að það kerfi er að renna sitt skeið á enda vegna orkuskipta og minnkandi eldsneytisnotkunar. Annars vegar eru tekjur af gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti, einkum olú- og bensínjöld, 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 beitingu hagrænna hvata.

Ísland stendur flestum þjóðum framar í orkuskiptum í vegasamgöngum. Jákvæð þróun í orkuskiptum og aukinn fjöldi sparneytnari ökutækja hefur hins vegar leitt til þess að hægt er að aka fleiri kílómetra á færri lítrum. Því endurspeglar bensín og olúgjöld ekki raunverulega notkun ökutækja á vegum landsins. Samhliða hefur því ójafnræði myndast með tilliti til greiðslna sem tengjast afnotum af vegakerfinu þar sem eigendur sparneytinna og umhverfisvænna bíla hafa greitt takmarkaða skatta og gjöld fyrir afnot af vegakerfinu. Þá er misræmi til staðar í skattlagningu olú- og bensínjalds sem nauðsynlegt er að bregðast við og jafna í nýju kerfi.

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. Tekjurnar hafa þegar dregist saman um 30% á einum áratug og með áframhaldandi orkuskiptum er ljóst að þær munu lækka umtalsvert. Á sama tíma er viðvarandi þörf, og áform, um uppbyggingu og viðhald vegakerfisins. Sú þörf mun síst minnka í fyrirsjáanlegri framtíð samhliða vaxandi íbúafjölda, grósku í ferðapjónustu og tilheyrandi umferð. Við þessari þróun þarf að bregðast og innleiða nýtt fyrirkomulag gjaldtöku með kerfisbreytingu sem er sjálfbært til framtíðar. Vegna þessa er nú unnið að stefnumótun og innleiðingu á breyttu kerfi óháð orkugjafa.

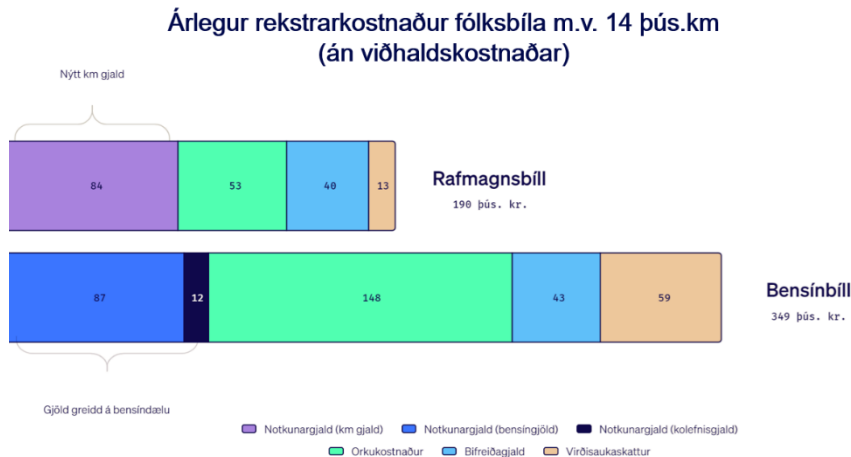
Nýtt kerfi á rætur að rekja til stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar þar sem fram kemur að framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verði mótað og innleitt á kjörtímabilinu. Verkefnastofa um samgöngugjöld var sett á fót af fjármála- og efnahagsráðuneytinu og innviðaráðuneytinu með aðkomu forsætisráðuneytisins í febrúar árið 2023 til að vinna með ráðuneytunum að mótun tillagna um nýtt fyrirkomulag tekna af vegasamgöngum til framtíðar. Í þeirri vinnu hefur komið skýrt fram að eftirsóknarvert þyki 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 aðgengileg og yfirbygging sem minnst – þannig að óhagræði og innheimtukostnaði notenda sé haldið í lágmarki. Rauði þráðurinn í nýju kerfi felst þannig í að þeir borgi sem nota (e. the user pays principle), sem styður við loftlagsmarkmið ríkisstjórnarinnar. Stýrinefnd á vegum ráðuneytanna hefur yfirumsjón með framgangi í vinnu verkefnastofunnar og er vettvangur samráðs um stefnumarkandi tillögur um fyrirkomulag gjaldtökakerfisins.

Fyrsta skrefið hefur verið stigið – Kílómetragjald lagt á akstur rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbíla.

Fyrsta skrefið í upptöku á nýju kerfi sem tryggir jafnræði og sanngirni í gjaldtöku óháð orkugjöfum var stigið í byrjun árs 2024 með lögfestingu [laga nr. 101/2023](#), um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Með lögunum var tekið upp kílómetragjald vegna notkunar rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða (fólks- og sendibifreiða) frá og með 1. janúar 2024. Ákveðið var að gjaldtaka kílómetragjalds væri í upphafi miðuð við eigendur/umráðamenn rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbíla þar sem gjaldtaka af þeim bílum vegna afnota af samgöngukerfinu væri takmörkuð. Gjaldið byggist á fjölda ekinna kílómetra og er nú 6 kr./km fyrir rafmagns- og vetnisbíla en 2 kr./km fyrir tengiltvinnbíla. Gjaldið er greitt mánaðarlega út frá áætlun um meðalakstur á gjaldtímabili sem er hver almanaksmánuður og er gert upp þegar ný kílómetrastaða ökutækis er skráð á Ísland.is eða hjá faggiltri skoðunarstofu.

Þrátt fyrir þessa nýju gjaldtöku liggur fyrir að rekstrarkostnaður rafmagnsbíla verður eftir sem áður umtalsvert lægri en bensín- og dísilbíla, einkum vegna þess að orkugjafi í formi rafmagns er langtum ódýrari orkugjafi en jarðefnaeldsneyti. Auk þess munu ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti áfram greiða kolefnisgjald. Eftir lögfestingu kílómetragjalds á öll ökutæki óháð orkugjafa er því áfram verulegur ávinningur af orkuskiptum fyrir eigendur ökutækja eins og sjá má á eftirfarandi mynd.



Einnig liggur fyrir að viðhaldskostnaður rafmagnsbíla er talsvert lægri en bíla sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Þá eru einnig til staðar hvatar til kaupa á hreinorkubílum en á árinu 2024 er veittur stuðningur úr Orkusjóði að hámarki 900 þús. kr. til að styðja einstaklinga og fyrirtæki við kaup á hreinorkubílum. Sú ákvörðun að innleiða nýtt kerfi í tveimur skrefum gerði það jafnframt kleift að á árinu 2024 varð verkefnið smærra í sniðum en ella hefði orðið þar sem fyrra skrefið náði einungis til hluta bílaflotans, eða um 51 þúsund ökutækja, sem er um 18% af heildarfjöldanum. Með því móti var hægt að draga lærdóm af framkvæmd verkefnisins og endurbæta það með tilliti til reynslu og ábendinga áður en kílómetragjald verður lagt á alla bíla í skrefi 2, en þá bætast við yfir 233 þúsund ökutæki.

Í fyrsta skrefinu skráði 97% rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbílaeigenda kílómetrastöðu á skráningarsíðu Ísland.is fyrir janúarlok. Gekk skráningin því vonum framár. Mikil áhersla var lögð á að kynna efnið vel fyrir almenningi með auglýsingaherferð og upplýsingasíðunni [Vegirokkarallra.is](#). Innleiðingin hefur því að meginstefnu til gengið vel fram til þessa. Hún hefur þó einnig beint sjónum að því sem betur má fara áður en skref 2 verður tekið. Þá hafa gagnlegar ábendingar borist í samskiptum við almenning og hagaðila um það hvað betur megi fara í nýju kerfi um kílómetragjald. Ávinningurinn af innleiðingu kílómetragjalds í fleiri skrefum hefur því skilað sér í bættri yfirsýn og skilningi á þeim

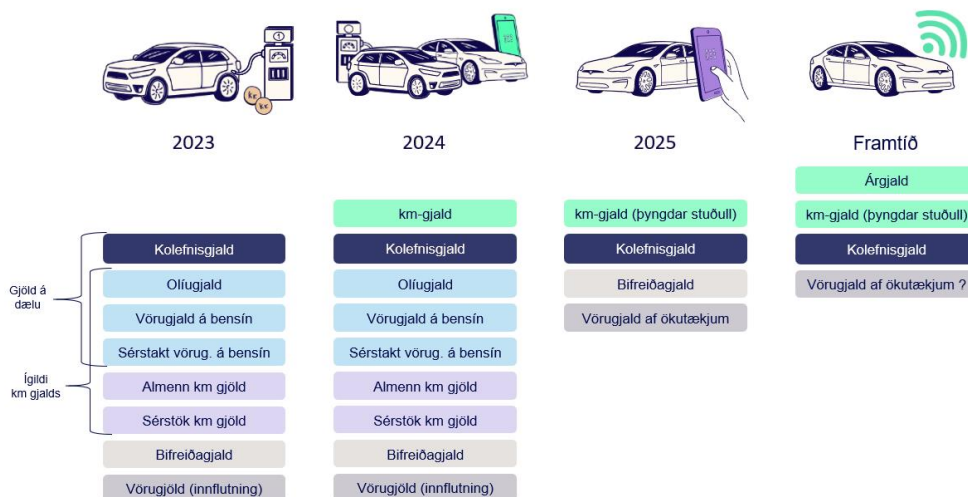
atriðum sem þörf er á að hafa í huga í skrefi 2 við innleiðingu á kílómetragjaldi sem fjallað er um í áformaskjali þessu.

Annað skrefið er áformað í ársbyrjun 2025 – Kílómetragjald verður lagt á akstur bensín- og dísilbíla, olíu- og bensínjöld falla brott og kolefnisgjöld hækkad.

Í þeim áformum sem hér um ræðir er lagt til að næsta skref verði stigið með framlagningu frumvarps á haustþingi um kílómetragjald á ökutæki vegna notkunar þeirra á vegakerfinu, þ.m.t. bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti, sem komi til framkvæmda þann 1. janúar 2025. Áformað er að allir þeir sem noti vegakerfið greiði fyrir það eftir fjölda ekinna kílómetra í samræmi við þyngd ökutækja óháð því í hvaða ökutækjaflokki ökutækið er í. Áformað er að kílómetragjaldið verði föst krónutala fyrir hvern ekinn kílómetra af ökutækjum með leyfða heildarþyngd 3.500 kg. eða minna, en fyrir liggur að þau ökutæki valda almennt áþekku vegsliti. Ef leyfð heildarþyngd ökutækis er umfram 3.500 kg. er áformað að fjárhæð kílómetragjalds taki mið af heildarþyngd út frá útreikningi á tilteknum þyngdarstuðli. Kílómetragjaldið mun þannig fara stighækkandi með aukinni þyngd ökutækis en fyrir liggur að niðurbrotsáhrif þungra bifreiða á vegum landsins eru almennt mun meiri heldur en léttari bifreiða. Af hálfu ráðuneytisins er verið að vinna að greiningum og skoðun á grunnfjárhæð gjaldsins. Það að kílómetragjald sé grundvallað á þyngd ökutækis gerir það að verkum að gjaldtakan verður sjálfbær til framtíðar lítið þar sem að endanleg skattlagning tekur mið af raunverulegum akstri ökutækis á vegum landsins að teknu tilliti til þyngdar þess.

Kolefnisgjald sem lagt er á samkvæmt lögum nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta, verður áfram greitt fyrir notkun dísilolíu og bensíns en gert er ráð fyrir að það verði hækkad til að viðhalda hvata til orkuskipta. Annars vegar til að fanga neikvæð ytri áhrif af notkun jarðefnaeldsneytis og hins vegar til að auka muninn á rekstrarkostnaði ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti og rafmagni í því skyni að viðhalda hvatanum til orkuskipta.

Samhliða er lagt til að almennt og sérstakt vörugjald af eldsneyti verði fellt niður í lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., og lög nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald verði felld brott. Þá er lagt til, samhliða innleiðingu kílómetragjalds á alla bíla, að lög nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða verði felld brott en þeir bílar munu eftir breytingarnar falla undir nýja löggjöf um kílómetragjald. Á neðangreindri mynd má sjá hvernig áætlað er að gjöldum í núverandi kerfi verði fækkað og kerfið þannig einfaldað og gert gegnsærra árið 2025 í skrefi nr. 2 sem kynnt er í áformum þessum.



2. Hvert er úrlausnarefnið?

Að innleiða nýtt kerfi sem tryggir jafnræði í gjaldtöku óháð orkugjöfum og viðhaldi hvata til orkuskipta. Jafnframt að tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun af ökutækjum og eldsneyti til framtíðar og

endurheimta þannig tekjutap síðustu ára, þannig að betri samsvörun verði á milli slíkra tekna og áframhaldandi uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins. Þeir borgi sem noti vegakerfið.

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

Um er að ræða nýja tekjuöflun í formi kílómetragjalds á ökutæki sem ráðgert er að komi til framkvæmda þann 1. janúar 2025. Fyrirhugað frumvarp er liður í heildarstefnumótun stjórnvalda vegna ökutækja og eldsneytis sem felst í að breyta samsetningu tekna af ökutækjum til framtíðar þar sem greitt verður fyrir notkun á vegakerfinu.

Vegna orkuskipta í samgöngum munu tekjur ríkissjóðs að óbreyttu áfram lækka mikið á næstu árum. 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 en tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti hafa rýrnað mikið á síðustu árum vegna þeirra breytinga sem að framan eru raktar.

Í ljósi þessa er nauðsynlegt að breyting fari fram á gjaldtökukerfi ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti með það að markmiði að tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun af ökutækjum til framtíðar og treysta þannig forsendur fyrir fjármögnun á uppbyggingu og rekstri vegakerfisins. Samhliða er nauðsynlegt að koma á auknu jafnræði og sanngirni í gjaldtöku vegna notkunar á vegakerfinu óháð orkugjafa og auka gagnsæi í gjaldtöku í samræmi við notkun ökutækja á vegum landsins út frá einfaldri og samræmdri gjaldtöku sem miðuð er við þyngd ökutækis. Á sama tíma er mikilvægt að tryggt sé að innri hvatar séu áfram til staðar í kerfinu til að stuðla að orkuskiptum í samgöngum og kaupum almennings og fyrirtækja á hreinorkubílum. Slíkir hagrænir hvatar felast m.a. í samspili skynsamlegrar skattlagningar á neikvæð ytri áhrif, t.a.m. með álagningu kolefnisgjalds, og stuðningi við hreinorkuvæðingu ökutækjaflotans.

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.

Áform um hækkun á kolefnisgjaldi eru í samræmi við stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum og markmið stjórnvalda um orkuskipti sem endurspeglast í orkustefnu stjórnvalda.

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

- Koma á auknu jafnræði og sanngirni í gjaldtöku vegna notkunar á vegakerfinu óháð orkugjafa.
- Tryggja ríkissjóði sjálfbæra tekjuöflun af ökutækjum til framtíðar í því skyni að treysta forsendur fyrir fjármögnun á uppbyggingu og rekstri vegakerfisins.
- Auka gagnsæi í gjaldtöku í samræmi við notkun ökutækja á vegum landsins.
- Byggja upp einfalt og notendavænt gjaldtökukerfi ökutækja.
- Samræma gjaldtöku með innleiðingu á einu kerfi fyrir alla gjaldtöku.
- Aðlögun að orkuskiptum og að framtíðarþróun, m.a. með álagningu kolefnisgjalds á mengandi ökutæki.

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 og umráðamanna ökutækja m.t.t. greiðslna þeirra fyrir notkun vegakerfisins.

2. Önnur úrræði en lagasetning sem metin hafa verið.

Það er mat skrifstofu skattamála (SSK) 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 ökutækja. Þá myndu slíkar breytingar ekki hafa sömu áhrif í þágu gagnsæis og jafnræðis eins og þær sem fyrirhugaðar eru. Því er nauðsynlegt að innleitt verði nýtt kerfi sem verði í formi kílómetragjalds fyrir öll ökutæki vegna notkunar þeirra á vegakerfinu, þ.m.t. ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. 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 ökutækja á vegakerfinu. Kílómetragjald vegna notkunar ökutækja verður nýr tekjustofn sem ætlað er að bæta ríkissjóði að hluta upp það tekjutap sem orðið hefur vegna breytinga í samsetningu ökutækjaflotans samhliða orkuskiptum í samgöngum og aukningu á vistvænum ökutækjum. Í þeim áfanga sem nú er fyrirhugaður er lagt til að tekið verði upp kílómetragjald vegna notkunar ökutækja, þ.m.t. eftirvagna á vegakerfinu. Grunnhugsun slíkrar gjaldtöku er sú að þeir sem nota vegakerfið taki þátt í að greiða fyrir það. Gert er ráð fyrir að útfærsla og framkvæmd nýrra laga um kílómetragjald verði að miklu leyti í samræmi við núgildandi lög nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Gjaldið mun þó einnig taka mið af þyngd ökutækja samhliða eignum kílómetrum og vera stighækkandi með aukinni þyngd á tilteknu gjaldbili.

Áformað er að frumvarpið komi til framkvæmda þann 1. janúar 2025.

Nánar um helstu atriði í áformum um kílómetragjald:

- **Skráning á kílómetrastöðu:** Gert er ráð fyrir að eigandi eða eftir atvikum umráðamaður skrái inn upplýsingar um kílómetrastöðu ökutækis í upphafi árs 2025 í smáforritið *Ísland.is – Stafrænt Ísland* /vefsetrið *Ísland.is* eða hjá faggiltri skoðunarstofu. Þó er gert ráð fyrir því að hægt verði að heimila skráningu í tilteknum tilfellum með öðrum hætti en rafrænum. Í lögum nr. 101/2023 er gert ráð fyrir í bráðabirgðaákvæðum að þeir gjaldskyldu aðilar sem fjallað er um í áformaskjalinu hafi jafnframt skráð kílómetrastöðu bifreiðar á tímabilinu 1. október til og með 31. desember 2024 og að skráning á kílómetrastöðu komi fram á tilkynningu vegna eigendaskipta. Vegna þess er gert ráð fyrir að í flestum tilvikum geti skráning byggst á mældum meðalakstri bifreiðar á eignarhaldstíma eiganda eða umráðatíma umráðamanns í stað áætlunar ríkisskattstjóra.
- **Gjaldskyld ökutæki:** Þau ökutæki sem falla undir gjaldskyldu laga nr. 39/1988, um bifreiðagjald, auk skráningarskyldra eftirvagna. Jafnframt verði þau ökutæki og þeir eftirvagnar sem skráðir eru erlendis gjaldskyldir vegna tímabundinnar notkunar hér á landi.
- **Gjaldskyldir aðilar:** Gert er ráð fyrir þeirri meginreglu að gjaldskyldir aðilar verði skráðir eigendur bifreiða í ökutækjaskrá, eða eftir atvikum innflytjandi ef um innflutning er að ræða. Þá er gert ráð fyrir að umráðamaður yfir gjaldskyldri bifreið, sem er skráður sem slíkur í ökutækjaskrá, verði gjaldskyldur ef fyrir liggur samningur við handhafa leyfis til að stunda eigna- eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki. Til skoðunar er hvort rétt sé að samsvarandi ákvæði um umráðamenn verði til staðar þegar um langtímaleigu er að ræða, þ.e. leigu sem varir í lengri tíma en

30 daga. Þá er til skoðunar hvort rétt sé að hafa sérstakt fyrirkomulag fyrir gjaldskyldu vegna bílaleigubíla í skammtímaleigu í ljósi eðlis þeirrar starfsemi o.fl.

- **Undanþága frá gjaldskyldu og greiðslu:** Gert er ráð fyrir að sambærilegum undanþágum frá gjaldskyldu og greiðslu og koma fram í 4. og 5. gr. laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Þannig er áformað að ökutæki sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita, eru í eigu erlendra sendiráða eða erlendra sendiráðsmanna erlendra ríkja sem og ökutæki þeirra aðila sem eiga rétt á endurgreiðslu VSK á grundvelli alþjóða- eða tvíhliðasamninga eða sérstakra laga þar um verði undanþegin kílómetragjaldi.
- **Gjaldtímabil og fjárhæð:** Gjaldtímabil kílómetragjalds verður hver og einn almanaksmánuður frá upphafi árs 2025. Gert er ráð fyrir að kílómetragjaldið taki mið af þyngd og verði föst krónutala á hvern ekinn kílómetra af ökutækjum með leyfða heildarþyngd 3.500 kg. eða minna, en fyrir liggur að þær bifreiðar valda allar almennt áþekku sliti og niðurbroti vega. Ef leyfð heildarþyngd bifreiðar er umfram 3.500 kg. skal kílómetragjald verða greitt eftir tilteknum þyngdarstuðli út frá gjaldbilum.
- **Skráning á stöðu akstursmælis:** Gert er ráð fyrir því að skráning á stöðu akstursmælis fari að lágmarki fram einu sinni á ári á Ísland.is – *Stafrænt Ísland* /vefsetrið Ísland.is eða hjá faggiltri skoðunarstofu við sérstakan álestur á stöðu akstursmælis og við reglubundna skoðun ökutækis. Slík skráning skal vera grundvöllur að álagningu kílómetragjalds.
- **Áætlun á meðalakstri og fyrirframgreiðsla:** Lagt er til að samsvarandi fyrirkomulag um áætlun á meðalakstri og fyrirframgreiðslu og fram kemur í 9. gr. laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða.
- **Álagning og innheimta:** Lagt er til samsvarandi fyrirkomulag um álagningu og innheimtu og fram kemur í 10. gr. laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða.
- **Ökutæki sem eru skráð erlendis:** Lagt er til að innflytjandi ökutækis sem flytur inn gjaldskylt ökutæki sem skráð er erlendis skuli greiða fast akstursgjald vegna tímabundinnar notkunar innanlands. Ef bifreið er 30 daga eða skemur hér á landi er gert ráð fyrir að eingöngu fast akstursgjald verði greitt. Ef bifreið er lengur en 30 daga hér á landi skuli innflytjandi greiða kílómetragjald út frá skráningu á stöðu akstursmælis við komu til landsins og við brottför frá landinu. Gert er ráð fyrir að farmflytjandi verði ábyrgur fyrir skilum á föstu akstursgjaldi en að innflytjandi verði ábyrgur fyrir skilum á kílómetragjaldi sé um álestur á kílómetramæli að ræða.
- **Eigendaskipti og breytt skráning umráðamanns:** Lagt er til að samsvarandi fyrirkomulag og fram kemur í 13. gr. laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða verði viðhaft um eigendaskipti og breytta skráningu umráðamanns. Í því felst að skrá ber stöðu akstursmælis og áætlaðan aksturs kaupanda á ársgrundvelli á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis. Þá verði óheimilt að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema gjaldfallið kílómetragjald, þ.m.t. fyrirframgreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald hafi áður verið greitt.

Þær breytingar sem lagðar eru til á öðrum lögum samhliða þeim áformum sem hér eru lögð til í frumvarpi til laga um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja tengjast þeim fyrirætlunum stjórnvalda sem fram koma í fjármálaáætlun 2025-2029. Gert er ráð fyrir að tekjur af ökutækjum og eldsneyti verði 1,5% af vergri landsframleiðslu (VLF) á árinu 2025, en verði 1,7% af VLF árið 2027. Tillögur að útfærslu og fjárhæðum einstakra skatta taka mið af þessu markmiði stjórnvalda sem og því markmiði að gjaldtaka ökutækja færist í meira mæli af eignarhaldi ökutækja yfir á notkun þeirra þannig að þeir borgi sem nota.

Útfærsla á fjárhæðum nýja kerfisins er í vinnslu og munu koma fram í drögum að frumvarpi í september. Frumvarpið verður kynnt í samráðsgátt stjórnvalda í framhaldi af framlagningu fjárlagafrumvarps fyrir árið 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 vegna notkunar ökutækja. Samhliða verða gerðar breytingar á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., þar sem III. kafli um vörugjöld af eldsneyti verður fellur brott. Jafnframt verða gerðar viðeigandi breytingar á lögnum samhliða þeim breytingum. Þá er áformað að fella brott lög nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald og lög nr.

101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, en þær gjaldskyldu bifreiðar sem fallið hafa undir þau lög munu falla undir ný lög um kílómetragjald vegna notkunar ökutækja.

Loks er ráðgert að gerðar verði breytingar á lögum nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta og að kolefnisgjald verði hækkað. Markmið hækkunar á kolefnisgjaldi er að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og þar með losun gróðurhúsalofttegunda. Á sama tíma er markmiðið að efla hvata til orkuskipta og beina almenningi og fyrirtækjum í meira mæli í kaup og not á hreinorkuökutækjum. Gjaldið tekur heildstætt á losun kolefnis frá jarðefnaeldsneyti, bæði frá samgöngum og öðrum uppsprettum. Kolefnisgjald er skilvirk og áhrifarík leið til að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og þar með losun á koltvísýringi, CO₂.

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 ökutækja 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?

Já. Skörun á sér stað við stjórnarmálefni innviðaráðuneytisins og umhverfis-, orku- og loftlagsráðuneytis.

3. Samráð sem þegar hefur farið fram.

Samráð hefur átt sér stað við Stafrænt Ísland, Skattinn og Verkefnastofu um Samgöngugjöld. Þá hefur Verkefnastofan m.a. haft samráð við Fjársýsluna, Skattinn og fjölda hagsmunaaðila vegna áformanna. Einnig hefur Stafrænt Ísland haft samráð við Samgöngustofu.

4. Fyrirhugað samráð.

Fyrirhugað er frekara samráð við Skattinn og aðra 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 frummats á áhrifum, sbr. fylgiskjal.

Gert er ráð fyrir að tekjur af ökutækjum og eldsneyti verði 1,5% af vergri landsframleiðslu (VLF) á árinu 2025, en verði 1,7% af VLF árið 2027.

H. Næstu skref, innleiðing

1. Hefur verið gerð verkefnisáætlun fyrir frumvarpsmíðina?

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 Skattinn, Samgöngustofu og aðra hagsmunaaðila við samningu frumvarpsins.

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

Gott 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 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.