



FJÁRMÁLA- OG  
EFNAHAGSRÁÐUNEYTIÐ

# SKATTAR Á ÖKUTÆKI OG ELDSNEYTI 2020–2025

## SKÝRSLA STARFSHÓPS

17. ágúst 18

## Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Orðalag og flokkun</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Hlutverk og markmið</b> .....	<b>8</b>
3.1	Hlutverk starfshópsins.....	8
3.2	Efnisleg markmið.....	8
3.3	Formleg markmið.....	10
<b>4</b>	<b>Tillögur starfshópsins</b> .....	<b>12</b>
4.1	Stefna skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2020–2025.....	13
4.2	Breyting á grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.....	14
4.3	Einstakir þættir ökutækjaskatts.....	15
4.3.1	Öflunarþáttur ökutækjaskatts (skattlagning öflunar ökutækja).....	16
4.3.2	Umráða-/aðgangs-/afnotaðáttur ökutækjaskatts (skattlagning aðgangs/afnota af samgöngukerfinu).....	20
4.3.3	Notkunarþáttur ökutækjaskatts (skattlagning notkunar þungra ökutækja).....	23
4.4	Eldsneytisskattur.....	23
4.5	Kolefnisskattur.....	24
4.6	Tímabundnar ívilnanir.....	24
4.6.1	Virðisaukaskattsívilnanir.....	24
4.6.2	Tekjuskattsívilnanir.....	25
4.7	Frekari úttektir, greiningar o.fl. ....	26
	<b>Myndir og rammagreinar</b> .....	<b>27</b>
	<b>Viðauki I. Áhrifamat</b> .....	<b>28</b>
	Áhrif á tekjur ríkissjóðs .....	28
	Áhrif á atvinnulífið.....	30
	Áhrif á heimilin.....	32
	<b>Viðauki II. Samráð og breytingar</b> .....	<b>35</b>
	<b>Viðauki III. Yfirlit yfir tillögur starfshópsins</b> .....	<b>53</b>

## 1 INNGANGUR

Hinn 5. febrúar 2016 skipaði fjármála- og efnahagsráðherra starfshóp um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Starfshópurinn er skipaður fulltrúum atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytis, fjármála- og efnahagsráðuneytis, innanríkisráðuneytisins og umhverfis- og auðlindaráðuneytis.

Í starfshópnum eiga eftirtalin sæti:

Benedikt S. Benediktsson, fjármála- og efnahagsráðuneyti, formaður,  
Elín Guðjónsdóttir, fjármála- og efnahagsráðuneyti,  
Erla Sigríður Gestsdóttir, atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti,  
Friðfinnur Skaftason, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti, og  
Stefán Einarsson, umhverfis- og auðlindaráðuneyti.

Þá hefur Íris Hannah Atladóttir, fjármála- og efnahagsráðuneyti, unnið með hópnum frá upphafi árs 2017.

Hinn 23. febrúar 2018 birti starfshópurinn drög að skýrslu um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis á samráðsgátt stjórnvalda á vefsetrinu Ísland.is. Athugasemdir og ábendingar bárust frá 20 aðilum og hefur starfshópurinn tekið þær allar til skoðunar. Nánari umfjöllun um þessar umsagnir og viðbrögð starfshópsins við þeim má finna í viðauka II við skýrsluna. Skýrsludrögin frá 23. febrúar síðastliðin voru nokkuð efnismikil og gáfu ágæta mynd af þeirri undirbúningsvinnu sem starfshópurinn hafði innt af hendi. Þeir sem tóku virkan þátt í samráðsferlinu gerðu í fæstum tilvikum alvarlegar athugasemdir við efni og framsetningu í öðrum köflum en tillögukafla skýrsludraganna. Í því skyni að einfalda og gera lokaafurð starfshópsins aðgengilega ákvað starfshópurinn að líta á skýrsludrögin sem áfangaskýrslu með tillögudrögum. Skýrsla þessi, sem er þá lokaskýrsla starfshópsins, inniheldur því aðeins umfjöllun um þau markmið sem honum var gert að vinna að og endanlegar tillögur starfshópsins. Í skýrsludrögum var víða settur fyrirvari þess efnis að tillögur starfshópsins ætti eftir að aðlaga að þeirri staðreynd að skráðar upplýsingar um koltvísýringslosun ökutækja eru að taka breytingum til hækkunar vegna breyttra aðferða ökutækjaframleiðenda við ákvörðun slíkrar losunar. Frá því í febrúar hefur fengist betri mynd af viðfangsefninu og er nú gerð grein fyrir áhrifunum í endanlegum tillögum starfshópsins.

Rétt er að taka fram að þótt starfshópurinn hafi fjallað um virðisaukaskatt, skráningargjald, flutningsjöfnunargjald olíuvara, úrvinnslugjald og tekjuskatt er með engu móti hægt að fallast á að framangreindir skattar teljist til einkennisskatta (grunnskatta) ökutækja og eldsneytis enda hafa þeir ekki eins sterk tengsl við öflun, umráð og notkun ökutækja og þeir skattar sem hafa jafnan verið tengdir ökutækjum og eldsneyti. Af þeim sökum eru virðisaukaskattur, skráningargjald, flutningsjöfnunargjald olíuvara, úrvinnslugjald og tekjuskattur ekki beinn hluti af megentillögum starfshópsins heldur eru virðisaukaskattur og tekjuskattur aðeins teknir til umfjöllunar í samhengi við sérstakar tímabundnar ráðstafanir sem stuðla eiga að því að þau markmið sem starfshópnum var gert að vinna að nái fram að ganga. Starfshópurinn lítur ekki á þessa skatta sem hluta af grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

Tekið skal fram að öll umfjöllun um gildandi skatta á ökutæki og eldsneyti tekur mið af stöðunni hinn 1. júní 2018. Það á við um skattstofna sem og fjárhæðir skattanna svo dæmi sé tekið.

Í skýrslunni eru ekki gerðar tillögur um ráðstöfun tekna af sköttum sem lagðir eru á ökutæki og eldsneyti. Ástæðan er fyrst og fremst sú að verkefnið var þannig afmarkað í skipunarbréfi

hópsins að það sneri að tekjuöflun hins opinbera en ekki útgjöldum. Þá gera ákvæði laga um opinber fjármál almennt ekki ráð fyrir því að tekjum af skattlagningu verði ráðstafað með öðrum hætti en til einstakra málefnasviða með fjárlögum og í samræmi við fyrirbyggjandi fjármálaáætlun.

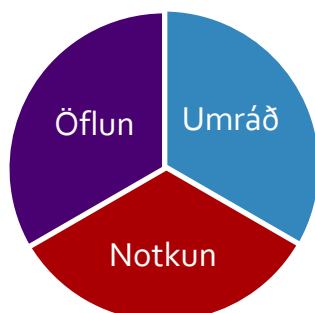
Í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er boðað að sett verði aðgerðaráætlun í loftslagsmálum. Loftslagsráð hefur verið sett á laggirnar og er því ætlað að móta áætlunina. Gert er ráð fyrir því að *markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku í bílaflota landsmanna* verði sett fram í aðgerðaráætluninni. Í skýrslunni er því ekki að finna tillögur sem stefna að tilteknu hlutfalli eða fjölda ökutækja sem ganga fyrir endurnýjanlegu eldsneyti heldur stefna tillögurnar að því að gera skattkerfið þannig úr garði að unnt verði að takast á við slík markmið. Þó æskilegt hefði verið að leggja mat á eða áætla jákvæð og neikvæð loftslagsáhrif þeirra kerfisbreytinga sem tillögur starfshópsins innifela reyndist það einfaldlega ekki unnt, annars vegar vegna þess að til þess hafði hópurinn ekki nægan tíma og upplýsingar og hins vegar vegna þess að ætla má að skattlagning ökutækja og eldsneytis verði aðeins einn þáttur af mörgum í aðgerðum stjórnvalda við að takast á við markmið í loftslagsmálum. Að mati starfshópsins er eðlilegt að áhrif aðgerðanna verði metin í samhengi við aðrar aðgerðir.

Skýrslan inniheldur tillögur sem settar eru fram með tiltekið árábil í huga og að því leyti má segja að hún sé takmörkuð. Hafa verður hins vegar í huga að þær breytingar sem eiga sér stað um þessar mundir á samsetningu og notkun ökutækjaflota landsmanna, sem og þær breytingar sem virðast í farvatninu, eru ekki fastar í hendi. Því má segja að tillögurnar séu ekki fastmótaðar en þeim er hins vegar ætlað fleyta skattkerfinu langan veg í átt til þess að aðlaga það að breytingum sem líklegt er að muni eiga sér stað.

Hér í framhaldinu er stuttlega gerð grein fyrir notkun orða og flokkunum sem hafa þann tilgang að einfalda umfjöllunina. Þá er gerð grein fyrir þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að leggja til grundvallar við vinnuna. Á eftir þeim kafla er ítarlega gerð grein fyrir tillögum starfshópsins en það er hryggjastykki skýrslunnar. Eins og áður hefur verið tekið fram hefur umfjöllun um forsendur tillagnanna verið skorin verulega niður frá því sem var í skýrsludrögum starfshópsins frá 23. febrúar 2018. Hins vegar er nauðsynlegt að gera grein fyrir nokkrum þáttum sem hafa verið unnir frekar eftir að drögin voru birt á samráðsgátt stjórnvalda. Í viðauka II er því gerð grein fyrir meginathugasemdum sem gerðar voru við skýrsludrögin og hvernig úr þeim var unnið.

## 2 ORÐALAG OG FLOKKUN

Í umfjöllun starfshópsins er skattlagningu ökutækja og eldsneytis skipt í (a) *skattlagningu öflunar ökutækis*, (b) *skattlagningu umráða ökutækja* og (c) *skattlagningu notkunar ökutækja*. Er þetta gert til hægðarauka og til að einfalda umræðu um þá atburði eða stöðu sem hún tekur mið af (sjá mynd 1). Skiptingin tekur mið af meginþáttum tilveru ökutækja í nútímasamfélagi.



**Mynd 1.** Skipting umfjöllunar um skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

Með **öflun ökutækis** er átt við það þegar einstaklingur eða lögaðili kaupir, leigir að fær ökutæki til umráða með öðrum hætti. Þegar rætt er um skattlagningu öflunar ökutækja er átt við að skattar eru lagðir beint eða óbeint á innflytjendur, framleiðendur, kaupendur, þ.e. eigendur eða aðra umráðamenn ökutækja, annað hvort þannig að fjárhæð skatts sé innifalin í kaupverði (óbeinir skattar) eða lagðir sérstaklega á umráðamanninn (beinir skattar). Samkvæmt gildandi fyrirkomulagi teljast vörugjald sem lagt er á innflytjendur ökutækja við tollafgreiðslu og innlenda framleiðslu og skráningargjald þannig til óbeinnar skattlagningar öflunar ökutækis. Víða erlendis eru slíkir skattar nefndir öðrum nöfnum, svo sem skráningargjald eða einsskiptisgjald. Með nokkurri einföldun má segja að *skattlagning öflunar ökutækja* taki til skatta sem greiða ber vegna ökutækis áður en það er tekið til notkunar.

Með **umráðum ökutækja** er átt við yfirráð eða forræði á ökutæki hvort sem sú staða grundvallast á eign á ökutæki eða óbeinum eignarrétti, s.s. leigu eða afnotum. Þegar rætt er um *skattlagningu umráða ökutækja* er átt við að skattur sé lagður á þann sem fer með umráð ökutækis, t.d. eiganda eða skráðan umráðamann, en ekki t.d. notanda sem hefur tímabundin afnot af ökutæki en ekki þann rétt sem fylgja umráðum að öðru leyti. Samkvæmt gildandi fyrirkomulagi telst bifreiðagjald til skattlagningar umráða ökutækja enda er það lagt á eigendur skráðra ökutækja.

Óþarft er að skilgreina inntak orðanna **notkun ökutækja** enda má telja hugtakið notkun auðskiljanlegt. Samkvæmt gildandi fyrirkomulagi er notkun ökutækja skattlögð óbeint með eldsneytisgjöldum, þ.e. almennu og sérstöku bensíngjaldi, olíugjaldi og kolefnisgjaldi, og beint með kílómetragjaldi. Með eldsneytisgjöldum er notkun á ökutækjum skattlögð með óbeinum hætti þar sem innflytjendur bera gjöldin að jafnaði en endurspeglar þau í eldsneytisverði sem notendur ökutækja greiða fyrir. Brennsla eldsneytis endurspeglar svo notkun ökutækis. Með kílómetragjaldi er notkun á samgöngumannvirkjum hins vegar skattlögð með beinum hætti miðað við fjölda ekinna kílómetra.

Í tillögum starfshópsins er rætt um **skattlagningu aðgangs eða afnota** af samgöngukerfinu og **skattlagningu raunverulegrar notkunar** þess. Með fyrrnefnda orðalaginu er átt við að tilgangur skattlagningar er þannig skilgreindur með lögum að hann sé að innheimta gjald fyrir aðgang eða afnot umráðamanna ökutækja af samgöngumannvirkjum á Íslandi með tilgreint afnota-

eða aðgangstímabil í huga. Með síðarnefnda orðalaginu er vísað til þess að skattur er þannig skilgreindur að tilgangur hans sé að innheimta gjald fyrir hvern kílómetra sem ökutæki er ekið á samgöngumannvirkjum á Íslandi.

*Rammagrein 1. Dæmi um fyrirkomulag skattlagningar ökutækja og eldsneytis í Evrópuríkjum.*

Öflun ökutækis:

- Vörugjald eða tollar eru lagðir á innflutning ökutækja.
- Skráningargjald er lagt á við fyrstu skráningu ökutækis. Í sumum tilvikum er endurskráningargjald lagt á við endursölu.
- Stimpilgjald er lagt á ökutæki við skráningu.

Umráð ökutækis:

- Fast gjald lagt á öll ökutæki árlega.
- Fast gjald lagt á ökutæki árlega en mishátt eftir ökutækjaflokkum.
- Skattur tekur mið af koltvísýringslosun, flokkun til EURO-staðals eða eldsneytisnotkun.
- Skattur tekur mið af vélarstærð eða vélarafli.
- Skattur lagður á iðgjöld lögbundinna bifreiðatrygginga.

Notkun ökutækis:

- Eldsneytisgjöld.
- Skattur á raforku.
- Skattur lagður á miðað við fjölda ekinna kílómetra.
- Sérstakur skattur lagður á akstur erlendra ökutækja.
- Veggjöld.
- Aðggangs-/afnotagjöld af samgöngukerfi (vinjettur).

Í skýrsludrögunum frá 23. febrúar 2018 er rætt um **breikkun skattstofna**. Það hugtak kemur reyndar ekki fram í skýrslunni nú en eigi síður er rétt að gera grein fyrir merkingu þess. Með breikkun skattstofns er átt við að skattur sé lagður á skattandlag sem hann hefur ekki verið lagður á áður, annað hvort vegna þess að viðkomandi andlag hefur verið sérstaklega undanþegið skattinum eða að andlagið hefur ekki falli undir skattskyldsvið viðkomandi skatts.

Eins og nafn skýrslunnar ber með sér er í henni fjallað um **ökutæki**. Ýmiskonar greinarmunur er hins vegar gerður á ökutækjum og þeim skipt í flokka t.d. eftir ætluðum notum, orkugjafa, þyngd og gerð. Til skýringar er rétt að gera grein fyrir þessu í nokkrum orðum. Orðið **ökutæki** er eðli máls samkvæmt yfirheiti yfir bifreiðar, dráttarvélar, bifhjól, tengivagna o.fl. hvernig sem þeir skipt upp í flokka að öðru leyti. Þegar að notum kemur er ökutækjum í grunnatriðum skipt upp í ökutæki til einkanota og ökutæki til atvinnurekstrarnota. Í sumum tilvikum er gerður greinarmunur á skráningarskyldum og óskráningarskyldum og skráðum og óskráðum ökutækjum en með því er vísað til skráningarskyldu samkvæmt umferðarlögum. Í yfirgnæfandi meirihluta tilvika eru **ökutæki til einkanota** svokölluð mannflutningatæki, þ.e. þau eru að meginstefnu nýtt til ferða fólks milli staða, en þau eru þó einnig t.d. nýtt til að flytja einkamuni. Ökutækjum til atvinnurekstrarnota má hins vegar skipta í marga flokka, t.d. ökutæki til mannflutninga, landbúnaðarnota, ökutæki nýtt til dráttar, ökutæki til vöruflutninga, ökutæki til fólksflutninga eða ökutæki til útleigu. Að öðru leyti er með **ökutækjum til atvinnurekstrarnota** átt við ökutæki sem eru þyngri en 3.500 að eigin þyngd en léttari en 5.000 kg að heildarþyngd, þ.e. þau ökutæki sem tilgreind með þyngdarviðmiði í 1. og 2. tölul. og a-lið 3. tölul. 4. gr. laga nr. 29/1993. Þegar rætt er um **ökutæki til hreinna atvinnurekstrarnota** er átt við þau tæki sem eru yfir að jafnaði yfir 5 tonn að heildarþyngd, þ.e. þau ökutæki sem eru tilgreind með þyngdarviðmiði í 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 29/1993 utan beltabifreiða.

Þegar ökutækjum er skipt upp í flokka eftir orkugjafa er í grunninn jafnan átt við skiptingu milli ökutækja sem brenna jarðefnaeldsneyti og ökutæki sem ganga fyrir öðrum orkugjöfum. En veröldin er ekki svona einföld því sum ökutæki ganga fyrir fleiri en einum orkugjafa, t.d. bensíni og rafmagni eða bensíni og metangasi. Slík ökutæki eru jafnan nefnd *tvinnökutæki eða tvinnbifreiðar*. Algengt er að ökutækjum sé skipt eftir enskum skammstöfununum; EV (electric vehicle), BEV (battery-electric vehicle), PHEV (plug-in-hybrid electric vehicle) og HEV (hybrid electric vehicle). Í skýrslunni eru EV nefnd rafknúin ökutæki, BEV nefnd rafmagnsökutæki, PHEV nefnd tengiltvinnökutæki og HEV tvinnökutæki. Stundum er einnig gerður greinarmunur á ökutækjum sem ganga fyrir rafmagni að hluta eða heild með því að skipta þeim í ökutæki sem má stinga í samband við rafmagn (e. plug-in vehicles/PEV) annars vegar og hins vegar ökutæki sem ekki geta sótt orku með þeim hætti. Í skýrslunni er þessi greinarmunur gerður með hugtökunum tengilökutæki og önnur ökutæki þar sem „tengil“-hlutinn stendur fyrir rafmagnstengilinn. Stundum á það við að ökutækjum sem nýta sama orkugjafa gera það með mismunandi hætti. Það á t.d. við í tilviki vetnisökutækja sem geta annars vegar nýtt vetni með því að brenna það í sprengihreyfli og hins vegar með efnarafal (e. fuel-cell).

Þegar að **þyngd ökutækja** kemur er þeim jafnan skipt eftir eigin þyngd þeirra en þó stundum einnig eftir heildarþyngd. Léttasti flokkur ökutækja inniheldur ökutæki sem eru allt að 3.500 kg að eigin þyngd. Undir þann flokk falla t.d. fólksbifreiðar, léttar hópibifreiðar og léttar vörubifreiðar, sem að jafnaði eru nefndar sendibifreiðar (e. van). Í alþjóðlegu samhengi er þessi flokkun nokkuð mikilvæg þar sem löglíkur eru taldar til þess að ökutæki sem eru yfir 3.500 kg eigin þyngd séu ætluð til ýmiskonar atvinnurekstrarnota. Er þá rætt um að ökutæki allt að 3.500 kg eigin þyngd séu **létt ökutæki** en ökutæki yfir þeirri þyngd **þung ökutæki**. Bifreiðagjald er lagt á ökutæki eftir því í hvorn framangreindan þyngdarflokk þau falla. Þegar að vörugjaldi kemur er ökutækjum skipt í ökutæki að eigin þyngd allt að 5.000 kg og ökutæki sem eru þyngri en það.<sup>1</sup> Kílómetragjald er annars vegar lagt á tiltekin ökutæki sem eru 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða meira en einnig tiltekin ökutæki sem eru 5.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða meira. Hins vegar er ökutækjunum skipt í þyngdarflokka á 1.000 kg bilum ofan þessara marka.

**Gerð ökutækja** getur skipt verulegu máli þegar að skattlagningu kemur. Fólksbifreiðar og pallbifreiðar bera um þessar mundir t.d. 0–65% vörugjald eftir skráðri koltvísyringslosun í g/km. Dráttarbifreiðar, gálgabifreiðar, tengivagnar og ýmis önnur ökutæki bera hins vegar fast vörugjald.

Hér verður seint gerð tæmandi grein fyrir flokkun og skiptingu ökutækja í flokka en rétt er að hafa framangreint í huga við lestur skýrslunnar. Til leiðbeiningar eru merkingar úr reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, oft hafðar innan sviga. Í engu ber þó að líta á þær sem bindandi enda er ljóst að það getur þurft að taka tillit til annarrar skilgreiningar og afmörkunar þegar að því kemur að færa tillögur starfshópsins í laga- og reglugerðartexta, t.d. í ljósi laga- eða kerfissjónarmiða.

---

<sup>1</sup> Sú skipting á rót sína til lagabreytinga sem gerðar voru á árinu 1998 þegar gerðar voru verulegar breytingar á skattlagningu ökutækja og vörugjald á atvinnurekstrarbifreiðar var lækkað.

## 3 HLOTVERK OG MARKMIÐ.

### 3.1 Hlutverk starfshópsins.

Hlutverk starfshópsins er samkvæmt skipunarbréfi í meginatriðum þrjúþætt; að rannsaka núverandi kerfi og framkvæmd skattlagningar ökutækja og eldsneytis, að gera tillögu að framtíðarstefnu stjórnvalda hvað skattlagninguna varðar og að leggja til breytingar á gildandi löggjöf.

Við endurskoðunina var starfshópnum gert að vinna að eftirfarandi meginmarkmiðum:

1. Að stuðla að einföldu og réttlátu skattkerfi,
2. stuðla að samræmi og skilvirkni skattkerfisins,
3. stuðla að orkusparnaði og aukinni notkun innlendra orkugjafa,
4. stuðla að því að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra efna í útblæstri ökutækja,
5. móta framtíðarsýn um hlutdeild vistvænna ökutækja í skatttekjum ríkisins,
6. draga úr skattlagningu á öflun og eign á ökutækjum,
7. tryggja ríkissjóði nægar skatttekjur m.a. til að standa undir uppbyggingu og viðhaldi samgöngumannvirkja, og
8. tryggja að fyrirkomulag skattlagningarinnar samræmist ákvæðum nýrra laga um opinber fjármál.

Þeim markmiðum sem starfshópnum var þannig gert að vinna að má skipta í tvennt, annars vegar þau efnislegu markmið sem skattlagningunni er ætlað að auka líkurnar á að náist og hins vegar formleg markmið sem snerta fyrirkomulag skattlagningarinnar óháð því hvaða efnislegu markmiðum ætlunin er að ná. Segja má að formlegu markmiðin séu sígild „tæknileg“ viðfangsefni en efnislegu markmiðin séu í ríkara mæli stjórnmalalegs eðlis. Efnislegu markmiðin eru í forgrunni hverju sinni en formlegu markmiðin stuðla að því að útfærslan gangi eðlilega upp. Rétt er að gera nánar grein markmiðunum frá þessum sjónarhóli.

### 3.2 Efnisleg markmið.

- » Að tryggja ríkissjóði nægar skatttekjur m.a. til að standa undir uppbyggingu og viðhaldi samgöngumannvirkja.

Það er meginhlutverk skatta að tryggja hinu opinbera tekjur til að standa undir útgjöldum þeirra málaflokka sem það ber ábyrgð á. Á árinu 2017 námu tekjur af grunnskattlagningu ökutækja og eldsneytis um 43,5 milljörðum kr. Samkvæmt upplýsingum frá samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytinu má ætla að árleg meðaltalsfjárförf til uppbyggingar, rekstrar og viðhalds samgöngukerfis ökutækja nemi um 35 milljörðum kr. Í árslok 2016 nam samanlögð fjárhæð markaðra skatttekna til vegagerðar rúmum 18 milljörðum kr. Heildarframlögin voru hins vegar nokkru hærrí 2016, um 25 milljarðar kr. Engar skatttekjur eru hins vegar markaðar vegagerð eftir samþykkt laga nr. 47/2018. Samkvæmt fjármálaáætlun 2019–2023 er lagt upp með að framlög til vegamála verði umtalsverð á árunum 2019–2021 í tengslum við átak í samgöngumálum. Nema sérstök fjárfamlög 5,5 milljörðum kr. á tímabilinu.

Starfshópurinn hefur skilgreint markmiðið þannig að tekjur af skattlagningu sem tengja má beinum hætti við ökutæki og eldsneyti verði ekki minni en þeir fjármunir sem ráðstafað hefur verið til samgöngumála ökutækja undanfarin ár, að þær verði nægjanlegar til að fjármagna uppbyggingu, rekstur og viðhald samgöngukerfi á landi og þær verði einnig nægjanlegar til að standa undir eðlilegum hluta fjármögnunar rekstrar og annarra verkefna og framkvæmda hins opinbera. Í meginatriðum er því gengið út frá markmiðinu um óbreyttar tekjur til lengri tíma



litið. Þau frávik sem starfshópurinn telur að muni hljóta af tillögum hans ættu hins vegar aðeins hafa áhrif til skemmri tíma litið.

» Að stuðla að orkusparnaði og aukinni notkun innlendra orkugjafa.

Orkusparnaði má ná fram með ýmsum hætti en í grunninn felur slíkur sparnaður í sér þá viðleitni að minnka það orkumagn sem ökutæki nota. Orkusparnaður stuðlar m.a. að skynsamlegri nýtingu auðlinda, fjárhagslegum sparnaði og bættu umhverfi. Orkusparnaði má ná með bættri tækni, breyttri stýringu eða stjórnun og breytingum á hegðun. Orkusparnaði ökutækja má einnig ná með minni orkuneyslu og bættri orkunýtni. Aukin notkun innlendra orkugjafa dregur úr gjaldeyriskaupum og stuðlar að bættum vöruskiptajöfnuði. Jarðefnaeldsneyti er innflutt og minni notkun þess dregur úr áhrifum erlendra verðbreytinga á innlent verðlag. Þá hefur vinnsla á innlandri orku í langflestum tilvikum minni umhverfisáhrif í för með sér en t.d. vinnsla á jarðefnaeldsneyti. Við innlenda orkuvinnslu skapast störf og dýrmæt þekking. Í ýmsu tilliti er innlend orka þegar til staðar en hana þarf að vinna og henni þarf að dreifa.

Markmiðið hefur starfshópurinn skilgreint þannig að skattlagning ökutækja og eldsneytis þarf að:

1. Hvetja til orkusparnaðar, þ.e. gera það efnahagslega fýsilegt að draga úr orkunotkun, og
2. hvetja til notkunar innlendar orku, þ.e. gera það efnahagslega fýsilegt að innlend orka verði nýtt í auknum mæli.

» Að stuðla að því að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra efna í útblæstri ökutækja.

Þær alþjóðlegu skuldbindingar sem íslensk stjórnvöld hafa undirgengist gera það að verkum að draga þarf verulega úr losun koltvísýrings við notkun ökutækja á næstu árum. Af stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar verður ráðið að Ísland stefni á að verða í fremstu röð þegar að samdrætti koltvísýringslosunar kemur. Af stjórnarsáttmálanum leiðir hins vegar einnig að markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku verða sett í sérstakri aðgerðaráætlun. Ýmis efni er að finna í útblæstri ökutækja sem hafa skaðleg áhrif á heilsu manna. Þeirra á meðal er svifryk sem stafar frá sóti í útblæstri og einnig vegna þess að ryk þyrlast upp af óhreinum götum. Mat á uppruna svifryks í Reykjavík frá 2015 sýndi að 31% svifryksins stafaði frá sóti, en 49% frá malbiki. Vegna heilsufarsáhrifa hefur aukin áhersla verið á að fylgjast með og takmarka losun á fingerðu svifryki, en undir það flokkast söt. Í skýrslu frá Umhverfisstofnun kemur fram að um 35% af sótlosun frá Íslandi árið 2015 stafaði frá umferð, en um 43% frá tækjum og vinnuvélum. Útblástur ökutækja inniheldur einnig köfnunarefnisoxíð (NO<sub>x</sub>), sem sést stundum sem gul slíkja yfir höfuðborginni á stilltum vetrardögum. Útblástur NO<sub>x</sub> er meiri frá díselbílum en bensínbílum. Með tilkomu hvarfakúta í bílum hefur dregið úr þessari losun. Meðal annarra efna í útblæstri eru t.d. kolmónoxíð, sem gæta þarf sérstaklega að þar sem loftræsting er takmörkuð, t.d. í bílageymslum innanhúss og jarðgögnum. Viðmiðunarmörk hafa verið sett í reglugerð (nr. 920/2016) fyrir styrk þessara efna í andrúmslofti og sér Umhverfisstofnun um mælingar og vöktun á þeim. Gerðar hafa verið stigvaxandi kröfur í Evrópu um minni losun svifryks, NO<sub>x</sub> og fleiri efna frá ökutækjum í svokölluðum EURO-stöðlum.

Markmiðið hefur starfshópurinn skilgreint þannig að skattlagning ökutækja og eldsneytis þarf að:

1. hvetja til samdráttar gróðurhúsalofttegunda við notkun ökutækja, einkum koltvísýrings, þ.e. gera það efnahagslega fýsilegt að kaupendur ökutækja velji

ökutæki sem losa sem minnst af gróðurhúsalofttegundum og hagi notkun þeirra þannig að losunin verði sem minnst, og

2. hvetja til samdráttar losunar annarra mengandi efna við notkun ökutækja, þ.e. gera það efnahagslega fýsilegt að kaupendur ökutækja velji ökutæki sem losa sem minnst af slíkum efnum og hagi notkun þeirra þannig að losunin verði sem minnst.

» Að móta framtíðarsýn um hlutdeild vistvænna ökutækja í skatttekjum ríkisins.

Eins og áður segir hefur ríkisstjórnin ákveðið að markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku verði sett í sérstakri aðgerðaráætlun. Markmiðið sem starfshópnum ber að vinna að snýr hins vegar að hlut eigenda vistvænna ökutækja í skatttekjum af ökutækjum og eldsneyti en hann er takmarkaður um þessar mundir. Sú hlutdeild sem verður ákvörðuð í aðgerðaráætluninni mun óhjákvæmilega hafa áhrif á þörf ríkisins fyrir skatttekjur. Ljóst er að einhverskonar sársaukamörk hljóta hins vegar að vera til staðar, eftir því sem vistvænum ökutækjum fjölgar eykst þörfin á því að eigendur þeirra beri skattbyrði með einum eða öðrum hætti. Markmiðið snýr því annars vegar að þátttöku eigenda vistvænna ökutækja í skatttekjum en ekki síður hvenær skynsamlegt getur talist að hlutdeild þeirra aukist.

» Að draga úr skattlagningu á öflun og eign á ökutækjum.

Markmiðið verður ekki skilið á annan hátt en að æskilegt þyki að þungi skattlagningar eigi að færast með einum eða öðrum hætti á notkun ökutækja.

### 3.3 Formleg markmið.

» Að stuðla að einföldu og réttlátu skattkerfi.

Einfaldasta útgáfa skattlagningar væri fast gjald lagt á allar gerðir ökutækja eða allt eldsneyti í sömu mælieiningu óháð gerð eða notkun. Því meiri greinarmunur sem gerður er á ökutækjum og flokkum þeirra og því fleiri viðmið sem lögð eru til grundvallar skattlagningu verður hún flóknari. Skattundanþágur og ívilnanir víkja frá grunngerð skattlagningar og skapa flækjustig. Markmiðið um einfalt skattkerfi skilgreindi starfshópurinn þannig að honum væri ætlað að stuðla að því að skattlagning ökutækja og eldsneytis verði hagað þannig að grunngerð skattlagningar byggji á efnismarkmiðum endurskoðunarinnar og frá þeim verði vikið í sem fæstum tilvikum. Jafnframt telur hópurinn rétt að horfa til þess að útfærsla grunngerðarinnar byggji á sem fæstum og einföldustum viðmiðum.

Að mati starfshópsins gerir markmiðið um réttláta skattlagningu í meginatriðum í sér tvennskonar kröfur, annars vegar að skattlagning verði í samræmi við væntingar borgaranna, þ.e. skattaðila, og hins vegar að skattlagning öflunar sambærilegra ökutækja, umráða sem teljast sambærileg, notkunar sem telst sambærileg og þar fram eftir götunum hafi sambærilega skattbyrði í för með sér. Þar sem skattlagning sækir stoð sína í lög verður að líta þannig á að markmið sem þar eru sett fram (og byggjast á stjórnómálagri stefnumörkun) og skattlagningaráðferðir sem stuðla að því að markmiðin náist verði að teljast réttlát og í samræmi við væntingar. Réttlát skattbyrði hlýtur í grunninn að endurspegla eðlilega þátttökuhlutdeild í fjármögnun útgjalda hins opinbera.

» Að stuðla að samræmi og skilvirkni skattkerfisins.

Hugtakið samræmi merkir líking, jöfnuð, samhljóðan, það að einhverju ber saman eða eitthvað stendur heima. Þannig liggur ákveðin jafnræðishugsun að baki samræmishugtakinu, þ.e. að eins fari í sambærilegum tilvikum. Í laga- og kerfislegu samhengi skattlagningar felur markmið um samræmi í sér að þess þarf að gæta sérstaklega að fyrirkomulag hennar hafi ekki kerfis- og

efnahagslegt ósamræmi í för með sér. Í þeim tilvikum þegar ósamræmi skapast þarf það að réttlætast af málefnalegum rökum.

Skilvirkni skattkerfis þarf að skoða frá sjónarhóli ríkisins annars vegar og sjónarhóli skattþegns hins vegar. Þannig felur markmið um skilvirka skattlagningu í sér kröfu um að skattlagning sé einföld í þeim skilningi að umstang og kostnaður tengdur ákvörðun og álagningu skatts sé í lágmarki fyrir alla aðila. Þá þarf fyrirkomulagi skattlagningar að vera þannig háttað að það hvetji skattþegna ekki til að takast á hendur tímafrekar og kostnaðarsamar ráðstafanir í því skyni að takmarka skattbyrði. Skilvirknikrafan er þannig tengd kröfunni um einfalt skattkerfi. Í sinni hreinustu mynd gerir hún kröfu um engin frávik séu gerð frá grunngerð skattlagningar.

- » Að tryggja að fyrirkomulag skattlagningarinnar samræmist ákvæðum nýrra laga um opinber fjármál.

Markmið laga nr. 123/2015, um opinber fjármál, er að stuðla að góðri hagstjórn og styrkri og ábyrgri stjórn opinberra fjármála. Ákvæðum laganna m.a. er ætlað að skapa forsendur til raunhæfrar stefnumörkunar, áætlanagerðar og auka hagkvæmni opinberrar fjárstjórnar. Það er afar mikilvægt að löggjöf um skattlagningu ökutækja og eldsneytis styðji við markmið laga um opinber fjármál. Mörkun skatttekna hefur runnið sitt skeið og er það í samræmi við þá stefnumörkun sem kemur fram í lögunum. Við það verður að ákveðnu leyti óljóst hvernig tekjum af skattlagningu ökutækja og eldsneytis er ráðstafað. Meginmarkmið skattlagningar er að afla hinu opinbera tekna til að standa undir útgjöldum en það markmið er jafnan ekki orðað með beinum hætti í löggjöf. Í ljósi ákvæða laga um opinber fjármála er mikilvægt að markmið skattlagningar séu skýr.

## 4 TILLÖGUR STARFSHÓPSINS.

Í þessum kafla eru tillögur starfshópsins settar fram. Tillögurnar grundvallast í meginatriðum á þeirri vinnu sem gerð var grein fyrir í skýrsludrögum starfshópsins frá 23. febrúar 2018. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í viðauka II við skýrsluna.

Rétt er að ítreka að starfshópurinn er á þeirri skoðun að gildandi grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis sé nokkuð nútímaleg, haganleg og einföld ef litið er til fyrirkomulags í okkar helstu nágrannaríkjum. Af þeim sökum réðst hópurinn í verkefnið með það fyrir augum að aðlaga gildandi skattkerfi ökutækja og eldsneytis að breyttum veruleika og framtíðarhorfum.

Megintilgangur tillagnanna er ekki aðeins að gera framsetningu skattlagningarinnar markvissa og skiljanlega heldur er þeim ætlað að koma fyrirkomulagi skattlagningarinnar á það form að hún geti sætt einföldum breytingum og gegnt hlutverki sínu á skilvirkan hátt ef notkun og búnaður ökutækja breytist. Tillögum starfshópsins er ætlað að koma fyrirkomulagi skattlagningarinnar í það horf að unnt verði að takast til skamms tíma á við breytingar sem eru í farvatninu en jafnframt að undirbúa jarðveginn fyrir frekari breytingar.

Draga má grundvallatriði tillagna starfshópsins saman á eftirfarandi hátt:

1. Að fyrirkomulagi skattlagningarinnar verði breytt þannig að hún fangi á markvissan og skilvirkan hátt:
  - a. öflun ökutækja, og
  - b. aðgang að og/eða notkun ökutækja á íslenska samgöngukerfinu.
2. Að skattlagningin tryggi hinu opinberar nægilegar skatttekjur.
3. Að skattlagningin geri stjórnvöldum fært að takast með skynsamlegum hætti á við markmið Íslands í loftslagsmálum.
4. Að skilvirkni skattlagningarinnar verði aukin.
5. Að undirbúa jarðveginn fyrir beina skatttöku byggða á raunverulegri notkun ökutækja.

Árið 2017 hafði nýskráð meðalfólksbifreið koltvísýringslosun sem nam um 120 g/km (NEDC/New European Driving Cycle). Vörugjald á slíka bifreið nemur 15%. Vegna breytinga sem eru að verða á aðferðarfræði mælingar eldsneytiseyðslu og umhverfisáhrifa ökutækja (WLTP/Worldwide Harmonized Light vehicles Test Procedure) má ætla að skráðar upplýsingar um koltvísýringslosun frá nýskráðum ökutækjum muni hækka um sem nemur 21% að meðaltali. Ef tekið er tillit til þessara áhrifa má ætla að meðallosun frá nýrri fólksbifreið muni nema tæpum 145 g/km (WLTP). Nýskráð sendibifreið hafði árið 2017 að meðaltali skráða losun koltvísýrings sem nam 163 g/km (NEDC) eða sem nemur um 197 g/km (WLTP). Hins vegar er fyrirsjáanlegt að a.m.k. um nokkra hríð verði flutt inn ökutæki sem fá skráðar losunarpplýsingar samkvæmt eldri aðferðarfræðinni (NEDC). Léttar bifreiðar sem hafa fengið gerðarviðurkenningu eftir september 2017 eru metnar samkvæmt nýju aðferðarfræðinni (WLTP) en losunargildi þeirra hafa verið umreiknuð í það gildi sem ætla má að eldri aðferðarfræðin (NEDC) hefði gefið. Að óbreyttu er ákveðin hættu á að ósamræmi skapist þegar að skattlagningu kemur. Þá þarf að hafa í huga að upptaka nýju aðferðarfræðinnar (WLTP) hefur það í för með sér að skráð koltvísýringslosun ökutækja verður svo má segja mun fjölbreyttari en nú er. Ástæðan er sú að tilvist ýmissa aukahluta á ökutæki verða nú tekin með við útreikning losunar. Tvær sambærilegar bifreiðar frá sama framleiðenda geta því fengið mismunandi koltvísýringslosun skráða. Þar sem vörugjaldakerfið er byggt upp í tíu gjaldþrepum er raunveruleg hættu á að val á aukabúnaði geti valdið því að einstök ökutæki færast upp um gjaldbil, t.d. úr 10% í 15%, þrátt fyrir að skráð losun koltvísýrings hækki aðeins lítið eitt. Verði ekkert að gert skapast einnig hvati

til þess að sleppa aukabúnaði við kaup á bifreiða í því skyni að lækka vörugjald en bæta honum við eftir að ökutækið er tekið í notkun. Framangreind staða kallar á viðbrögð sem starfshópnum láðist ekki að fást við með viðunandi hætti í skýrsludrögunum frá 23. febrúar 2018. Til þessa hefur hins vegar verið tekið tillit í tillögum starfshópsins.

Hér í framhaldinu verið farið yfir tillögur starfshópsins. Uppbyggingin er með þeim hætti að fyrst er gerð grein fyrir tillögu um stefnu stjórnvalda um skattlagningu ökutækja og eldsneytis 2020–2025. Með stefnunni er veitt yfirsýn yfir megindrætti fyrirkomulags skattlagningarinnar næstu árin og fyrirsjáanleiki aukinn. Þar á eftir verður fjallað um tillögu starfshópsins um breytingu á grunngerð skattlagningarinnar og hún útskýrð ítarlega í framhaldinu. Að því loknu verður fjallað um ýmsar tillögur um tímabundin úrræði sem ætlað er að stuðla að orkuskiptum. Að lokum er gerð grein fyrir ýmsum atriðum sem starfshópurinn telur þarfnast frekari skoðunar. Í viðauka III er birt einfalt yfirlit yfir tillögurnar og áætlun um innleiðingu þeirra.

#### 4.1 Stefna skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2020–2025.

Starfshópurinn leggur til svohljóðandi stefnu fyrir árin 2020–2025:

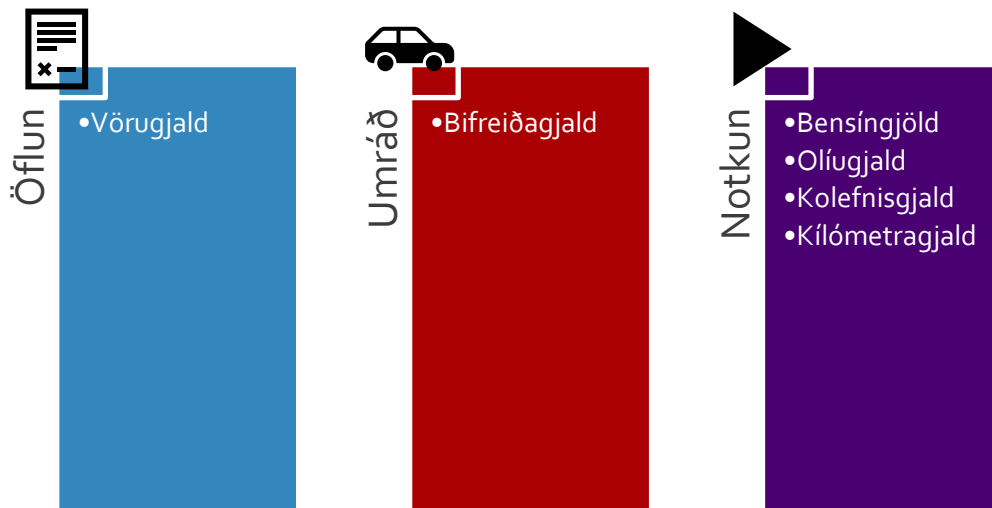
##### Stefna skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2020–2025

- Á tímabilinu verður skattlagning ökutækja og eldsneytis byggð á tveimur meginmarkmiðum; almennri öflun skatttekna til að fjármagna útgjöld hins opinbera og að skattkerfið verði nýtt til að vinna gegn neikvæðum ytri áhrifum notkunar ökutækja.
- Öflun ökutækja verður að meginreglu skattlögð miðað við losun koltvísýrings og samræmd markmiðum sem evrópskum ökutækjaframleiðendum er gert að ná. Öflun þungra ökutækja sem ætluð eru til hreinna atvinnurekstrarnota verður að meginstefnu undanþegin skattlagningu öflunar en bættar upplýsingar um koltvísýringslosun vegna notkunar þeirra nýttar til að breyta fyrirkomulaginu með það markmið í fyrirrími að draga úr losun koltvísýrings.
- Umráð ökutækja verða skattlögð á grundvelli sjónarmiða um aðgang eða afnot af samgöngukerfinu en unnið að undirbúningi þess að skattlagning byggð á notkun samgöngumannvirkja geti tekið við að tímabilinu loknu.
- Skattlagning notkunar þungra ökutækja verður áfram byggð á kílómetragjaldi en hún tengd betur sjónarmiðinu um að eigendur þeirra greiði fyrir vegslit.
- Vörugjöld á bensín og dísilolíu verða jöfnuð í krónum á hvern lítra og þeim fengið skýrt tekjuöflunarhlutverk.
- Grundvöllur fjárhæða kolefnisgjalds verður efldur, fjárhæðirnar skilgreindar að nýju og gjaldinu fengið skýrara hlutverk við að stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings.
- Kannað verður hvenær og hvernig sé skynsamlegt að hefja skattlagningu ökutækja og eldsneytis miðað við losun mengandi efna og efnisagna frá ökutækjum.
- Tímabundnum virðisauka- og tekjuskattsívilnunum verður beitt til að hraða orkuskiptum í samgöngum. Umfang og gildistími virðisaukaskattsívilnana grundvallist á því markmiði að lækka útsölu- og leiguverð nýorkuökutækja þannig að það verði sambærilegt eða lægra en verð ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Tímabundnar tekjuskattsívilnanir hafi það meginmarkmið að hvetja atvinnurekendur til orkuskipta.
- Unnar verða úttektir og greiningar til að undirbyggja frekari breytingar á fyrirkomulagi skattlagningarinnar.

#### 4.2 Breyting á grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

Á mynd 1 má sjá hvernig grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis er uppbyggð um þessar mundir.

**Mynd 2.** Gildandi grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

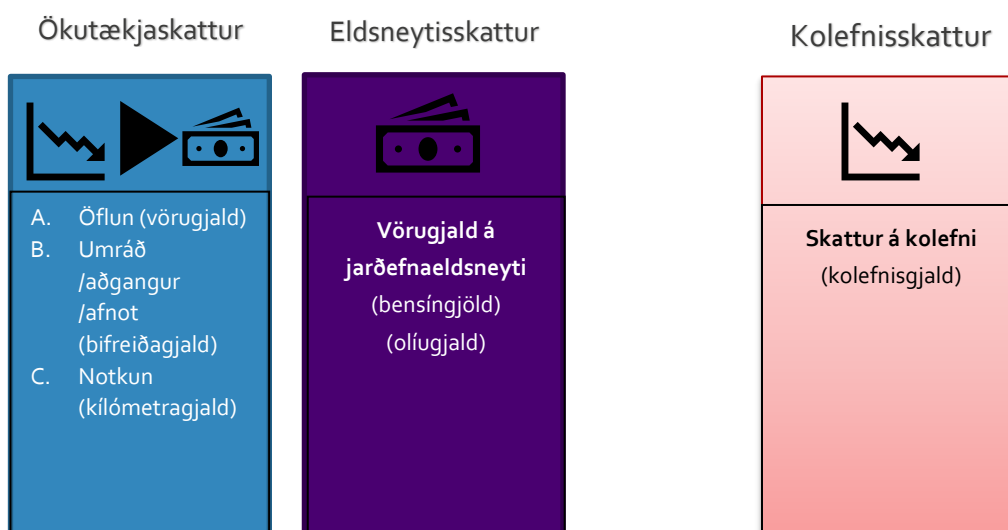


Skattlagningin hefur þrjár stoðir:

1. Vörugjald (óbeinn skattur sem kemur fram í kaupverði við öflun ökutækis).
2. Bifreiðagjald (beinn skattur á umráð ökutækis).
3. Eldsneytisgjöld og kílómetragjald (óbeinir og beinir skattar á notkun ökutækis).

**Starfshópurinn leggur til að grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis verði breytt eins og útskýrt er á mynd 2.**

**Mynd 3.** Tillaga að breyttri grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.



Í tillögnum sem kemur fram á mynd 3 felst að lagt er til að helstu lagabálkar skattlagningar ökutækja og eldsneytis, þ.e. lög um vörugjöld á ökutæki, eldsneyti o.fl., lög um bifreiðagjald og

lög um olíu- og kílómetragjald, verði sameinaðir í tvo lagabálka, annars vegar lög um skattlagningu ökutækja og hins vegar lög um skattlagningu eldsneytis. Í sérstökum lagabálki verði hins vegar kveðið á um skattlagningu kolefnis, án beinnar tengingar við ökutæki eða samgöngur. Í báðum lagabálkum skattlagningar sem þannig tengjast ökutækjum verði kveðið með skýrum hætti á um markmið skattlagningarinnar og útfærslu þeirra þannig að auðveldlega megi átta sig á tilgangi hvers skattstofns fyrir sig.

» Ökutækjaskattur.

Kveðið verði á um skattlagningu ökutækja í þremur meginmögum nýrra laga um ökutækjaskatt; skattlagningu öflunar, skattlagningu umráða, aðgangs eða afnota og skattlagningu notkunar þungra ökutækja. Tilgreind meginmarkmið verði ávallt í forgrunni en markmiðið um almenna tekjuöflun hins opinbera undirliggjandi í öllum tilvikum.

- a) *Skattlagning öflunar* samsvari vörugjaldi á ökutæki. Tilgreint meginmarkmið skattlagningarinnar verði að stuðla að því að ökutæki sem hér verða tekin til notkunar losi sem minnst af koltvísýringi við notkun.
- b) *Skattlagning umráða og síðar aðgangi eða afnota af samgöngukerfinu* samsvari bifreiðagjaldi. Tilgreint meginmarkmið skattlagningarinnar verði að sinni tvíþætt; gjald fyrir afnot af samgöngukerfinu og stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings við notkun ökutækja. Á tímabilinu falli markmiðið um samdrátt losunar niður í skrefum en eftir standi markmiðið um eðlilegt gjald fyrir aðgang eða afnot af samgöngukerfinu. Breytingunni er ætlað að ryðja brautina fyrir upptöku skattlagningar á grundvelli tímabundins aðgangs að samgöngukerfinu eða mældrar notkunar á því. Með henni breytist eðli skattlagningarinnar og hún hættir að samsvara gildandi bifreiðagjaldi.
- c) *Skattlagning notkunar þungra ökutækja* samsvari kílómetragjaldi. Tilgreint meginmarkmið skattlagningarinnar verði að þeir sem slíta samgöngumannvirkjum hvað mest greiði eðlilegt gjald fyrir niðurbrot þeirra.

» Eldsneytisskattur.

Í lögnum verði kveðið á um grunnskattlagningu gas-, dísil- og steinolíu, bensíns og annars jarðefnaeldsneytis. Tilgreint markmið skattlagningarinnar verði skýrt; tekjuöflun til að standa undir almennum útgjöldum hins opinbera. Í því felst að tenging við önnur markmið, t.d. umhverfismarkmið, verður afnumin.

» Kolefnisskattur.

Í lögnum verði kveðið á um skattlagningu kolefnis. Tilgreint meginmarkmið skattlagningarinnar verði að hvetja til minni losunar koltvísýrings en jafnframt gefið til kynna að til þess geti komið að önnur umhverfismarkmið verði lögð til grundvallar skattlagningu samkvæmt lögnum. Markmiðið um tekjuöflun vegna almennra útgjalda hins opinbera verði undirliggjandi.

#### 4.3 Einstakir þættir ökutækjaskatts.

Eins og áður hefur komið fram er lagt til að kveðið verði á um skattlagningu ökutækja í þremur þáttum nýrra laga um ökutækjaskatt; skattlagningu öflunar, skattlagningu umráða, aðgangs eða afnota samgöngukerfisins og skattlagningu notkunar þungra ökutækja. Verður nú gerð nánari grein fyrir hverjum þætti fyrir sig.

#### 4.3.1 Öflunarpáttur ökutækjaskatts (skattlagning öflunar ökutækja).

##### *Rammagrein 2. Gildandi vörugjald á ökutæki.*

Vörugjald er lagt á öll ökutæki sem flutt eru til landsins, ný og notuð, og ökutæki sem hér eru framleidd, unnin að eða saman sett, nema það sé gert í útflutningsskyni. Gjaldstofninn er tollverð viðkomandi ökutækis við innflutning, verksmiðjuverð sé það framleitt hér á landi eða verðmæti ökutækis eftir breytingu eða aðvinnslu.

Samkvæmt meginreglu er vörugjald lagt á bifreiðar í tíu gjaldbilum (A-J) aðalflokks miðað við skráða koltvísýringslosun (CO<sub>2</sub>) mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra, frá 0% gjaldi ef losunin nemur undir 80 g/km til 65% gjalds ef losun fer yfir 250g/km.

Viðamiklar undantekningar eru gerðar frá meginreglunni sem aftur skiptast í marga undirflokka eftir gerðum ökutækja og tilgangi notkunar þeirra. Undanþágunum má þó í aðalatriðum skipta í þrennt: (A) undanþágur fyrir tiltekna gerðir ökutækja, þ.e. ýmis ökutæki sem nýtt eru atvinnurekstri, og þá jafnvel utan vegakerfisins, eldri ökutæki og bifhjól, (B) sérstakar undanþágur fyrir leigubifreiðar, bifreiðar í eigu ökutækjaleigu (e.þ.s. bílaleigubílar), ökukennslubifreiðar og sérútbúnaðar bifreiðar til fólksflutninga og (C) sérstakar undanþágur fyrir ökutæki sem hafa metan eða metanól sem aðalorkugjafa. Ökutæki sem falla undir undanþágur (A) bera fast gjaldhlutfall 0%, 5%, 13% eða 30%. Ökutæki sem falla undir undanþágur (B) bera 0–30% vörugjald lagt á í tíu gjaldbilum miðað við skráða koltvísýringslosun mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra. Þak er á sérstökum undanþágum (B). Ökutæki sem falla undir undanþágur (C) eru undanþegin vörugjaldi að tilteknu hámarki en bera vörugjald samkvæmt aðalflokki 3. gr. laganna, 0–65%, eða fast vörugjald samkvæmt 4. gr. að öðru leyti.

#### **Í meginatriðum leggur starfshópurinn til að byggt verði á gildandi uppbyggingu og fyrirkomulagi vörugjalds á ökutæki.**

Tillögur starfshópsins eru að öðru leyti eftirfarandi:

#### **1) Áfram verði byggt á þeirri meginreglu að vörugjald sé lagt á létt ökutæki (M<sub>1</sub> (allir undirflokkar), N<sub>2</sub> og pallbifreiðar) miðað við skráða losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra, en hvatinn til þess að afla ökutækja sem losa lítinn koltvísýring við notkun verði efldur og samræmdur markmiðum sem evrópskum ökutækjaframleiðendum er gert að ná.**

A. Áður en til þess kemur að ný lög um ökutækjaskatta taka gildi þarf að bregðast við tilkomu skráðra upplýsinga um koltvísýringslosun ökutækja samkvæmt nýrri aðferðafræði mælingar eldsneytiseyðslu og umhverfisáhrifa ökutækja (WLTP). Lagt er til að frá haustinu 2018 til ársbyrjunar 2019 verði losunarupplýsingar sem aðeins eru byggðar á WLTP aðferðafræðinni lækkaðar um 17,36% fyrir útreikning til álagningar vörugjalds. Upplýsingar um byggðar á NEDC aðferðafræðinni verði hins vegar ávallt lagðar til grundvallar óbreyttar séu þær eru til staðar. Við upphaf árs 2019 verði fallið frá álagningu vörugjalds í tíu gjaldbilum og línuleg álagning tekin upp í staðinn. Frá 2020 verði vörugjald hins vegar að meginreglu lagt á bifreiðar miðað við losunarupplýsingar byggðar á WLTP aðferðafræðinni. Frá sama tíma verði vörugjald lagt á ökutæki sem aðeins hafa skráðar NEDC losunarupplýsingar miðað við upplýsingarnar eftir að þær hafa verið hækkaðar um 21%.

B. Öflun fólks- og pallbifreiða 3.500 kg að eigin þyngd eða minna beri vörugjald miðað við sama viðmið, skráða losun koltvísýrings í g/km. Í því felst m.a. að leigubifreiðar,



ökukennslubifreiðar, fornbifreiðar og bifreiðar í eigu ökutækjaleiga falli í sama vörugjaldsflokk og aðrar fólksbifreiðar og pallbifreiðar. Leigubifreiðar og ökukennslubifreiðar njóti ívilnunar til ársins 2023 en dregið verði úr henni í 3 þrepum sem tekin verða með stíglækkandi hámarksívilnun, 1.000 þús. kr. árið 2020, 500.000 kr. árið 2021 og 300 þús kr. árið 2022.

- C. Á árinu 2019 beri einungis ökutæki með skráða koltvísýringslosun á bilinu 0-90 g/km (WLTP) eða 0-74 g/km (NEDC) 0% vörugjald.
- D. Á árunum 2020 og 2021 beri einungis ökutæki með skráða koltvísýringslosun á bilinu 0-70 g/km (WLTP) eða 0-58 g/km (NEDC) 0% vörugjald.
- E. Frá og með árinu 2022 beri einungis ökutæki með skráða koltvísýringslosun á bilinu 0-60 g/km (WLTP) eða 0-50 g(NEDC) 0% vörugjald.
- F. Á árinu 2019 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 90 g/km (WLTP) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{65\%}{300-90} * (\text{skráð losun (g/km)} - 90), \text{ en þó ekki hærra en } 65\%.$$

- G. Á árunum 2020 og 2021 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 70 g/km (WLTP) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{65\%}{275-70} * (\text{skráð losun (g/km)} - 70), \text{ en þó ekki hærra en } 65\%.$$

- H. Frá og með árinu 2022 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 60 g/km (WLTP) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{65\%}{255-60} * (\text{skráð losun (g/km)} - 60), \text{ en þó ekki hærra en } 65\%.$$

- I. Á árinu 2019 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 74 g/km (NEDC) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{65\%}{248-74} * (\text{skráð losun (g/km)} - 74), \text{ en þó ekki hærra en } 65\%.$$

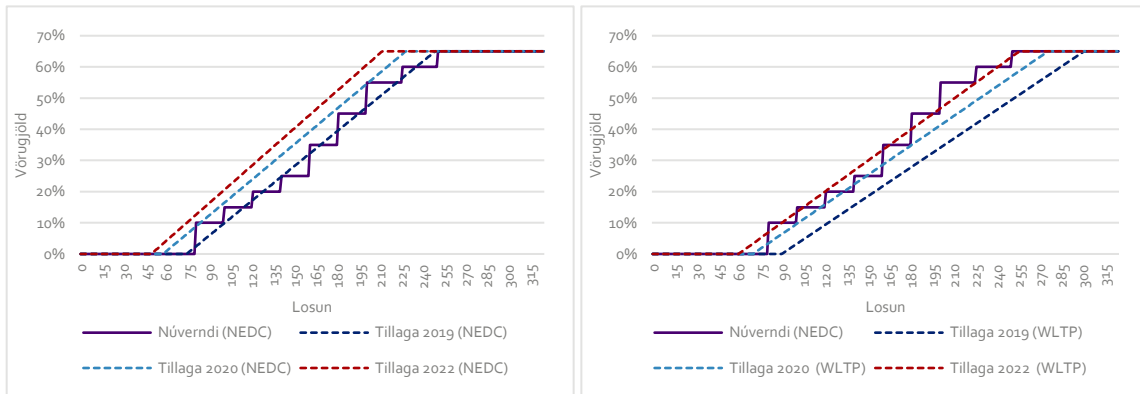
- J. Á árunum 2020 og 2021 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 58 g/km (NEDC) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{65\%}{227-58} * (\text{skráð losun (g/km)} - 58), \text{ en þó ekki hærra en } 65\%.$$

- K. Frá og með árinu 2022 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 50 g/km (NEDC) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{65\%}{211-50} * (\text{skráð losun (g/km)} - 50), \text{ en þó ekki hærra en } 65\%.$$

**Myndir 4-5.** Tillaga að breytingu á skattlagningu öflun fólksbifreiða skv. NEDC og WLTP.



**2) Öflun sendibifreiða (N<sub>1</sub>) og grinda með hreyfli og ökumannshúsi, sérútbúinna bifreiða samkvæmt lögum nr. 28/2017 og hópbifreiða I (M<sub>2</sub>) beri vörugjald samkvæmt sérstökum flokki miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km.**

- A. Á árinu 2019 er lagt til að ökutæki með skráða koltvísýringslosun á bilinu 0–160 g/km (WLTP) eða 0–132 g/km (NEDC) beri 0% vörugjald.
- B. Á árunum 2020 og 2021 er lagt til að ökutæki með skráða koltvísýringslosun á bilinu 0–130 g/km (WLTP) eða 0–107 g/km (NEDC) beri 0% vörugjald.
- C. Frá og með árinu 2022 er lagt til að ökutæki með skráða koltvísýringslosun á bilinu 0–110 g/km (WLTP) eða 0–91 g/km (NEDC) beri 0% vörugjald.
- D. Á árinu 2019 er lagt til að vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 160 g/km (WLTP) verði reiknað með fallinu:

$$\text{Vörugjald} = \frac{30\%}{300-160} * (\text{skráð losun (g/km)} - 160), \text{ en þó ekki hærra en } 30\%.$$

- E. Á árunum 2020 og 2021 er lagt til að vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 130 g/km (WLTP) verði reiknað með fallinu:

$$\text{Vörugjald} = \frac{30\%}{270-130} * (\text{skráð losun (g/km)} - 130), \text{ en þó ekki hærra en } 30\%.$$

- F. Frá og með árinu 2022 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 110 g/km (WLTP) reiknað með fallinu:

$$\text{Vörugjald} = \frac{30\%}{240-110} * (\text{skráð losun (g/km)} - 110), \text{ en þó ekki hærra en } 30\%.$$

- G. Á árinu 2019 er lagt til að vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 132 g/km (NEDC) verði reiknað með fallinu:

$$\text{Vörugjald} = \frac{30\%}{248-132} * (\text{skráð losun (g/km)} - 132), \text{ en þó ekki hærra en } 30\%.$$

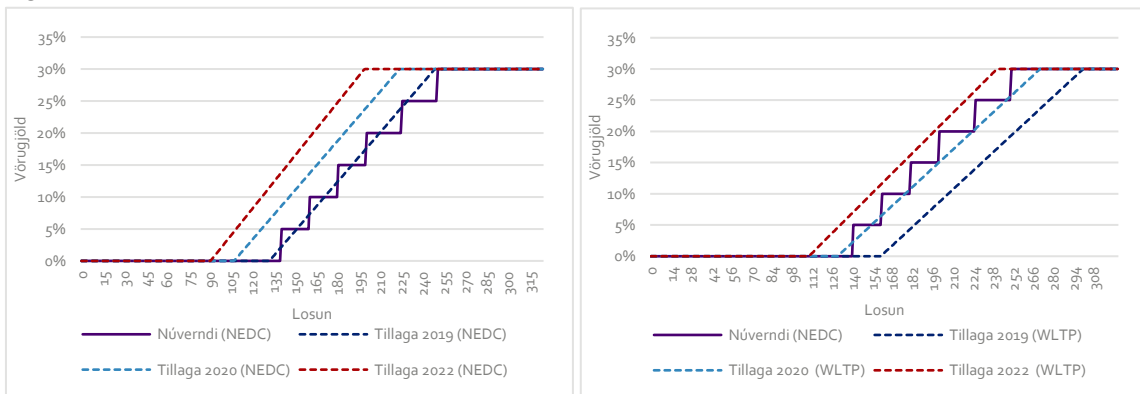
- H. Á árunum 2020 og 2021 er lagt til að vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 107 g/km (NEDC) verði reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{30\%}{223-107} * (skráð losun (g/km) - 107), \text{ en þó ekki hærra en } 30\%.$$

- I. Frá og með árinu 2022 verði vörugjald á ökutæki með skráða koltvísýringslosun yfir 91 g/km (NEDC) reiknað með fallinu:

$$Vörugjald = \frac{30\%}{198-91} * (skráð losun (g/km) - 91), \text{ en þó ekki hærra en } 30\%.$$

**Myndir 5-6.** Tillaga að breytingu á sérstökum flokki skattlagningar á öflun ökutækja skv. NEDC og WLTP.



**3) Öflun bifhjóla (01.20, 01.21, 01.72 I–III og 01.310), stigin bifhjól (01.20, 01.21 og 01.72 I–III), fjórhjól (01.72 III), sexhjól (01.72 V), körtur, golfbílar og beltabifreiðar óháð þyngd taki mið af Euro 5 staðli.**

- A. Frá og með árinu 2020 er lagt til að ökutækin beri 15% vörugjald ef þau falla undir Euro 5 staðalinn en 35% vörugjald ef svo er ekki.

**4) Öflun ökutækja 5 tonn að heildarþyngd eða minna (t.d. 01.105) sem ekki eru skráningarskyld samkvæmt umferðarlögum og aðallega eru ætluð til vöruflutninga beri 13% fast vörugjald eins og almennt á við um ökutæki ætluð til atvinnurekstrarnota 5 tonn að heildarþyngd eða minna.**

- A. Tillagan komi til framkvæmda haustið 2018.

**5) Dráttarbifreiðar, hópibifreiðar (II, M3) og vörubifreiðar (I og II, N2 og N3) yfir 5 tonn að heildarþyngd beri 0% vörugjald að því tilskyldu að ökutækin uppfylli skilyrði EURO VI og síðar EURO VII.**

- A. Á árunum 2020–2021 er lagt til að ökutækin beri 0% vörugjald ef þau uppfylla EURO VI staðalinn. Ökutæki sem ekki uppfylla EURO VI beri 30% fast vörugjald.
- B. Á árunum 2022–2024 er lagt til að ökutækin beri 0% vörugjald ef þau uppfylla EURO VII staðalinn hafi hann þá fengið gildi á EES-svæðinu. Ökutæki sem ekki uppfylla EURO VII beri 30% fast vörugjald.

**6) Undanþágur slökkvibifreiða og sjúkrabifreiða í eigu ríkis, sveitarfélaga eða stofnana á þeirra vegum, sérsmíðaðra keppnisbifreiða og keppnisbifhjóla, sérútbúinna bifreiða fyrir fatlað fólk og ökutækja fyrir starfsemi björgunarsveita verði felldar brott.**

- A. Á árunum 2020–2021 haldi framangreindar undanþágur frá vörugjaldi fullu gildi. Á tímabilinu verði unnið að afmörkun leiða á útgjaldahlið fjárlaga til að bæta þeim sem notið hafa góðs af undanþágunum að fullu þann ágóða sem þeir verða af við brottfellinguna.
- B. Á árinu 2022 komi brottfellingin til framkvæmda.

**7) Öflun allra ökutækja sem eingöngu eru knúin rafmagni, vetni, sólarorku, þrýstilofti eða öðrum vélbúnaði sem ekki losar koltvísýring við notkun verði undanþegin vörugjaldi.**

**8) Heimildir til tímabundins innflutnings ökutækja til sýningar án greiðslu vörugjalds verði teknar til endurskoðunar.**

- A. Nýtt fyrirkomulag taki gildi 2020.

**4.3.2 Umráða-/aðgangs-/afnotaðttur ökutækjaskatts (skattlagning aðgangs/afnota af samgöngukerfinu).**

*Rammagrein 3. Gildandi bifreiðagjald.*

Bifreiðagjald er lagt á vélknúin ökutæki sem eru skráð á bifreiðaskrá, þ.e. fólksbifreiðar og vöruflutningabifreiðar á þremur hjólum eða fleiri, dráttartæki sem eru hönnuð til hraðari aksturs en 30 km á klst., fólksbifreiðar, vöruflutningabifreiðar og dráttartæki á beltum eða stýrismeiðum/stýrishjólum og bifhjóla á tveimur eða fleiri hjólum sem hvorki teljast bifreið né torfærutæki og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga hvort sem er með hliðarvagni eður ei. Gjaldið er lagt á í tveimur sex mánaða gjaldtímabilum miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis í grómmum á hvern ekinn kílómetra.

Gjaldið er lagt á ökutækin í tveimur þrepum:

(1) Af ökutækjum sem eru allt að 3.500 kg að eigin þyngd eru greiddar 5.925 kr. tvisvar á ári nemi losun skráð koltvísýrings allt að 121 g/km en 142 kr. fyrir hvert g/km umfram það.

(2) Af ökutækjum sem eru 3.501 kg að eigin þyngd eða þyngri eru greiddar 55.510 kr. tvisvar á ári og 2,37 kr. á hvert kg eigin þyngdar umfram þá þyngd.

Aldrei er greitt meira en sem nemur 87.375 kr. hálfárslega í bifreiðagjald. Krónutölur bifreiðagjalds hafa undanfarin ár verið verðbættar í tengslum við samþykkt fjárlaga hvers árs.

Ýmis ökutæki eru undanþegin bifreiðagjaldi, t.d. bifreiðar í eigu öryrkja sem njóta tiltekinna styrkja, lífeyris, bóta eða greiðslna, björgunarsveitarbifreiðar, bifreiðar eldri en 25 ára, bifreiðar sem hafa verið fluttar úr landi tímabundið. Þá ber að greiða lágmarksbifreiðgjald af metanbifreiðum.

**Lagt er til að skattlagning umráða ökutækja verði byggð á gildandi bifreiðagjaldi en verði á tímabilinu umbreytt í skattlagningu aðgangs eða afnota af samgöngukerfinu. Ökutæki verði áfram skattlögd í tveimur þyngdarflokkum, yfir og undir 3.500 kg eigin þyngd, annars vegar að fastri fjárhæð auk fjárhæðar sem tekur mið af skráðri losun koltvísýrings í g/km og hins vegar að fastri fjárhæð og fjárhæð sem tekur mið af þyngd, kr./kg. Síðar verði skattlagning ökutækja allt að 3.500 kg eigin þyngd aftengd koltvísýringslosunarviðmiði og**

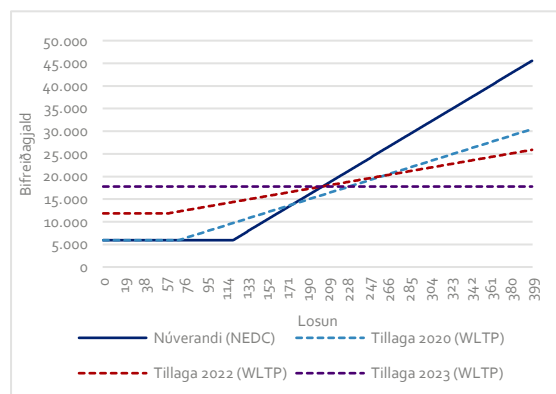
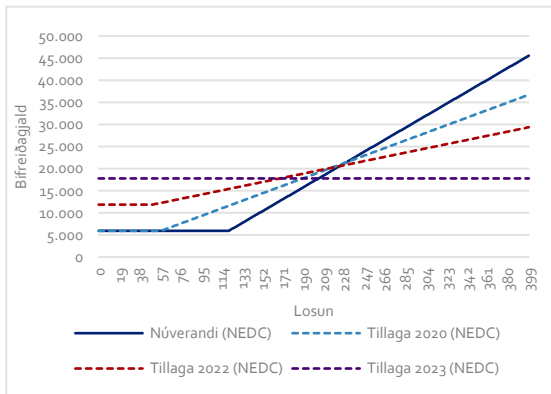
**hún jöfnuð á öll ökutæki í þeim flokki. Skattlagning ökutækja þyngri en 3.500 kg eigin þyngd verði jöfnuð á þrjá flokka. Aðgangs- eða afnotaskattlagning nái til allra ökutækja, jafnt skráðra hérlendis sem skráðra erlendis séu þau til tímabundinnar notkunar hér á landi. Gert verði ráð fyrir því að samræma megi tillöguna tillögum starfshóps um fjármögnun samgöngukerfisins sem skipaður var af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra hinn 6. júlí 2018.**

Nánar tiltekið er lagt til að eftirfarandi breytingar verði gerðar á skattlagningunni:

**1) Losunarviðmið koltvísýrings vegna skattlagningar umráða ökutækja að 3.500 kg eigin þyngd eða minna verði afnumið í skrefum en fjárhæð lágmarksgjald hækkuð á móti.**

- A. Áður en til þess kemur að ný lög um ökutækjaskatta taka gildi þarf að bregðast við tilkomu skráðra upplýsinga um koltvísýringslosun ökutækja samkvæmt nýrri aðferðafræði mælingar eldsneytiseyðslu og umhverfisáhrifa ökutækja (WLTP). Lagt er til að frá haustinu 2018 verði sett sérstök losunarmörk fyrir WLTP losunargildi sem nemi 146 g/km. Upplýsingar um byggðar á NEDC aðferðarfræðinni verði hins vegar ávallt lagðar til grundvallar óbreyttar séu þær eru til staðar.
- B. Losunarviðmiðið verði lækkað úr 121 g/km í 70 g/km (WLTP) og 58 g/km (NEDC) árið 2020. Lágmarksgjaldið 5.925 kr. verði tvöfaldað á sama tíma En á móti er krónutala losunarhluta gjaldsins lækkuð.
- C. Losunarviðmiðið verði lækkað í 60 g/km (WLTP) og 50 g/km (NEDC) árið 2022. Lágmarksgjaldið verði hækkuð um 1/2 á sama tíma en á móti er krónutala losunarhluta gjaldsins lækkuð.

**Myndir 7-8.** Tillaga að breytingu skattlagningu umráða léttari ökutækja skv. NEDC og WLTP.<sup>1</sup>



<sup>1</sup>Fjárhæðir eru á föstu verðlagi ársins 2018.

**2) Frá árinu 2023 verði lagt eitt fast krónutölugjald á ökutæki að 3.500 kg eigin þyngd eða minna sem afnota- og aðgangsgjald að samgöngukerfi landsmanna og fjárhæð þess eingöngu grundvölluð á tekjuöflunarmarkmiði.**

- A. Frá árinu 2023 verði gjaldtímabilin sex til tólf á ári hverju eða þau samræmd innheimtu annarra opinberra gjalda og innheimtan fari að meginstefnu til fram með rafrænum hætti.

- B. Frá árinu 2023 verði gjaldið innheimt án tillits til hlutfalls skráningatíma á gjaldtímabili og skylda til niðurfellingar bifreiðagjalds vegna afskráningar innan gjaldtímabils felld brott.
- C. Frá árinu 2023 verði bifreiðagjald innheimt af erlendum ökutækjum að 3.500 kg eigin þyngd eða minna sem eru í tímabundinni notkun hér á landi.

### **3) Skattlagning ökutækja þyngri en 3.500 kg eigin þyngd verði jöfnuð á þrjá flokka.**

- A. Frá og með árinu 2023 verði skattlagningin stighækkandi í þremur gjaldflokkum: 1) að 5.000 kg heildarþyngd, 3) 5.000–10.000 kg heildarþyngd og c) yfir 10.000 kg heildarþyngd.
- B. Frá árinu 2023 verði gjaldtímabilin sex til tólf á ári hverju eða þau samræmd innheimtu annarra opinberra gjalda og innheimtan fari að meginstefnu til fram með rafrænum hætti.
- C. Frá árinu 2023 verði gjaldið innheimt án tillits til hlutfalls skráningatíma á gjaldtímabili og skylda til niðurfellingar bifreiðagjalds vegna afskráningar innan gjaldtímabils felld brott.
- D. Frá og með árinu 2023 verði bifreiðagjald innheimt af erlendum ökutækjum yfir 3.500 kg eigin þyngd sem eru í tímabundinni notkun hér á landi.

### **4) Undanþágur vegna bifreiða í eigu þeirra sem fá greiðslur frá tryggingastofnun, öryrkja, foreldra langveikra og fjölfatlaðra barna og bifreiða í eigu björgunarsveita verði felldar brott.**

- A. Á árunum 2020–2022 verði unnið að afmörkun leiða á útgjaldahlið fjárlaga til að bæta þeim sem notið hafa góðs af undanþágunum að fullu þann ágóða sem þeir verða af við brottfellinguna.
- B. Brottfellingin komi til framkvæmda á árinu 2023.

### **5) Frá og með árinu 2023 verði undanþága vegna bifreiða sem eru eldri en 25 ára felld brott.**

#### 4.3.3 Notkunarpáttur ökutækjaskatts (skattlagning notkunar þungra ökutækja).

**Starfshópurinn leggur til að ákvæði um kílómetragjald, í lögum um olúgjald og kílómetragjald, verði tekin upp í nýja löggjöf um skattlagningu ökutækja.**

Að öðru leyti er lagt til að eftirfarandi breytingar verði gerðar:

- A. Undanþága fólksflutningabifreiða frá kílómetragjaldi verði afnumin árið 2020, a.m.k. í tilvikum virðisaukaskattsskyldra rekstraraðila slíkra bifreiða.
- B. Fjárhæðir kílómetragjalds verði endurskoðaðar og þær látnar endurspegla betur niðurbrot vega vegna aksturs gjaldskyldra ökutækja, t.d. með hliðsjón af þyngd, fjölda öxla og e.t.v. fjöðrunarbúnaði.

##### *Rammagrein 5. Gildandi eldsneytisgjöld.*

Vörugjöld eru lögð á í formi rúmmálgjalda á bensín (kr./l.). Þau eru tvö: (1) Almenn vörugjald sem nemur 27,35 kr./l. og (2) sérstakt vörugjald, bensíngjald, sem nemur 44,10 kr./l. á blýlaust bensín en 46,75 kr./l. á annað bensín. Flugvélabensín og íblöndunarefni, sem ekki eru af jarðefnauppruna, eru undanþegin vörugjöldum á bensín.

Olúgjald er lagt á á gas-, dísil- og steinolú sem er nothæf sem eldsneyti á ökutæki. Olíur sem ekki eru af jarðefnauppruna eru hins vegar undanþegnar olúgjaldi. Lituð olía sem nýtt er við húshitun, á björgunarbifreiðar og ýmis atvinnutæki er undanþegin olúgjaldi. Gjaldið er lagt á sem rúmmálgjald (kr./l.) Fjárhæð gjaldsins nemur 61,30 kr./l.

Krónutölur bensín- og olúgjalda hafa undanfarin ár verið verðbættar í tengslum við samþykkt fjárlaga hvers árs.

#### 4.4 Eldsneytisskattur.

**Starfshópurinn leggur til að ákvæði um eldsneytisgjöld, þ.e. almennt og sérstakt bensíngjald og olúgjald, verði færð í nýja löggjöf um grunnskattlagningu eldsneytis en einungis tekjuöflunarmarkmið liggi til grundvallar skattlagningunni.**

##### *Rammagrein 4. Gildandi kílómetragjald.*

Kílómetragjald skiptist í tvö gjöld; almennt kílómetragjald og sérstakt kílómetragjald.

Almennt kílómetragjald er lagt á akstur bifreiða og tengivagna yfir 10 tonnum. Gjaldið er lagt á miðað við þyngd, 0,31 kr./km miðað við 10 tonna eigin þyngd til 14,15 kr./km miðað við 31 tonn eða meiri eigin þyngd.

Sérstakt kílómetragjald er lagt á bifreiðar og eftirvagna yfir 5 tonnum sem eru ætlaðir til sérstakra nota. Gjaldið er lagt á miðað við þyngd, frá 9,28 kr./km miðað við 5 tonna eigin þyngd til 38,93 kr./km miðað við 31 tonn eða meiri eigin þyngd. Krónutölur kílómetragjalds hafa undanfarin ár verið verðbættar í tengslum við samþykkt fjárlaga hvers árs. Álagning kílómetragjalds byggist á sjónarmiðinu um að gjaldtaka af ökutækjum skuli tengjast notkun og sliti á vegum.

Bifreiðar til fólksflutninga, beltabifreiðar og námuökutæki sem eingöngu eru notuð utan vega eða á lokuðum vinnusvæðum og bifreiðar í eigu björgunarsveitar eru undanþegnar almennu kílómetragjaldi.

Að öðru leyti er lagt til að eftirfarandi breytingar verði gerðar:

- A. Grunnskattlagning bensíns og dísilolíu verði jöfnuð þannig að hún verði sú hin sama í kr./l., þ.e. bensíngjald verði lækkað til mótvægis við hækkun olíugjalds.
- B. Skilgreining þeirra ökutækja sem heimilt er nýta litaða olíu verði endurskoðuð með hliðsjón af því markmiði að aðeins ökutæki sem ætluð eru til nota utan samgöngukerfisins fái ívilnunarinnar notið.
- C. Heimild til að nota litaða olíu á bifreiðar í eigu björgunarsveita verði felld brott árið 2023. Á árunum 2020–2022 verði unnið að afmörkun leiða á útgjaldahlið fjárlaga til að bæta björgunarsveitunum að fullu þann ágóða sem þær verða af við brottfellinguna.
- D. Undanþága íblöndunarefna frá eldsneytissköttum verði bundin við endurnýjanlegt eldsneyti í skilningi ákvæða laga nr. 40/2013, um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi.

#### 4.5 Kolefnisskattur.

##### *Rammagrein 6. Gildandi kolefnisgjald.*

Kolefnisgjald er lagt á gas- og dísilolíu, bensín, brennsluolíu og jarðolíugas og annað loftkennt kolvatnsefni. Gjaldfjárhæðir eru mismunandi eftir tegund kolefnis, frá 8,25 kr./l. til 11,65 kr./kg. Krónutölur kolefnisgjalds hafa undanfarin ár verið verðbættar í tengslum við samþykkt fjárlaga hvers árs.

Við og í kjölfar setningar laga um umhverfis- og auðlindaskatta voru gjaldfjárhæðir kolefnisgjalds ákvarðaðar miðað við verð ETS-losunarheimilda á markaði eins og það stóð árið 2009. Fjárhæðirnar hafa síðan tekið breytingum í samræmi við þróun verðlags auk 50% hækkunar 1. janúar síðastliðinn.

**Starfshópurinn leggur til að ákvæði um kolefnisgjald í lögum um umhverfis- og auðlindaskatta verði færð í nýja löggjöf um kolefnisskatt sem verði fengið það hlutverk að stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings.**

Að öðru leyti er lagt til að eftirfarandi breytingar verði gerðar:

- A. Á árunum 2020 og 2021 verði ráðist í endurskoðun forsendna fjárhæða kolefnisgjalds með það markmið að leiðarljósi að þær endurspegli beinan og óbeinan kostnað samfélagsins af því að takast á við neikvæð ytri áhrif koltvísýringslosunar (e. carbon pricing).
- B. Fjárhæðir kolefnisgjalds ráðist af kolefnisverði (e. carbon price) frá og með árinu 2022.

#### 4.6 Tímabundnar ívilnanir.

##### 4.6.1 Virðisaukaskattsívilnanir.

**Starfshópurinn leggur til eftirfarandi tímabundnar virðisaukaskattsívilnanir á tímabilinu:**

- A. Gildandi virðisaukaskattsívilnun vegna innflutnings- og sölu á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum verði látin gilda þann tíma sem henni hefur verið markaður og



bundin við sömu fjöldaviðmið en hún endurskoðuð áður en gildistíma hennar lýkur. Á grundvelli sjónarmiða um tæknilegt hlutleysi verði ívilnunin látin ná til allra gerða ökutækja sem undir ívilnunina falla sem ekki losa koltvísýring við notkun. Losunarviðmið ívilnunar tengiltvinnbifreiða verði 50 g/km NEDC eða minna en 60 g/km WLTP eða minna þegar slíkar upplýsingar eru aðeins skráðar. Fjárhæðarþak ívilnunarinnar verði áfram miðað við 6 millj. kr. útsöluverð nema í tilviki vetnisbifreiða þar sem þakið verði 8 millj. kr. og tengiltvinnbifreiða sem búi við óbreytt þak. Fallið verði frá því að láta ívilnunina ná til hópifreiða.

#### *Rammagrein 7. Gildandi virðisaukaskattsívilnun.*

Samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt er heimilt út árið 2020 að fella niður eða telja til undanþeginnar veltu tiltekna hámarksfjárhæð við sölu á nýjum rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinn- og hópifreiðum fyrir 22 farþega eða fleiri. Ívilnunin er bundið hámarksfjöldi ökutækja, 10.000 rafmagnsbifreiðum, 10.000 vetnisbifreiðum og 10.000 tengiltvinnbifreiðum.

- B. Á árunum 2020–2024 verði til heimilt að endurgreiða virðisaukaskatt vegna innflutnings og kaupa á almenningsvögnum, þ.e. hópifreiðum með leyfða heildarþyngd meiri en 5.000 kg fyrir fleiri en 22 farþega í sætum og stæðum, sem ganga fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni, eða losa öðrum kosti minna en 30 g/km (WLTP) koltvísýrings. Heimildin verði bundin samanlögðu árlegu hámarki, 500 millj. kr., og ná til innflutnings og kaupa sem hafa átt sér stað frá og með 1. janúar 2018.
- C. Á árunum 2020–2024 verði heimilt að endurgreiða virðisaukaskatt vegna innflutnings og sölu á dráttarvélum og ökutækjum sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og ganga fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni eða losa öðrum kosti minna en 30 g/km (WLTP) koltvísýrings. Gildistími ívilnunarinnar verði 5 ár. Niðurfellingin verði bundin tilteknu samanlögðu árlegu hámarki, 200 millj. kr.
- D. Á árunum 2020–2024 verði heimilt að endurgreiða virðisaukaskatt af útleigu ökutækjaleiga og handhafa leyfa til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu á ökutækjum sem fallið hafa undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt.

#### **4.6.2 Tekjuskattsívilnanir.**

##### **Starfshópurinn leggur til eftirfarandi tímabundnar tekjuskattsívilnanir á tímabilinu:**

- A. Á árunum 2020–2024 verði launþegum heimilað að draga 50% ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda frá tekjum geti þeir sýnt fram á að þau varði notkun bifreiðar sem nýtir aðallega metan eða metanól eða annarrar bifreiðar sem hefur undir 30 g/km (WLTP) skráða losun koltvísýrings.
- B. Á árunum 2020–2024 verði atvinnurekstraraðilum heimilað að draga frá tekjum 200% rekstrarkostnaðar, að fyrningum frátöldum, vegna bifreiða sem nýta aðallega metan eða metanól og annarra bifreiða með skráða losun undir 30 g/km (WLTP).

- C. Á árunum 2020–2024 verði atvinnurekstraraðilum heimilað að fyrna að fullu á kaupári bifreiðar að eigin þyngd meira en 3.500 kg að því gefnu að þær gangi aðallega fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni eða hafi skráða losun undir 30 g/km (WLTP).

#### 4.7 Frekari úttektir, greiningar o.fl.

**Starfshópurinn leggur til að ráðist verði í eftirfarandi greiningarverkefni og úttektir í því skyni að undirbyggja megi frekari breytingar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis:**

- A. Fýsileika- og kostnaðargreiningu á upptöku skattlagningar á grundvelli tímabundins aðgangs að vegakerfinu (vinjettur) og/eða mældrar notkunar (t.d. Global Navigation Satellite System/GNSS). Greiningunni fylgi áætlun um innleiðingu skattlagningarinnar.
- B. Úttekt á möguleikum þess að greiða þeim skráðu eigendum eldri ökutækja sem losa mikinn koltvísýring og menga mikið við notkun fasta fjárhæð vegna förgunar og/eða útflutnings. Úttektinni fylgi fýsileika- og kostnaðargreining á mögulegum valkostum.
- C. Úttekt á möguleikum þess að heimila ökutækjaleigum að fresta fullri greiðslu vörugjalds af nýrri bifreið í tiltekinn tíma frá tollafgreiðsludegi. Í grófum dráttum gæti hugmyndin t.d. verið sú að í kjölfar tollafgreiðslu greiði ökutækjaleiga 1/4 hluta vörugjalds af ökutæki en eftirstöðvarnar við lok frestsins eða þegar bifreiðin er seld gerist það áður en frestinum lýkur. Eftirstöðvarnar falli niður að hluta eða heild ef bifreiðinni er fargað eða hún flutt úr landi á síðustu mánuðum frestsins eða innan tiltekinnna tímamarka að honum loknum. Útfærslan hvetji ökutækjaleigur til að beina innkaupum í ríkum mæli að bifreiðum sem losa lítinn koltvísýring og taka virkan þátt í orkuskiptum í samgöngum.
- D. Úttekt, gerð í samstarfi við Samband íslenskra sveitarfélaga, á hagrænum hvötum til að sporna gegn neikvæðum áhrifum notkunar ökutækja á loftgæði.
- E. Úttekt á möguleikum þess að birta reglulega aðgengilegar upplýsingar um tekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis, t.d. forsendur áætlana og jafnframt útgjöld ríkissjóðs á tengdum málefna sviðum.
- F. Úttekt á mögulegum breytingum á kerfi litaðrar olíu með skilvirkni að leiðarljósi. Úttektinni fylgi fýsileika- og kostnaðargreining á mögulegum valkostum.
- G. Úttekt á möguleikum, kostum og göllum þess að skattleggja eldsneyti sem ekki er af jarðefnauppruna út frá koltvísýringslosun á orkueiningu miðað við jarðefnaeldsneyti ( $\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$ ).

**Viðhöfð verði viðvarandi athugun á breytingum sem kunna að verða á upplýsingagjöf um losun koltvísýrings og mengandi efna og efnisagna vegna notkunar ökutækja yfir 3,5 tonna eigin þyngd.**

**Boðuð verði áform um að næsta skipulagða endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis muni fara fram á árunum 2023–2024.**

## MYNDIR OG RAMMAGREINAR.

### Myndir.

Mynd 1. Skipting umfjöllunar um skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

Mynd 2. Gildandi grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

Mynd 3. Tillaga að breyttri grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

Myndir 4-5. Tillaga að breytingu á skattlagningu öflun fólksbifreiða skv. NEDC og WLTP.

Myndir 5-6. Tillaga að breytingu á sérstökum flokki skattlagningar á öflun ökutækja skv. NEDC og WLTP.

Myndir 7-8. Tillaga að breytingu skattlagningu umráða léttari ökutækja skv. NEDC og WLTP.

### Rammagreinar.

Rammagrein 1. Dæmi um fyrirkomulag skattlagningar ökutækja og eldsneytis í Evrópuríkjum.

Rammagrein 2. Gildandi vörugjald á ökutæki.

Rammagrein 3. Gildandi bifreiðagjald.

Rammagrein 4. Gildandi kílómetragjald.

Rammagrein 5. Gildandi eldsneytisgjöld.

Rammagrein 6. Gildandi kolefnisgjald.

Rammagrein 7. Gildandi virðisaukaskattsívilnun.

## VIÐAUKI I. ÁHRIFAMAT.

### Áhrif á tekjur ríkissjóðs

Starfshópurinn mat áhrif tillagna sinna á tekjur ríkissjóðs. Matið byggir á gögnum frá ríkisskattstjóra, Samgöngustofu og tollstjóra. Þá tekur matið einnig mið af efnahagshorfum, sér í lagi hagvaxtarspá, kaupmætti heimila og gengi íslensku krónunnar gagnvart erlendum gjaldmiðlum. Var m.a. stuðst við þjóðhagsspá Hagstofu Íslands frá því í júní 2018. Framtíðarhorfur um fjölgun rafmagns- og tengiltvinnbifreiða hafa augljóslega áhrif á tekjumatið en einnig samdráttur losunar koltvísýrings frá notkun bifreiða almennt. Rétt er að taka fram að niðurstöður matsins eru háðar ýmiskonar óvissu.

### Skattlagning öflunar ökutækja.

Tillaga um lækkun losunarviðmiða vörugjalds á ökutæki í tveimur skerfum ásamt því að fallið verði frá því að miða gjaldið við tíu gjaldbil en taka upp línulega álagningu (sjá kafla 4.3.1) gæti aukið tekjur ríkissjóðs um 1,6 milljarða kr. árið 2020 að meðtöldum hliðaráhrifum á virðisaukaskatt. Frekari lækkun losunarviðmiða vörugjalds árið 2022 er talin geta aukið tekjur ríkissjóðs um 0,9 milljarð kr. til viðbótar það ár. Tekjurnar munu þó án nokkurs vafa dvína eftir því sem lengra líður frá því að tillögurnar koma til framkvæmda, m.a. vegna fjölgun rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og annarra sparneytnari bifreiða. Markmið tillagnanna er að færa skatthlutföll vörugjalds nær lækkandi meðallosun bifreiða. Frá árinu 2011 hefur meðallosun nýskráðra fólksbifreiða lækkað úr 156,6 g/km í 120,1 g/km, eða sem nemur um 23% samdrætti. Hefði meðallosunin verið óbreytt á tímabilinu væru tekjur ríkisins af vörugjöldum á bifreiðar um 3 milljörðum kr. hærrí en þær voru árið 2017, að öllu öðru óbreyttu.

Starfshópurinn leggur til að allar fólksbifreiðar beri vörugjald samkvæmt sömu forsendum. Í tillögunni felst að leigu- og ökukennslubifreiðar verði færðar í nokkrum skrefum úr gildandi undanþáguflokki vörugjalds á árunum 2020–2023. Sú aðgerð er talin auka skatttekjur ríkisins um rúmlega 50 millj. kr. á því ári þegar tilfærslan hefur að fullu átt sér stað. Síðastliðin ár hafa að meðaltali kaupendur um 100 leigu- og ökukennslubifreiða notið ívilnunar ár hvert, stærstur hluti þeirra kaupendur leigubifreiða. Í tillögunni felst einnig að fornbifreiðar beri vörugjald miðað við losun eins og aðrar fólksbifreiðar. Áætlaður tekjuauki ríkissjóðs af þeirri breytingu gæti numið um 10 millj. kr. á ári.

Lagt er til að léttar sendi- og grindar- og hópibifreiðar undir 5.001 kg að leyfðri heildarþyngd beri vörugjald samkvæmt nýjum undanþáguflokki vörugjalda frá og með árinu 2020. Losunarviðmið skattlagningarinnar tækju mið af markmiðum sem evrópskum bifreiðaframleiðendum ber að ná. Tillagan gæti aukið tekjur ríkisins um 40 millj. kr. árið 2020 en þær munu þó dragast saman eftir því sem hjá líður. Þá er lagt til að losunarviðmið lækki enn frekar árið 2022 og ætla má að þar með aukist tekjur ríkisins um viðbótar 50 millj. kr. það ár. Aðrar aðgerðir tengdar öflun ökutækja hafa óveruleg áhrif á tekjur og/eða afkomu ríkissjóðs.

Verði framangreindar tillögur að veruleika munu tekjur ríkissjóðs af vörugjaldi á ökutæki (að viðbættum virðisaukaskatti) samtals aukast um rúmlega 1,7 milljarða kr. árið 2020 og um tæplega 1 milljarð kr. til viðbótar árið 2022. Til viðmiðunar eru áætlaðar tekjur ríkissjóðs af vörugjöldum af ökutækjum áætlaðar 7,9 milljarðar kr. árið 2018 samkvæmt fjárlögum þess árs. Sé tekið tillit til þess að vörugjaldsívilnun sem ökutækjaleigur hafa notið mun renna sitt skeið í árslok 2018 nema áætlaðar tekjur um 9 milljörðum kr. Miðað við það aukast tekjur ríkissjóðs af vörugjöldum um 20% árið 2020 og um viðbótar 10% árið 2022. Ljóst er að tillögurnar munu hafa áhrif á útsöluverð bifreiða. Ef litið er til meðallosunar bifreiða um þessar mundir má ætla að

bifreiðaverð hækki um 4% árið 2020 og önnur 2,2% árið 2022 að því gefnu að álagningarhlutföll verði óbreytt. Þá eru áhrif á vísitölu neysluverðs talin verða um 0,32% til hækkunar á árinu 2020 af þessum sökum og 0,26% til hækkunar á árinu 2022. Eins og áður hefur verið tekið fram eru sterkar líkur á að áhrifin gangi til baka eftir því sem hjá líður.

### **Skattlagning umráða ökutækja.**

Tillaga starfshópsins um breytingar á bifreiðargjaldi (sjá kafla 4.3.2) felur m.a. í sér að mörk losunarhluta bifreiðagjalds á ökutæki undir 3.501 kg eigin þyngd verði samræmd neðstu skattlagningarmörkum vörugjalds (þ.e. að viðmið koltvísýringslosunar sem leiðir til álagningar vörugjalds í g/km og losunarhluta bifreiðagjalds verði hið sama) en á móti verði fjárhæð þess gjalds sem lagt er á miðað g/km skráðrar koltvísýringslosunar lækkuð og lágmarksfjárhæð bifreiðagjalds hækkuð. Ætla má að tekjur ríkisins hækki um 335 millj. kr. af þessum sökum árið 2020. Þá er jafnframt lagt til að mörk losunarhluta bifreiðagjalds lækki frekar árið 2022 í samræmi við lækkun losunarviðmiða vörugjalds það ár ásamt frekari hækkun á lágmarksfjárhæð bifreiðagjaldsins. Má ætla að tekjur ríkisins hækki um 335 millj. kr. til viðbótar af þeim sökum árið 2022. Þá er einnig lagt til að frá og með árinu 2023 nemi bifreiðagjald fastri krónutölu á hverja bifreið óháð skráðri losun. Ekki er gert ráð fyrir að sú breyting hafi tekjuáhrif. Tillögurnar hafa í för með sér að bifreiðagjald á bifreiðar með skráða losun minni en 210–230 g/km (NEDC) hækkar í nokkrum skrefum en á móti lækkar gjald á bifreiðar með skráða losun hærrí en 210–230 g/km (NEDC). Tillaga um fækkun undanþága bifreiðagjalds, þar með talið undanþágu fornþveigja árið 2023, er samtals talin auka tekjur ríkissjóðs um 100 millj. kr. Aðrar aðgerðir tengdar skattlagningu öflugunar ökutækja hafa óveruleg áhrif á tekjur og/eða afkomu ríkissjóðs.

Tillögurnar hér að framan munu auka tekjur ríkissjóðs um samanlagt 0,7 milljarð kr. á tímabilinu 2020–2025. Gert er ráð fyrir að tekjur af bifreiðagjaldi hækki um tæplega 600 millj. kr. vegna tillögu um að ökutæki í eigu öryrkja og björgunarsveita beri bifreiðagjald en á móti munu útgjöld til öryrkja og björgunarsveita hækka sem því nemur og því hefur hún engin áhrif á afkomu ríkissjóðs. Rétt er að nefna að áætlaðar tekjur af bifreiðagjaldi eru 7,5 milljarðar kr. í fjárlögum 2018.

### **Skattlagning notkunar ökutækja.**

Tillaga um að undanþága fólksflutningsbifreiða frá kílómetragjaldi verði afnumin er talin auka tekjur ríkissjóðs um 200 milljónir kr. frá og með árinu 2020.

Tillaga um jöfnun grunnskattlagningar bensíns og dísilolíu í kr./l hefur ekki áhrif á tekjur ríkisins, þar sem bensíngjald lækkar til mótvægis við hækkun olíugjalds. Áhrif jöfnunar bensín- og olíugjalds í kr./l. á vísitölu neysluverðs eru talin nema 0,06% til lækkunar.

Aðrar tillögur er snúa að skattlagningu notkunar ökutækja hafa óveruleg áhrif á tekjur ríkissjóðs.

### **Ýmsar aðrar tillögur.**

Tillaga starfshópsins um virðisaukaskattsívilnun vegna hópbifreiða sem ganga fyrir endurnýjanlegum orkugjöfum gæti haft neikvæð áhrif á tekjur ríkissjóð sem nemi allt að 500 millj. kr. á ári. Áhrif ívilunar vegna dráttavéla o.fl. sem ganga fyrir endurnýjanlegum orkugjöfum geta orðið neikvæð svo nemi allt að 200 millj. kr. árlega. Áhrif tillögu um virðisaukaskattsívilnun vegna útleigu bifreiða sem hafa notið ívilunar samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt eru áætluð verða neikvæð um sem nemur 60–150 millj. kr. árlega.

Tillögur um tekjuskattsívilnanir eru taldar hafa neikvæð áhrif á tekjur ríkissjóðs sem nemur um 500 millj. kr. árlega. Þar af er áætlað að áhrif heimildar launþega til tekjufrádráttar ökutækjastyrks og bifreiðahlunninda geti numið um 250 millj. kr. og áhrifin af heimild fyrirtækja til rekstrarkostnaðarfrádráttar nemi sömu fjárhæð.

Nánara yfirlit yfir áhrif tillagna starfshópsins á tekjur ríkisins er að finna í töflu undir lok viðaukans.

#### Áhrif á atvinnulífið

Það er ljóst að tillögur starfshópsins munu snerta atvinnulífið með ýmsum hætti, m.a. hvað varðar skatta á öflun ökutækja, notkun þungra ökutækja, eldsneytisgjöld og kolefnisskatt. Starfshópurinn er meðvitaður um að öflugt atvinnulíf er forsenda öflugs efnahagslífs og lífsgæða. Skattar hafa áhrif á hvata og verðmætaskapandi hegðun einstaklinga og fyrirtækja. Ætla má að helstu áhrif tillagna starfshópsins á atvinnulíf geti annars vegar orðið neikvæð fyrir atvinnurekstraraðila þar sem innkaupsverð ökutækja og jarðefnaeldsneytis hækkar. Skuldir þeirra geta hækkað til skemmri tíma litið í takt við hækkandi innkaupsverð ökutækja og afkoma versnað svo einhverju nemi vegna hærri rekstrarkostnaðar ökutækja. Gera má ráð fyrir að áhrifin komi hvað helst fram hjá fyrirtækjum sem fjárfesta í mörgum ökutækjum eða eru verulega háð notkun ökutækja í rekstri sínum. Hins vegar má einnig gera ráð fyrir að hærri innkaupsverð ökutækja hafi til skamms tíma jákvæð áhrif á eigið fé fyrirtækja vegna hækkandi verðmætis ökutækja sem verða þegar í þeirra eigu þegar tillögurnar koma til framkvæmda. Til lengri tíma litið má gera ráð fyrir að neikvæð áhrif tillagnanna gangi að verulegu leyti til baka í takt við samdrátt koltvísýringslosunar og minni eldsneytiseyðslu nýrra ökutækja. Áhrif helstu tillagna á atvinnulífið má nánar draga saman á eftirfarandi hátt:

1. Samþykkt tillögu um að losunarmörk koltvísýrings við álagningu vörugjalds á bifreiðar verði hækkuð hefur til skemmri tíma neikvæð áhrif á atvinnurekstraraðila vegna hærri innkaupakostnaðar þeirra atvinnurekenda sem nýta slíkar bifreiðar í starfsemi sinni. Í mörgum tilvikum og í auknum mæli þegar fram líða stundir geta þessir aðilar keypt bifreiðar sem losa minna en áður og því munu neikvæð áhrif hækkunarinnar að mörgu leyti ganga til baka.
2. Rekstraraðilar leigu-, og ökukennslubifreiða og ökutækjaleigur hafa notið ívilunar þegar að álagningu vörugjalds kemur. Dregið hefur úr umfangi ívilunar ökutækjaleiga á nokkrum árum en umfang annarra er enn umtalsvert. Niðurfelling ívilnananna mun hafa þau áhrif á leigubifreiðastjóra og ökukennara að innkaupsverð hækkar á bifreiðum sem losa nokkurn koltvísýring við notkun. Þá er líklegt að mismunur innkaups- og endursöluverðs verði þeim ekki eins hagstæður. Viðbúíð er því að kostnaður neytenda við kaup á þjónustu leigubifreiða og á ökutímum muni hækka.
3. Samþykkt tillögu um að vörugjald verði lagt á sendibifreiðar, grindur með hreyfli og ökumannshúsi, sérútbúnað bifreiðar og hópbifreiðar í miðað við skráða losun koltvísýrings kann til skemmri tíma að hafa neikvæð áhrif á þá atvinnurekstraraðila sem nýta í starfsemi sinni bifreiðar sem losa meira en 180 g/km (NEDC) eða rúmlega 210 g/km (WLTP). Áhrifin munu koma fram í hærri innkaupakostnaði. Áhrifin geta hins vegar einnig orðið jákvæð í tilviki þeirra sem geta breytt kauphegðun sinni og keypt bifreiðar sem losa minni koltvísýring. Til lengri tíma litið ætti tillagan ekki að hafa áhrif á verðmæti ökutækja á eftirmarkaði en til skemmri tíma litið má ætla að verðmætið hækki með jákvæðum áhrifum á eigið fé.
4. Samþykkt tillögu um að öflun ökutækja að 5 tonna heildarþyngd eða minna, sem ekki eru skráningarskyld samkvæmt umferðarlögum og eru aðallega ætluð til vöruflutninga, beri fast 13% vörugjald mun hafa jákvæð áhrif á þá atvinnurekstraraðila sem nýta slík ökutæki í

- starfsemi sinni. Ökutækin hafa að jafnaði borið 30% fast vörugjald eftir samþykkt laga nr. 156/2010.
5. Samþykkt tillögu um að öflun hópbifreiða og vörubifreiða yfir 5 tonn að heildarþyngd beri 0% vörugjald að því tilskyldu að ökutækin uppfylli skilyrði EURO VI og síðar EURO VII ætti ekki að hafa áhrif á atvinnurekstraraðila sem hafa haft hug á að kaupa ný ökutæki sem samræmast evrópskum reglum. Áhrifin verða hins vegar neikvæð í tilvikum þeirra sem kaupa eldri ökutæki sem hafa hlotið gerðaviðurkenningu fyrir árið 2013 og skráningu eftir árið 2014.
  6. Samþykkt tillögu um að öflun allra ökutækja sem eingöngu eru knúin rafmagni, vetni, sólarorku, þrýstilofti eða öðrum vélbúnaði sem ekki losar koltvísýring við notkun verði undanþegin vörugjaldi ætti að hafa jákvæð áhrif fyrir atvinnurekstraraðila sem geta nýtt slík ökutæki.
  7. Samþykkt tillögu um að skattlagning umráða ökutækja verði byggð á gildandi bifreiðagjaldi en verði á tímabilinu færð nær skattlagningu aðgangs og afnota af samgöngukerfinu ætti ekki að hafa áhrif á atvinnurekendur. Samþykkt tillögu um að losunarviðmið koltvísýrings vegna skattlagningar umráða ökutækja að 3.500 kg eigin þyngd eða minna verði afnumið í skrefum en fjárhæð lágmarksgjald hækkuð á móti mun líklega hafa jákvæð áhrif á atvinnurekendur þar sem vísbendingar eru um að ökutæki í þeirra eigu hafi hærri skráða koltvísýringslosun en ökutæki í eigu einstaklinga. Samþykkt tillögu um að skattlagning umráða ökutækja þyngri en 3.500 kg eigin þyngd verði jöfnuð á þrjá flokka mun á heildina litið ekki hafa áhrif á atvinnurekendur en gætu þó orðið jákvæð og neikvæð innan hvers flokks.
  8. Samþykkt tillögu um að undanþága þungra fólksflutningabifreiða frá kílómetragjaldi verði afnumin, a.m.k. í tilvikum virðisaukaskattsskyldra rekstraraðila slíkra bifreiða, mun hafa neikvæð áhrif á rekstraraðila slíkra bifreiða.
  9. Samþykkt tillögu um að fjárhæðir kílómetragjalds verði endurskoðaðar og þær látnar endurspeglar betur niðurbrot vega vegna aksturs gjaldskyldra ökutækja, t.d. með hliðsjón af þyngd, fjölda öxla og e.t.v. fjöðrunarbúnaði, mun hafa bæði jákvæð og neikvæð áhrif á rekstraraðila þeirra, því þyngri sem ökutækin eru því neikvæðari verða áhrifin og öfugt.
  10. Ætla má að samþykkt tillögu um að grunnskattlagning bensíns og dísilolíu verði jöfnuð þannig að hún verði sú hin sama í kr./l. hafi neikvæð áhrif á marga atvinnurekstraraðila. Ástæðan er sú að þó að jöfnunin muni hafi tekjuhlutlaus áhrif fyrir ríkissjóð nýta atvinnurekstraraðilar dísilolíu í mun meira mæli en bensín, m.a. til að knýja þung ökutæki sem nýtt eru hreinum atvinnurekstrarnotum. Samþykkt tillögunnar mun hins vegar hafa jákvæð áhrif á þá atvinnurekstraraðila sem nýta bensín á ökutæki.
  11. Líklegt er að samþykkt tillögu um kolefnisskatt sem byggir á áætluðu kolefnisverði hafi neikvæð áhrif á atvinnurekstraraðila sem nýta jarðefnaeldsneyti í starfsemi sinni. Á þessum tímamarki er óvarlegt að ætla hve mikil áhrifin verða en þó má halda því fram með nokkurri vissu að þau verði einhver ef horft er til gildandi fjárhæða kolefnisgjalds.
  12. Samþykkt tillögu um tímabundna endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna innflutnings og kaupa á almenningsvögnum mun að jafnaði ekki hafa áhrif á atvinnurekstraraðila. Þó er mögulegt að einhverjir atvinnurekstraraðili nýti slík ökutæki í starfsemi sem er undanþegin virðisaukaskatti. Fyrir þá verða áhrifin jákvæð. Sama á við um samþykkt tillögu um að endurgreiða virðisaukaskatt vegna innflutnings og sölu á dráttarvélum og ökutækjum sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og ganga fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni eða losa öðrum kosti minna en 30 g/km (WLTP) koltvísýrings.
  13. Samþykkt tillögu um að heimila tímabundið endurgreiðslu virðisaukaskatts af útleigu ökutækjaleiga og handhafa leyfa til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu á ökutækjum sem fallið hafa undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt mun hafa jákvæð áhrif á framangreinda atvinnurekstraraðila.

14. Samþykkt tillögu um að heimila launþegum tímabundið að draga 50% ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda frá tekjum geti þeir sýnt fram á að þau varði notkun rafmagns- eða vetnisbifreiðar eða annarrar bifreiðar sem hefur undir 30 g/km (WLTP) skráða losun koltvísýrings mun óbeint hafa jákvæð áhrif á atvinnurekstraraðila sem veita slík fríðindi. Samþykktin hefur ekki áhrif á aðra atvinnurekstraraðila.
15. Samþykkt tillögu um að heimila atvinnurekstraraðilum tímabundið að draga frá tekjum 200% rekstrarkostnaðar, að fyrningum frátöldum, vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og annarra bifreiða með skráða losun undir 30 g/km (WLTP) mun hafa jákvæð áhrif á atvinnurekstraraðila sem nýta slík ökutæki í rekstri sínum. Samþykktin hefur ekki áhrif á aðra atvinnurekstraraðila.
16. Samþykkt tillögu um að heimila atvinnurekstraraðilum tímabundið að fyrna að fullu á kaupári bifreiðar að eigin þyngd meira en 3.500 kg að því gefnu að þær gangi fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni eða hafi skráða losun undir 30 g/km (WLTP), getur haft jákvæð áhrif á atvinnurekstraraðila sem nýta slík ökutæki í rekstri sínum. Samþykktin hefur ekki áhrif á aðra atvinnurekstraraðila.

Það er rétt að halda því til haga að tillögur starfshópsins stefna ekki að því að álögur á atvinnulífið aukist heldur hvatningu til orkuskipta. Það er auðsætt að orkuskipti geta ekki átt sér stað nema raunhæfir valkostir séu í boði. Starfshópurinn reyndi eftir fremsta megni að gæta þess að svo yrði.

#### Áhrif á heimilin

Tillögur starfshópsins munu snerta heimilin með beinum eða óbeinum hætti. Áhrifin geta komið fram með óbeinum hætti í gegnum verðlag fyrir tilstuðlan áhrifa á atvinnulífið. Enn fremur koma áhrifin fram með beinni hætti í útsöluverði í gegnum skattlagningu á öflun ökutækja, eldsneytisgjöld og kolefnisskatt. Gera má ráð fyrir að áhrifin muni verða neikvæð á ráðstöfunartekjur flestra heimila, en þó ekki allra, a.m.k. til skemmri tíma litið. Skattar skapa hvata og ætla má að heimilin bregðist við mögulegum breytingum með því að draga úr losun. Því má ætla að áhrifin verði óveruleg til lengri tíma litið. Áhrif helstu tillagna á heimilin má nánar draga saman á eftirfarandi hátt:

1. Samþykkt tillögu um að losunarmörk koltvísýrings við álagningu vörugjalds á bifreiðar verði hækkuð mun til skemmri tíma hafa neikvæð áhrif á ráðstöfunartekjur heimila sem kaupa ný ökutæki í ljósi hærri innkaupakostnaðar. Í mörgum tilvikum og í auknum mæli þegar fram líða stundir geta heimilin keypt bifreiðar sem losa minna en áður og því munu neikvæð áhrif hækunarinnar að mörgu leyti ganga til baka. Hins vegar má ætla að áhrifin verði í einhverjum mæli jákvæð á þau heimili sem hyggjast selja ökutæki á eftirmarkaði enda leiðir raunhækkun vörugjalds til hækkunar eða a.m.k. minni lækkunar á endursöluverði en ella.
2. Samþykkt tillögu um að öflun allra ökutækja sem eingöngu eru knúin rafmagni, vetni, sólarorku, þrýstilofti eða öðrum vélbúnaði sem ekki losar koltvísýring við notkun verði undanþegin vörugjaldi ætti að hafa jákvæð áhrif á heimili.
3. Samþykkt tillögu um að skattlagning umráða ökutækja verði byggð á gildandi bifreiðagjaldi en verði á tímabilinu færð nær skattlagningu aðgangs og afnota af samgöngukerfinu ætti ekki að hafa áhrif á heimili á heildina litið. Samþykkt tillögu um að losunarviðmið koltvísýrings vegna skattlagningar umráða ökutækja að 3.500 kg eigin þyngd eða minna verði afnumið í skrefum en fjárhæð lágmarksgjald hækkuð á mótí mun hins vegar líklega hafa neikvæð áhrif á ráðstöfunartekjur heimila þar sem vísbendingar eru um að ökutæki í þeirra eigu hafi lægri skráða koltvísýringslosun en ökutæki í eigu atvinnurekenda.
4. Ætla má að samþykkt tillögu um að grunnskattlagning bensíns og dísilolíu verði jöfnuð þannig að hún verði sú hin sama í kr./l. hafi jákvæð áhrif á mörg heimili. Ástæðan er sú að þó að jöfnunin muni hafi tekjuhlutlaus áhrif fyrir ríkissjóð nýta heimilin bensín í mun meira



mæli en dísilólíu. Samþykkt tillögunnar mun hins vegar hafa neikvæð áhrif á þau heimili sem nýta dísilólíu á ökutæki.

5. Líklegt er að samþykkt tillögu um kolefnisskatt sem byggir á áætluðu kolefnisverði hafi neikvæð áhrif á heimili. Á þessum tímapunkti er óvarlegt að ætla hve mikil áhrifin verða en þó má halda því fram með nokkurri vissu að þau verði einhver ef horft til gildandi fjárhæða kolefnisgjalds.
6. Samþykkt tillögu um að heimila launþegum tímabundið að draga 50% ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda frá tekjum geti þeir sýnt fram á að þau varði notkun rafmagns- eða vetnisbifreiðar eða annarrar bifreiðar sem hefur undir 20 g/km (WLTP) skráða losun koltvísýrings mun hafa jákvæð áhrif á heimili sem njóta slíkra fríðinda.

Líkt og fram herfur komið stefna tillögur starfshópsins ekki að því að álögur á heimilin aukist heldur er þeim ætla það hlutverk að hvetja til orkuskipta.

## Tillögur stafshópsins

## Áhrif á tekjur ríkissjóðs (millj. kr.)

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Skattlagning öflunar ökutækja <sup>1</sup></b>					
Almennt vörugjald lagt á bifreiðar sem losa umfram 70 g/km (WLTP) eða 58 g/km (NEDC)		1.600			
Almennt vörugjald lagt á bifreiðar sem losa umfram 60 g/km (WLTP) eða 50 g/km (NEDC)				900	
Fornbifreiðar skattlagðar eins og aðrar fólksbifreiðar		10			
Hámarksívilnun leigu- og ökukennslubifreiða lækkuð í 1.000 þús. kr.		3			
Hámarksívilnun leigu- og ökukennslubifreiða lækkuð í 500 þús. kr.			15		
Hámarksívilnun leigu- og ökukennslubifreiða lækkuð í 300 þús. kr.				15	
Leigu- og ökukennslubifreiðar skattlagðar eins og aðrar fólksbifreiðar					28
Sendibifreiðar, grindur og léttari hópibifreiðar skattlagðar skv. sérstökum losunarflokki sem lagt er á bifreiðar sem losa umfram 120 g/km (WLTP)		40			
Sendibifreiðar, grindur og léttari hópibifreiðar skattlagðar skv. sérstökum losunarflokki sem lagt er á bifreiðar sem losa umfram 110 g/km (WLTP)				50	
<b>Skattlagning umráða ökutækja</b>					
Umráðaskattur á létt ökutæki; lagður á 90 kr./g á hverja skráða losun umfram 70 g/km (WLTP)		335			
Umráðaskattur á létt ökutæki; lagður á 50 kr./g á hverja skráða losun umfram 60 g/km (WLTP)				335	
Fornbifreiðar o.fl. skattlagðar eins og önnur ökutæki					100
<b>Skattlagning notkunar ökutækja</b>					
Fólksflutningsbifreiðar bera kílómetragjald		200			
<b>Aðrir skattar sem tengjast ökutækjum</b>					
Tímabundin ívilnun af virðisaukaskatti vegna útleigu rafbíla		-75			
Tímabundin ívilnun vegna hópibifreiða sem ganga fyrir rafmagni	-500				
Tímabundin ívilnun vegna dráttavéla o.fl.		-200			
Tímabundin heimild launþega til tekjufrádráttar og ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda		-255			
Tímabundin heimild fyrirtækja til rekstrarkostnaðarfrádráttar		-255			
<b>Samtals</b>	<b>-500</b>	<b>1.403</b>	<b>15</b>	<b>1.300</b>	<b>128</b>
<sup>1</sup> Að meðtöldum hliðaráhrifum á virðisaukaskatt.					

## VIÐAUKI II. SAMRÁÐ OG BREYTINGAR.

Eins og tekið var fram í inngangi skýrslunnar voru drög að henni birt á samráðsgátt stjórnvalda hinn 23. febrúar 2018. Umsagnir og athugasemdir bárust frá 20 aðilum. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir þeim meginathugasemdum sem settar voru fram, afstöðu starfshópsins til þeirra og öðrum viðbrögðum. Samhengis vegna er þó rétt að hefja umfjöllunina á að gera stuttlega grein fyrir þeim breytingum sem starfshópurinn hefur gert á tillögudrögum sem birt voru 23. febrúar 2018.

### **Breytingar á tillögudrögum frá 23. febrúar 2018.**

Af ýmsum ástæðum, sem m.a. er gerð nánari grein fyrir í kafla 4, hefur starfshópurinn gert breytingar á tillögudrögum sem birtar voru á samráðsgátt stjórnvalda á Ísland.is hinn 23. febrúar 2018. Breytingarnar eru í helstu atriðum eftirfarandi:

1. Forsendur tillagnanna, einkum hvað varðar orðalag og ýmsa flokkun, eru nú útskýrðar í sérstökum kafla. Þá hefur stuttri umfjöllun um gildandi fyrirkomulag skattlagningar verið bætt inn í tillögukafla með rammagreinum þar sem þess var talin þörf. Tilgangur þessa er að gera umfjöllunina skýrari og tillögurnar auðskiljanlegri.
2. Umfjöllun um hlutverk starfshópsins og þau markmið sem honum var gert að vinna að er nú sett fram í stuttum kafla þar sem markmiðunum er skipt í efnisleg og formleg markmið og ályktanir starfshópsins um markmiðin dregnar fram. Er það gert til að setja umfjöllunina í betra samhengi fyrir lesendur.
3. Í inngangshluta tillögukafla skýrslunnar (4. kafla) er nú að finna stutta umfjöllun um nýja aðferðarfræði (WLTP) sem evrópskum ökutækjaframleiðendum hefur nú verið gert að beita einkum hvað varðar áhrif á skráðar upplýsingar um koltvísýringslosun ökutækja. Hin nýja aðferðarfræði hefur áhrif á fyrirkomulag skattlagningar sem grundvallast á markmiðinu um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá ökutæki og er umfjölluninni ætlað að tryggja samhengi í tillögum sem það markmið varða.
4. Tillaga um stefnu skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2020–2025 er sett fram á meira áberandi hátt en áður og í punktaformi í stað samfellds máls. Með þeim hætti fæst betri mynd af einstökum þáttum tillögunnar.
5. Framsetning tillagnanna var tekin til endurskoðunar með það fyrir augum að gera þær skýrari. Í grundvallaratriðum leggur starfshópurinn til að áfram verði byggt á gildandi fyrirkomulagi skattlagningar ökutækja og eldsneytis og er það nú beinlínis tekið fram en sérstök grein gerð fyrir frávikum.
6. Tillaga um breytingu á grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis er sett fram með skýri hætti en áður. Framsetningin á nú að bera þess merki að breytingar á grunngerðinni sé megintillagan en aðrar tillögur snúi að einstökum þáttum innan grunngerðarinnar.
7. Vegna upptöku nýrrar aðferðarfræði við mælingu losunar koltvísýrings (WLTP) er nú sett fram tillaga um aðlögun gildandi skattlagningar að hinum nýja veruleika. Aðlöguninni er ætlað að gera stjórnvöldum fært að byggja á forsvaranlegan hátt á gildandi skattkerfi þar til tillögur starfshópsins verða e.t.v. að öðru leyti að veruleika.
8. Vegna upptöku hinnar nýju WLTP aðferðarfræði hefur efni og framsetningu tillögu um breytingu á vörugjaldi á ökutæki verið breytt. Það á við bæði þegar kemur að fólks- og pallbifreiðum og öðrum bifreiðum sem lagt til er til að beri vörugjald miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km. Í stað þess að lagt sé til að álagning vörugjalds eigi sér stað í

- tíu gjaldbilum eins og verið hefur er lagt til að álagningin eigi sér stað miðað við fall af losun koltvísýrings.
9. Tillaga um vörugjald á bifhjól o.fl. hefur verið breytt þannig að hún endurspegli að ívilnun felist í betri umhverfiseiginleikum ökutækis.
  10. Í þeim tilgangi að auðvelda lesendum að átta sig á um hvaða ökutæki er átt við í hverri tillögu hefur merkingu samkvæmt reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, verið bætt við innan sviga í tillögutextann þar sem unnt var að koma því við. Merkingarnar eru settar fram í leiðbeiningarskyni og í engu er hægt að líta á þær sem tæmandi eða bindandi.
  11. Tillögu um að vörugjaldsundanþága hópbifreiða yfir 5 tonna heildarþyngd verði bundin við ökutæki sem uppfylla EURO IV og V og síðar VI hefur verið breytt annars vegar þannig að tillagan nái einnig til vörubifreiða og að einungis skilyrði EURO VI og síðar VII verði uppfyllt.
  12. Tillögum um niðurfellingu nokkurra undanþága frá vörugjaldi gegn upptöku fullra styrkja hefur verið breytt þannig að tryggt verði að unnið verði að afmörkun leiða á útgjaldahlíð fjárlaga til að bæta þeim sem notið hafa góðs af undanþágunum að fullu þann ágóða sem þeir verða af við niðurfellinguna áður en til hennar kemur.
  13. Bætt hefur verið við tillögu um almenna undanþágu vörugjalds fyrir öll ökutæki sem eingöngu eru knúin rafmagni, vetni, sólarorku, þrýstilofti eða öðrum vélbúnaði sem ekki losar koltvísýring við notkun. Verði tillagan samþykkt mun hún ná til allra slíkra ökutækja óháð tegund, gerð eða notkunarflokki. Er tillagan sett fram til að eyða öllum vafa sem upp kann að koma.
  14. Tillaga um umbreytingu bifreiðagjalds í aðgangs- eða afnotagjald hefur verið útfærð nánar og slík skattlagning látin ná til allra skráningarskyldra ökutækja í stað aðeins þeirra sem eru 3.500 kg að eigin þyngd eða minna. Með nokkrum föstum gjaldflokkum verður skattlagningin einfaldari auk þess sem það skapar forsendur til breikkunar skattstofnsins, þ.e. einnig verði unnt að leggja skattinn á ökutæki skráð erlendis sem eru til tímabundinna nota á Íslandi. Það er ein af forsendum tillögunnar að unnt verði að innheimta skattinn fyrir skemmri tímabil en sex mánaða. Hugmyndir fjármála- og efnahagsráðuneytisins um aukningu á rafrænni stjórnsýslu skattamála munu gera það mögulegt.
  15. Lögð er til sú breyting á virðisaukaskattsívilnun sem vetnisbifreiðar njóta að fjárhæðarþak hennar miðist við 8 millj. kr. útsöluverð í stað 6 millj. kr. Raðsmíði slíkra bíla hófst nýverið en innflutningsverð þeirra er nokkuð hátt. Þess er ekki að vænta að það lækki að neinu marki fyrr enn eftir 4–5 ár. Um þessar mundir er verið að setja á fót tilraunaverkefni sem felur í sér uppbyggingu vetnisstöðva og innflutning nokkurra slíkra bifreiða. Þó að þar sé um minni bifreiðar að ræða er verkefninu ætlað að skapa nauðsynlega reynslu en líklegt þykir að þungar atvinnubifreiðar verði einkum knúnar vetni til framtíðar litið. Það er talið afar mikilvægt að vetni verði gert aðgengilegt og þess er vænst að það takist að skapa grundvöll fyrir rekstur dreifikerfis fyrir vetni á næstu árum.
  16. Orðalag tillagna um úttektir á ýmsum þáttum skattlagningar hefur verið gert hnitmiðaðra og skiljanlegra.
  17. Bætt hefur verið við tillögu um úttekt á möguleikum þess að heimila ökutækjaleigum að fresta fullri greiðslu vörugjalds af nýrri bifreið í tiltekinn tíma frá tollafgreiðsludegi. Með tillögunni er ekki ætlunin að grafa undan ákvörðun Alþingis um að afnema vörugjaldsívilnun ökutækjaleiga heldur þvert á móti að kortleggja mögulegar leiðir til að gera ökutækjaleigum fært að viðhalda skilvirkri nýtingu leigutækja og takast á við orkuskipti í samgöngum en tryggja á sama tíma fjárhagslega hagsmuni hins opinbera.

Þá kann tillagan að hafa þau hliðaráhrif að jafna framboðssveiflur á innlendum eftirmarkaði ökutækja.

18. Bætt hefur verið við tillögu um úttekt á möguleikum, kostum og göllum þess að skattleggja eldsneyti sem ekki er af jarðefnauppruna út frá koltvísýringslosun á orkueiningu miðað við jarðefnaeldsneyti ( $\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$ ). Með tillögunni er ætlunin að skilgreina mögulegar framtíðarforsendur fyrir slíkri skattlagningu.
19. Ekki er gert ráð fyrir áhrifum af gildistöku tillagna starfshópsins samkvæmt fjármálaáætlun fyrir árin 2019–2023 fyrr en árið 2020. Því er lagt til að tillögurnar taki að meginstefnu til gildi ári síðar en lagt var upp með í skýrsludrögunum frá 23. febrúar 2018.

### **Athugasemdir, tillögur og ábendingar ásamt viðbrögðum.**

Helstu athugasemdir, tillögur og ábendingar umsagnaraðila eru upp taldar hér í framhaldi og gerð grein fyrir viðbrögðum starfshópsins í kjölfarið.

Rétt er að ítreka að starfshópurinn yfirfór allar umsagnir sem bárust og vó og mat hversu fýsilegt væri að taka tillit til þeirra með hliðsjón af þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að vinna að. Þó að ekki hafi verið lögð vinna í að svara hverju erindi sérstaklega er rétt að taka fram að þau voru öll skoðuð eins ítarlega og unnt var enda öll með tölu afar gagnleg.

#### » Aðgangs-/notkunargjald.

- Lagt til að megináherslan við tekjuöflun ríkis og sveitarfélaga til að standa undir vega- og gatnagerð verði á notkunargjöld í formi veggjalda. Tekið fram að ljóst sé að innheimta veggjalda þurfi ákveðinn fjölda ökutækja til að standa undir sér. Því sé best að byrja innheimtu veggjalda á ákveðnum vel skilgreindum leiðum þar sem umferð er nægjanlega mikil og þar sem ráðist er í endurbætur eða á nýjum vegum, brúm eða göngum.
- Lagt til að ýmsum lögum og reglum verði breytt til að hægt sé að innheimta gjöld af öllum bílum sem um gjaldhlið fara svo sem bílaleigubílum og erlendum bílum sem koma með Norrænu.

#### *Viðbrögð.*

Í tillögu starfshópsins um umráðabátt ökutækjaskatts felst að bifreiðagjaldi verði í nokkrum skrefum breytt í fast afnota-/aðgangsgjald sem lagt verði á öll ökutæki óháð því hvort þau eru skráð hérlandis eða erlendis. Þar sem verkefni starfshópsins var að fást við skatta er enga tillögu um notkunargjald í formi veggjalda á skilgreindum leiðum að finna í skýrslunni. Tillögur starfshópsins snerta stefnumótun skattlagningar ökutækja og eldsneytis á tilteknu árabili. Með umbreytingu bifreiðagjalds er stefnt að því að gera stjórnvöldum fært að takast á við beina notkunartengda skattlagningu til lengri tíma litið.

#### » Akstursíþróttir.

- Bent á að sérsníðaðar keppnisbifreiðar og keppnisbifhjól slíta almennt ekki íslenska vegakerfinu enda séu þau aðallega nýtt utan samgöngukerfisins og akstursíþróttir séu iðkaðar á afmörkuðum svæðum.
- Í tengslum við tillögu um afnám vörugjaldsundanþágu sérsníðaðra keppnisbifreiða og keppnisbifhjóla en upptöku sambærilegra framlaga á útgjaldalið fjárlaga er bent á að kostnaður við innflutning á keppnisbílum og íhlutum sé ærinn og erfitt að ímynda sér annað en sú hækkun sem í afnáminu felist muni leiða til þess að keppendum í akstursíþróttum fækki.

- Talið að afnám undanþágu sérsníðaðra keppnisbifreiða og keppnisbifhjóla frá vörugjaldi geti ekki orðið skilvirkari en samkvæmt núverandi framkvæmd, hvorki fyrir þann sem vill stunda akstursíþróttir né stjórnvöld, heldur auki þvert á móti flækjustig og leiði til þess að ekki verður fyrirsjáanlegt hvaða endurgreiðslu kaupendur munu hljóta.
- Talið að afnám undanþágu sérsníðaðra keppnisbifreiða og keppnisbifhjóla frá vörugjaldi muni ekki stuðla að bættri aðstöðu akstursíþróttar og veruleg hætta verði á að dragi verði úr fjárveitingum til akstursíþróttar þegar fram líða stundir.

#### *Viðbrögð.*

Akstursíþróttir eru almennt ekki stundaðar í samgöngukerfinu og því er hægt að halda því fram að það sé óréttlátt að á tæki til slíkrar iðkunar verði lagðir skattar sé þeim ætlað er að fjármagna t.d. uppbyggingu vega. Þá er hins vegar til þess að líta að tillögur starfshópsins gera ráð fyrir því að skattar á ökutæki hafi í meginatriðum tvennskonar tilgang, þ.e. annars vegar að afla ríkissjóði tekna án tillits til þess hvernig ráðstöfun þeirra verður ákveðin og hins vegar að vinna gegn neikvæðum áhrifum notkunar ökutækja, í flestum tilvikum án tillits til þess hvort hin neikvæðu áhrif koma fram við notkun samgöngumannvirkja. Tillögur starfshópsins gera ráð fyrir því að þeim sem notið hafa ágóða af undanþágum frá ökutækjasköttum verði bætt tapið upp að fullu komi til brottfalls þeirra. Íþróttahreyfingin hefur notið fjárframlaga á útgjaldahlíð fjárlaga. Gildandi undanþágur eru almennar og gilda í tilviki allra sem skilyrði þeirra uppfylla, án tillits til þeirra markmiða sem verða lögð til grundvallar, og hið opinbera er illa í stakk búið til að leggja mat á hversu skynsamleg ráðstöfun felst í þeirri framkvæmd. Almennar flækja skattundanþágur skattframkvæmd og eru kostnaðarsamar. Að mati starfshópsins er íþróttahreyfingin mun betur í stakk búin til að takast á við veitingu styrkja til akstursíþróttar en álagningaráðilar skatta.

#### » Atvinnulíf.

- Gagnrýnt að í skýrsludrögunum sé einungis fjallað að litlum hluta um áhrif tillagnanna á atvinnulífið. Tekið fram að skýrslunni þurfi að fylgja lýsing á áhrifum á mismunandi atvinnugreinum og rekstur flutningafyrirtækja, þungavinnuvéla og annarra mikilvægra tækja.
- Talið að gæta verði sérstaklega að því að tillögurnar hafi ekki þau áhrif að raska samkeppnisstöðu atvinnulífsins, einstakra greina og fyrirtækja.
- Bent á að enn sé ekki hægt að afla stærri ökutækja, vinnuvéla og sumra iðnaðartækja þannig útbúin að þau nýti endurnýjanlega orkugjafa. Þeir efnahagslegu hvatar sem settir eru fram í löggjöf verði að vera með þeim hætti að raunhæft sé að ná þeim markmiðum sem stefnt er að.
- Talið að gera þurfi nánari grein fyrir áhrifum tillagna á atvinnulíf og samkeppnishæfni Íslands. Skýra þurfi hvernig tekjuaukning ríkisins kemur frá mismunandi tegundum bifreiða, atvinnutækja eða iðnaði og hvaða áhrif það hefur til kostnaðarhækkunar á vörum og þjónustu á mismunandi sviðum.
- Talið erfitt að meta tillögu um að öflun ökutækja sem ætluð eru til hreinna atvinnurekstrarnota verði undanþegin skattlagningu á meðan upplýsingar um koltvísýringslosun vegna notkunar þeirra eru ófullkomnar. Bent á að ekki sé skýrt hvort ætlunin er að undanþágur gildi, fyrir hverja og hvernig þær verða útfærðar.
- Tekið fram að atvinnutæki hafi langan líftíma og endurnýjun flotans gangi hægar en í tilviki fólksbíla, einkum þar sem lengra er í nýja tækni. Bent á að skattlagning eldsneytis leggist þungt á greinar eins og mannvirkjagerð, flutninga framleiðslufyrirtækja sem og iðnaðarnotkun. Í ljósi framangreinds talið nauðsynlegt að meta áhrif tillagnanna á þessar greinar.

- Lagt til að á meðan tæknilegar hindranir standa í vegi orkuskipta atvinnutækja verði ökutæki sem nýta litaða olíu undanþegin kolefnisgjaldi.
- Talið að vinna þurfi greiningu á stöðu atvinnutækja og notkun olíu á tæki og í iðnaði og enn fremur meta áhrif tillagnanna á eigendur þessara tækja.

#### Viðbrögð.

Áhrifum tillagnanna á atvinnulífið er nú gerð skil í áhrifamati í viðauka I.

##### » Bifreiðastæði.

- Lagt til að lögum um tekjuskatt verði breytt þannig að það verði ótvírætt að bifreiðastæði sem starfsfólk fær aðgang að í vinnunni séu hlunnindi sem beri að greiða skatt af og skuli vinnuveitandi gefa þau upp til skatts. Upphæð þessara hlunninda geta verið ólík eftir staðsetningu á landinu.
- Lagt til að fjárhæð notkunargjalda af bílastæðum standi undir gerð, viðhaldi og rekstri bílastæða og bílastæðahúsa.
- Lagt til að innheimt verði afgangur af bílastæðum í hlutfalli við flatarmál sem þau þekja, t.d. með fasteignagjöldum sem endurspeglar flatarmálið.

#### Viðbrögð.

Samkvæmt 83. gr. gildandi umferðarlaga, nr. 50/1987, fara ráðherra samgöngumála og sveitarfélög með vald til álagningar stoðugjalda. Samkvæmt lokamálsgrein lagagreinarinnar skal fjárhæð gjalds miðast við að standa straum af byggingarkostnaði, viðhaldi og rekstri stöðureita, þ.m.t. launum varða, og kostnaði við uppbyggingu, viðhald og rekstur þjónustu sem veitt er í tengslum við notkun stöðureita, svo sem salernisaðstöðu, og gerð og viðhaldi göngustíga og tenginga við önnur samgöngumannvirki. Slík gjöld grundvallast á sjónarmiðum um þjónustugjöld og aðstöðuleigu. Bæði meginreglur stjórnsýsluréttar um þjónustugjöld og eignarréttar um aðstöðuleigu veita álagningaráðilum svigrúm til þess að ákvarða fjárhæðir gjalda innan þeirra marka sem lagaheimildir setja. Eins og ákvæði 83. gr. umferðarlaga er orðað er svigrúmið nokkuð rúmt en vafalaust hefur t.d. notkunartíðni og staðsetning áhrif á hversu langt er forsvaranlegt að ganga við verðlagninguna. Ákvæði 7. gr. tekjuskattslaga, nr. 90/2003, eru nokkuð skýr að því leyti að hvers konar hlunnindi sem metin verða til peningaverðs og eru endurgjald fyrir hverskonar starf teljast til tekna við álagningu tekjuskatts. Þegar að umfangi skattlagningar afnota af bifreiðastæði kemur hefur það því úrslitaáhrif til hvaða peningaverðs hlunnindin eru metin. Af framkvæmd verður hins vegar ráðið að hlunnindi í formi aðgangs að bifreiðastæði hafa enn sem komið er ekki verið talin til tekjuskattsskyldra hlunninda. Rétt er að benda á að hið sama á við um ýmis hlunnindi sem eru takmörkuð, s.s. afnot af orlofshúsnæði um skamma hríð og afnot af verbúðum eða vinnubúðum. Ekki verður annað ráðið að þetta helgist af sjónarmiðum um skilvirkni skattframkvæmdar, þ.e. að ekki þyki forsvaranlegt að ráðast í álagningu nema sýnt þyki að hún skili ríkissjóði tekjum í eðlilegu samhengi við það óhagræði sem einstaklingur hefur af skattlagningu. Að þessu sögðu er rétt að geta þess að starfshópurinn afmarkaði verkefnið sem hann fæst við í skýrslu sinni þannig að það nær til grunnskattlagningar ökutækja og eldsneytis. Álagning tekjuskatts á hlunnindi sem felast í afnotum af bifreiðastæði fellur þar utan.

##### » Bílaleigubifreiðar.

- Talið að bílaleigubifreiðar eigi að fá réttmætan sess sem atvinnutæki og verði skattlagðar í samræmi við það. Bent á að slíkt geti opnað á útflutning notaðra bílaleigubifreiða til samræmis við önnur atvinnutæki.
- Gagnrýnt að í skýrslunni er vakin athygli á skattlagningu öflunar bílaleigubifreiða í Danmörku en ekki fjallað um virðisaukaskattsumhverfið í Noregi.

- Gagnrýnt að hugmyndir að lausnum til að mæta auknu framboði á eftirmaðkaði bifreiða séu ekki lagðar fram í skýrslunni. Bent á að mæta megi vexti á eftirmaðkaði með því að falla frá álagningu vörugjalds á bílaleigubifreiðar og opna þannig fyrir útflutning til samræmis við önnur atvinnutæki.
- Talið rétt að heimila bílaleigum að leigja út bifreiðar á erlendum númerum í ákveðinn tíma árlaga til að minnka þrýsting á eftirmaðkað fólksbifreiða.

#### *Viðbrögð.*

Sú ívilnun sem ökutækjaleigur hafa notið við álagningu vörugjalds á ökutæki á rót sína að rekja til gildistöku laga nr. 8/2000 en með þeim var vörugjald lækkað á fólksbifreiðar sem ætlaðar voru til útleigu hjá bílaleigum. Það var gert með vísan til stefnu um að lækka vörugjald af ökutækjum sem notuð væru í atvinnurekstri. Í athugasemdum frumvarps þess er varð að framangreindum lögum kemur m.a. fram að bent hefði verið á að þjónusta við ferðamenn sem nýta sér bílaleigubifreiðar sem samgöngutæki væri arðvænleg en hátt verð á bifreiðum til þeirrar starfsemi hefði hins vegar hamað uppbyggingu slíkrar þjónustu. Með þeim breytingum sem frumvarpið fól í sér var stefnt að því að koma til móts við ferðaþjónustu á þessu sviði og gera hana betur samkeppnishæfa í samanburði við slíka þjónustu í öðrum löndum. Með samþykkt laga nr. 125/2015 var ákveðið að ívilnunin mundi falla brott frá og með síðustu áramótum. Með lögum nr. 96/2017 var gildistími ívilunarinnar framlengdur út árið 2018 með vísan til vísbendinga um að ökutækjaleigur hefðu offjárfest í fólksbifreiðum, a.m.k. ef litið væri til stöðugleika eftirmaðkaðar, og því þyrfti greinin lengri tíma til að aðlaga sig að brottfalli ívilunarinnar. Verulegur hluti eigin fjár ökutækjaleiga er bundinn í bifreiðum sem rekstrarfjármunum. Eftir því sem mismunur innkaupsverðs og endursöluverðs er meiri aukast líkur á neikvæðum áhrifum á eigi fé. Stærri ökutækjaleigur hafa notið afsláttarkjara við bifreiðakaup og treysta alfarið á innlandan eftirmaðkað við endurnýjum leigufлотans. Samkvæmt upplýsingum starfshópsins hafa væntingar um lægri mismun innkaupsverðs og endursöluverðs áhrif á lánsfjármögnun til bifreiðakaupa. Vísbendingar eru um að ökutækjaleigur hafi offjárfest í bifreiðum undanfarið ef litið er til möguleika til sölu bifreiða á viðunandi verði á eftirmaðkaði. Bifreiðar í eigu ökutækjaleiga eru mjög stór hluti nýskráðra bifreiða. Það er ljóst að með ívilnuninni sem ökutækjaleigur hafa notið dregur verulega úr hvatanum til samdráttar koltvísýringslosunar frá ökutækjum sem aftur dregur úr líkum á að orkuskipti eigi sér stað með viðunandi hætti. Vísbendingar eru um að bifreiðar í eigu ökutækjaleiga myndi stóran hluta eftirmaðkaðar notaðra bifreiða. Virðist hlutdeild þeirra orðin það stór að hann hafi þar veruleg áhrif á verðlagningu. Bifreiðar í eigu ökutækjaleiga eru í yfirgnæfandi meirihluta tilvika fólksbifreiðar. Í rekstri ökutækjaleiga eru þær meðhöndlaðar eins og tæki til atvinnurekstrar á meðan þær eru hins vegar nýttar af leigutökum eins og hverjar aðrar fólksbifreiðar. Á eftirmaðkaði eru þær einnig seldar eins og hverjar aðrar fólksbifreiðar. Verðfall á eftirmaðkaði getur haft veruleg áhrif á endurnýjun ökutækjafлотans og gang orkuskipta í samgöngum. Á þessum tímamarki er ekki ljóst hvernig skynsamlegast er að bregðast við. Ef litið er til helstu nágrannaríkja hafa þau komið upp fyrirkomulagi sem eykur nýtingarmöguleika og hreyfanleika bifreiða ökutækjaleiga. Með það í huga leggur starfshópurinn til að gerð verði sérstök úttekt á möguleikum þess að heimila ökutækjaleigum að fresta fullri greiðslu vörugjalds af nýrri bifreið í tiltekinn tíma frá tollafgreiðsludegi. Það er hins vegar ljóst að útfærslan verður að hvetja ökutækjaleigur til að beina innkaupum í ríkum mæli að bifreiðum sem losa lítinn koltvísýring og taka virkan þátt í orkuskiptum í samgöngum.

- » Björgunarsveitir, bifreiðar í eigu fatlaðs fólks o.fl.
  - Talið vandséð að niðurfelling undanþágu ökutækja í eigu björgunarsveita frá vörugjaldi auki skilvirkni.



- Bent á að komi sérstaklega illa við minni björgunarsveitir á landsbyggðinni að fella niður undanþágur ökutækja björgunarsveita frá vörugjaldi.
- Talið vandséð að niðurfelling undanþágu ökutækja í eigu björgunarsveita frá bifreiðagjaldi auki skilvirkni. Bent á að komi sérstaklega illa við minni sveitir á landsbyggðinni. Tekið fram að tillögur um hvernig eigi að bæta sveitunum upp tapið séu ekki nægilega útfærðar.
- Talið vandséð að niðurfelling heimildar til að nota litaða olíu á ökutæki í eigu björgunarsveita auki skilvirkni. Bent á að komi sérstaklega illa við minni sveitir á landsbyggðinni. Talið að tillögur um hvernig eigi að bæta sveitunum upp tapið séu ekki nægilega útfærðar.

#### *Viðbrögð.*

Tillögur starfshópsins um afnám undanþága björgunarsveitabifreiða, bifreiða í eigu fatlaðs fólks, slökkvibifreiða o.fl. eru að nokkru betur útfærðar í skýrslunni. Þó svo að þar séu ekki settar fram endanlega útfærðar leiðir til þess að bæta eigendum þessara ökutækja upp það ágóðatap sem þeir verða af er hið minnsta settar fram tillögur um sérstök vinna verði innt af hendi við þá afmörkun áður en til afnámsins kemur.

#### » Fornbifreiðar.

- Talið líklegt að afnám vörugjaldsundanþágu bifreiða eldri en 40 ára stöðvi innflutning fornbifreiða endanlega og tekið fram að það sé líklega takmark starfshópsins sem hafi væntanlega ekki áhuga á neinum tegundum bílasports.
- Talið að afnám undanþágu eldri en 25 ára frá bifreiðagjaldi feli í sér mjög íþyngjandi aukaskatt á eigendur fornbifreiða og varðveislu söguminja.
- Bent á að afnám undanþágu eldri en 25 ára frá bifreiðagjaldi muni hafa í för með sér talsverða umsýslu hjá Samgöngustofu vegna tíðra skráninga og afskráninga.
- Bent á að meirihluti þeirra sem eiga fornbifreiðar séu eftirlaunafólk eða fólk að nálgast eftirlaunaaldur.
- Talið að álagning bifreiðagjalds á fornbifreiðar feli í sér eignaupptöku og lítilvirðingu fyrir áhugamáli sem muni leiða til þess að eigendur afskrái bifreiðarnar og verð á bifreiðunum hrynji endanlega.

#### *Viðbrögð.*

Markmið starfshópsins eru reifuð ítarlega í 3. kafla skýrslunnar. Þau eru skýr. Það er ljóst að undanþágur fornbifreiða frá vörugjaldi og bifreiðagjaldi samræmast afar illa markmiðum um að stuðla að orkusparnaði og aukinni notkun innlendra orkugjafa, samdrætti losunar gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra efna í útblæstri ökutækja og tryggja ríkissjóði nægar skatttekjur. Gagnrýnendur tillögu um afnám framangreindra undanþága virðast í helstu atriðum byggja á því að undanþágurnar séu nauðsynlegar til að unnt sé að stunda áhugamál sem hefur samstöðu með söfnun söguminja. Hvað afnám undanþágu frá bifreiðagjaldi varðar bendir starfshópurinn á að hann leggur til verulegar breytingar á því gjaldi sem m.a. felur í sér að gjaldið verði eitt fast gjald fyrir allar fólksbifreiðar eða tiltekna þyngdarflokka þyngri ökutækja til undirbúnings gjaldtöku fyrir raunverulega notkun. Með það í huga verður að telja réttlátt að undanþágan verði afnumin. Þegar að vörugjaldi kemur má benda á að hvorki vörugjald né tollar eru lagðir á vara- eða aukahluti fyrir ökutæki og því er bera þessir hlutir aðeins virðisaukaskatt við innflutning. Þá situr eftir spurningin hvort það geti talist réttlæt看legt að láta undanþágu frá vörugjaldi standa þegar að innflutningi fornbifreiða kemur. Með hliðsjón af þeim markmiðum sem hafa verið nefnd og sjónarmiðum um skilvirkt og samræmt skattkerfi heldur starfshópurinn fast við tillögu sína.

» Hagrænir hvatar.

- Talið að skoða þurfi hvort breytingar á vörugjaldi eigi að vera svo víðtækar sem til er lagt því hvatar geti ekki virkað fyrir þá sem eiga ekki kost á orkuskiptum.
- Talið ákjósanlegra að stuðla að frekari notkun bifreiða með minni koltvísýringslosun með því að hækka vörugjald á bifreiðar sem hafa mikla skráða losun en að hækka losunarviðmið jafnt yfir alla línuna. Bent á að halda verði í hvatninguna til þess að kaupa minni og sparneytnari bifreiðar svo unnt verði að ná til þeirra sem ekki hafa tök á að fjárfesta í rafmagns-, tvinn, eða tengiltvinnbifreiðum. Talið hætt við að sú hvatning hverfi ef mörk 0% vörugjalds eru færð niður í 50 g/km.
- Hvatt til þess að viðhaldið verði ívilnunum sem felast í heimild til að fella niður innflutningsgjöld af metan- og metanólbílum upp að settu hámarki.
- Talið að ívilnun vegna öflunar, umráða og notkunar bíls sem notar aðeins metan- eða metanól eigi að vera engu minni en ívilnun vegna hreinnar rafmagnsbifreiðar. Talið óhjákvæmileg að þessi hluti skattkerfisins verði tekinn til endurskoðunar eftir því sem fjöldi vistvænna ökutækja eykst. Bent á að mikilvægt sé að jafnræðis verði gætt og ólíkir kostir bornir saman með tilliti til heildaráhrifa þeirra.

*Viðbrögð.*

Hagrænum hvötum hefur verið beitt í gegnum skattkerfi ökutækja og eldsneytis um langa hríð. Þeim hefur m.a. verið beitt til þess að draga úr eldsneytisnotkun, stuðla að nýtingu léttari ökutækja, til að beina neytendum að notkun dísilolíu og til kaupa á ökutækjum sem losa lítinn koltvísýring. Ekki hafa komið fram tillögur um framkvæmanlegar leiðir til að beita hvötunum með þeim hætti að tekið sé mið af möguleikum allra til að bregðast við með þannig að þeir henti þeim best. Spurningin hefur því ávallt verið hvort beita eigi hagrænum hvötum eður ei. Með hliðsjón af þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að vinna að og því að sýnt þykir að gildandi hvatar hafi skilað árangri sem að var stefnt telur starfshópurinn ekki forsvaranlegt að falla frá hvötunum eða veikja þá.

Þær breytingar sem starfshópurinn leggur til í skýrslunni á fyrirkomulagi vörugjalds á ökutæki koma að nokkru til móts við þá gagnrýni að skattbyrði verði létt af bifreiðum sem losa lítið meira en sem nemur mörkum 0% vörugjalds en byrðin aukin á þá sem losa mikið. Bifreiðar sem lenda í hæsta gjaldbili gildandi vörugjalds bera afar hátt vörugjald, 65% af tollverði. Að mati starfshópsins er a.m.k. að sinni ekki skynsamlegt að stilla gjaldhæðina ofan þeirra marka.

Tillögur starfshópsins gera ráð fyrir því að gildandi ívilnanir ökutækja er framleidd eru og skráð með metan eða metanól sem aðalorkugjafa haldi gildi sínu. Mið hliðsjón af útsöluverði metanbifreiða og væntu útsöluverði metanólbifreiða þykir ekki forsvaranlegt að leggja til að virðisaukaskattur verði felldur niður af innflutningi og sölu þeirra.

» Hópbifreiðar.

- Talið að gæta verði að jafnræði í skattlagningu. Bent á að lagt er til að hópbifreiðar hlíti ákveðnum skilyrðum varðandi losunarkröfur vélbúnaðar verði vöruflytningabifreiðar undanþegnar slíkum kröfum.
- Talið forsenda fyrir setningu skilyrðis fyrir vörugjaldsundunþágu stórra hópbifreiða að þau uppfylli tiltekinn EURO-staðan að öll stór ökutæki uppfylli sama skilyrði.
- Bent var á að álagning þungaskatts á hópbifreiðar hafi íþyngjandi áhrif á rekstur hópbifreiðafyrirtækja. Talið að til mótvægisáðgerða verði að koma og skoða þurfi betur skattkerfi flutningagreina með mótvægisáðgerðir að leiðarljósi.

*Viðbrögð.*

Tillaga starfshópsins um að það verði gert að skilyrði fyrir undanþágu þungra hópþifreiða frá vörugjaldi að viðkomandi þifreið uppfylli skilyrði tiltekins EURO-staðals hefur nú verið útfærð á þann hátt að hún nær einnig til dráttarþifreiða og vörubifreiða í sama þyngdarflokki. Hvað þá tillögu varðar að undanþága hópþifreiða frá þungaskatti verði afnumin telur starfshópurinn að sá tími sem liðinn er frá því að akstur hópþifreiða var færður undir skattskyldusvið virðisaukaskatts hljóti að teljast nægur aðlögunartími fyrir rekstraraðila þifreiðanna. Sjónarmið um samræmt skattkerfi kalla á að undanþágan verði afnumin og þau rök sem lágu til grundvallar undanþágunni eru brostin.

» Landsbyggð.

- Talið að það gleymist að margir búi utan höfuðborgarsvæðisins og geti því ekki notað rafmagnsbifreið. Bent á að fólk ferðist ekki mikið á slíkum bifreiðum.

*Viðbrögð.*

Unnt er að segja að skattar sem lagðir eru á fasteignir eða miðað við lögheimili manna sé á einn eða annan hátt misháir. Helgast það m.a. af því að í skattalegu tilliti er auðhægt að greina milli sveitarfélaga þegar að fasteignum og lögheimili kemur. Það er hins vegar verulegum örðuleikum háð að greina á milli t.d. höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar þegar að ökutækjum kemur, annars vegar þess hve færánleg þau eru og hins vegar þar sem neikvæðra ytri áhrifa ökutækja gætir í mörgu tilliti án þess að tengist notkunarstað þeirra. Það er því ekki heiglum hent að áætla hvernig áhrifa skattlagningar ökutækja og eldsneytis gætir milli svæða auk þess sem skuldbindingar samkvæmt EES-samningnum setja stjórnvöldum ýmiskonar skorður þegar kemur að mismunandi meðferð skattþegna. Skattar eru því lagðir á ökutæki og eldsneyti með almennum hætti óháð notkunarstað. Þegar stjórnvöld ákveða að beita hagrænum hvötum í gegnum skattkerfið er þeim því beitt með almennum hætti. Jaðaráhrif slíkra hvata geta verið þau að þeir virki ekki í öllum tilvikum. Þau efnislegu markmið sem starfshópnum var gert að vinna að eru almenn og skýr og til lengri tíma litið má ætla að það gagnist þjóðfélaginu í heild að þau nái fram að ganga.

» Losunargildi (NEDC/WLTP) o.fl.

- Talið að samspil tillagna starfshópsins um hækkun losunarmarka vörugjalds á bifreiðar og breytinga á losunargildum úr NEDC í WLTP brjóti í bága við það markmið að draga úr skattlagningu öflunar og eignar ökutækja.
- Bent á að breyting úr EURO 6b í 6d mun hækka kostnaðarverð bifreiða. Talið að ráðast þurfi í sérstakar ráðstafanir til að tryggja að fyrirkomulag vörugjalds á bifreiðar skapi ekki hvata til innflutnings eldri bifreiða.
- Lagt til að breytingar sem gera þarf á álagningu vörugjalds vegna innleiðingar WLTP losunargilda fái forgang og tillögur starfshópsins um hækkun losunarmarka vörugjalds verði láttnar bíða þar til í ljós kemur hvernig úr spílást.
- Lagt til að vörugjald miðað við NEDC 2.0 og WLTP losunargildi verði jafnað, annað hvort vörugjald miðað við WLTP lækkað þannig að það standi jafnfætis vörugjaldi miðað við NEDC 1.0. (niðurstöðlun) eða að ökutæki með NEDC 2.0 losunargildi lækki um gjaldbil.
- Lagt til að horfið verði frá álagningu vörugjalds á ökutæki í losunarþrepum samfara upptöku WLTP-losunargilda og gjaldið verði lagt á línulega miðað við g/km.
- Lagt til að horft verði heilstætt á tillögur starfshópsins og breytingar sem eru að verða á skráðum upplýsingum um koltvísýringslosun ökutækja, Euro 6c og WLTP. Bent á að tillögurnar muni að óbreyttu framkalla töluverðar hækkningar vörugjalda. Bent á að ESB hafi mælst til þess að þau ríki sem byggja skattlagningu á losunargildum taki tillit til þeirra og aðlagi skattlagninguna.

- Lagt til að vörugjald verði lagt á bifreiðar með NEDC-losunargildi eftir að það hefur verið uppreiknað í WLTP-losunargildi.
- Lagt til að útreikningi vörugjalda og aðlögun losunargilda verði slegið á frest þar til áhrif Evróputilskipunar um losunargildi frá framleiðendum hafa að fullu komið í ljós samkvæmt reglugerð ESB nr. 1155/2017.
- Bent á að hugsanlega megi leysa álitamál vegna innleiðingar WLTP losunargilda með því að lækka viðmiðunargildi bifreiða sem eru skráðar eftir tiltekna dagsetningu.

#### *Viðbrögð.*

Kostnaðarverðshækkunarverðir aðfanga og aðrar verðsveiflur hafa allajafna ekki kallað á sérstök viðbrögð af löggjafans hálfu heldur hefur viðskiptalífið almennt þurft að takast á við þær hverjar sem orsakirnar eru. Viðskiptalífið hefur að sama skapi notið lækkandi skattbyrði af sambærilegum orsökum og t.d. hefur skattbyrði bifreiðainnflytjenda og neytenda farið lækkandi samfara lækkun skráðrar koltvísýringslosunar. Þá má almennt gera ráð fyrir að það dragi úr áhrifum kostnaðarverðshækkana til lengri tíma lítið. Því telur starfshópurinn ekki sérstakt tilefni til að bregðast við áhyggjum af kostnaðarverðshækkunum sem kunna að koma fram vegna hertra krafna til bifreiðaframleiðenda.

Starfshópurinn hefur sett það í forgang að laga tillögur sínar að breyttri stöðu vegna upptöku WLTP aðferðarfræðinnar við mælingu losunar frá ökutækjum. Þessu sést staður víða í tillögum starfshópsins. Þar sem framkvæmdatíma tillagna starfshópsins hefur verið frestað um eitt ár vegna áforma sem koma fram í fjármálaáætlun 2019–2023 mun skapast reynsla á skattlagningu sem tekur mið af WLTP losunarpplýsingum áður en flestar tillögurnar koma til framkvæmda.

#### » Losun koltvísýrings.

- Í ljósi þess að einungis 4% af heildarlosun koltvísýrings stafar frá ökutækjum var ekki talið við hæfi að byggja skattlagningu þeirra á markmiðinu um samdrátt losunar.
- Talið að áhrif skattlagningar sem tekur mið af koltvísýringslosun séu óréttlát þar sem einstaklingar sem eiga stóra bifreið en aka henni lítið greiða há vörugjöld við öflun bifreiðarinnar og há bifreiðagjöld. Sá sem á hins vegar litla dísilbifreið en ekur mikið greiði lág vörugjöld og lág bifreiðagjöld.
- Talið að við útfærslu tillagna um skattlagningu ökutækja og eldsneytis beri að leggja áherslu á einfalda og gegnsæja tvíhliða skattlagningu annars vegar á hvert kg koltvísýrings sem losað er í akstri og hins vegar miða við hvern ekinn km.
- Bent á að þegar séu á götunum vistvæn ökutæki sem brenna eldsneyti en valda engu meiri losun en hreinn rafbíll. Talið mikilvægt að gera skýran samanburð á milli þessara kosta og innleiða gegnsæja mælikvarða sem taka mið af umhverfisáhrifum bifreiða og orku á lífsferlinum frá brunni til barða (e. well-to-wheel).
- Bent á að hérlandis er framleitt metangas úr lífrænum úrgangi og endurnýjanlegt metanól með rafgreiningu og hvort tveggja eldsneytið dragi úr koltvísýringslosun á lífsferlinum frá brunni til barða með sambærilegum hætti og notkun rafmagnsbíls. Einnig bent á að metan- og metanólbifreiðar búnaðar hefðbundnum sprengihreyfli og beri hvorki þungar rafhlöður sem fylgja rafmagnsbílum, né valdi þeir sömu umhverfisáhrifum við framleiðslu og förgun. Talið að ef fyllsta jafnræðis væri gætt, ættu skattar af öflun, umráðum og notkun þessara þriggja tegunda ökutækja að taka mið af greiningu á lífsferli frá vöggum til garfar.
- Lagt til að settir verði nýir flokkar vörugjalds sem taki mið af koltvísýringslosun ofan 65% vörugjalds til að koma í veg fyrir að bifreið sem eyðir t.d. 9 lítrum á hundraðið beri sama vörugjald og bifreið sem eyðir tvöfalt meira.

- Talið æskilegt að fækka undanþágum atvinnugreina og ökutækjaflokka frá vörugjaldi eins og unnt er til að neytendur og atvinnulíf velji frekar ökutæki sem losa sem minnst magn af koltvísýringi og mengandi efnum.
- Bent á að til framtíðar geri tillögur starfshópsins ráð fyrir að bifreiðagjald lækki jafnt af ökutækjum sem losa mikinn koltvísýring og þeim sem losa hann ekki og í þeirra stað komi notkunargjald. Talið að lágmarksfjárhæð bifreiðagjalda sé tiltölulega lág og vart ástæða til að lækka gjaldið frekar.
- Hvatt til þess að jafnræðis verði gætt við ákvörðun gjalda af umráðum metangas- og metanólbifreiða og rafmagnsbíla.
- Lagt til að skattlagning eldsneytis verði reiknuð út frá koltvísýringslosun á orkueiningu miðað við jarðefnaeldsneyti í þeim tilgangi að auka hvata til notkunar eldsneytis sem veldur minnstri koltvísýringslosun. Bent á að í núverandi skattkerfi sé innbyggð skekkja vegna þess að kolefnis- og eldsneytisskattar eru óháðir losun og orkuinnihaldi.

### *Viðbrögð.*

Eitt af þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að vinna að snýr að samdrætti losunar gróðurhúsalofttegunda, þ. á m. koltvísýrings. Gildandi fyrirkomulag skattlagningar nær í meginatriðum til notkunar ökutækja í gegnum eldsneytisgjöld. Það væri verulega réttlátt ef unnt yrði að skattleggja aðeins raunverulega notkun ökutækja en þangað erum við hins vegar því miður ekki komin. Ef meginþungi skattlagningar ökutækja yrði færður yfir á notkun í gegnum eldsneytisgjöld mundi það hafa veruleg jaðaráhrif sem gætu komið harkalega niður á möguleikum manna til að ferðast og fyrirtækja til tekjuöflunar.

Nokkrar gerðir ökutækja hafa mjög lága skráða koltvísýringslosun. Skráningin gerir mögulegt að takast með einföldum og skilvirkum hætti á við það verkefni að skattleggja þau með ívilnandi hætti. Heildaráhrif á líftíma annarra ökutækja kunna að verða þau sömu eða minni en það er verulegum erfiðleikum háð að skilgreina ökutækin nægilega sjálf með skattlagningartilgang í huga. Bifreiðar sem ganga að meginstefnu fyrir metani eða metanóli njóta umtalsverðra ívilnana þegar að vörugjaldi og bifreiðagjaldi kemur. Hvorki metan né metanól bera eldsneytisgjöld. Tillögur starfshópsins gera ekki ráð fyrir því að frá þessum ívilnunum verði horfið. Útsöluverð metanbifreiða er nú þegar afar hagstætt og vísbendingar eru um að það sama komi til með að eiga við um ökutæki sem ganga aðallega fyrir metanóli.

Það dylst engum að starfshópurinn leggur til að skattlagning öflunar ökutækja og eldsneytisgjöld taki í ríkum mæli mið af koltvísýringslosun. Þegar að losun skaðlegra efna og efnisagna frá ökutækjum kemur eru tillögurnar varfærnari. Eins og þegar hefur verið tekið fram telur hópurinn gildandi kerfi skattlagningar ökutækja og eldsneytis í meginatriðum einfalt og haganlegt. Nokkur reynsla er komin á skattlagningu miðað við skráða koltvísýringslosun en ljóst er að styrkja þarf forsendur fjárhæða kolefnisgjalds. Aðgerðaráætlun í loftgæðamálum liggur fyrir í ritinu *Hreint loft til framtíðar – áætlun um loftgæði á Íslandi 2018–2029* sem gefið var út af umhverfis- og auðlindaráðuneytinu í nóvember 2017. Í henni er að finna tillögur um aðgerðir sem m.a. snúa að skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Umhverfis- og auðlindaráðherra skipaði stýrihóp í byrjun maí 2018 sem hefur það hlutverk að hafa umsjón með framkvæmd loftgæðaáætlunar. Í ljósi athugasemda hefur starfshópurinn breytt tillögu sinni um úttekt í samstarfi við Samstarfs Íslenskra sveitarfélaga á leiðum til að vinna gegn staðbundinni mengun þannig að úttektin nái ekki aðeins til staðbundinnar mengunar heldur til neikvæðra áhrifa notkunar ökutækja á loftgæði. Hefur starfshópurinn þannig m.a. í huga að reynsla af álagningu kolefnisgjalds og ekki síður undirbúningur verðlagningar kolefnis, sem er hluti af tillögum hans, verði nýtt við undirbúning slíkrar úttektar.

Eins og fram kemur í skýrsludrögum frá 23. febrúar 2018 grundvallast markmið Íslands í loftslagsmálum á rammisamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar frá 1992, Kyoto-bókuninni frá 1997, Doha-breytingunni frá 2012 og Parísarsamkomulaginu frá 2015. Losun koltvísýrings hefur verið langsamlega stærsti þáttur losunar gróðurhúsalofttegunda hér á landi. Ísland stóð við skuldbindingar sínar fyrir tímabilið 2008–2012 en nokkuð virðist í land með að takist að standa við skuldbindingar árunum 2013–2020. Parísarsamkomulagið varðar svo tímabilið 2020–2030. Skuldbindingar Kýótóbókunarinnar ná ekki til losunar frá alþjóðaflugi, losunar frá landnotkun, breyttri landnotkun eða skógrækt. Aðildaríkin geta þó talið sér bindingu kolefnis vegna landnotkunar og skógræktar til tekna að einhverju leyti. Í tengslum við Parísarsamkomulagið stefnir Ísland að 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda árið 2030, miðað við 1990, í samstarfi við aðildaríki ESB og Noreg. Í tillögu að reglugerð um bindandi árlegan samdrátt aðildaríkjanna á losun gróðurhúsalofttegunda á árunum 2021–2030, sem er hluti af regluverki ESB sem innleiðir skuldbindingar sambandsins samkvæmt Parísarsamningnum, er stefnt að því að draga úr losun um 43% árið 2030 frá iðnaði er fellur undir viðskiptakerfi ESB, og 30% árið 2030 frá uppsprettum sem ekki falla undir gildissvið viðskiptakerfis ESB, miðað við árið 2005. Árið 2016 féll 38% af losun Íslands undir viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir en afganginn þurfa stjórnvöld að fást við utan þess. Um 64% þeirrar losunar er frá orku og þar af um 50% frá vegasamgöngum eða sem nemur um 32% af þeirri losun sem er utan viðskiptakerfisins og fellur undir skuldbindingar Íslands. Framleiðsla og hönnun ökutækja hefur tekið stakkaskiptum hvað eldsneytiseyðslu og losun varðar. Verulega hefur dregið úr losun fólks- og sendibifreiða frá evrópskum bifreiðaframleiðendum og sterkar vísbendingar eru um að frekari breytingar séu í farvatninu. Eins og áður hefur komið fram er starfshópnum m.a. ætlað að stuðla að því að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda og stuðla að orkusparnaði og aukinni notkun innlendra orkugjafa. Alþingi hefur markað þá stefnu að viðhalda beri hagrænum hvötum til losunarsamdráttar og skerpa á ávinningi eigenda orkunýtinna bifreiða. Sterkar vísbendingar eru um að sá hvati sem felst í álagningu vörugjalda miðað við skráða losun koltvísýrings ökutæki hafi verulega virkni. Skattlagning jarðefnaeldsneytis tekur m.a. mið af koltvísýringslosun við brennslu og lagt er til að svo verði áfram. Eigendur ökutækja eru því hvattir til þess að draga úr losun bæði við öflun og notkun. Ökutæki skipta jafnan um eiganda áður en líftíma þeirra líkur. Meðalaldur skráðra bifreiða hefur verið 11–13 ár og því ekki á vísan að róa þó að fyrsti eigandi aki lítið. Ef neytendur eru ekki beinlínis hvattir til þess að beina sjónum sínum að ökutækjum sem losa lítinn koltvísýring skapast hætta á að hægi á lækkun meðallosunar frá nýskráðum ökutækjum.

Kaupendur bifreiða sem hafa skráða losun koltvísýrings undir 50–80 g/km njóta um þessar mundir verulegra hagsbóta þegar að skattlagningu kemur. Þá njóta kaupendur metan- og metanólbifreiða undanþága sem nema verulegum fjárhæðum. Starfshópurinn hefur lagt sig fram um að tillögur hans séu eins tæknilega hlutlausar og fremst er unnt. Skráð koltvísýringslosun ökutækja er hallkvæmt viðmið við skattlagningu öflunar ökutækja þar sem gildin liggja þegar fyrir og framkvæmdin er einföld. Það er hins vegar alsendis óljóst hvaða viðmið væri unnt að leggja til grundvallar skattlagningu öflunar ökutækja sem hafa tiltölulega háa skráða losun en koma annars vel út á heildarlífsferlinu. Af þeim sökum hefur verið vísað sérstaklega til metan- og metanólbifreiða í tillögum starfshópsins.

Starfshópurinn beindi sjónum sínum sérstaklega að ökutækjum sem nýtt eru af atvinnurekstraraðilum með það að leiðarljósi að skapa hvata til samdráttar losunar gróðurhúsalofttegunda, minni eldsneytiseyðslu og orkuskipta. Til þess er hins vegar að líta að atvinnurekstraraðilar virðast í flestum tilvikum horfa meira til rekstrarkostnaðar á notkunartíma ökutækja en einstaklingar. Eldsneytiskostnaður er stór þáttur í rekstri ökutækja, einkum hjá atvinnurekstraraðilum. Í tilviki flestra stærri tækja sem atvinnurekstraraðilar nota standa mun

mun færri valkostir til boða þegar að orkuskiptum kemur, a.m.k. enn sem komið er. Evrópusambandið hefur síðustu ár sett framleiðendum stærri ökutækja stífari kröfur en verið hefur og hefur í bígerð að herða þær enn frekar. Með nokkrum tillögum um tímabundnar ívilnanir tengdar orkuskiptum hefur starfshópurinn komið fyrir hvatningu til orkuskipta sem sérstaklega beinast að atvinnurekstraraðilum. Að öðru leyti verður tekist á við þetta með nýjum kolefnisskatti.

» Losun mengandi efna og efnisagna.

- Talið að í skýrsluna vanti afgerandi tillögur um hagræna hvata til að draga úr losun skaðlegra loftmengunarefna frá útblæstri bifreiða, t.d. köfnunarefnissambanda og sóts, sérstaklega frá dísilbifreiðum.
- Lagt til að hlutfall eldsneytisgjalda af dísilolíu verði ekki lægra en af bensíni enda sé útblástur dísilbíla hættulegri en bensínbíla þar sem þeir losi mun meira af sóti, brennisteinstvíoxíði og köfnunarefnissamböndum.
- Talið mikilvægt að sú orka sem notuð er uppfylli þá staðla sem stjórnvöld samþykkja að fylgja og allar gæðakröfur verði uppfylltar, bæði hvað varðar innlenda og erlenda orkugjafa.
- Bent á að þegar sé til skoðunar í drögum að frumvarpi til umferðarlaga að heimila sveitarfélögum yfir tilteknum stærðarmörkum að leggja skatta á ökutæki til að vinna gegn neikvæðum áhrifum staðbundinnar mengunar.
- Talið að of miklir fyrirvarar séu á orðalagi tillögu um að unnin verði úttekt, í samstarfi við Samband íslenskra sveitarfélaga, á mögulegum leiðum til þess að gera sveitarfélögum fært að leggja skatta á ökutæki sem eru skráð eða í notkun innan þeirra marka í þeim tilgangi að vinna gegn neikvæðum ytri áhrifum staðbundinnar mengunar. Talið nauðsynlegt að sveitarfélög hafi skýrar heimildir til að grípa til aðgerða til að draga úr loftmengun á ákveðnum svæðum. Einnig sé þörf á almennum aðgerðum stjórnvalda til að stuðla að minni losun NOx og sóts þar sem mengunarefni eru ekki aðeins vandamál í miðbæjarkjörnum heldur í öllu þéttbýli á landinu.
- Talið æskilegt að áhrif einstakra aðgerða á losun NOx og sóts verði metin.

*Viðbrögð.*

Gerðar hafa verið breytingar á orðalagi tillögu um úttekt á hagrænum hvötum til að sporna gegn neikvæðum áhrifum notkunar ökutækja á loftgæði í samstarfi við Samband íslenskra sveitarfélaga.

Ein af tillögum starfshópsins er sú að vörugjöld á bensín og dísilolíu verði jöfnuð í kr./l. Með tillögunni er ekki lögð til nein breyting á reglum sem gilda um gæði eldsneytis. Hins vegar er lagt til að undanþága íblöndunarefna frá eldsneytissköttum verði bundin við endurnýjanlegt eldsneyti í skilningi ákvæða laga nr. 40/2013, um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi, sem er jafnframt fellur undir eina skilgreiningu eldsneytis samkvæmt reglugerð nr. 960/2016, um gæði eldsneytis. Þá leggur starfshópurinn til að gerð verði úttekt á möguleikum, kostum og göllum þess að skattleggja eldsneyti sem ekki er af jarðefnauppruna út frá koltvísýringslosun á orkueiningu miðað við jarðefnaeldsneyti (gCO<sub>2</sub>eq/MJ). Með þeirri tillögu er ekki lagt til að slegið verði af kröfum um gæði eldsneytis enda munu þær gilda óháð fyrirkomulagi skattlagningar.

» Óskýrleiki/ónákvæmni.

- Talið að í skýrsludrögum komi ekki nægilega skýrt fram hvað átt sé við með orðunum *breikkun skattstofna*.
- Talið að miða beri tölfræði og áætlanagerð við ökutæki í umferð en ekki ökutæki á skrá. Bent á að ekki sé gerð grein fyrir hvaða ástæður liggi líklega að baki misræmi milli

skráðra ökutækja og ökutækja í umferð, né hvaða afleiðingar það hefur fyrir tekjuöflun ríkisins eða hvernig væri hægt að draga úr misræmi milli skráðra ökutækja og ökutækja í umferð. Bent á að viðmiðunin *ökutæki á skrá* ofmeti fólksbifreiðafлотann um u.þ.b. 20% og bifreiðafлотann um u.þ.b. 22%.

- Talið rétt að gefa upp meðalaldur bifreiða í umferð en ekki meðalaldur bifreiða á skrá þar sem öðrum kosti sé hætt á að meðalaldur bifreiðafлотans verði ofmetinn.
- Talið að tillögur um hvernig eigi að bæta björgunarsveitum upp tap vegna afnáms undanþága frá sköttum séu ekki nægilega útfærðar.
- Talið ekki nægilega skýrt hvað átt sé við með tillögu um að kveðið verði á um grunnskattlagningu gas-, dísil og steinolú, bensíns og annars jarðefnaeldsneytis í sérstökum lögum um eldsneytisskatt.
- Bent á að ekki komi fram hvað felist í tillögu um að herða skilyrði til notkunar litaðrar olú.
- Lagt til að vörugjöld á eldsneyti verði reiknuð fyrir Ísland árið 2016 og Íslandi verði bætt inn í töflu 1 í viðauka skýrslunnar á bls. 120 sem gefur yfirlit yfir skattlagningu á bensíni í ESB-ríkjunum 2016.

#### *Viðbrögð.*

Með það að fyrir augum að gera framsetningu hugtaka og markmiða, sem lágu til grundvallar vinnu starfshópsins, skýrari og einfaldari er nú annars vegar að finna sérstakan kafla í upphafshluta skýrslunnar þar sem hugtök og ýmis flokkun er skýrð og hins vegar hefur verið farið yfir orðalag og framsetningu tillögukaflans.

Það væri afar gagnlegt ef unnt yrði að byggja alla tölfræði og áætlanagerð um ökutæki á upplýsingum um ökutæki í umferð, í stað ökutækja á skrá, og enn gagnlegra ef fyrir lægju upplýsingar um raunverulega notkun allra ökutækja. Hins vegar ber að hafa í huga að skilvirk álagning skatta er jafnan framkvæmd á grundvelli skráðra upplýsinga. Þannig er vörugjald m.a. innheimt á grundvelli upplýsinga sem koma fram við forskráningu ökutækis og bifreiðagjald er lagt á skráð ökutæki. Þegar að skattlagningu kemur hlýtur það því að verða meginútgangspunkturinn að skoða m.a. skattstofna og skattbyrði út frá skráðum ökutækjum. Þegar að eldsneytisgjöldum kemur breytist myndin hins vegar nokkuð þar sem því er eðli máls samkvæmt aðeins brennt við notkun ökutækja í umferð. Hins vegar liggja fyrir upplýsingar um eldsneytissölu og umfang eldsneytisgjalda.

Þó það hefði eflaust almennt upplýsingagildi að taka saman upplýsingar um vörugjöld á hverja 1.000 lítra bensíns fyrir árið 2016 á Íslandi og bæta þeim inn í töfluna á bls. 120 í skýrsludrögunum. Hins vegar gefa upplýsingar sem koma fram á bls. 44–45 og 52–53 betri mynd af stöðunni. Þess má þó geta að miðað við fjárhæð eldsneytisgjalda, þ.e. vörugjalda á bensín og kolefnisgjalds, hinn 1. janúar 2016 námu þau um 579 evrum á hverja 1.000 lítra blýslaus bensíns miðað við sölugengi evru samkvæmt gengisskráningu Seðlabanka Íslands hinn 2. janúar 2016. Íblöndunarefni af lífrænum uppruna voru gjaldfrjáls. Staðan hefur hins vegar breyst frá þessum tíma.

#### » Skattar.

- Hækkunum skatta á ökutæki mótmælt.
- Talið mikilvægt að kerfisbreytingar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis leiddu ekki til aukinnar skattheimtu.
- Talið að aðaláherslan við skattlagningu ökutækja og eldsneytis eigi að vera á að tryggja ríkissjóði sem mestar tekjur og að einstaklingar verði ekki hindraðir í að kaupa öruggar bifreiðar sem henta aðstæðum.



- Talið að beina beri skatttöku að notkun ökutækja frekar en öflun þeirra.
- Lagt til að skattlagning öflunar ökutækja verði til lengri tíma litið lágmörkuð.
- Lagt til að skattlagning öflunar ökutækja verði lögð af en í hennar stað tekin upp sérstök skattlagning á jarðefnaeldsneyti sem nemi 10–15 kr. á hvern lítra eða jafnvel minna ef tekið væri tillit til aksturs bílaleigubifreiða. Jafnframt er lagt til að vistvænar bifreiðar verði skattlagðar miðað við notkun (akstur). Til vara er lagt til að skattlagningu öflunar ökutækja verði stillt í hóf, t.d. 10% flatt skráningargjald á bifreiðar sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.
- Talið að ef hæsta gjaldbil vörugjalda á ökutæki yrði lækkað, t.d. úr 65% í 45%, muni skatttekjur ríkisins aukast og alvarlegum umferðarslysum fækka.
- Gagnrýnt að tekjuaukning ríkissjóðs vegna færslu á vörugjaldi upp í 20% verði umtalsverð.
- Lagt til að skattlagning umráða ökutækja verði lágmörkuð til lengri tíma litið.
- Lagt til að mörkuð verði stefna um að eldsneytisgjöld verði miðuð við ákveðið hlutfall af útsöluverði til langs tíma og að skattlagningu verði breytt árlega til samræmis. Lagt er til að hlutfallið verði ekki lægra en 60% af útsöluverði.
- Lagt til að kveðið verði á um auknar álögur á notkun dísilvéla fyrir árslok 2022 í því skyni að draga úr notkuninni.

#### *Viðbrögð.*

Ítarleg grein er gerð fyrir þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að vinna að í 3. kafla skýrslunnar. Þar kemur m.a. fram að honum hafi verið gert að tryggja ríkissjóði nægar skatttekjur en jafnframt að stuðla að því að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra efna í útblæstri ökutækja, stuðla að því að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra efna í útblæstri ökutækja, draga úr skattlagningu á öflun og eign á ökutækjum. Í kaflanum er jafnframt gerð grein fyrir því að tekjumarkmiðið hafi starfshópurinn skilið þannig að stefna bæri að óbreyttum tekjum af skattlagningu ökutækja og eldsneytis til lengri tíma litið. Þau frávík sem tillögur hópsins gera ráð fyrir séu hins vegar hugsuð til skemmri tíma. Í köflum 4.7 og 6.1 í skýrsludrögunum frá 23. febrúar 2018 er gerð grein fyrir því að óbreyttu muni tekjur ríkisins af skattlagningunni dragast saman á tímabilinu frá 2020–2025 og jafnvel verða svo lágar sem þær voru á árunum í kjölfar bankahrunsins. Tillögum hópsins er m.a. ætlað að sporna gegn þeirri þróun en á heildina litið ekki verða til hækkunar. Framleiðsla ökutækja þróast hratt um þessar mundir enda hafa evrópskum framleiðendum verið sett metnaðarfull markmið. Í ljósi þróunarinnar og tilkynninga ökutækjaframleiðenda er lítil ástæða til að ætla að fyrirkomulag skattlagningarinnar muni hvetja til innkaupa á öoruggum ökutækjum eða tækjum sem ekki henta íslenskum aðstæðum. Þvert á móti eru sterkar vísendingar um að öryggi ökutækja hafi aukist hröðum skrefum frá árinu 1980 þrátt fyrir umtalsvert aukna umferð og ekki síður eftir að stjórnvöld víða um heim tóku að stefna að samdrætti koltvísyringslosunar frá ökutækjum.

Í tillögu starfshópsins um breytingu bifreiðagjalds í fast árgjald sem greitt er fyrir aðgang eða afnot af samgöngukerfinu felst að tekin eru skref í átt til þess að þungi skattlagningar beinist að notkun ökutækja. Í tillögunni felst einnig að skattlagningin verður jöfnuð á ökutæki í sama flokki og skattstofninn breikkaður þannig að hann nái til ökutækja sem eru skráð erlendis en eru hér til tímabundinna nota. Starfshópurinn er meðvitaður um að honum var m.a. ætlað að draga úr skattlagningu á öflun ökutækja. Hins vegar var honum einnig ætlað að stuðla að orkusparnaði, aukinni notkun innlendra orkugjafa og að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra efna í útblæstri ökutækja. Það hefur sýnt sig að skilvirkasta leiðin til að ná slíkum markmiðum er í gegnum skattlagningu sem beinist að öflun ökutækja. Samandregið stefna tillögur starfshópsins að því að meginþungi skattlagningar ökutækja og eldsneytis beinist að

notkun en á meðan enn er talið mikilvægt að ná öðrum markmiðum er stefnan mörkuð til lengri tíma.

Eins og tekið er fram í kafla 6.5 í skýrsludrögunum frá 23. febrúar 2018 var vörugjald lagt á bensín í formi verðgjalds (97% af tollverði) allt til ársins 1999. Til þess árs sveifluðust skatttekjur eftir heimsmarkaðsverði og gengi íslensku krónunnar gagnvart Bandaríkjadal. Þá ýkti eldsneytisgjaldahlutinn sveiflurnar þegar að útsöluverði bensíns kom með tilheyrandi áhrifum á vísitölu neysliverðs og verðtryggð lán. Áhrifin voru m.a. þau að áætlanagerð um tekjur af eldsneytisgjöldum var óstöðug. Tenging fjárhæða eldsneytisgjalda við útsöluverð eldsneyti er flókin og skattheimtan yrði óskilvirk enda væri þá ekki unnt að innheimta gjöldin við tollafgreiðslu eða innlenda framleiðslu. Í tillögu starfshópsins um samræmdan eldsneytisskatt felst óhjákvæmilega að vörugjald á dísilolíu hækki en vörugjald á bensín lækki að sama skapi. Með því móti er dregið úr hvata til notkunar dísilvéla.

Starfshópnum var ekki gert að byggja tillögur sínar á því markmiðum um að tiltekinna tekna yrði aflað eða þær hækkaðar eða lækkaðar frá því sem verið hefur. Hins vegar var starfshópnum gert að vinna samkvæmt því markmiði að tryggja ríkissjóð nægar skatttekjur. Í 3. kafla skýrslunnar er tekið fram að starfshópurinn hafi skilið þetta markmið á þann hátt að í meginatriðum bæri honum að stefna að óbreyttum skatttekjum til lengri tíma litið en setti jafnframt þann fyrirvara að þau frávik sem felast í tillögum hópsins geri ráð fyrir séu hugsuð til skemmri tíma. Með því er átt við að þó svo að tillögur starfshópsins kunni að leiða til dálíttillar hækkunar heildarskatttekna af ökutækjum og eldsneyti á fyrstu misserum innleiðingar þeirra er markmiðið að tillögurnar verði tekjuhlutlausar til lengri tíma. Í þessu samhengi ber að hafa í huga að þær tillögur sem geta leitt til tekjuhækkunar til skemmri tíma verða allar með þeim hætti að kaupendur bifreiða geti komist hjá því að greiða hærri skatta en ella með því að breyta kauphegðun sinni.

Starfshópurinn skyldi þau efnislegu markmið sem tilgreind voru í skipunarbréfi hans þannig að þau væru í meginatriðum jafnstæð. Af þeim sökum var megináherslan ekki lögð á tekjuöflun hins opinbera. Ákveðnar reglur gilda um öryggi ökutækja sem ekki hafa haft bein tengsl við skattlagningu héraendis þó að það hafi tíðkast sum staðar erlendis að skattleggja ökutæki a.m.k. að hluta til út frá öryggissjónarmiðum. Starfshópurinn hefur ekki komið auga á framkvæmanlegar leiðir til þess að láta skattlagningu ökutækja og eldsneytis taka mið af þeim aðstæðum sem þau eru nýtt við að öðru leyti en að flokka þau eftir meginnotum, þ.e. í tæki til einkanota, atvinnunota o.s.frv., fólksflutninga eða vöruflutninga. Að svo komnu máli varð spurningin sú hvort réttlæt看legt gæti talist að fórna einhverjum öðrum markmiðum, t.d. markmiðum um samdrátt gróðurhúsalofttegunda og skaðlegra, orkusparnað eða aukna notkun innlendra orkugjafa. Það taldi starfshópurinn ekki forsvaranlegt.

» Slökkvibifreiðar o.fl.

- Talið forsenda niðurfellingar vörugjaldsundanþága slökkvibifreiða, sjúkrabifreiða o.fl. gegn upptöku styrkja að endurgreiðslur fari fram í gegnumstreymiskerfi þannig að tafir verði ekki á endurgreiðslum ef fjárheimildir þrýtur.

#### Viðbrögð.

Tillaga starfshópsins um afnám undanþágu slökkvibifreiða, sjúkrabifreiða o.fl. frá vörugjaldi hefur nú tekið þeim breytingum að gert er ráð fyrir að þær haldi fullu gildi á árunum 2020–2021 en á tímabilinu verði unnið að afmörkun leiða á útgjaldahlíð fjárlaga til að bæta þeim sem notið hafa góðs af undanþágunum að fullu þann ágóða sem þeir verða af við brottfellinguna.

» Sveitarfélög.

- Gagnrýnt að í skýrsludrögin skorti umfjöllun um hagsmuni sveitarfélaga og hlutdeild þeirra í útgjöldum vegna einka- og almenningssamgangna.
- Gagnrýnt að í skýrsludrögin skorti umfjöllun um leiðir til að skipta tekjum af skattlagningu notkunar ökutækja á sanngjarnan hátt milli ríkis og sveitarfélaga.
- Talið réttlátt að notendur samgöngumannvirkja greiði fyrir afnot af þeim en á skorti að settar séu fram tillögur um að sveitarfélög fái beinar tekjur af slíkri skattlagningu.

*Viðbrögð.*

Eins og kemur fram í inngangi skýrslunnar afmarkaðist umfjöllun starfshópsins við tekjuöflun með sköttum sem lagðir eru á ökutæki og eldsneyti. Engar beinar tillögur eru gerðar um ráðstöfun slíkra tekna, hvorki til einstakra málaflokka né einstakra opinberra aðila eða sveitarfélaga. Sjónum var einungis beint að því hvernig tekjuöflun yrði hvað best fyrir komið með tilliti til þeirra markmiða sem starfshópnum var gert að vinna að. Vegna þessa telur starfshópurinn ekki tilefni til þess að bregðast sérstaklega við athugasemdum og ábendingum sem snerta ráðstöfun skatttekna.

» Sýningarleyfi.

- Lagt til að þarfir innflytjenda ökutækja verði hafðar sérstaklega í huga við endurskoðun á heimildum til tímabundins innflutnings ökutækja til sýningar (sýningarleyfi).

*Viðbrögð.*

Það verður í höndum fjármála- og efnahagsráðuneytisins að takast á við endurskoðun heimilda til tímabundins innflutnings ökutækja til sýningar. Starfshópurinn hefur ekki skoðun á því hvernig slíkri endurskoðun verður háttað.

» Tekju- og virðisaukaskattur.

- Gerð er athugasemd við fjárhæðapak ívilnunar til niðurfellingar virðisaukaskatts af rafmagns- tengiltvinn- og vetnisbifreiðum og talið að tilvist þess kæmi í veg fyrir að Tesla bifreiðaframleiðandanum þætti fýsilegt að byggja upp þjónustu og setja upp hraðhleðslustöðvar hér á landi. Lagt til að virðisaukaskattur verði felldur niður að öllu leyti óháð innkaupaverði rafmagnsbifreiða a.m.k. um einhvern tíma.
- Lagt til gildistími virðisaukaskattsívilnunar vegna innflutnings og kaupa á rafmagns-tengiltvinn- eða vetnisbifreiða verði lengdur og fjöldatakmarkanir afnumdar. Talið að ívilnanir verði að skoða í samhengi við heildarmarkmið Íslands í loftslagsmálum og lykilhutverk orkuskipta í samgöngum.
- Lagt til að tekjuskattsívilnun í formi heimildar til að draga 50% ökutækjastyrks eða bifreiðahlunninda þegar um rafmagns- eða vetnisbifreið eða aðra bifreið sem hefur 30 g/km skráða koltvísýringslosun ná til allra gerða hreinorkubifreiða.
- Lagt til að starfshópurinn falli frá þeirri tillögu að heimila launþegum tímabundið að draga 50% ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda frá tekjum þegar þeir geta sýnt fram á að þau varði notkun rafmagns- eða vetnisbifreiðar eða annarrar bifreiðar sem hefur 0 g/km skráða losun koltvísýrings. Talið að nú þegar sé sennilega verið að niðurgreiða akstur og bifreiðaneytlu þeirra sem njóta slíkra fríðinda um allt að helming í gegnum skattkerfið.
- Lagt til að dregið verði úr niðurgreiðslum vegna nota ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti með því að hækka skattlagningu bifreiðahlunninda og ökutækjastyrkja.

- Lagt er til að gerð verði úttekt á hversu mikið þurfi að hækka skatta á bifreiðahlunnindi og ökutækjastyrki þannig að hlutfall skatta af þeim verði ekki lægra en lægsta skattprósenta launatekna.

#### *Viðbrögð.*

Eins og fram kemur í tillögu starfshópsins að stefnu skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2020–2025 liggur sú forsenda til grundvallar tillögum að virðisaukaskattsívilnunum að umfang og gildistími þeirra grundvallist á því markmiði að lækka útsölu- og leiguverð nýorkuökutækja þannig að það verði sambærilegt eða lægra en verð ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Ef stefnunni væri framfylgt án samhengis við markmið um að tryggja ríkissjóði nægar skatttekjur mundi starfshópurinn leggja til að fjárhæðapak ívilnunarinnar yrði afnumið. Óhætt er að fullyrða að sú aðgerð yrði afar kostnaðarsöm fyrir ríkissjóð og fyrirsjáanleiki um fjárhagsleg áhrif hennar yrði minni en ella. Starfshópurinn setti sér það markmið að tryggja eins vel og unnt væri að tillögur um ívilnanir yrðu tæknilega hlutlausar. Þá mundi skjóta skökku við að tillögurnar mundu beinlínis snúa að því að gagnast einum ökutækjaframleiðanda.

Að sinni telur starfshópurinn ekki tilefni til að leggja til að gildistími virðisaukaskattsívilnunarinnar verði framlengdur meira en orðið er. Á þessum tímapunkti er ekki ljóst hvenær útsöluverð þeirra bifreiða sem undir hana falla verður að fullu sambærilegt útsöluverði bifreiða sem ganga aðeins fyrir jarðefnaeldsneyti. Taka getur þurft stöðuna að nýju þegar nær dregur endalokum gildistímans eða hámarki fjöldatakmörkunarinnar t.d. með tilliti til þess hvort réttlætanlegt geti talist að þær gildi áfram óbreyttar.

Starfshópurinn leggur til að tekjuskattsívilnun í formi heimildar til að draga 50% ökutækjastyrks eða bifreiðahlunninda nái til allra gerða hreinorkubifreiða. Að mati starfshópsins fellur það ekki undir verkefni hans að leggja til hækkun tekjuskatts á bifreiðatengd hlunnindi almennt.

#### » Úrvinnslugjald.

- Lagt til að fjárhæð útvinnslugjalds sem lagt er á bifreiðar verði hækkuð, í 5.000 kr. árlega, og skilagjald ökutækja að sama skapi úr 20.000 kr. í allt að 50.000 kr.
- Lagt til að afnumin verði undanþága frá skyldu til að greiða úrvinnslugjald hafi gjaldið verið greitt í 15 ár og af bifreiðum eldri en 25 ára.
- Lagt til að þeir sem eiga ökutæki sem menga mikið og ökutæki sem hafa mjög mengandi búnað, t.d. rafhlöður, greiði hærra úrvinnslugjald.

#### *Viðbrögð.*

Eins og starfshópurinn afmarkaði verkefni sín varðar endurskoðunin ekki fyrirkomulag úrvinnslugjalds. Hins vegar bendir starfshópurinn á að hann leggur til að gerð verði úttekt á möguleikum þess að greiða þeim skráðu eigendum eldri ökutækja sem losa mikinn koltvísýring og menga mikið við notkun fasta fjárhæð vegna förgunar og/eða útflutnings.

### VIÐAUKI III. YFIRLIT YFIR TILLÖGUR STARFSHÓPSINS.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>ALMENNT</b>			Gildistaka laga um ökutækja-skatta			Endurskoðun	Endurskoðun	Endurskoðuð lög taka gildi
			Gildistaka laga um eldsneytis-skatta			Endurskoðun	Endurskoðun	Endurskoðuð lög taka gildi
			Gildistaka laga um kolefnis-skatt			Endurskoðun	Endurskoðun	Endurskoðuð lög taka gildi
<b>ÖKUTÆKJA-SKATTUR</b>								
<b>Öflunarpáttur (vörugjald)</b>								
Fólks- og pallbifreiðar:								
	NEDC lagt til grundvallar.	NEDC lagt til grundvallar.	WLTP lagt til grundvallar.	WLTP lagt til grundvallar.	Uppfærð WLTP-viðmið	WLTP lagt til grundvallar.	WLTP lagt til grundvallar.	Endurskoðun.
	-17,36% aðlögun WLTP.	-17,36% aðlögun WLTP/línuleg álagning.	Allar bifreiðar bera sama gjald (0–65% WLTP).	Allar bifreiðar bera sama gjald (0–65% WLTP).	Allar bifreiðar bera sama gjald (0–65% WLTP).	Allar bifreiðar bera sama gjald (0–65% WLTP).	Allar bifreiðar bera sama gjald (0–65% WLTP).	Endurskoðun.
	0–80 g/km (NEDC) 0% gjald.	0–80 g/km (NEDC) 0% gjald.	0–70 g/km (WLTP) 0% gjald.	0–70 g/km (WLTP) 0% gjald.	0–60 g/km (WLTP) 0% gjald.	0–60 g/km (WLTP) 0% gjald.	0–60 g/km (WLTP) 0% gjald.	Endurskoðun.
			Leigu- og ökukennslu-bifreiðar ≤1 millj. kr. ívilnun.	Leigu- og ökukennslu-bifreiðar ≤300 þús. kr. ívilnun.	Leigu- og ökukennslu-bifreiðar ≤300 þús. kr. ívilnun.	Ívilnun leigu- og ökukennslu-bifreiða fellur niður.		

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
				bifreiðar ≤500 þús. kr. ívilnun.				
	Bifreiðar ökutækjaleiga ≤250 þús. kr. ívilnun.	Ívilnun bifreiða til ökutækjaleiga fellur niður.						
Sendi-, hóp-, grindar-, og hópbifreiðar I:								
	Fast gjald	Fast gjald	Gjald miðað við CO <sub>2</sub> losun (WLTP)	Gjald miðað við CO <sub>2</sub> losun (WLTP)	Gjald miðað við CO <sub>2</sub> losun (WLTP)	Gjald miðað við CO <sub>2</sub> losun (WLTP)	Gjald miðað við CO <sub>2</sub> losun (WLTP)	
	5–30%	5–30%	CO <sub>2</sub> 0–90 g/km 0% gjald.	CO <sub>2</sub> 0–90 g/km 0% gjald.	CO <sub>2</sub> 0–80 g/km 0% gjald.	CO <sub>2</sub> 0–80 g/km 0% gjald.	CO <sub>2</sub> 0–80 g/km 0% gjald.	
Bífhjól, fjór- og sexhjól, körtur, golf-, og beltabifreiðar:	Fast gjald.	Fast gjald.	Euro 5/Önnur	Euro 5/Önnur	Euro 5/Önnur	Euro 5/Önnur	Euro 5/Önnur	Endurskoðun.
	30%	30%	15%/35%.	15%/35%.	15%/35%.	15%/35%.	15%/35%.	
Óskráningarskyld vöruflutningatæki ≤ 5 tonn.	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	Endurskoðun.
Dráttarbifreiðar, hópbifreiðar og vörubifreiðar yfir 5 tonn að heildarþyngd.	Allar	Allar	EURO VI/Aðrar	EURO VI/Aðrar	EURO VII/Aðrar	EURO VII/Aðrar	EURO VII/Aðrar	Endurskoðun.
	0%	0%	0%/30%	0%/30%	0%/30%	0%/30%	0%/30%	Endurskoðun.
Slökkvi- og sjúkrabifreiðar, sérsmíðaðar keppnisbifreiðar og-bífhjól, sérútbúnað	Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Undanþága afnumin – styrkur á	Styrkur á útgjaldahlið fjárlaga.	Styrkur á útgjaldahlið fjárlaga.	Styrkur á útgjaldahlið fjárlaga.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
bifreiðar fyrir fatlað fólk og ökutæki björgunarsveita.					útgjaldahlið fjárlaga.			
Ökutækja eingöngu knúin rafmagni, vetni, sólarorku, þrýstilofti eða öðrum vélbúnaði sem ekki losar koltvísýring.			Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Undanþegin gjaldi.	Endurskoðun.
Sýningarleyfi.		Endurskoðun.	Nýtt fyrirkomulag.					
<b>Umráðapáttur (bifreiðagjald)</b>						Lagt af.		
Ökutæki undir 3.501 kg eigin þyngd:								
	-17,36% aðlögun WLTP.	-17,36% aðlögun WLTP.	Ekki losunargjald á ≤ 80 g/km (WLTP) og 70 g/km (NEDC)	Ekki losunargjald á ≤ 80 g/km (WLTP) og 70 g/km (NEDC)	Ekki losunargjald á ≤ 70 g/km (WLTP) og 60 g/km (NEDC)			
			Lágmarksgjald hækkað.	Lágmarksgjald hækkað.	Lágmarksgjald hækkað.			
Ökutæki yfir 3.500 kg eigin þyngd:	Óbreytt	Óbreytt	Óbreytt	Óbreytt	Óbreytt			
<b>Aðgangs- eða afnotapáttur</b>								
Ökutæki undir 3.501 kg eigin þyngd:						Eitt fast gjald á öll ökutæki	Eitt fast gjald á öll ökutæki	Endurskoðun.
						Erlend ökutæki gjaldskyld.	Erlend ökutæki gjaldskyld.	Endurskoðun.
Ökutæki yfir 3.500 kg eigin þyngd:						Þrjár gjaldflokkar.	Þrjár gjaldflokkar.	Endurskoðun.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
						Erlend ökutæki gjaldskyld.	Erlend ökutæki gjaldskyld.	Endurskoðun.
Annað:						6–12 gjaldtímabil.	6–12 gjaldtímabil.	
						Engar undanþágur.		
						Ekki endurgreitt vegna afskráningar innan gjaldtímabils.		
<b>Notkunarþáttur þungra ökutækja (kílómetragjald)</b>								
			Undanþága fólksflutningabifreiða afnumin					
			Endurskoðaðar fjárhæðir.					
<b>ELDSNEYTIS-SKATTUR</b>								
			Vörugjald á bensín og dísilolíu jafnað í kr./l.					
			Skilyrði notkunar litaðrar olíu endurskoðuð.			Heimild til notkunar litaðrar olíu á björgunarsveitabifreiðar felld brott.		
			Undanþága íblöndunarefna frá eldsneytissköttum verði bundin við					



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
			endurnýjanlegt eldsneyti sbr. l. nr. 40/2013					
<b>KOLEFNIS- SKATTUR</b>								
			Ný lög taka gildi.					
			Endurskoðun forsendna fjárhæða kolefnisgjalds	Endurskoðun forsendna fjárhæða kolefnisgjalds	Fjárhæðir kolefnisgjalds byggðar á kolefnisverði.			
<b>TÍMABUNDNAR ÍVILNANIR</b>								
<b>Virðisaukaskattur</b>								
	Gildandi ívilnun rafmagnsbifre iðar o.fl. útvíkkuð til fleiri ökutækja. Losunarviðmi ð aðlöguð að WLTP.		Hópbifreiðar felldar brott úr gildandi ívilnun rafmagnsbifreiða o.fl.	Ívilnun endurskoðuð.			Ívilnun endurskoðuð.	
			Endurgreiðsla vsk. heimiluð vegna almenningsvagna.				Ívilnun endurskoðuð.	
			Endurgreiðsla vsk. heimiluð vegna				Ívilnun endurskoðuð.	

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
			dráttarvéla og þungra ökutækja.					
			Endurgreiðsla vsk. heimiluð af útleigu rafmagnsökutækja o.fl.				Ívilnun endurskoðuð.	
<b>Tekjuskattur</b>			Frádráttur 50% ökutækjastyrkja og -hlunninda vegna vistvænnar bifreiðar.				Ívilnun endurskoðuð.	
			Frádráttur 200% rekstrarkostnaðar vegna vistvænnar bifreiðar.				Ívilnun endurskoðuð.	
			Heimill fyrsta árs fyrning á vistvænum þungum ökutækjum.				Ívilnun endurskoðuð.	
<b>ÚTTEKTIR OG GREININGAR</b>			Fýsileika- og kostnaðargreining v/ tímabundins aðgangs eða mældrar notkunar.				Vinnu lokið.	
					Úttekt vegna endurgreiðslu við förgun		Vinnu lokið.	

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
					og/eða útflytning			
		Úttekt á greiðslufrestun vörugjalds af ökutækjaleigum.	Vinnu lokið.					
		Úttekt hagrænir hvatar og neikvæð áhrif á loftgæði	Vinnu lokið.					
				Úttekt á birtingu tekna og útgjalda.	Vinnu lokið.			
				Úttekt á skilvirkni kerfis litaðrar olíu.	Vinnu lokið.			
			Úttekt á skattlagningu eldsneytis út frá koltvísýringslosun á orkueiningu.	Vinnu lokið.				