

Nefndarálit

um frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki.

Frá meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund gesti frá fjármála- og efnahagsráðuneyti, Samtökum fyrirtækja í fjármálaþjónustu, Neytendasamtökunum, Samtökum ferðaþjónustunnar, SVP – Samtökum verslunar og þjónustu, Bílgreinasambandinu, Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi, Náttúruverndarsamtökum Íslands, Landvernd, Bændasamtökunum, Alþýðusambandi Íslands, Samtökum iðnaðarins, Skattinum, Samkeppniseftirlitinu, Félagi atvinnurekenda, Viðskiptaráði Íslands, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) og Rafbíla-sambandi Íslands.

Nefndinni barst 41 umsögn auk tveggja minnisblaða frá efnahags- og viðskiptanefnd og eru gögnin aðgengileg undir málinu á vef Alþingis.

Frumvarp þetta er liður í innleiðingu á nýju tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti. Frumvarpið var lagt fram á 155. löggjafarþingi (þskj. 308, 301. mál) en náði ekki fram að ganga. Með lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, var fyrsta skrefið stigið í nýju tekjuöflunarkerfi með upptöku á kílómetragjaldi vegna notkunar rafmagns- og vetnisbifreiða annars vegar og tengiltvinnbifreiða hins vegar. Með frumvarpi þessu er lagt til að nýja tekjuöflunarkerfið vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu verði lögfest að fullu leyti með upptöku á kílómetragjaldi sem jafnframt tekur til ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Umfjöllun nefndarinnar.

Samspil kílómetragjalds og orkuskipta.

Í umsögnum sem nefndinni bárust komu fram áhyggjur af því að frumvarpið myndi draga úr hvata til orkuskipta. Nefndin fjallaði um samspil kílómetragjaldsins og orkuskipta en mikill árangur hefur náðst hér á landi í orkuskiptum í samgöngum með fjölgun vistvænna og sparneytinna bifreiða. Orkuskiptin hafa þó áskoranir í för með sér en skatttekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti hafa dregist umtalsvert saman. Að öllu óbreyttu er fyrirhugað að sú þróun haldi áfram.

Meiri hlutinn bendir á að nýja kerfið sem frumvarpið kveður á um felur í sér að greitt verði annars vegar fyrir afnot af samgönguinnviðum og þá með tilliti til slits á vegum sem ökutæki valda vegna þyngdar þeirra. Hins vegar verði áfram greitt fyrir losun koltvísýrings með kolefnisgjaldi á jarðefnaeldsneyti sem viðheldur hvötum til orkuskipta. Þá telur meiri hlutinn mikilvægt að horft sé til framtíðar og að tekjuöflunarkerfi vegna ökutækja taki mið af breyttum og vistvænni bílaflota á landinu.

Gjaldbil kílómetragjalds eftir þyngd ökutækja (1. mgr. 6. gr.).

Í 1. mgr. 6. gr. frumvarpsins er kveðið á um fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra. Kílómetragjaldið er lagt á í 29 gjaldbilum sem tekur mið af leyfðri heildarþyngd ökutækis í kílóum. Í umsögnum sem nefndinni bárust við meðferð málsins komu fram sjónarmið um að

fyrsta gjaldbilið, þ.e. ökutæki með leyfða heildarþyngd á bilinu 0–3.500 kg, tæki til of breiðs hóps ökutækja sem ekki slíti vegunum jafnt.

Meiri hlutinn ítrekar það sem fram kemur í greinargerð með frumvarpinu að álag ökutækja á vegslit og niðurbrot vega eykst í veldisvexti með aukinni þyngd. Því er verulegur munur á því álagi sem 2 tonna bifreið og 18 tonna bifreið veldur en að sama skapi er óverulegur munur á milli 2 tonna fólksbifreiðar og 3 tonna fólksbifreiðar. Meiri hlutinn telur því ekki þörf á að fjölga gjaldbilum. Jafnframt er vert að hafa í huga þau rök að rafmagnsbílar eru alla jafna þyngri en bílar sem ganga fyrir eldsneyti. Einnig eru bifreiðar á landsbyggðinni frekar fólksbílar í stærri kantinum sökum erfiðari akstursaðstæðna. Þá er kostnaður við vegakerfið ekki einungis bundinn við slit vegna þyngdar ökutækis. Kostnaðarþættir eins og lagning vega, opnun vega að vetri til og löggæsla taka til allra ökutækja óháð stærð.

Tekjur af kílómetragjaldi renni til uppbyggingar á vegakerfinu.

Eins og áður hefur komið fram hafa tekjur ríkissjóðs af eldsneyti og ökutækjum dregist verulega saman vegna aukins fjölda vistvænna og sparneytinna bifreiða. Á sama tíma er viðvarandi þörf fyrir uppbyggingu og viðhaldi á vegakerfinu. Markmið frumvarpsins er að gjaldtaka samkvæmt nýja tekjuöflunarkerfinu verði í betra samræmi við áhrif ökutækja á viðhaldskostnað vegakerfisins. Í umsögnum til nefndarinnar var bent á að mikilvægt væri að tryggja að tekjur ríkissjóðs af kílómetragjaldinu skiluðu sér í uppbyggingu og viðhaldi á vegakerfinu.

Meiri hlutinn tekur fram að með lögum um opinber fjármál, nr. 123/2015, var fallið frá fyrirkomulaginu um að markaðar skatttekjur rynnu til ákveðins rekstraraðila eða verkefnis. Í daglegu tali var þetta nefnt eyrnamerking skatta. Þess í stað renna skatttekjur beint í ríkissjóð og framlög til verkefnis eða stofnunar eru ákveðin af Alþingi. Þótt meiri hlutinn fallist á með umsagnaraðilum að nauðsynlegt sé að fjárfesta í og viðhalda vegakerfinu getur hann að þessu gættu ekki lagt til breytingartillögu þess efnis að tekjur samkvæmt frumvarpinu skuli renna beint til vegamála. Meiri hlutinn áréttar þó það sem fram kemur í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun fyrir árin 2026–2030 (pskj. 296, 264. mál á 156. löggjafarþingi) um að auka eigi framlög einna mest til samgöngumála og að hefja eigi kraftmiklar framkvæmdir í samgöngum um land allt. Meiri hlutinn undirstrikar að nýtt tekjuöflunarkerfi af ökutækjum er lykilþáttur í framangreindum áformum.

Eftirlit með eldsneytisverði.

Hluti af hinu nýja tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti sem frumvarpið boðar er brottfall eldsneytisgjalda sem hefur í för með sér lækkun á eldsneytisverði til neytenda. Þá kveður ákvæði til bráðabirgða V á um hvernig uppgjöri á óseldum tollafgreiddum birgðum af eldsneyti hjá gjaldskyldum aðilum skuli háttað við gildistöku laganna. Þar af leiðandi má gera ráð fyrir því að ekki verði töf á að umræddar skattbreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu birtist í eldsneytisverði til neytenda.

Í umsögnum sem nefndinni bárust var áréttað að mikilvægt væri að lækkun á eldsneytisverði skili sér til neytenda. Í umsögn FÍB og Samkeppniseftirlitsins var til að mynda hvatt til þess að fjármála- og efnahagsráðuneytið ætti í samstarfi við t.d. Samkeppniseftirlitið, Neytendastofu, FÍB og verkalýðshreyfinguna til að fylgjast sérstaklega með verðlagningu á eldsneyti. Í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis til nefndarinnar (dags. 8. maí) er bent á að lækkun á eldsneytisverði taki jafnframt mið af hlutfalli vistvænna íblöndunarefna í eldsneyti, en hluti þeirra í hverjum lítra eldsneytis hefur hvorki borið kolefnisgjald né olíu- eða bensíngjöld. Samkvæmt lögum um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi, nr. 40/2013, sé söluaðila skylt að tryggja að minnst 5% af heildarorkugildi eldsneytis til notkun-

ar í samgöngum hér á landi á ári sé endurnýjanlegt eldsneyti. Taka þurfi tillit til framan- greinds við mat á lækkun á eldsneytisverði í kjölfar lögfestingu frumvarpsins.

Meiri hlutinn telur mikilvægt að brottfall eldsneytisgjalda skili sér í lækkun á verði til neytenda. Meiri hlutinn áréttar því það sem fram kemur í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis um að ráðherra mælist til þess við verðlagseftirlit ASÍ og FÍB að fylgjast náið með útsöluverði eldsneytis. Jafnframt að ráðuneytið veki athygli á nauðsyn þess að Samkeppnis- eftirlitið fylgist vel með þróun á samkeppni á eldsneytismarkaði. Meiri hlutinn telur samstarf þetta mikilvægt og hvetur ráðherra til að vinna heils hugar að því að neytendur verði upplýstir um þróun á eldsneytisverði. Það geti skapað þrýsting á olíufélög til að axla ábyrgð og tryggja verðlagningu í samræmi við þær breytingar sem frumvarpið hefur í för með sér. Að lokum óskar meiri hlutinn eftir því að ráðherra upplýsi Alþingi um samstarf hans og þessara aðila á vetrarþingi 2026, til að mynda með því að skila skýrslu, sbr. 53. gr. laga um þingsköp Alþingis, nr. 55/1991.

Þróun hugbúnaðarlausnar.

Meiri hlutinn telur mikilvægt að hið nýja tekjuöflunarkerfi samkvæmt frumvarpinu nýti sér þá stöðugu tækniþróun sem á sér stað í því skyni að viðhalda markmiði þess um gagnsæi og einfaldleika gagnvart greiðendum og notendavæna gjaldtöku. Með hliðsjón af því bendir meiri hlutinn á vinnu við þróun hugbúnaðarlausna til sjálfvirs álesturs kílómetrastöðu úr ökurita flutningabifreiða og miðlun þeirra upplýsinga til kerfis Samgöngustofu. Þessar upplýsingar gætu verið Skattinum aðgengilegar og þar með stuðlað að einfaldri og notendavænni gjaldtöku. Meiri hlutinn beinir því til ráðherra að vinna að framangreindu með stofnun stýri- hóps þar sem hlutaðeigandi aðilar eigi sæti svo að lausn af þessu tagi verði að veruleika. Meiri hlutinn telur brýnt að slíkri vinnu verði forgangsraðað.

Leiðrétting á skýringu við 3. mgr. 8. gr.

Í 1. og 2. mgr. 8. gr. frumvarpsins er fjallað um áætlun ríkisskattstjóra á meðalakstri. Í 3. mgr. segir að sé staða á akstursmæli ökutækis ekki skráð innan tímamarka skv. 1. og 2. mgr. 7. gr. skuli áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur á greiðslutímabili taka mið af fyrirliggjandi upplýsingum um akstur hlutaðeigandi ökutækis. Í 1.–6. tölul. 3. mgr. 8. gr. er kveðið á um lágmarksáætlun á akstri ökutækja á greiðslutímabili miðað við mismunandi forsendur. Í athugasemdum við 3. mgr. 8. gr. segir að ólíkt því sem fram komi í 1. og 2. mgr. sé gjaldskyldum aðila ekki heimilt að gera breytingar á áætlun um meðalakstur skv. 3. mgr.

Að höfðu samráði við Skattinn og fjármála- og efnahagsráðuneyti vill meiri hlutinn koma þeirri leiðréttingu á framfæri að gjaldskyldum aðila er ekki heimilt að gera breytingar á áætlun ríkisskattstjóra. Eingöngu sé heimilt að skrá nýja stöðu eftir tiltekinn tíma í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda.

Viðbrögð við umsögn Vegagerðarinnar.

Nefndinni barst umsögn frá Vegagerðinni þar sem fram kom m.a. að ekkert samráð hefði verið viðhaft við stofnunina um að til stæði að fela henni að sinna álestri á akstursmælum þungra ökutækja, sbr. 2. mgr. 7. gr. frumvarpsins. Jafnframt velti stofnunin því fyrir sér hvort um mistök væri að ræða.

Í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis til nefndarinnar (dags. 30. maí) kom fram að frumvarpið gerði ekki ráð fyrir breyttu hlutverki Vegagerðarinnar vegna álestrar á akstursmælum þungra ökutækja frá því sem verið hefur samkvæmt lögum um olíugjald og kílómetragjald. Í 1. mgr. 14. gr. þeirra laga segir að Vegagerðin sé álestraraðili á ökumælum ásamt skoðunarstöðvum og tollyfirvöldum. Breyting á 1. mgr. 14. gr. laganna sem leiddi til

Þess að Vegagerðin fékk umrætt hlutverk kom með lögum nr. 139/2021, um breytingu á ýms-um lögum um skatta og gjöld. Nánar tiltekið lagði efnahags- og viðskiptanefnd (þskj. 209 á 152. löggjafarþingi) hana til með vísan til umsagnar Skattsins og að höfðu samráði við fjármála- og efnahagsráðuneyti. Í nefndarálitinu er það rakið að láðst hafði að gera ráð fyrir hlutverki Vegagerðarinnar samhliða faggiltum skoðunarstofum og töllyfirvöldum þrátt fyrir að hún hefði haft hlutverk við álestur í tilvikum þar sem mikil fjarlægð væri til næstu skoðunarstöðvar.

Meiri hlutinn tekur undir með ráðuneytinu að það liggi fyrir að Vegagerðin hafi í dag hlutverk sem álestraraðili vegna þeirra þungu ökutækja sem falla undir 1. mgr. 14. gr. laga um olíugjald og kílómetragjald. Jafnframt áréttar meiri hlutinn umfjöllun ráðuneytis um að markmiðið sé að koma til móts við rekstraraðila þungra ökutækja í þeim undantekningartilvikum þegar mikil fjarlægð er til næstu skoðunarstöðvar, eins og raunin getur verið á landsbyggðinni. Meiri hlutanum þykir mikilvægt að sá möguleiki að óska eftir álestri hjá Vegagerðinni verði enn fyrir hendi og því sé rétt að 2. mgr. 7. gr. frumvarpsins kveði á um það.

Endurgreiðsla kolefnisgjalds.

Í 2. tölul. 29. gr. er kveðið á um breytingu á lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009. Í b-lið ákvæðisins bætist við nýtt ákvæði um endurgreiðslu kolefnisgjalds vegna sjóflutninga. Í greinargerð með frumvarpinu er rakið að markmið endurgreiðslunnar sé að koma til móts við þau skipafélög sem þurfa að greiða kolefnisgjald af keyptu eldsneyti í sjóflutningum milli hafna hér á landi og einnig að greiða losunarheimildir af sömu sjóflutningum, sbr. lög um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir, nr. 96/2023. Í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis (dags. 30 maí) kemur fram að Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) sé nú með til rannsóknar mál er varðar samspil skatta á kolefni og ETS-kerfisins. Málið varðar undanþágu norskrar sorpbrennslu frá vörugjöldum vegna greiðslna samkvæmt ETS-kerfinu og hvort sú undanþága feli í sér ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. laga um Evrópska efnahagssvæðið, nr. 2/1993.

Meiri hlutinn telur mikilvægt að fylgst sé náið með þróun þessa máls en telur ekki nauðsynlegt að gera breytingar á frumvarpinu á meðan endanleg niðurstaða í því liggur ekki fyrir. Meiri hlutinn bendir á að endurgreiðslan samkvæmt frumvarpinu og endurgreiðslan sem er til rannsóknar hjá ESA eru ekki að fullu sambærilegar. Annars vegar er um að ræða samgöngu- og flutningastarfsemi og hins vegar iðnaðarstarfsemi. Þá telur meiri hlutinn að sterk byggða- og umhverfissjónarmið liggi að baki því að tryggja rekstrargrundvöll strandsiglinga og telur nauðsynlegt að halda uppi þeim sjónarmiðum á vettvangi EES.

Breytingartillögur.

Meiri hlutinn leggur til breytingartillögur sem gerð verður grein fyrir í þessum kafla. Í ljósi þess að þær er að finna í sérstöku þingskjali er vísað til viðeigandi liðar breytingartillögu í kaflaheiti til að tryggja skýrari framsetningu.

Ný 5. mgr. 2. gr. (b-liður 1. tölul.).

Í 2. gr. frumvarpsins er kveðið á um gjaldskylda aðila. Eigandi gjaldskylds ökutækis, svo sem vörubifreiðar, sem dregur eftirvagn án akstursmælis hefur samkvæmt núgildandi framkvæmd greitt af eftirvagninum óháð eignarhaldi eða umráðum á eftirvagninum. Í samráði við fjármála- og efnahagsráðuneyti telur meiri hlutinn nauðsynlegt að kveða skýrt á um framan- greint í 2. gr. og leggur hann til að við ákvæðið bætist við ný málsgrein þess efnis.

Dráttarvélar til nota í landbúnaði (3. tölul.).

Í umsögn Bændasamtakanna eru reifuð sjónarmið er varða kílómetragjald og landbúnaðartæki. Lögðu samtökin til breytingu þess efnis að landbúnaðartæki yrðu undanskilin með breytingu á 4. gr. frumvarpsins. Jafnframt var fjallað um í umsögninni að kveða þyrfti á um með skýrari hætti að dráttarvélar sem ekki fara yfir 40 km hraða á klst. séu undanskildar gjaldskyldunni og sömuleiðis eftirvagnar sem nýttir eru til landbúnaðar og búrekstrar. Þá þyrfti að skýra betur hvað sé átt við með hugtakinu „opinber vegur“, en tiltekið er í greinargerð að þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem tilgreind eru sem gjaldskyld ökutæki í 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins eigi það sammerkt að vera almennt notuð í akstri á opinberum vegum.

Meiri hlutinn áréttar að gjaldskyld ökutæki samkvæmt frumvarpinu eru þau ökutæki sem eru skráningar- og skoðunarskyld og eru talin upp í 1.–5. tölul. 1. mgr. 3. gr., sbr. þó 4. gr. Þá vísar meiri hlutinn til minnisblaðs fjármála- og efnahagsráðuneytis (dags. 8. maí) þar sem segir að í athugasemdum við 3. gr. sé tekið fram að líta beri til 72. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, varðandi skráningu og 74. gr. umferðarlaga varðandi skoðun. Sömuleiðis beri að taka mið af reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja og reglugerð nr. 414/2021 um skoðun ökutækja. Tekur meiri hlutinn því undir mat ráðuneytisins sem fram kemur í minnisblaði þess að gjaldskylda dráttarvéla og eftirvagna sé skýrð í frumvarpinu með fullnægjandi hætti.

Meiri hlutinn fjallaði jafnframt um gjaldskyldar dráttarvélar og eftirvagna sem notuð eru við landbúnaðarstörf og telur rétt að fallast á sjónarmið Bændasamtakanna um að undanþiggja þau gjaldskyldu. Leggur meiri hlutinn því til að við 4. gr. bætist nýr töluliður þess efnis að dráttarvél í ökutækjaflokki T1 eða T2 og eftirvagn hennar skuli undanþegin kílómetragjaldi að því skilyrði fullnægðu að dráttarvél og eftirvagn hennar séu til nota í landbúnaði hjá gjaldskyldum aðila sem skráður er á landbúnaðarskrá hjá ríkisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti eða í starfsemi sem fellur undir flokk 1 í atvinnugreinaflokkun Hagstofu Íslands, annarri en þjónustu við búrekstur.

Nýr viðauki um gjaldþyngd ökutækis sem er 10.000 kg að heildarþyngd eða meira (a- og b-liður 4. tölul. og 29. tölul.).

Í 6. gr. frumvarpsins er kveðið á um fjárhæð kílómetragjalds. Þá er í 2. mgr. ákvæðisins fjallað um gjaldþyngd og leyfða heildarþyngd ökutækis. Í umsögn sem nefndinni barst var gerð athugasemd við að vísað væri til reglugerðar nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja þar sem það fæli í sér framsal á skattlagningarvaldi til innviðaráðherra. Fjármála- og efnahagsráðuneytið telur samkvæmt minnisblaði sínu (dags. 8. maí) að ekki sé unnt að fallast á það.

Meiri hlutinn leggur þó til breytingu á 3. málsl. 2. mgr. ákvæðisins að höfðu samráði við ráðuneytið þess efnis að ekki verði vísað til umræddrar reglugerðar. Í staðinn verði viðauka bætt við frumvarpið sem verði sá sami og viðauki I við reglugerð nr. 155/2007 um leyfilega heildarþyngd. Þá er lagt til að 4. málsl. málsgreinarnar falli brott til samræmis í ljósi þess að í viðaukanum kemur fram að leyfileg heildarþyngd samtengdra ökutækja sé 44 tonn.

Fjárhæð gjalds vegna aksturs bifhjóls og léttis bifhjóls, sbr. 1. og 5. tölul. 1. mgr. 3. gr. (c-liður 4. tölul.).

Í 3. mgr. 6. gr. frumvarpsins er kveðið á um að fjárhæð kílómetragjalds vegna aksturs ökutækja sem falla undir 1. eða 5. tölul. 1. mgr. 3. gr., þ.e. bifhjóla og léttra bifhjóla, skuli vera 4 kr. á hvern kílómetra samkvæmt akstursmæli ökutækis. Í samráði við ráðuneytið og í ljósi upplýsinga frá Skattinum leggur meiri hlutinn til að gjaldið samkvæmt málsgreininni taki til bifhjóls eða léttis bifhjóls sem er 400 kg að eigin þyngd eða minna. Komið hefur í ljós að

mörg ökutæki sem skráð eru sem bifhjól séu töluvert þung og nær því að vera bifreiðar. Markmið þess að veita bifhjólum lægra verð sé að ná til þeirra ökutækja sem eru 400 kg eða minna að eigin þyngd. Meiri hlutinn bendir á að til samræmis má líta til þess að bifhjól sem eru léttari en 400 kg greiða ekki bifreiðagjald skv. d-lið 2. mgr. 1. gr. laga um bifreiðagjald, nr. 39/1988. Þau bifhjól sem eru þyngri greiði því kílómetragjald skv. 1. mgr. 6. gr., þ.e. 6,7 kr.

Orðalagsbreytingar á 1. og 2. mgr. 7. gr. í samráði við Skattinn og fjármála- og efnahagsráðuneyti (a–e-liður 5. tölul.).

Í 7. gr. frumvarpsins er kveðið á um skráningu á stöðu aksturmælis. Í umsögn sem nefndinni barst frá Skattinum var lögð til umorðun á 1. og 2. mgr. ákvæðisins. Bent var á að með frumvarpinu myndu lög um oliugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, falla brott og þar með væri vísun til skráningar á ökutækjum til sérstakra nota í ákvæðinu tilefnislaus. Ráðuneytið fellst á það en þó með þeim hætti að auknar kröfur til skráningar á stöðu aksturmælis verði eingöngu miðaðar við þau ökutæki sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Jafnframt lagði ráðuneytið til frekari breytingu á lokamálslið 2. mgr. ákvæðisins. Þeirri breytingu er ætlað að taka af allan vafa um að ökutækjaleigur þurfi ekki að mæta á sex mánaða fresti á skoðunarstofu til að skrá kílómetrastöðu allra ökutækja, heldur sé nægjanlegt að slík skráning fari fram í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda ef ökutæki er léttara en 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd. Meiri hlutinn telur framangreindar tillögur Skattsins og ráðuneytisins til bóta og gerir þær að sínum. Þá leggur meiri hlutinn til að höfðu samráði við Skattinn og ráðuneytið að við 1. mgr. ákvæðisins bætist, til áréttingar, að skráning skuli ávallt eiga sér stað við reglubundna skoðun ökutækis.

Ný 3. mgr. 7. gr. um skráningu á stöðu aksturmælis ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn aksturmæli (f-liður 5. tölul.).

Í ljósi nýrrar 5. mgr. 2. gr., sem meiri hlutinn leggur til, er þörf á að við 7. gr. bætist ný málsgrein sem verði 3. mgr. og kveði á um að skrá skuli stöðu aksturmælis ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn aksturmæli fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn, sbr. 5. mgr. 2. gr.

Orðalagsbreyting á 1. tölul. 3. mgr. 7. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (g-liður 5. tölul.).

Til samræmis við umsögn Skattsins leggur meiri hlutinn til breytingu þess efnis að við 1. málsli. 1. tölul. 3. mgr. 7. gr. bætist orðin „og þegar það er skráð aftur í umferð“. Umrædd viðbót tryggir að rétt staða aksturmælis liggi fyrir þegar greiðsluskylda hefst að nýju.

Orðalagsbreyting á 8. mgr. 7. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (l-liður 5. tölul.).

Meiri hlutinn leggur til breytingu á orðalagi 8. mgr. 7. gr. til samræmis við umsögn Skattsins. Meiri hlutinn bendir á að breyting þessi er aðeins til einföldunar en er ekki efnisleg.

Vísun til ákvæða í 2. mgr. 9. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (7. tölul.).

Í 9. gr. er kveðið á um greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds. Lögð er til breyting til þess að hnykkja á því að við mat á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds skuli auk viðmiðs um meðalakstur skv. 8. gr. líta til fjárhæðar kílómetragjalds skv. 6. gr.

Hvernig útreikningi skuli háttað ef fjárhæð kílómetragjalds tekur breytingum (b-liður 8. tölul.).

Í 10. gr. frumvarpsins er fjallað um álagningu og innheimtu kílómetragjalds. Meiri hlutinn leggur til, í samræmi við umsögn Skattsins, að við 3. mgr. ákvæðisins bætist nýr málslíður sem kveði á um hvernig útreikningi skuli háttað ef fjárhæð kílómetragjalds hefur tekið breytingum á því tímabili sem lagt er til grundvallar álagningu hverju sinni.

Fjárhæð kílómetragjalds á bifhjól sem eru tímabundið hér á landi (a- og b-liður 9. tölul.).

Í 11. gr. frumvarpsins er kveðið á um ökutæki sem eru tímabundið á landinu. Í umsögn Skattsins og Bifhjólasamtaka lýðveldisins er vakin athygli á misræmi á þeirri fjárhæð kílómetragjalds sem lögð er á akstur bifhjóla sem skráð eru hér á landi skv. 3. mgr. 6. gr., þ.e. 4 kr., og þeirri fjárhæð sem fram kemur í 2. mgr. 11. gr. þegar bifhjól eru skráð erlendis, en þá sé miðað við fjórðung af gjaldi ökutækis með 3.500 kg leyfða heildarþyngd, þ.e. 6,70 kr. Talið er rétt að bregðast við þessu og leggur meiri hlutinn til breytingu á 2. mgr. ákvæðisins þess efnis að fjárhæð kílómetragjalds verði einnig 4 kr. í tilviki bifhjóla sem ætluð eru til tímabundinna nota hér á landi. Fast akstursgjald vegna bifhjóls skv. 2. mgr. 11. gr. verður því 8.000 kr. þar sem miðað verður við 200 km akstur fyrir fyrstu 10 dagana, 12.000 kr. sem miðar við 100 km akstur næstu 10 daga þar á eftir og 14.000 kr. sem miðar við 50 km akstur eftir það í allt að 30 daga.

Til samræmis við fyrrgreinda breytingu á 3. mgr. 6. gr. leggur meiri hlutinn til breytingu þess efnis að umræddar fjárhæðir fasts akstursgjalds skv. 2. mgr. 11. gr. taki til bifhjóla eða léttra bifhjóla sem eru 400 kg að eigin þyngd eða minna.

Ef skráning á stöðu akstursmælis við komu til landsins fór ekki fram (c- og d-liður 9. tölul.).

Í 4. mgr. 11. gr. segir að hafi skráning á stöðu akstursmælis við komu ökutækis til landsins skv. 2. málsl. 1. mgr. ekki farið fram skuli gjaldskyldur aðili greiða fast akstursgjald skv. 2. mgr. miðað við hvert hafið 10 daga tímabil ef ökutæki er 30 daga eða skemur hér á landi. Ef ökutæki er lengur en 30 daga hér á landi skuli greiðsla miðuð við fast akstursgjald skv. 1. málsl. og 300 kr. fyrir hvern hafinn dag eftir það. Ráðuneytið hefur vakið athygli á því að ekki komi skýrt fram í málsgreininni hvernig fara ætti með þau tilvik þegar gjaldskyldir aðilar flytja inn til landsins erlend ökutæki sem eru 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða þyngri og skrá ekki kílómetrastöðu við komuna. Meiri hlutinn leggur því til að við ákvæðið bætist við b-liður sem kveði á um að miða skuli við tiltekinn akstur á dag út frá sömu sjónarmiðum og miðað er við í 2. mgr. 11. gr., þ.e. 200 km fyrstu 10 dagana, 100 km næstu 10 daga þar á eftir og 50 km eftir það. Fjárhæð kílómetragjaldsins skuli vera skv. 1. mgr. 6. gr. Að lokum er talið rétt að málsgrein þessi verði 5. mgr. og núverandi 5. mgr. verði 4. mgr. 11. gr.

Um eftirvagn sem fluttur er til landsins til tímabundinnar notkunar (e-liður 9. tölul.).

Meiri hlutinn leggur til breytingu þess efnis að 6. mgr. 11. gr. kveði á um að ef eftirvagn sem ekki er búinn akstursmæli er fluttur til landsins til tímabundinnar notkunar skuli, sbr. 5. mgr. 2. gr., nota akstursmæli ökutækisins sem dregur eftirvagninn til skráningar fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn.

Brottfall 7. mgr. 11. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (f-liður 9. tölul.).

Í umsögn Skattsins er vísað til álita umboðsmanns Alþingis í málum nr. F99/2021 og F83/2018. Að teknu tilliti til þeirra telur ríkisskattstjóri ekki sérstaka þörf á því að girða fyrir kæruheimild. Ákvarðanir samkvæmt ákvæðinu verða því kæranlegar til yfirskattanefndar

skv. 2. mgr. 22. gr. frumvarpsins. Leggur meiri hlutinn til breytingu til samræmis við framan- greint.

Orðalagsbreyting á 8. mgr. 11. gr. (g-liður 9. tölul.).

Meiri hlutinn leggur til í samráði við Skattinn og fjármála- og efnahagsráðuneyti lítils háttar orðalagsbreytingu á 8. mgr. 11. gr. þess efnis að upplýsingum skuli skilað til Skattsins á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Lágmarkstímabil daggjalds fyrir hvert ökutæki (10. tölul.).

Í 12. gr. frumvarpsins er fjallað um skil ökutækjaleigna á daggjaldi. Í 2. mgr. ákvæðisins segir m.a. að ökutækjaleiga skuli skrá hjá ríkisskattstjóra þau ökutæki sem óskað er að dag- gjald verði greitt af sem og breytingar þar á. Jafnframt kemur fram að lágmarkstímabil dag- gjalds vegna hvers ökutækis skuli vera þrír almanaksmánuðir. Samtök ferðaþjónustunnar bentu á í umsögn sinni að sú ráðstöfun að ökutæki séu í föstu umhverfi daggjalds í þrjá mán- uði gæti verið takmarkandi fyrir ökutækjaleigur. Samtökin lögðu til að hægt yrði að breyta á milli daggjalds og kílómetragjalds um hver mánaðamót. Meiri hlutinn í samráði við ráðu- neytið fellst á framangreint og leggur því til breytingu á 2. mgr. 12. gr. þess efnis að daggjald fyrir ökutæki verði hverju sinni miðað við einn almanaksmánuð. Þar með yrði möguleiki að breyta skráningu fyrir tiltekið ökutæki milli daggjalds og kílómetragjalds um hver mánaða- mót.

Um gjalddaga og eindaga fasts akstursgjalds vegna ökutækja sem eru 30 daga eða skemur á landinu (c- og e-liður 11. tölul.).

Í 13. gr. er fjallað um gjalddaga og eindaga. Ekki er fjallað um í ákvæðinu gjalddaga og eindaga þeirra ökutækja sem skráð eru erlendis. Leggur meiri hlutinn því til í samráði við ráðuneytið að við ákvæðið bætist ný málsgrein, er verði 3. mgr. Þar komi fram að gjalddagi og eindagi á föstu akstursgjaldi skv. 2. mgr. 11. gr. og a-lið 5. mgr. 11. gr. vegna ökutækis sem er 30 daga eða skemur hér á landi sé komudagur þess til landsins. Að öðru leyti sé gjald- dagi og eindagi ökutækis sem fellur undir 11. gr. brottfarardagur þess frá landinu.

Í 5. mgr. 13. gr. kemur fram að beri eindaga upp á helgidag eða almennan frídag skuli hann færast yfir á næsta virka dag á eftir. Þá kemur fram að ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skuli hann greiða ríkissjóði dráttarvexti. Að höfðu samráði við ráðuneytið leggur meiri hlutinn til breytingu þess efnis að málsgreinin eigi við ökutæki sem skráningar- skyld eru hér á landi. Breytingartillaga þessi er til samræmis við fyrrgreindar breytingar- tillögur við 13. gr. og 11. gr. Nauðsynlegt þykir að erlendu ökutækin greiði annaðhvort fast akstursgjald við komu til landsins eða kílómetragjald á brottfarardegi og að eindagi frestist ekki þar sem gera þarf upp gjöldin strax á ákveðnum tímapunkti við komu eða brottför.

Brottfall 2. mgr. 14. gr. í samráði við fjármála- og efnahagsráðuneyti (12. tölul.).

Í 14. gr. er kveðið á um boðun í álestur. Ráðuneytið benti á að í 2. mgr. ákvæðisins væri tvítekning þar sem fjallað væri um heimildir lögreglu í 23. gr. frumvarpsins. Að því gættu leggur meiri hlutinn til að málsgreinin falli brott.

Orðalagsbreyting á 1. og 2. mgr. 18. gr. í samráði við Skattinn og fjármála- og efnahags- ráðuneyti (a-liður 15. tölul.).

Í 18. gr. er kveðið á um akstursmæli, virkni o.fl. Að höfðu samráði við ráðuneytið leggur meiri hlutinn til orðalagsbreytingu á 1. mgr. ákvæðisins. Annars vegar til skýringar að undir hugtakið akstursmælir falli einnig ökuriti og eftir atvikum nafmælir í eftirvagni í tilviki þeirra

ökutækja sem falla undir 2. mgr. 7. gr. Hins vegar leggur meiri hlutinn til breytingu til samræmis við áðurnefnda breytingu á 2. mgr. 7. gr. og til aukins skýrleika að við bætist orðin „og eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd“.

Þá leggur meiri hlutinn til nýtt orðalag fyrir 2. mgr. 18. gr. í samráði við ráðuneytið og Skattinn og til samræmis við áðurnefnda breytingartillögu um að á eftir 2. mgr. 7. gr. komi ný málsgrein sem kveði á um skráningu og stöðu akstursmælis. Í ljósi þess fjalli 2. mgr. 18. gr. um að ríkisskattstjóri geti, ef sérstaklega standi á, veitt undanþágu frá því að gjaldskyldt ökutæki skv. 4. tölul. 1. mgr. 3. gr., þ.e. eftirvagn, sé útbúið akstursmæli, enda fari ákvörðun kílómetragjalds fram á annan jafn tryggan hátt. Orðalag þetta er sambærilegt því sem finna má í 9. mgr. 13. gr. laga um oliugjald og kílómetragjald.

Ákvörðun um bráðabirgðagreiðslu og álagningu kílómetragjalds eftalning akstursmælis er röng eða engin (a-liður 15. tölul.).

Í 3. mgr. 18. gr. kemur fram að það sé á ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis að akstursmælir ökutækis telji rétt. Jafnframt er kveðið á um hverju beri að taka mið af við ákvörðun um bráðabirgðagreiðslu og álagningu ef talning akstursmælis er röng eða engin. Ráðuneytið benti á að greina þyrfti á milli farvegs slíkra mála, þ.e. annars vegar vegna ökutækja sem skráð eru hér á landi og hins vegar ökutækja sem skráð eru erlendis. Leggur því meiri hlutinn til að 3. mgr. 18. gr. skiptist í a- og b-lið. Í a-lið verði kveðið á um ökutæki sem skráð eru hér á landi og í b-lið verði fjallað um ökutæki sem skráð eru erlendis.

Rýmkun á 20. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (16. tölul.).

Í 20. gr. frumvarpsins er fjallað um upplýsingaskyldu. Í stað þess að ákvæðið taki til allra aðila sem fjallað er um í frumvarpinu leggur meiri hlutinn til að það taki til allra aðila sem veitt geta upplýsingar um framkvæmd frumvarpsins, verði það að lögum. Breyting þessi felur í sér rýmkun á 20. gr. og kemur í kjölfar ábendingar frá Skattinum. Fjármála- og efnahagsráðuneyti bendir á í minnisblaði sínu (dags. 8 maí) að breytt orðalag er varðar upplýsingaskyldu væri í samræmi við þær kröfur sem almennt eru gerðar til upplýsingaskyldu samkvæmt lögum um tekjuskatt, nr. 90/2003.

Breytingar á 21. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (a- og b-liður 17. tölul.).

Í 21. gr. er kveðið á um eftirlit og endurákvörðun kílómetragjalds. Í 1. málsl. 1. mgr. ákvæðisins segir að ríkisskattstjóri annist skatteftirlit samkvæmt lögnum. Þá er tiltekið að það taki til hvers konar könnunar á forsendum fyrir ákvörðun kílómetragjalds og samtímaeftirlits með gjaldskyldum aðilum. Í umsögn Skattsins er bent á að ákvæðið fjalli um hið almenna kílómetragjald en ekki sé vikið að því þegar það er í formi daggjalds eða akstursgjalds. Til að tryggja aukinn skýrleika taldi Skatturinn heppilegra að tekið yrði fram að málsgreinin næði til allra tegunda kílómetragjalds. Leggur meiri hlutinn því til að við 1. mgr. ákvæðisins bætist orðin „þ.m.t. daggjaldi og föstu akstursgjaldi“.

Þá leggur meiri hlutinn til, til samræmis við umsögn Skattsins, að við 1. mgr. bætist málslíður sem kveði á um að ráðherra sé heimilt að fela lögreglu eða Vegagerðinni framkvæmd tiltekinna þátta eftirlitsins með reglugerð.

Ný málsgrein um áframhaldandi vettvangs- og vegaeftirlit til samræmis við umsögn Skattsins (c-liður 17. tölul.).

Í umsögn Skattsins er bent á að í frumvarpinu sé ekki kveðið á um áframhaldandi vettvangs- og vegaeftirlit með skráningu og búnaði ökutækja sem gjaldskyld eru samkvæmt lögum um oliugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Meiri hlutinn leggur því til að á eftir

1. mgr. komi ný málsgrein þess efnis að ávallt verði heimilt að stöðva ökutæki og gera þær athuganir sem taldar eru nauðsynlegar vegna greiðslu og álagningar kílómetragjalds.

Breytingar á 3. mgr. 21. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (d- og e-liður 17. tölul.).

Í umsögn Skattsins er lagt til að 3. málsl. 3. mgr. 21. gr. falli brott. Kemur þar fram að heimildir ríkisskattstjóra skv. 2. mgr. sömu greinar eru nægjanlega ríkar til þess að sú heimild sem fjallað er um í 3. málsl. 3. mgr. rúmist þar innan. Jafnframt er lagt til að 4. málsl. 3. mgr. orðist svo að nemi gjaldbreyting 5.000 kr. eða lægri fjárhæð skuli falla frá endurákvörðun. Leggur meiri hlutinn til breytingu til samræmis.

Breytingar á 22. gr. til samræmis við umsögn Skattsins (18. tölul.).

Í 22. gr. frumvarpsins er fjallað um kærueheimildir. Í umsögn Skattsins kom fram að ekki væri sérstök ástæða til að girða fyrir kærueheimild þegar um væri að ræða álagningu daggjalds hjá ökutækjaleigum skv. 12. gr. frumvarpsins og fasts akstursgjalds skv. 11. gr. frumvarpsins. Leggur meiri hlutinn því til breytingu til samræmis á orðalagi 1. mgr. 22. gr.

Sömuleiðis leggur meiri hlutinn til að 2. málsl. 1. mgr. 22. gr. verði að nýrri 2. mgr. 22. gr. til samræmis við umsögn Skattsins.

Þá var lögð til í umsögn Skattsins orðalagsbreyting á 2. mgr. 22. gr. frumvarpsins þess efnis að jafnframt væri fjallað um að skjóta megi ákvörðun ríkisskattstjóra um sektir til yfirskattanefndar. Með því væri fjallað um allar kærueheimildir í einni lagagrein. Að lokum lagði Skatturinn til að ný málsgrein bættist við 22. gr. þess efnis að ákvörðun ríkisskattstjóra um bráðabirgðagreiðslu sé endanleg á stjórnsýslustigi, sbr. þó 3. mgr. 9. gr. Meiri hlutinn telur þessar tillögur til bóta og gerir þær að sínum.

Ný 1. mgr. 25. gr. til samræmis við umsögn Skattsins um sektarheimild vegna ökutækja sem eru án heimildar í umferð og aðrar breytingar til samræmis (19. tölul.).

Í umsögn Skattsins var bent á að ástæða væri til þess að bæta við frumvarpið nýju sektarákvæði, sambærilegu því sem finna má í 4. mgr. 19. gr. laga um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, vegna ökutækis sem er án heimildar í umferð, þ.e. ef það er ekki búið akstursmæli, sbr. þó 2. mgr. 18. gr., eða ef akstursmælir telur ekki eða ef heildarþyngd ökutækis eða vagnlestar með farni er umfram gjaldþyngd þess, sbr. 2. mgr. 6. gr. Leggur meiri hlutinn til að við greinina bættist ný málsgrein þess efnis, er verði 1. mgr.

Sömuleiðis leggur meiri hlutinn til breytingu á vísun til málsgreina í 4. mgr. 25. gr. þess efnis að vísað verði til 2.–4. mgr. 25. gr. Ákvæðið fjallar um saknæmi aðila en í fyrrgreindri tillögu meiri hlutans um nýja 1. mgr. 25. gr. er ekki gerð krafa um saknæmi.

Þá er lagt til að 7. mgr. 25. gr. falli brott til samræmis við tillögu meiri hlutans um nýja 26. gr. frumvarpsins. Að lokum leggur meiri hlutinn til þá breytingu í samráði við ráðuneytið að fyrirsögn ákvæðisins verði Viðurlög.

Ný 26. gr. um málsmæðferð og fyrningu brota til samræmis við umsögn Skattsins (20. tölul.).

Í samráði við Skattinn leggur ráðuneytið til að ný grein bættist við frumvarpið sem verði 26. gr. Í því ákvæði verður kveðið sérstaklega á um málsmæðferð og fyrningu brota. Meiri hlutinn leggur til breytingu þess efnis.

Gildistaka (21. tölul.).

Gildistökuákvæði frumvarpsins er í 28. gr. Þar segir í 1. mgr. að lögin öðlist gildi 1. júlí 2025. Í ýmsum umsögnum sem nefndinni bárust komu fram áhyggjur varðandi gildistöku. Bent var á að fyrirvarinn væri skammur og að óheppilegt væri að lögin tækju gildi yfir

háannatíma ferðabjónustunnar og í kringum sumarleyfi stofnana. Þá benti Skatturinn sérstaklega á umfangsmikla vinnu við uppbyggingu kerfa sem stæði yfir. Í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis (dags. 8. maí) kemur fram að miklu máli skiptir að frumvarpið verði samþykkt á vörpingi, m.a. vegna þeirra tekjuforsendna sem þar koma fram. Þá segir að ráðuneytið leggist ekki gegn því ef efnahags- og viðskiptanefnd ákveður að fresta gildistöku frumvarpsins innan ársins. Að teknu tilliti til framangreinds leggur meiri hlutinn til að fresta gildistöku frumvarpsins til 1. október 2025.

Þá leggur meiri hlutinn jafnframt til að nýr töluliður bætist við 29. gr. frumvarpsins sem kveði á um breytingu á lögum um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Til samræmis er lögð til breyting á 2. mgr. 28. gr. þess efnis að umræddur töluliður öðlist þegar gildi sem og ákvæði til bráðabirgða I–V.

Nýir töluliðir um breytingu á lögum um olíugjald og kolefnisgjald og lögum um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi (d-liður 22. tölul.).

Í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytis (dags. 8. maí) er lagt til að tveimur nýjum töluliðum verði bætt við 29. gr. Í fyrsta lagi er lagt til að við bætist töluliður sem kveði á um breytingu á lögum um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, þess efnis að við lögin bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða. Í frumvarpinu er lagt til að lögin falli úr gildi samhliða gildistöku frumvarps þessa. Lögin skuli þó gilda um olíugjald og kílómetragjald sem gjaldfallin eru eða greiða á til og með 1. október 2025. Síðasta skráning á stöðu ökumælis ökutækis samkvæmt lögum nr. 87/2004 fer fram á tímabilinu 1. júní til 15. júní, sbr. 1. mgr. 14. gr. þeirra laga. Engin frekari skráning á sér stað á stöðu ökumælis samkvæmt lögnum eftir 15. júní. Ráðuneytið telur því nauðsynlegt að kveða sérstaklega á um það hvernig fara eigi með uppgjör og greiðslu kílómetragjalds frá síðustu skráningu á stöðu ökumælis, á tímabilinu 1.–15. júní til og með 30. september. Meiri hlutinn leggur því til í samráði við ráðuneytið að nýtt bráðabirgðaákvæði bætist við lög nr. 87/2004 þess efnis að greiðsla kílómetragjalds samkvæmt lögnum til og með 30. september næstkomandi skuli miðast við reiknaðan meðalakstur á dag milli skráninga á stöðu ökumælis á álestrartímabilinu 1. desember til 15. desember 2024 annars vegar og 1. júní til 15. júní 2025 hins vegar.

Í öðru lagi leggur ráðuneytið til að við bætist töluliður sem kveði á um breytingu á lögum um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi, nr. 40/2013. Þar sem eldsneytisgjöld falla brott frá og með gildistöku frumvarpsins er nauðsynlegt að gera breytingar á 7. tölul. 2. gr. laga um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi. Umræddur töluliður vísar nú annars vegar til ákvæðis laga um olíugjald og kílómetragjald, sem falla brott, sbr. 1. tölul. 2. mgr. 28. gr. frumvarpsins, og hins vegar ákvæðis laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., sem taka breytingum, sbr. 1. tölul. 29. gr. frumvarpsins. Söluaðilar eldsneytis verða eftir sem áður gjaldskyldir vegna greiðslu kolefnisgjalds samkvæmt lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, og því leggur meiri hlutinn til breytingu til samræmis við framangreint.

Orðalagsbreyting á ákvæði til bráðabirgða I (a-liður 23. tölul.).

Í umsögn Skattsins er lögð til breyting á 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða I til einföldunar. Meiri hlutinn telur tillöguna til bóta og gerir hana að sinni.

Framlenging á gildistíma 4. tölul. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða VI (c- og d-liður 27. tölul.).

Í umsögnum sem nefndinni bárust komu fram sjónarmið um að kílómetragjald samkvæmt frumvarpinu leiði til hækkunar á rekstrarkostnaði fyrirtækja, þ.m.t. fyrirtækja í vöruflutningum, sem leiði til verðhækkana á vörum og aðföngum vegna aukins flutningskostnaðar.

Í minnisblaði frá fjármála- og efnahagsráðuneyti (dags. 8. maí) kemur fram að ráðuneytið telur að framsetning umsagnaraðila á mati á áhrifum frumvarpsins á flutningskostnað sé ekki nógu skýr. Í samanburði umsagnaraðila sé miðað við árið 2024 og hlutfallstölur einstakra kostnaðarliða á því ári en ekki stöðuna í dag miðað við árið 2025. Ráðuneytið telur að það sé ekki lýsandi fyrir hlutfallslega breytingu á heildarflutningskostnaði fyrirtækja miðað við núverandi flutningskostnað þeirra. Í minnisblaðinu kemur fram að við mat á áhrifum á flutningskostnað sé rétt að miða við núverandi kostnað eins og hann er á árinu 2025 og horfa til heildarflutningskostnaðar sem sé þá lýsandi fyrir hugsanleg áhrif flutningskostnaðar á vöruverð. Meiri hlutinn vekur athygli á útreikningum sem fram koma í minnisblaðinu. Jafnframt undirstrikar meiri hlutinn það sem þar kemur fram um að áhrifin ættu að vera óveruleg á rekstur ökutækja og flutningskostnað. Þá segir í minnisblaðinu að þegar einvörðungu sé litið til flutnings með eftirvagni þurfi að hafa í huga að eitt af markmiðum frumvarpsins sé að tryggja aukið jafnræði við notkun ökutækja á landinu. Frumvarpið hefur í för með sér að sama gjald verði fyrir 18 tonna vörubifreið og 18 tonna eftirvagn, en í núverandi kerfi ber 18 tonna eftirvagn lægri gjöld en vörubifreið sem er jafn þung.

Að teknu tilliti til þessarar leiðréttingar hækka gjöld af eftirvögnum skv. 4. tölul. ákvæðis til bráðabirgða VI lítillega í skrefum á árunum 2025 og 2026. Meiri hlutinn telur þó rétt að koma til móts við framangreind sjónarmið umsagnaraðila og leggur til breytingu á tölu-liðnum þess efnis að framlengja gildistíma hans út árið 2027. Til samræmis er jafnframt lögð til breyting á ákvæði til bráðabirgða VII.

Meiri hlutinn telur 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða VI mikilvæga, en hún kveður á um að endurskoðun á ákvæðinu skuli fara fram fyrir lok árs 2026. Meiri hlutinn telur brýnt að sú endurskoðun fari fram.

Þá leggur meiri hlutinn til minni háttar orðalagsbreytingar og tæknilegar breytingar sem ekki er ætlað að hafa áhrif á efni frumvarpsins.

Að framangreindu virtu leggur meiri hlutinn til að frumvarpið verði **samþykkt** með þeim breytingum sem gerð hefur verið grein fyrir og gerð er tillaga um í sérstöku þingskjali.

Ragnar Þór Ingólfsson var fjarverandi við afgreiðslu málsins en ritar undir álitinu samkvæmt heimild í 2. mgr. 29. gr. þingskapa.

Alþingi, 3. júní 2025.

Arna Lára Jónsdóttir,
form.

Pawel Bartoszek,
frsm.

Ragnar Þór Ingólfsson.

Sigmundur Ernir Rúnarsson.

Sigurþóra Steinunn Bergsdóttir.