



**DRÖG AÐ SKÝRSLU UM
ENDURSKOÐUN
SKATTLAGNINGAR
ÖKUTÆKJA OG
ELDSNEYTIS.**

Efnisyfirlit

| | | |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Inngangur. | 4 |
| 2 | Tillögur starfshópsins. | 7 |
| 2.1 | Tillaga um stefnu skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2019–2025..... | 8 |
| 2.2 | Tillaga um breytingu á grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis. | 9 |
| 2.3 | Tillögur um breytingar á einstökum þáttum skattlagningar ökutækja og eldsneytis. | 10 |
| 2.3.1 | Skattlagning öflunar ökutækja. | 10 |
| 2.3.2 | Skattlagning umráða/aðgangs og afnota..... | 12 |
| 2.3.3 | Skattlagning notkunar..... | 13 |
| 2.3.4 | Ýmsar aðrar tillögur..... | 14 |
| 2.4 | Tillögur um nánari skoðun til að undirbyggja frekari breytingar. | 15 |
| 2.5 | Áhrif tillagna starfshópsins á tekjur ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis. | 19 |
| 2.5.1 | Skattlagning öflunar ökutækja. | 19 |
| 2.5.2 | Skattlagning umráða ökutækja. | 20 |
| 2.5.3 | Skattlagning notkunar ökutækja. | 20 |
| 2.5.4 | Ýmsar aðrar tillögur..... | 20 |
| 3 | Nánar um markmið endurskoðunar skattlagningar ökutækja og eldsneytis. | 22 |
| 3.1 | Aðgerðaáætlun um orkuskipti. | 22 |
| 3.2 | Stefnuyfirlýsing ríkisstjórnarinnar. | 24 |
| 3.3 | Loftslagsmál..... | 25 |
| 3.3.1 | Loftslagssamningurinn og Kyoto bókunin. | 26 |
| 3.3.2 | Parísarsamkomulagið..... | 27 |
| 3.4 | Samgönguáætlun. | 27 |
| 3.5 | Losunarmarkmið evrópskra ökutækjaframleiðenda – WLTP-losunarmæling. ... | 31 |
| 3.6 | Skattlagning raunverulegrar notkunar. | 34 |
| 3.7 | Lög um endurnýjanlegt eldsneyti. | 36 |
| 3.8 | Ályktanir um markmið endurskoðunarinnar. | 37 |
| 4 | Innlend skattlagning. | 41 |
| 4.1 | Gildandi skattlagning ökutækja..... | 41 |
| 4.1.1 | Vörugjald á ökutæki. | 41 |
| 4.1.2 | Skráningargjald. | 43 |
| 4.1.3 | Bifreiðagjald. | 43 |
| 4.1.4 | Kílómetragjald..... | 44 |
| 4.1.5 | Úrvinnslugjald. | 44 |
| 4.2 | Nánar um skattlagningu á eldsneyti..... | 44 |
| 4.2.1 | Vörugjöld á bensín..... | 44 |
| 4.2.2 | Olúgjald..... | 45 |
| 4.2.3 | Kolefnisgjald..... | 45 |
| 4.2.4 | Flutningsjöfnunargjald. | 45 |
| 4.3 | Virðisaukaskattur á ökutæki og eldsneyti. | 45 |
| 4.4 | Tekjuskattur. | 46 |
| 4.5 | Lagabreytingar frá árinu 2011..... | 46 |
| 4.6 | Ályktanir um forsendur gildandi skattlagningar. | 47 |
| 4.7 | Tekjur af gildandi skattlagningu. | 49 |
| 4.8 | Markaðar skatttekjur..... | 53 |

| | | |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5 | Ökutækjaflotinn. | 55 |
| 5.1 | Ökutæki. | 55 |
| 5.2 | Aldur bifreiðaflotans. | 58 |
| 5.3 | Notkun ökutækjaflotans. | 59 |
| 5.4 | Nýskráningar ökutækja. | 60 |
| 5.5 | Ályktanir. | 62 |
| 6 | Helstu forsendur tillagna starfshópsins. | 64 |
| 6.1 | Skatttekjur að óbreyttu; spá. | 64 |
| 6.2 | Almennt. | 65 |
| 6.3 | Skattlagning öflunar ökutækja. | 65 |
| 6.4 | Skattlagning umráða ökutækja. | 69 |
| 6.5 | Skattlagning notkunar ökutækja. | 72 |
| 6.6 | Aðrir skattar sem tengjast ökutækjum. | 78 |
| 6.6.1 | Tekjuskattur. | 78 |
| 6.6.2 | Virðisaukaskattur. | 78 |
| 7 | Samráð. | 80 |
| 8 | Skrá yfir myndir og töflur. | 81 |
| 8.1 | Myndir. | 81 |
| 8.2 | Töflur. | 81 |
| 9 | Viðaukar. | 82 |
| 9.1 | Viðauki I – Samsetning ökutækjaflotans. | 82 |
| 9.2 | Viðauki II – Skattlagning í öðrum ríkjum. | 86 |
| 9.3 | Viðauki III - Hugleiðingar um skattlagningu sem inniber efnahagslega hvata til orkuskipta. | 101 |
| 9.4 | Viðauki IV – Megineinkenni skattlagningar ökutækja og eldsneytis í ýmsum ríkjum. | 105 |

1 INNGANGUR.

Hinn 5. febrúar 2016 skipaði fjármála- og efnahagsráðherra starfshóp um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Starfshópurinn var 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, innanríkisráðuneyti,
Stefán Einarsson, umhverfis- og auðlindaráðuneyti.

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

Hlutverk starfshópsins er 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 er starfshópnum ætlað 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,
8. tryggja að fyrirkomulag skattlagningarinnar samræmist ákvæðum nýrra laga um opinber fjármál.

Í upphafi var gert ráð fyrir að starfshópurinn skilaði ráðherra greinargerð sem átti að innihalda tillögu að framtíðarstefnu stjórnvalda fyrir lok mars 2016 ásamt tillögum um breytingar á núverandi kerfi og framkvæmd skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Að fengnum tilmælum ráðherra stóð til að starfshópurinn mundi vinna drög að lagafrumvarpi sem lægju fyrir um mánaðarmótin apríl maí sama ár. Af þessu varð hins vegar ekki vegna umfangs verkefnisins og forgangsröðunar verkefna í stjórnarráðinu.

Í maí 2008 skilaði starfshópur á vegum þáverandi fjármálaráðherra skýrslu sem ber heitið „Heildarstefnumótun um skattlagningu ökutækja og eldsneytis“. Sú skýrsla er ítarleg enda vann sá starfshópur m.a. umfangsmikla greiningu á umhverfi skattlagningar í nokkrum Evrópuríkjum ásamt því að marka stefnu í málaflokknum að höfðu samráði við ýmsa aðila. Þær breytingar sem gerðar voru á grundvelli tillagna starfshópsins frá 2008 hafa í grundvallaratriðum staðist tímans tönn þó að nú sé orðið tímabært að endurskoða þær og skerpa á miðað við núverandi samsetningu ökutækjaflotans og framtíðarhorfur. Virðist starfshópurinn frá 2008 beinlínis hafa gert ráð fyrir að viðmið skattlagningarinnar yrðu endurskoðuð að nokkrum tíma liðnum. Í mörgum atriðum nýtti starfshópurinn sér vinnu

starfshópsins frá 2008, byggði ofan á hana og hélt áfram á út frá þeim grunnstefjum sem slegin voru árið 2008.

Rétt er að gera í fáum orðum grein fyrir notkun nokkurra hugtaka í skýrslu þessari.

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. Skattlagning öflunar ökutækis felst samkvæmt gildandi fyrirkomulagi í vörugjaldi sem lagt er á við innflutning og innlenda framleiðslu ökutækja. Þannig kemur skattlagning öflunar að meginstefnu til óbeint fram við fyrst kaup á ökutæki. Gildandi skattlagning umráða ökutækja felst í bifreiðagjaldi. Með slíkri skattlagningu er átt við skattlagningu eiganda ökutækis eða eftir atvikum umráðamanns. Gildandi skattlagning notkunar felst í vörugjaldi af bensíni, olíugjaldi, kolefnisgjaldi og kílómetragjaldi. Með eldsneytisgjöldum er notkun á ökutækjum skattlögð með óbeinum hætti enda greiða innflytjendur að gjöldin að jafnaði en endurspegla þau í eldsneytisverði. Með kílómetragjaldi er notkun á samgöngumannvirkjum hins vegar skattlögð með beinum hætti í kr./km.

Hugtakið *vistvænt ökutæki* hefur verið notað yfir ökutæki sem ganga fyrir umhverfisvænum orkugjöfum. Með orðinu *rafmagnsökutæki/rafmagnsbifreið* er átt við bifreið sem aðeins gengur fyrir rafmagni sem varðveitt er á rafhlöðu. Með *tengiltvinnökutæki/tengiltvinnbifreið* er átt við ökutæki sem bæði er búið sprengihreyfli og rafmótór. Slíkt ökutæki getur gengið fyrir jarðefnaeldsneyti eða rafmagni sem er varðveitt á rafhlöðu sem unnt er að hlaða. Með *tvinnökutæki/tvinnbifreið* er átt við ökutæki sem er átt við ökutæki sem bæði er búið sprengihreyfli og rafmótór en ekki er unnt að hlaða rafhlöðuna sem rafmagnið er varðveitt á með því að stinga ökutækinu í samband.

Rétt er að taka fram að þó að starfshópurinn fjalli um virðisaukaskatt, skráningargjald, flutningsjöfnunargjald olíuvara og úrvinnslugjald er með engu móti hægt að fallast á að framangreindir skattar teljist til einkennisskatta ökutækja og eldsneytis enda eru þeir lagðir á til almennrar eða sérgreindrar tekjuöflunar sem ekki hefur eins sterkt tengsl við öflun, umráð og notkun ökutækja og aðrir þeir skattar sem upp voru taldir hér að framan. Rétt er einnig að taka fram að í skýrslunni eru ekki gerðar tillögur um ráðstöfun tekna af skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er boðað að sett verði aðgerðaráætlun í loftslagsmálum ásamt því sem til stendur að setja á laggirnar loftslagsráð. Gert er ráð fyrir því að *markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku í bílafloata 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 slíkt markmið.

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 ökutækjafloata landsmanna, sem og þær breytingar sem virðast í farvatninu, eru ekki fastar í hendi. Því má segja að tillögurnar séu ekki fastmótaðar en þær munu hins vegar fleyta skattkerfinu langan veg í átt til þess að aðlaga það að þeim breytingum sem á þessari stundu er líklegt að eigi sér stað.

Hér í framhaldinu er gerð grein fyrir tillögum starfshópsins. Þar á eftir er gerð ítarleg grein fyrir þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að vinna að við endurskoðunina. Þá tekur við umfjöllun sem er afurð rannsóknar starfshópsins á skattkerfi ökutækja og eldsneytis, ökutækjaflotanum og notkun hans. Á eftir þeim kafla eru forsendur tillagna starfshópsins teknar saman. Að lokum er stuttlega gerð grein fyrir samskiptum starfshópsins við ýmsa aðila á vinnslutíma skýrslunnar. Í viðaukum sem fylgja skýrslunni má finna upplýsingar sem starfshópurinn tók saman við vinnuna, m.a. um skattlagningu erlendis og hugleiðingar sem snúa að skattlagningu sem stefnir að orkuskiptum.

DRÖG

2 TILLÖGUR STARFSHÓPSINS.

Í þessum kafla eru tillögur starfshópsins settar fram. Tillögurnar grundvallast á allri þeirri vinnu sem gerð er grein fyrir í skýrslunni og til að fá fulla mynd af þeim þarf í raun að glöggva sig á henni í heild sinni.

Þrátt fyrir að starfshópurinn leggi í meginatriðum til að grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis verði að óbreytt, a.m.k. til næstu ára litið, eru tillögurnar í ákveðnum skilningi róttækar. 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 breytingum og gegnt hlutverki sínu á skilvirkan hátt þrátt fyrir að notkun og búnaður ökutækja taki breytingum. Ýmsar áskoranir eru framundan þegar að skattlagningu ökutækja og eldsneytis kemur. Nægir þar að nefna útbreiðslu tækni til nýtingar nýrra orkugjafa og vaxandi kröfur um samdrátt losunar gróðurhúsalofttegunda og mengandi efna. Tillögum starfshópsins er ætlað að koma fyrirkomulagi skattlagningarinnar í það horf að unnt verði að takast til skamms tíma, 5–6 ára, á við breytingar sem eru farvatninu en jafnframt að undirbúa jarðveginn fyrir frekari breytingar.

Tillögur starfshópsins eru í grundvallaratriðum eftirfarandi:

1. Að fyrirkomulagi skattlagningarinnar verði breytt þannig að hún fangi á markvissan og skilvirkan hátt:
 - a. innflutning og töku ökutækja í notkun (öflun),
 - b. aðgang ökutækja að íslenska samgöngukerfinu, og
 - c. notkun ökutækja á íslensku vegakerfi.
2. Að skattlagningin geri stjórnvöldum mögulegt að takast með skynsamlegum hætti á við markmið Íslands í loftslagsmálum.
3. Að skattstofnar ökutækja og eldsneytis verði breikkaðir og skilvirkni skattlagningarinnar aukin.
4. Að undirbúa jarðveginn fyrir skatttöku byggða á notkun ökutækja.

Engin teljandi framleiðsla er á ökutækjum á Íslandi og því er afar líklegt að þau ökutæki sem sæta hér skattlagningu verði til næstu áratuga framleidd erlendis. Í framleiðsluríkjum eru hins vegar gerðar kröfur til framleiðslugæða. Taka verður mið af breytingum sem hafa orðið á samsetningu nýskráðra ökutækja, orðinni og verðandi þróun í framleiðslu ökutækja og áhersla alþjóðasamfélagsins á loftslagsmál. Sum þeirra markmiða sem starfshópnum var gert að vinna samkvæmt má telja sigild en slíkt á t.d. við um markmið um tekjuöflun og skilvirka og réttláta skattlagningu. Önnur markmið má telja tímabundin í þeim skilningi að þær aðstæður geta skapast að þau verði óþörf. Slíkt á t.d. við um samdrátt losunar gróðurhúsalofttegunda og mengandi efna. Þó að endanlegir samningar milli Íslands og Evrópusambandsins um samdrátt gróðurhúsalofttegunda liggja ekki fyrir á þessari stundu er ljóst að draga þarf verulega úr losun gróðurhúsalofttegunda hér á landi. Hafa yfirlýsingar ráðamanna hvað það varðar verið metnaðarfullar. Af þeim sökum mun skattlagning ökutækja og eldsneytis óhjákvæmilega þurfa að innibera öfluga hvata til orkusparnaðar og orkuskipta næsta ártuginn hið minnsta.

Það er veruleg áskorun að fást við samspil markmiða um orkuskipti og samdráttar losunar gróðurhúsalofttegunda og mengandi efna annars vegar og nauðsynlega öflun skatttekna hins vegar. Sköpun virkra hvata kallar að verulegu leyti á að skattlagning framkalli verðmun milli ökutækja sem ganga fyrir endurnýjanlegu eldsneyti og þeirra sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Af þeim sökum verður að teljast afar líklegt að tillögur starfshópsins hafi

a.m.k. til skemmri tíma litið mismunandi áhrif á eigendur og notendur ökutækja. Við því er reynt að bregðast með tímasetningum einstakra tillagna. Hætti er við að ökutæki og notkun þeirra muni þróast hratt á næstunni. Því er ekki er loku fyrir það skotið að tillögurnar þurfi endurskoða eða uppfæra innan tímabilsins 2019–2025.

Hér í framhaldinu eru settar fram tillögur sem gætu virst sundurleitar en þær eru hluti af stærri mynd. Þar sem starfshópurinn telur gildandi grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis haganlega eru tillögurnar orðaðar sem breytingar frá reglum gildandi löggjafar þrátt fyrir að þær mætti einnig skoða sem nýjan grundvöll, enda kalla tillögurnar á setningu þriggja nýrra lagabálka. Með tillögunum er stefnt að því að forsendur og útfærsla skattlagningar verði skiljanleg og einföld. Tillögur um breytingar á einstökum þáttum gildandi skattlagningarinnar eru settar fram með það fyrir augum að meginreglur og undantekningar frá þeim styðji betur við meginmarkmið endurskoðunarinnar.

Til að undirbyggja breytingar sem þarf að gera á löggjöf um skattlagningu ökutækja og eldsneytis til framtíðar litið leggur starfshópurinn til að fjármála- og efnahagsráðuneytinu verði falið að gera sérstakar úttektir, s.s. á skattlagningu á grundvelli notkunar ökutækja, forsendum fjárhæða kolefnisgjalds og endurgreiðslum við förgun eða útflutning ökutækja.

Markmiðið um að draga úr skattlagningu á öflun og eign á ökutækjum felur óhjákvæmilega í sér aukna áherslu á skattlagningu notkunar ökutækja, a.m.k. ef skattlagningunni er ætlað að afla ríkissjóði viðunandi tekna. Þannig gætti a.m.k. á tímabili nokkurrar skörunar milli verkefnis starfshópsins og starfshóps þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til að kanna framkvæmdir við stofnleiðir og mögulega fjármögnun. Hins vegar var það svið sem síðarnefndi starfshópurinn hafði til skoðunar þrengra, m.a. þar sem það náði til fjármögnunar tiltekinna samgönguframkvæmda.

Rétt er að taka fram að starfshópurinn leggur til að hann verði endurskipaður, honum falið að starfa áfram að skoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis en beina sjónum sínum einnig að athöfnum og starfsemi á öðrum sviðum, einkum með markmið tekjuöflunar og umhverfisverndar að leiðarljósi.

Hér í framhaldinu farið yfir tillögur starfshópsins. Í lok kaflans er birt einfalt yfirlit yfir tillögurnar.

2.1 Tillaga um stefnu skattlagningar ökutækja og eldsneytis 2019–2025.

Eins og tíundað er í inngangi skýrslunnar er starfshópnum ætlað að gera tillögu að framtíðarstefnu skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Í ljósi þeirrar þróunar sem þegar hefur orðið í framleiðslu ökutækja en ekki síður þróunar sem verða mun á næstu árum er gerð tillaga um svohljóðandi stefnu árunum 2019–2025:

Á árunum 2019–2025 verður skattlagning ökutækja og eldsneytis byggð á tveimur meginmarkmiðum; almenn öflun skatttekna til að fjármagna rekstur og framkvæmdir ríkisins og að vinna gegn neikvæðum ytri áhrifum notkunar ökutækja. Öflun ökutækja verður að meginreglu skattlögð miðað við losun koltvísýrings. Öflun ökutækja sem ætluð eru til hreinna atvinnurekstrarnota verður undanþegin skattlagningu, a.m.k. á meðan upplýsingar um koltvísýringslosun vegna notkunar þeirra eru ófullkomnar. Umráð ökutækja verða skattlögð á tímabilinu á grundvelli sjónarmiða um aðgang að samgöngukerfinu en unnið að undirbúningi þess að skattlagning byggð notkun

samgöngumannvirkja taki við eigi síðar en að tímabilinu loknu. Á sama tíma verður dregið úr tengingu skattlagningar umráða við koltvísýringslosun. Á tímabilinu verður skattlagning notkunar þungra ökutækja 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 lítra og þeim fengið skýrt tekjuöflunarhlutverk. Á móti verður grundvöllur fjárhæða kolefnisgjalds efldur og gjaldinu fengið skýrt hlutverk við að stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings. Að auki verður kannað hvort unnt sé að opna fyrir möguleika á staðbundinni skattlagningu ökutækja og eldsneytis miðað við losun mengandi efna. Tímabundnum virðisauka- og tekjuskattsívilnunum verður beitt til að hraða orkuskiptum í samgöngum. Umfang og gildistími virðisaukaskattsívilnana grundvallist á því markmiði að jafna innkaups- og leiguverð ökutækja. Tímabundnar tekjuskattsívilnanir hafi það markmið að hvetja atvinnurekendur til orkuskipta í samgöngum. Unnar verða úttektir á einstökum þáttum skattlagningarinnar.

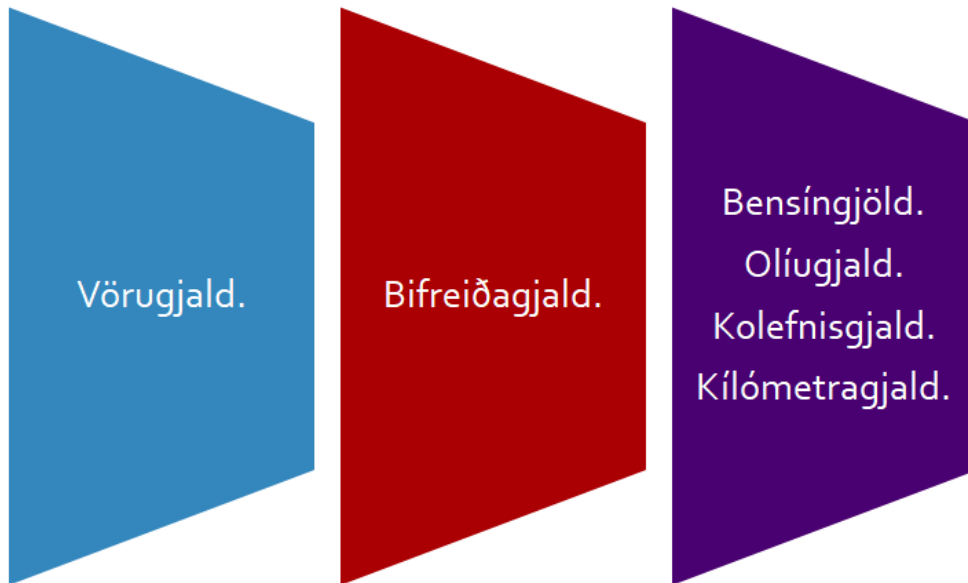
2.2 Tillaga um breytingu á grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

Starfshópurinn leggur til að helstu lagabálkar skattlagningar ökutækja og eldsneytis, 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 menn eigi auðvelt með að átta sig á tilgangi hvers skattstofns fyrir sig. Nánar tiltekið verði:

- 1) Kveðið verði á um **Skattlagningu ökutækja** í þremur meginköflum nýrra laga um skattlagningu ökutækja; skattlagningu öflunar, skattlagningu umráða og skattlagningu notkunar þungra ökutækja.
 - a) *Skattlagning öflunar* samsvari vörugjaldi á ökutæki. Tilgreint markmið skattlagningarinnar verði tvíþætt; tekjuöflun ríkissjóðs og að stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings við notkun ökutækja.
 - b) *Skattlagning umráða* samsvari bifreiðagjaldi. Tilgreint markmið skattlagningarinnar verði að sinni þríþætt; almenn tekjuöflun ríkissjóðs, gjald fyrir afnot af samgöngukerfinu og stuðla að samdrætti losunar koltvísýrings við notkun ökutækja. Á tímabilinu falli markmiðið um samdrátt losunar niður en eftir standi tekjuöflunarmarkmið og gjald fyrir aðgang/afnot af samgöngukerfinu. Breytingunni er ætlað að ryðja brautina fyrir upptöku skattlagningar á grundvelli tímabundins aðgangs að samgöngukerfinu eða mældrar notkunar þess.
 - c) *Skattlagning notkunar* samsvari kílómetragjaldi. Tilgreind markmið skattlagningarinnar verði tekjuöflun ríkissjóðs og að þeir sem slíta samgöngumannvirkjum hvað mest greiði eðlilegt gjald fyrir niðurbrot þeirra.
- 2) Kveðið verði á um *grunnskattlagningu gas-, dísil- og steinolíu, bensíns og annars jarðefnaeldsneytis* í sérstökum **lögum um eldsneytisskatt**. Tilgreint markmið skattlagningarinnar verði skýrt; tekjuöflun ríkissjóðs.
- 3) Kveðið verði á um *skattlagningu kolefnis* í sérstökum **lögum um kolefnisskatt**, aðskilið frá skattlagningu heits vatns. Tilgreind markmið skattlagningarinnar verði tekjuöflun ríkissjóðs og að hvetja til samdráttar losunar koltvísýrings. Gefið verði til kynna að til þess

geti komið að önnur umhverfisverndarmarkmið verði lögð til grundvallar skattlagningu samkvæmt lögunum.

Mynd 1. Gildandi samsetning grunngerðar skattlagningar ökutækja og eldsneytis.



Mynd 2. Tillaga að breyttri samsetningu grunngerðar skattlagningar ökutækja og eldsneytis.



2.3 Tillögur um breytingar á einstökum þáttum skattlagningar ökutækja og eldsneytis.

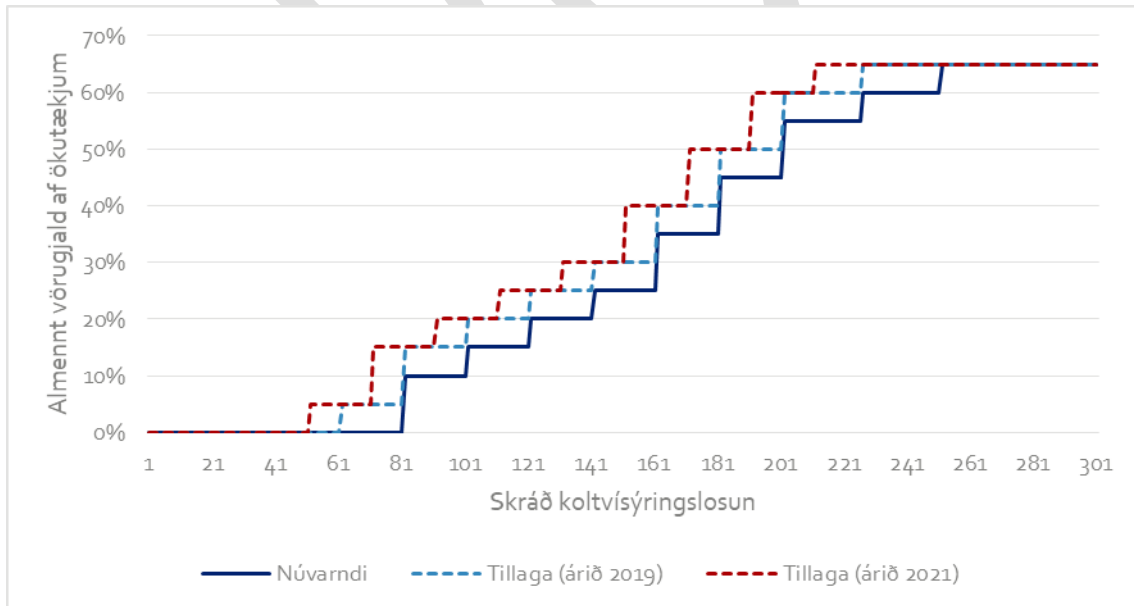
2.3.1 Skattlagning öflunar ökutækja.

Starfshópurinn leggur til að skattlagning öflunar ökutækja verði byggð á gildandi vörugjaldi á ökutæki. Helstu frávík verði eftirfarandi:

- 1) Gildandi meginregla 3. gr. laga nr. 29/1993 verði lögð til grundvallar nýrri skattlagningu öflunar ökutækja en hvati til samdráttar koltvísýringslosunar efldur. Þannig verði áfram lagður skattur á innkaupsverð fólksbifreiða og annarra léttari ökutækja, þ.m.t. svokallaðra pallbifreiða, miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km. Eftirfarandi breytingar verði gerðar:

- a) *Mörk skattlagningar koltvísýrings verði samræmd markmiðum sem evrópskum ökutækjaframleiðendum er ætlað að ná. Útfærslan verði þannig 20% vörugjald verði lagt á ökutæki með skráða losun á bilinu 101–120 g/km út árið 2020, í stað 15% nú, en árið 2021 verði 20% vörugjald lagt á ökutæki í losunarbilinu 91–110 g/km (nú 10–15%). Skattlagning annarra losunarbila verði aðlöguð að framangreindum breytingum. Rétt er að taka fram að upptaka svokallaðrar WLTP-mælingar (sjá nánari umfjöllun í kafla 3.5) mun kalla á aðlögun skattlagningarinnar að nýju fyrirkomulagi skráðra upplýsinga um koltvísýringslosun ökutækja. Markmið sem evrópskum bílaframleiðendum er ætlað að ná þarf að skoða í því ljósi að þau eru sett fram miðað við NEDC-losunargildi.*
- b) *Losun á bilinu 0–60 g/km beri 0% skatt út árið 2020, í stað 0–80 g/km, en þá færast 0% mörkin úr 0–60 g/km niður í 0–50 g/km. Skattlagning annarra losunarbila verði aðlöguð að framangreindum breytingum. Frekari lækkun neðstu marka skattlagningarinnar komi til skoðunar á tímabilinu til ársins 2025.*
- c) *Allar fólksbifreiðar verði skattlagðar samkvæmt meginreglunni um skattlagningu miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km, þ.e. gildandi aðalflokk (nú 0–65%). Í því felst m.a. að leigubifreiðar, ökukennslubifreiðar og bifreiðar í eigu ökutækjaleiga verði skattlagðar samkvæmt þeim flokki. Staðið verði við tilflutning bifreiða í eigu ökutækjaleiga í aðalflokk árið 2019 eins og þegar er gert ráð fyrir í lögum nr. 29/1993. Tilflutningur leigubifreiða og ökukennslubifreiða úr undanþáguflokki 3. sbr. 5. gr. laganna verði framkvæmdur í 3 þrepum sem tekin verða með stíglækkandi hámarksívilnun, 1.000 þús. kr. árið 2019, 500.000 kr. árið 2020 og 300 þús. kr. árið 2021. Frá árinu 2022 verði fólksbifreiðar alfarið skattlagðar samkvæmt aðalflokki.*

Mynd 3. Tillaga að breytingum á aðalflokki vörugjalds á fólksbifreiðar o.fl.



- 2) *Öflun bifreiða sem hingað til hafa borið fast 5–30% vörugjald, þ.e. sendibifreiða, grinda með hreyfli og ökumannshúsi, undir 3. 501 kg heildarþyngd, og hópbifreiða I (M2), undir 5.001 kg heildarþyngd, og sérútbúinna bifreiða samkvæmt lögum nr. 28/2017, verði skattlögð samkvæmt sérstökum flokki miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km í tíu gjaldbilum. Árið 2019 verði 15% vörugjald lagt á bifreiðar með skráða losun 160–180 g/km en árið 2021 verði 15% vörugjald lagt á bifreiðar með skráða losun 140–160 g/km. Skattlagning bifreiða sem falla undir önnur losunarbíl taki mið af framangreindu.*

- 3) *Öflun bifhjóla* samkvæmt skilgreiningu umferðarlaga, stigin bifhjól, fjórhjól, sexhjól, körtur, golfbílar og beltabifreiðar verði skattlögð miðað við losun koltvísýrings í þremur losunarflokkun hafi hún verið skráð, 0% ef losunin er undir 76 g/km en 30% ef losunin nemur 141 g/km eða meira. Ef losun hefur ekki verið skráð beri þau fastan 35% skatt. Rétt er að geta þess að gildandi skattlagning nemur föstum 30%.
- 4) *Hópbifreiðar fyrir 10 manns eða fleiri*, að leyfðri heildarþyngd 5 tonn eða meira, verði undanþegnar skattlagningu öflunar en aðeins að því tilskyldu að þær uppfylli EURO-staðla V og VI. Árið 2021 verði hins vegar hert á kröfunum og undanþágan aðeins látin ná til bifreiða sem uppfylla EURO-staðal VI. Bifreiðar sem ekki uppfylla framangreind skilyrði beri 30% fastan skatt.
- 5) *Fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki 40 ára og eldri* beri sama skatt og yngri ökutæki en slík ökutæki bera 13% vörugjald samkvæmt gildandi löggjöf.
- 6) *Skattundanþágur slökkvibifreiða, sjúkrabifreiða, sérsmiðaðra keppnisbifreiða og keppnisbifhjóla, sérútbúinna bifreiða fyrir fatlað fólk og ökutækja fyrir starfsemi björgunarsveita* verði felldar brott en þær að fullu bættar upp í formi styrkja í gegnum almannatryggingakerfið og fjárveitingar eigi síðar en árið 2020.
- 7) Öflun ökutækja að 5 tonna heildarþyngd eða minna sem ekki eru skráningarskyld samkvæmt umferðarlögum og aðallega eru ætluð til vöruflutninga beri 13% fastan skatt eins og almennt á við um ökutæki ætluð til atvinnurekstrarnota að 5 tonna heildarþyngd eða minna.
- 8) Heimildir til tímabundins innflutnings ökutækja til sýningar án greiðslu vörugjalds verði teknar til endurskoðunar.

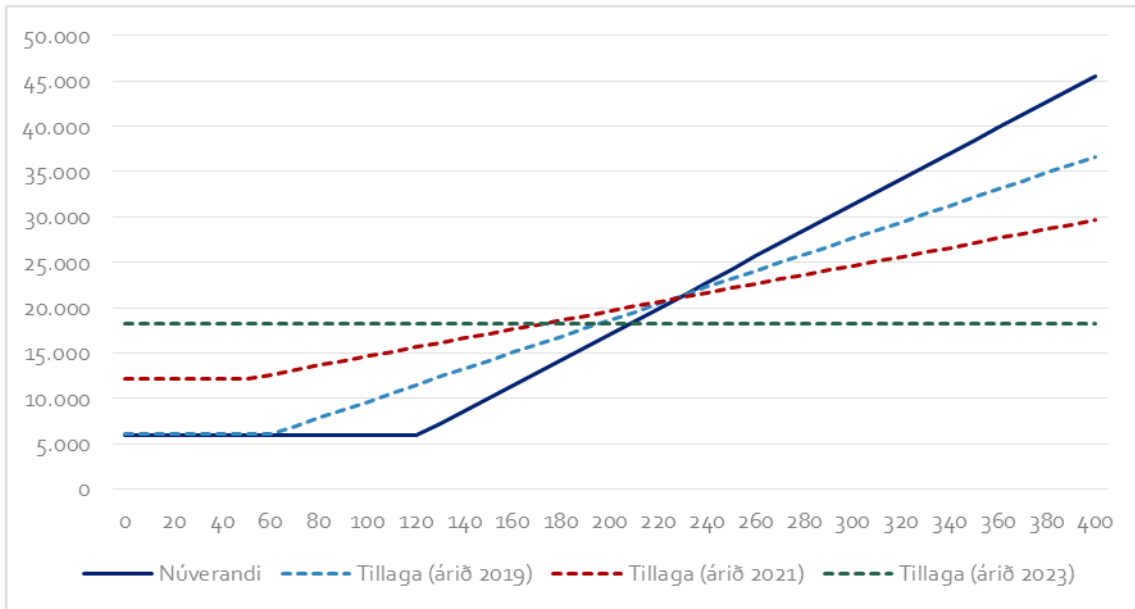
2.3.2 Skattlagning umráða/aðgangs og afnota.

Skattlagning umráða verði byggð á gildandi bifreiðagjaldi en með tíð og tíma færð nær skattlagningu aðgangs og afnota af samgöngukerfinu. Þannig verði ökutæki áfram skattlögð í tveimur þyngdarflokkum, yfir og undir 3.500 kg eigin þyngd, annars vegar með föstum skatti auk skatti miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km og hins vegar með föstum skatti og skatti byggðum á þyngd, kr./kg. Helstu frávik verði eftirfarandi:

- 1) *Mörk losunarskatts* verði samræmd neðstu skattlagningarmörkum öflunar ökutækja í þrepum, 60 g/km árið 2019 og 50 g/km 2021 en fjárhæð gjalds á hluta losunar í g/km lækkaður að nokkru leyti á móti.
- 2) *Lágmarksgjald ökutækja*, undir 3.501 kg heildarþyngd, verði tvöfaldað árið 2021 en losunarhluti (g/km) skattlagningarinnar lækkaður á móti. Frá 2023 verði lagt eitt fast gjald á ökutæki undir 3.501 kg sem afnota- og aðgangsgjald að samgöngukerfi landsmanna og fjárhæð þess eingöngu grundvölluð á tekjuöflunarmarkmiði.
- 3) *Undanþága skattlagningar vegna bifreiða sem eru eldri en 25 ára* verði felld brott frá og með árinu 2020.

- 4) Undanþágur skattlagningar vegna bifreiða í eigu þeirra sem fá greiðslur frá tryggingastofnun, öryrkja, foreldra langveikra og fjölfatlaðra barna og bifreiða í eigu björgunarsveita verði felldar brott árið 2020 en sá styrkur sem í þeim felst verði að fullu bætur upp í formi beinna styrkja í gegnum almannatryggingakerfið og fjárveitingar.

Mynd 4. Tillaga að breytingu skattlagningu umráða ökutækja undir 3.500 kg eigin þyngd.



2.3.3 Skattlagning notkunar.

- 1) Ákvæði um *kílómetragjald*, í lögum um olúgjald og kílómetragjald, verði tekin upp í nýja löggjöf um skattlagningu ökutækja. Að öðru leyti verði eftirfarandi breytingar gerðar:
 - a) Undanþága fólksflutningabifreiða frá kílómetragjaldi verði afnumin a.m.k. í tilviki 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.
- 2) Óbein skattlagning notkunar ökutækja í formi *vörugjalda á bensín og olúgjald* verði færð í nýja löggjöf um grunnskattlagningu eldsneytis. Að baki skattlagningunni liggja aðeins tekjuöflunarmarkmið en skattlagning með markmið um samdráttar koltvísýringslosunar og annarra mengandi efna vegna brennslu eldsneytis verði í sérstökum lögum. Að öðru leyti verði eftirfarandi breytingar gerðar á skattlagningu eldsneytis:
 - a) Grunnskattlagning bensíns og olíu verði jöfnuð þannig að hún verði sú hin sama í kr./l.
 - b) Skilyrði notkunar litaðrar olíu á ökutæki til sérstakra nota verði hert.
 - c) Heimild til að nota litaða olíu á bifreiðar í eigu björgunarsveita verði felld brott árið 2020 en sá styrkur sem í ívilnuninni felst bætt upp að fullu með fjárframlögum.

- d) Undanþága íblöndunarefna frá eldsneytissköttum verði bundin við endurnýjanlegt eldsneyti í skilningi ákvæða laga nr. 40/2013, um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi.

2.3.4 Ýmsar aðrar tillögur.

1) Virðisaukaskattur:

- a) *Akstur leigubifreiða verði virðisaukaskattsskyldur árið 2021.*
- b) *Gildandi virðisaukaskattsívilnun vegna innflutnings- og sölu á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum verði látin gilda þann tíma sem henni var nýverið markaður og bundin við sömu fjöldaviðmið. Á grundvelli sjónarmiða um tæknilegt hlutleysi verði ívilnunin látin ná til allra gerða ökutækja sem undir ívilnunina falla, með vísan til viðeigandi ákvæða reglugerðar um gerð og búnað ökutækja, sem ekki losa koltvísýring við notkun.*
- c) *Fest verði í lög tímabundin heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna innflutnings og kaupna á almenningsvögnum, þ.e. hópbifreiðum 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 0–10 g/km. Gildistími ívilunarinnar verði 5 ár. Heimildin verði bundin tilteknu samanlögðu árlegu hámarki, 500 millj. kr.*
- d) *Fest verði í lög tímabundin heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna innflutnings og sölu á dráttarvélum og ökutækjum þyngri en 12 tonn að heildarþyngd sem ganga fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni eða losa öðrum kosti 0 g/km koltvísýrings. Gildistími ívilunarinnar verði 5 ár. Niðurfellingin verði bundin tilteknu samanlögðu árlegu hámarki, 200 millj. kr.*
- e) *Fest verði í lög tímabundin heimild til að endurgreiða virðisaukaskatt af útleigu ökutækjaleiga og handhafa leyfa til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu á ökutækjum fallið hafa undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt. Gildistími ívilunarinnar verði út árið 2023.*

2) Tekjuskattur:

- a) *Launþegum verði tímabundið heimilað 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. Ívilnunin gildi til ársins 2023.*
- b) *Atvinnurekstraraðilum verði tímabundið heimilað að draga frá tekjum 200% rekstrarkostnaðar, að fyrningum frátöldum, vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og annarra bifreiða með skráða losun 0–10 g/km. Ívilnunin gildi til ársins 2023.*
- c) *Atvinnurekstraraðilum verði heimilað að fyrna bifreiðar yfir 3,5 tonna heildarþyngd að fullu á kaupári að því gefnu að þær gangi fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni, eða hafi skráða losun 0–10 g/km. Ívilnunin gildi út árið 2023.*

- 3) Boðað verði að næsta heildarendurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis muni fara fram á árunum 2023–2024 þannig að lagabreytingar sem endurskoðunin kallar á geti tekið gildi á árinu 2025.

2.4 Tillögur um nánari skoðun til að undirbyggja frekari breytingar.

- 1) Unnin verði fýsileika- og kostnaðargreining á upptöku skattlagningar á grundvelli tímabundins aðgangs að vegakerfinu (vinjettur) og/eða mældrar notkunar (t.d. GNSS). Greiningunni fylgi áætlun um innleiðingu skattlagningarinnar.
- 2) Ráðist verði í endurskoðun forsendna kolefnisgjalds, og e.t.v. annarra beinna umhverfisskatta. Markmiðið verði að láta fjárhæðirnar endurspegla losun við brennslu eða aðra notkun og kostnað samfélagsins af því að takast á við neikvæð ytri áhrif koltvísýringslosunar (e. carbon pricing). Fjárhæðir kolefnisgjalds verði endurskoðaðar á grundvelli endurskoðunarinnar árið 2021.
- 3) Tekið verði til nánari skoðunar hvort og hvernig unnt verði að koma því þannig fyrir, með hliðsjón af losunar- og umhverfismarkmiðum, að skattar af öflun ökutækja verði *endurgreiddir að hluta við förgun eða útflutning ökutækja sem losa umtalsvert af koltvísýringi*.
- 4) Fylgst verði náið með breytingum á opinberri birtingu upplýsinga um *losun koltvísýrings vegna notkunar ökutækja yfir 3,5 tonna eigin þyngd og 7,5 tonna heildarþyngd*. Það markmið verði lagt til grundvallar að öflun eða notkun slíkra ökutækja verði skattlögð miðað við skráða losun þegar nægjanlegar upplýsingar liggja fyrir.
- 5) Leitað verði leiða til að heimila virðisaukaskattsskyldum aðilum að færa *innskatt vegna atvinnurekstrarnota fólksbifreiða o.fl.*
- 6) Kannað verði, í samstarfi við Samband íslenskra sveitarfélaga, hvort forsendur séu til þess að heimila sveitarfélögum yfir tilteknum íbúafjöldamörkum að leggja skatta á ökutæki sem eru í notkun innan marka þeirra í þeim tilgangi að *vinna gegn neikvæðum ytri áhrifum staðbundinnar mengunar*.
- 7) Tekið verði til skoðunar með hvaða hætti væri hægt að *birta reglulega aðgengilegar upplýsingar um tekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis*, t.d. forsendur áætlana og jafnframt útgjöld ríkissjóðs á tengdum málefnasviðum.
- 8) Gerð verði sérstök úttekt á *skilvirkni kerfis litaðrar olíu* samanborið við aðra raunhæfar leiðir við útfærslu olíugjaldsívinnunar.

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------|------|--------------------------------------|
| Almennt | Gildistaka nýrra laga um skattlagningu ökutækja. | | | | | | Endurskoðuð skattlagning 2025 o.áfr. |
| | Gildistaka nýrra laga um skattlagningu eldsneytis. | | | | | | |
| | Gildistaka nýrra laga um skattlagningu kolefnis. | | | | | | |
| Öflun ökutækja | 20% skattur á 101–120 g/km losun. | | 20% skattur á 91–110 g/km losun. | | | | Endurskoðuð skattlagning 2025 o.áfr. |
| | Fólksbifreiðar ökutækjaleiga skattlagðar eins og aðrar fólksbifreiðar. | | | | | | |
| | Fornbifreiðar bera sama skatt og önnur ökutæki. | | | | | | |
| | Hámarksvílnun leigu- og ökukennslubifreiða 1.000 þús. kr. | Hámarksvílnun leigu- og ökukennslubifreiða 500 þús. kr. | Hámarksvílnun leigu- og ökukennslubifreiða 300 þús. kr. | Leigu- og ökukennslubifreiðar skattlagðar eins og aðrar fólksbifreiðar. | | | |
| | Sendibifreiðar, grindur og léttari hópibifreiðar bera skatt samkvæmt sérstökum losunarflokki. Losunarbíl 160–180 g/km 15% skattur. | | Sendibifreiðar, grindur og léttari hópibifreiðar í losunarbíli 140–160 g/km 15% skattur. | | | | |
| | Bífhjól, fjórhjól, sexhjól, körtur, golfbílur og beltabifreiðar skattlagðar miðað við losun. | | | | | | |
| | 0% skattur á hópibifreiðar yfir 5 tonnum ef þær uppfylla EURO staðla V eða VI. | | 0% skattur á hópibifreiðar yfir 5 tonnum ef þær uppfylla EURO staðal VI. | | | | |
| | | Slökkvibifreiðar, sjúkrabifreiðar, sérsmíðaðar keppnisbifreiðar og keppnisbífhjól, sérútbúnar bifreiðar fyrir fatlað fólk og ökutæki fyrir starfsemi björgunarsveita bera sama skatt og önnur ökutæki. | | | | | |

| | | | | |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | <p>13% skattur á öflun óskráningarskyldra ökutækja til vöruflutninga léttari en 5 tonn.</p> <p>Heimildir til tímabundins innflutnings ökutækja til sýningar endurskoðaðar.</p> <p>Heimildir til tímabundins innflutnings ökutækja til sýningar án greiðslu vörugjalds verði teknar til endurskoðunar.</p> | | | |
| Umráð ökutækja | <p>Umráðaskattur á ökutæki <3.501 kg; lagður á í kr./g losunar ofan 60 g/km.</p> | <p>Fastur hluti umráðaskatts á ökutæki <3.501 kg tvöfaldaður, kr./g hluti lækkaður á alla skráða losun ofan 50 g/km.</p> | <p>Umráðaskattur ökutækja <3.501 kg nemi fastri krónutölu.</p> | <p>Endurskoðuð skattlagning 2025 o.áfr.</p> |
| | <p>Fornbifreiðar o.fl. skattlagðar eins og önnur ökutæki.</p> <p>Ökutæki í eigu þeirra sem fá greiðslur frá tryggingastofnun, öryrkja, í eigu björgunarsveita o.fl. skattlögð eins og önnur ökutæki.</p> | | | |
| Notkun ökutækja | <p>Fólksflutningabifreiðar bera kílómetragjald.</p> <p>Fjárhæðir kílómetragjalds betur tengdar vegsliti.</p> <p>Grunnskattlagning bensíns og olíu jöfnuð í kr./l.</p> <p>Skilyrði notkunar litaðrar olíu á ökutæki til sérstakra nota hert.</p> <p>Aðeins íblöndunarefni sem teljast endurnýjanlegt eldsneyti undanþegið eldsneytissköttum.</p> | <p>Óheimilt að nota litaða olíu á bifreiðar í eigu björgunarsveita.</p> | | <p>Endurskoðuð skattlagning 2025 o.áfr.</p> |

| | | Fjárhæðir kolefnisgjalds breytast til samræmis við nýjan grundvöll gjaldsins. | | | | |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Virðisaukaskattur | Gildandi tímabundin ívilnun rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbreiða látið ná til bifreiða sem losa 0 g/km. | Ívilnun endurskoðuð. | | | | |
| | Tímabundin ívilnun vegna hópbifreiða sem ganga fyrir rafmagni o.fl. | Ívilnun endurskoðuð. | | | | |
| | Tímabundin ívilnun vegna dráttarvéla o.fl. | Ívilnun endurskoðuð. | | | | |
| | Tímabundin ívilnun vegna útleigu ökutækja sem notið hafa vsk-ívilnunar. | Akstur leigubifreiða virðisaukaskattsskyldur. | Ívilnun endurskoðuð. | | | |
| Tekjuskattur | Tímabundin heimild launþega til tekjufrádráttar ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda. | Ívilnun endurskoðuð. | | | | |
| | Tímabundin heimild fyrirtækja til rekstrarkostnaðarfrádráttar vegna rafmagnsbifreiða o.fl. Tímabundin heimild til að fyrna rafmagnsbifreiðar o.fl. yfir 3,5 tonnum á einu ári. | Ívilnun endurskoðuð. | | | | |
| Annað | Úttektir til að undirbyggja frekari breytingar á skattkerfinu. | Úttektir til að undirbyggja frekari breytingar á skattkerfinu. | Úttektir til að undirbyggja frekari breytingar á skattkerfinu. | Úttektir til að undirbyggja frekari breytingar á skattkerfinu. | Úttektir til að undirbyggja frekari breytingar á skattkerfinu. | Úttektir til að undirbyggja frekari breytingar á skattkerfinu. |

2.5 Áhrif tillagna starfshópsins á tekjur ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

Starfshópurinn lagði mat á áhrif tillagna sinna á tekjur ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Matið byggir á gögnum frá ríkisskattstjóra, Samgöngustofu og tollstjóra. Þá tekur matið einnig mið af efnahagshorfum, sér í lagi hagvexti, kaupmætti heimila og gengi íslensku krónunnar. Var m.a. stuðst við þjóðhagsspá Hagstofu Íslands frá því í nóvember 2017. Framtíðarhorfur um fjölgun rafmagns- og tengiltvinnbifreiða hafa augljóslega áhrif á tekjumatið en einnig frekari samdráttur í losun koltvísýrings við notkun bifreiða sem þegar hefur átt sér stað. Rétt er að taka fram að niðurstöður matsins eru háðar ýmiskonar óvissu.

2.5.1 Skattlagning öflunar ökutækja.

Tillaga um lækkun losunarviðmiða vörugjalds á ökutæki í tveimur skerfum í samræmi við það sem rakið var í kafla 2.3.1 er talin geta skilað ríkissjóði rúmlega tveggja milljarða króna auknum skatttekjum árið 2019 að meðtöldum hliðaráhrifum á virðisaukaskatt. Frekari lækkun losunarviðmiða vörugjalds árið 2021 er áætluð skila ríkissjóði til viðbótar einum milljarði króna á því ári. Tekjurnar munu þó án nokkurs vafa dvína eftir því sem lengra líður frá því að tillögurnar koma til framkvæmda m.a. vegna fjölgunar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og sparneytnari bifreiða. Markmið tillagnanna er öðrum þræði að færa skatthlutföll vörugjalds nær þeirri lækkandi meðallosun bifreiða en frá árinu 2011 hefur meðallosun nýskráðra fólksbifreiða lækkað úr 156,6 g/km í 120,1 g/km, eða sem nemur um 23% samdrætti losunar. Vert er að nefna að hefði losun haldist óbreytt yfir tímabilið hefðu skatttekjur af vörugjöldum á bifreiðar numið um 3 milljörðum kr. hærrí fjárhæð en þær gerðu árið 2017, að öllu öðru óbreyttu.

Starfshópurinn leggur einnig fram þá tillögu að skattleggja allar fólksbifreiðar samkvæmt aðalflokki vörugjalda sem felst í því að leigu- og ökukennslubifreiðar verði færðar í nokkrum skrefum úr undanþáguflokki vörugjalda í aðalflokk. Sú aðgerð er talin skila ríkissjóði um allt að 60 milljónum króna þegar undanþágan er að fullu afnumin. Síðastliðin ár hafa að meðaltali kaupendur um 100 leigu- og ökukennslubifreiða notið ívilnunar á ári, að stærstum hluta kaupendur leigubifreiða. Þá er einnig lögð fram sú tillaga að fornbifreiðar verði skattlagðar miðað við losun samkvæmt aðalflokki og er áætlaður tekjuauki ríkissjóðs af því um 15 milljónir króna í upphafi sem mun þó minnka eftir því sem lengra líður.

Þá leggur starfshópurinn fram þá tillögu um að sendi- og grindarbifreiðar undir 3.501 kg eigin þyngd og hópþyngd undir 5.001 kg leyfðri heildarþyngd verði skattlagðar samkvæmt nýjum undanþáguflokki vörugjalda. Losunarviðmið skattlagningarinnar tækju mið af markmiðum sem evrópskum bifreiðaframleiðendum ber að ná. Tekjuáhrif af tillögunum eru talin vera jákvæð um 50 milljónir króna fyrir ríkissjóð árið 2019 en dragast saman eftir því sem hjá líður. Þá er lagt til að losunarviðmið lækki enn frekar árið 2021 sem ætlað er að auki tekjur ríkissjóðs um 100 milljónir króna það ár. Aðrar aðgerðir tengdar öflun ökutækja hafa óveruleg áhrif á tekjur og/eða afkomu ríkissjóðs.

Verði tillögurnar að veruleika munu tekjur ríkissjóðs af vörugjöldum á ökutæki (og virðisaukaskatti) samtals aukast um rúmlega 2 milljarða króna árið 2019 og um 1 milljarð króna til viðbótar árið 2021. Til viðmiðunar eru áætlaðar tekjur ríkissjóðs af vörugjöldum af ökutækjum áætlaðar 7,9 milljarðar króna árið 2018 samkvæmt fjárlögum. Sé leiðrétt fyrir vörugjaldsívilnun ökutækjaleiga sem mun renna sitt skeið á enda í árslok 2019 eru áætlaðar tekjur um 9 milljarðar króna. Miðað við það aukast tekjur ríkissjóðs af vörugjöldum um 20%

árið 2019 og um viðbótar 10% árið 2021. Ljóst er að tillögurnar munu hafa áhrif á bifreiðaverð og eru áhrif á vísitölu neysluverðs talin vera um 0,24% til hækkunar á árinu 2019 og um 0,12% til hækkunar á árinu 2021.

2.5.2 Skattlagning umráða ökutækja.

Tillaga starfshóps um breytingar á bifreiðargjaldi í samræmi við kafla 2.3.2 felur í sér að mörk losunarskatts verði samræmd neðstu skattlagningarmörkum vörugjalda en á móti verði gjald á hvert gramm losunar lækkað. Þar með er lagt til að bifreiðar með skráða losun umfram 60 g/km greiði 90 kr. á hvert gramm af losun til viðbótar við fast bifreiðargjald sem er lagt á allar bifreiðar. Tillagan er áætluð hækka tekjur ríkissjóðs um 350 milljónir króna. Þá er jafnframt lagt til að lækka mörk losunarskatts 2021 enn frekar í samræmi við tillögur um vörugjöld og eru tekjuáhrif af því talin vera um 350 milljónir króna. Þá er einnig lagt til að árið 2023 verði bifreiðagjald einungis föst krónutala óháð losun bifreiða. Ekki er gert ráð fyrir tekjuáhrifum af þeirri tillögu. Tillögurnar fela í sér að gjald á bifreiðar með skráða losun minni en 210-230 g/km hækkar í nokkrum skrefum en á móti lækkar gjald á bifreiðar með skráða losun hærrí en 210-230 g/km. Tillaga um fækkun undanþága bifreiðagjalds, þar með talið undanþágu fornbifreiða, er talin auka tekjur ríkissjóðs um 300 milljónir króna. Aðrar aðgerðir tengdar öflun ökutækja hafa óveruleg áhrif á tekjur og/eða afkomu ríkissjóðs.

Tillögurnar hér að framan munu auka tekjur ríkissjóðs samanlagt um 1 milljarð króna. Þá er gert ráð fyrir að tekjur af bifreiðagjaldi hækki um tæplega 600 milljónir króna vegna tillögu um að ökutæki í eigu öryrkja og björgunarsveita beri bifreiðagjald en á móti mun fjárveiting til öryrkja og björgunarsveita hækka sem því nemur. Tillagan hefur því engin áhrif á afkomu ríkissjóðs. Rétt er að nefna að áætlaðar tekjur af bifreiðagjaldi eru 7,5 milljarðar króna í fjárlögum 2018.

2.5.3 Skattlagning notkunar ökutækja.

Tillaga starfshópsins um að undanþága fólksflutningsbifreiða frá kílómetragjaldi verði afnumin er talin auka tekjur ríkissjóðs um 100 milljónir kr. frá árinu 2019.

Tillaga um jöfnun grunnskattlagningar á bensíns og dísilolíu í kr./l verður án tekjuáhrifa, þ.e. bensíngjald lækkar til mótvægis við hækkun olíugjalds.

Aðrar tillögur er snúa að skattlagningu umráða ökutækja o.fl. hafa óveruleg áhrif á tekjur ríkissjóðs.

2.5.4 Ýmsar aðrar tillögur.

Tillaga starfshóps um tímabundna virðisaukaskattsívilnun vegna hópibifreiða sem ganga fyrir rafmagni getur numið allt að 500 milljónum kr. á ári og tímabundin ívilnun vegna dráttavéla allt að 200 milljónir kr. árlega. Þá er áætlað að tillaga um að akstur leigubifreiða verði virðisaukaskattskyldur skili um 100 milljónum kr. árlegum tekjuauka fyrir ríkissjóð. Tímabundin tillaga um virðisaukaskattsívilnun vegna útleigu bifreiða sem hafa notið ívilunar samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt er áætluð á bilinu 60–150 milljónir kr. árlega.

Tillögur er snúa að ívilnun tekjuskatts eru taldar geta kostað ríkissjóð um 500 milljónir kr. árlega. Þar af er áætlað að tímabundin heimild launþega til tekjufrádráttar ökutækjastyrks og bifreiðahlunninda geti numið um 250 milljónum króna og tímabundin heimild fyrirtækja til rekstrarkostnaðarfrádráttar um 250 milljónum króna.

| Breytingar | Tekjuáhrif af tillögum (milljónir króna) | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Skattlagning öflunar ökutækja ¹ | | | | | |
| Uppfærsla á hlutföllum vörugjalds þar sem 20% skattur er lagður á 101-120 g/km losun o.s.frv. | 2.000 | 1.900 | 1.800 | 1.700 | 1.600 |
| Uppfærsla á hlutföllum vörugjalds þar sem 20% skattur er lagður á 91-110 g/km losun o.s.frv. | | | 1.000 | 950 | 900 |
| Fornbifreiðar skattlagðar eins og aðrar fólksbifreiðar | 15 | 14 | 12 | 11 | 10 |
| Hámarksívilnun leigu- og ökukennslubifreiða lækkuð í 1.000 þús. kr. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Hámarksívilnun leigu- og ökukennslubifreiða lækkuð í 500 þús. kr. | | 15 | 14 | 14 | 13 |
| Hámarksívilnun leigu- og ökukennslubifreiða lækkuð í 300 þús. kr. | | | 15 | 14 | 14 |
| Leigu- og ökukennslubifreiðar skattlagðar eins og aðrar fólksbifreiðar | | | | 30 | 29 |
| Sendibifreiðar, grindur og léttari hópibifreiðar skattlagðar skv. sérstökum losunarflokki þar sem 15% skattur er lagður á 160-180 g/km losun o.s.frv. | 50 | 48 | 46 | 44 | 42 |
| Sendibifreiðar, grindur og léttari hópibifreiðar skattlagðar skv. sérstökum losunarflokki þar sem 15% skattur er lagður á 140-160 g/km losun o.s.frv. | | | 100 | 96 | 92 |
| Skattlagning umráða ökutækja | | | | | |
| Umráðaskattur á ökutæki <3.501 kg; lagður á 90 kr/g á hverja skráða losun ofan 60 g/km | 350 | 335 | 320 | 305 | 290 |
| Umráðaskattur á ökutæki <3.501 kg; lagður á 50 kr/g á hverja skráða losun ofan 50 g/km | | | 350 | 335 | 320 |
| Fornbifreiðar o.fl. skattlagðar eins og önnur ökutæki | | 300 | 285 | 270 | 260 |
| Skattlagning notkunar ökutækja | | | | | |
| Fólksflutningsbifreiðar bera kílómetragjald | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Aðrir skattar sem tengjast ökutækjum | | | | | |
| Akstur leigubifreiða virðisaukaskattskyldur | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Tímabundin ívilnun af virðisaukaskatti vegna útleigu rafbíla | -60 | -75 | -95 | -120 | - |
| Tímabundin ívilnun vegna hópibifreiða sem ganga fyrir rafmagni | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 |
| Tímabundin ívilnun vegna dráttavéla o.fl. | -200 | -200 | -200 | -200 | -200 |
| Tímabundin heimild launþega til tekjufrádráttar og ökutækjastyrkja og bifreiðahlunninda | -250 | -255 | -260 | -265 | - |
| Tímabundin heimild fyrirtækja til rekstrarkostnaðarfrádráttar | -250 | -255 | -260 | -265 | - |
| Samtals | 1.358 | 1.530 | 2.830 | 2.622 | 3.074 |

¹ Að meðtöldum hliðaráhrifum á virðisaukaskatt.

3 NÁNAR UM MARKMIÐ ENDURSKOÐUNAR SKATTLAGNINGAR ÖKUTÆKJA OG ELDSNEYTIS.

Í inngangi er m.a. fjallað um þau markmið sem starfshópnum var ætlað að vinna að. Hér í framhaldinu verður fjallað um nokkur atriði sem starfshópurinn taldi óhjákvæmilegt að líta til markmiðum vinnunnar til fyllingar og dregnar ályktanir um hvað markmiðin feli í sér.

3.1 Aðgerðaáætlun um orkuskipti.

Hinn 31. maí 2017 samþykkti Alþingi samhljóða þingsályktun um aðgerðaáætlun um orkuskipti. Í fyrstu málsgrein ályktunarorða hennar segir *Alþingi ályktar að fela ráðherra sem fer með málefni er varða orkumál og auðlindanýtingu að vinna að orkuskiptum með því að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og auka hlutdeild endurnýjanlegra orkugjafa sem hafi í för með sér orkusparnað, aukið orkuöryggi, gjaldeyrissparnað, minni staðbundna mengun og minni losun gróðurhúsalofttegunda. Með orkuskiptunum verði enn fremur stuðlað að aukinni nýsköpun og nýrri atvinnustarfsemi sem byggist á sjálfbærri þróun.* Í annarri málsgrein ályktunarorðanna eru sett fram nokkur lykilatriði sem ætlunin er að höfð séu að leiðarljósi við framkvæmd aðgerðaáætlunarinnar. Atriðin eru sett fram í sex svohljóðandi tölulíðum:

Markmið um orkuskipti. Að því skal stefnt að Ísland verði framarlega í notkun á endurnýjanlegum orkugjöfum á öllum sviðum. Heildarhlutdeild endurnýjanlegrar orku í orkubúskap landsins er um 70%. Hlutfall endurnýjanlegrar orku í samgöngum á landi er nú um 6%. Stefnt er að 10% hlutfalli endurnýjanlegrar orku í samgöngum á landi fyrir árið 2020 og 40% árið 2030. Endurnýjanleg orka sem notuð er á innlendum fiskiskipum er 0,1%. Stefnt er að 10% hlutfalli fyrir haftengda starfsemi árið 2030.

Hagrænir hvatar. Tryggðar verði hagrænar forsendur sem stuðli að orkuskiptum og orkusparnaði. Hvati verði til staðar fyrir neytendur og fyrirtæki við val á vistvænni tækni og orkugjöfum sem stuðli að aukinni framleiðslu endurnýjanlegra orkugjafa. Ívilnanir og hvatar hafi skilgreindan gildistíma sem auðveldi ákvarðanatöku og langtímaáætlanir fjárfesta. Hvatt verði til aukinnar framleiðslu og notkunar innlands endurnýjanlegs eldsneytis sem stuðli að gjaldeyrissparnaði, fjölgun starfa og auknu orkuöryggi. Dregið verði úr opinberum stuðningi eftir því sem viðkomandi tæknilausnir verða samkeppnishæfari á markaði.

Innviðir. Unnið verði markvisst að uppbyggingu nauðsynlegra innviða til að tryggja framgang orkuskipta. Stutt verði við uppbyggingu innviða svo unnt verði að ferðast hindrunarlaust á vistvænum ökutækjum í þéttbýli og á skilgreindum leiðum utan þéttbýlis fyrir árið 2025. Stefnt skal að því að raftengingar sem fullnægja raforkuþörf til allrar almennrar starfsemi skipa í höfnum verði aðgengilegar fyrir 2025.

Orkusparnaður. Markvisst verði hvatt til orkusparnaðar á öllum sviðum. Aukinn orkusparnaður hefðbundinna tæknikosta leikur lykilhlutverk í minni losun gróðurhúsalofttegunda og bættri nýtingu orkuauðlinda og hefur verið undanfari orkuskipta. Verulegur árangur hefur náðst í bættri orkunýtingu hefðbundinna ökutækja, skipa og flugvéla á undanförunum áratugum og skal áfram lögð áhersla á bættu orkunýtni hvort sem eldsneytið er af jarðefna- eða endurnýjanlegum uppruna.

Samstarf. Tryggt verði nauðsynlegt samstarf allra aðila innan stjórnskipulagsins, samfélagsins og atvinnulífsins og stuðlað að samstöðu um aðgerðir sem snúa að orkuskiptum og orkusparnaði.

Rannsóknir, þróun og nýsköpun og alþjóðasamstarf. Stuðlað verði að rannsóknum, tæknipróun og atvinnuþróun tengdri endurnýjanlegum orkugjöfum. Efla skal stuðningsumhverfi nýsköpunar í tengslum við orkuskipti. Þátttaka í erlendu samstarfi er mikilvægur liður í að laða að þekkingu og fjármagn til málaflokksins og því taki Ísland þátt í alþjóðlegum verkefnum á þessu sviði eftir því sem efni þykja til.

Í þriðju málsgrein ályktunarorða þingsályktunarinnar eru settar fram aðgerðir sem ljúka skal á fyrstu fimm árum eftir samþykkt hennar. Meðal þeirra eru aðgerðir sem bera fyrirsögnina Hagrænir hvatar, innlend framleiðsla og orkusparnaður. Þær eru útfærðar á eftirfarandi hátt:

Gjaldtaka í samgöngum verði endurskoðuð þannig að hún tryggji ríkissjóði nægar skatttekjur til að standa undir uppbyggingu og viðhaldi samgöngumannvirkja. Viðhaldið verði kerfi með útblástursgildum og skerpt á ávinningi fyrir orkunýtnar bifreiðar. Auka skal kvaðir/gjaldtöku á jarðefnaeldsneyti til að auka samkeppnishæfni endurnýjanlegs eldsneytis. Skoðaðir verði möguleikar á að auka hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis sem hefur ekki áhrif á fæðuframleiðslu eða landnotkun. Skattkerfið hvetji til innkaupa og útleigu á vistvænum bifreiðum hjá ferðaþjónustuaðilum, þar á meðal ökutækjaleigum. Starfshópur um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis skili nánari tillögum.

Endurgreiðsla virðisaukaskatts af hreinorkubifreiðum skal gilda fyrir fyrstu 5.000–12.500 rafmagnsbifreiðarnar og fyrstu 5.000–12.500 vetnisbifreiðarnar sem teknar eru í notkun. Rekstrarleiga slíkra bifreiða skal einnig undanþegin virðisaukaskatti þar til fyrrgreind markmið hafa náðst. Núverandi fjárbak virðisaukaskattsendurgreiðslu skal hækkað úr 6 í 6,5 millj. kr. Endurskoðun verði á þriggja ára fresti, fyrst árið 2020.

Skóðað verði að endurgreiða virðisaukaskatt fyrir hreinorkubifreiðar með fleiri en 22 farþega. Aukin áhersla hefur verið lögð á almenningssamgöngur og þátt ferðaþjónustunnar í orkuskiptum. Þetta ákvæði ætti að hvetja til notkunar hreinorkubifreiða og vera hvatning til þess að hópferðabifreiðar nýti hreina orku.

Endurgreiðsla virðisaukaskatts af vistvænum bifreiðum (<50g/CO₂/km) verði óbreytt, þ.e. að fyrstu 4 millj. kr. verði án virðisaukaskatts og vörugjalda. Fjölgun tengiltvinnbifreiða stuðlar að uppbyggingu innviða. Slíkar bifreiðar ættu að vera orðnar samkeppnishæfar á þessum tíma og þurfa því ekki ívilnanir lengur en til 2020.

Gefinn verði 50% afsláttur af hlunnindasköttum vegna bifreiðahlunninda, t.d. afnota ökutækja og ökutækjastyrkja, ef nýttar eru vistvænar bifreiðar. Hvatt verði til að fyrirtæki fjárfesti meira í vistvænum bifreiðum.

Bifreiðar að mestu knúnar metanóli af endurnýjanlegum uppruna, M₅₆–M₁₀₀, þ.e. 56–100% af eldsneytinu falli í sama ívilnanaflokk (afslátt á

vörugjöldum) og metanbifreiðar þar sem um sambærilega tegund af losun er að ræða.

Áfram verði tryggt að endurnýjanlegt eldsneyti uppfylli sjálfbærniðmið. Lifeldsneyti skal losa a.m.k. 50% minna af gróðurhúsalofttegundum en jarðefnaeldsneyti í samræmi við tilskipun 2009/28/EB. Leyfilegt hámark eldsneytis af fyrstu kynslóð verði 7% sem telja megi í markmiði ársins 2020.

Starfshópur skoði aðgerðir til að auka hlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í haftengdri starfsemi. Skoðaðir verði möguleikar á afslætti af gjöldum, svo sem kolefnisgjaldi, veiðigjöldum eða hafnargjöldum, fyrir aukna notkun endurnýjanlegs eldsneytis. Skoðaðir verði möguleikar á söluskyldu á endurnýjanlegu eldsneyti til skipa. Dregið verði sem mest úr notkun svartolíu.

3.2 Stefnyfirlýsing ríkisstjórnarinnar.

Hinn 30. nóvember 2017 var stefnyfirlýsing ríkisstjórnarinnar birt á vef Stjórnarráðsins. Hún ber heitið **Sáttmáli Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokks og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis**.

Í kafla sem ber fyrirsögnina **Byggðamál** segir m.a.:

Flutnings- og dreifikerfi raforku verður að mæta betur þörfum atvinnulífs og almennings alls staðar á landinu. Uppbygging kerfisins getur stutt við áætlanir um orkuskipti sem miða að því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, t.d. með því að hraða þrífösun rafmagns, með varmadæluvæðingu á köldum svæðum, innviðum fyrir rafbíla og rafvæðingu hafna.

Í kafla sem ber fyrirsögnina **Skattar** segir m.a.:

Tímabært er að huga að heildarendurskoðun gjaldtöku í samgöngum, svokölluðum grænum sköttum og skattaívilnunum, þannig að skattheimtan þjóni loftslagsmarkmiðum. Kolefnisgjald verður hækkað um 50% strax í upphafi kjörtímabils og verður svo áfram hækkað á næstu árum í takt við væntanlega aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. Undanþágum frá kolefnisgjaldi verður fækkað.

Í kafla sem ber heitið **Umhverfi og loftslag** er að finna undirkafla með heitið **Loftslagsmál**. Í honum segir m.a.:

„Leiðarljós loftslagsstefnu Íslands er stefnumið Parísarsamkomulagsins frá 2015 um að takmarka hækkun meðalhitastigs andrúmslofts jarðar við 1,5°C. [...] Ísland á enn fremur að ná 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda miðað við árið 1990 fyrir árið 2030. Ríkisstjórnin vill gera betur en Parísarsamkomulagið gerir ráð fyrir og stefna að kolefnishlutlausu Íslandi í síðasta lagi árið 2040. Kolefnishlutleysi verði náð með varanlegum samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda en einnig með breyttri landnotkun í samræmi við alþjóðlega viðurkennda staðla og með hliðsjón af vistkerfisnálgun og skipulagssjónarmiðum. [...] Lögð verður áhersla á þátttöku allra geira samfélagsins og almennings í að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og stutt við nýsköpun á þessu sviði. Loftslagsráð verður sett á laggirnar og aðgerðaáætlun um samdrátt í losun verður tímasett og fjármögnuð. Í aðgerðaáætlun verða meðal annars sett markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku í bílaflota landsmanna, orkunýtni í atvinnulífinu, innleiðingu

alþjóðlegra samninga um vernd hafsins, græn skref í ríkisrekstri og loftslagssjóð og stefnt að banni við notkun svartolíu í efnahagslögsögu Íslands."

Í sama kafla er að finna undirkafla með heitið **Umhverfis- og auðlindamál**. Í honum segir m.a.:

Forgangsverkefni ríkisstjórnarinnar verður að nýta með sem hagkvæmustum hætti þá orku sem þegar hefur verið virkjuð. Í þeim tilgangi þarf að treysta betur flutnings- og dreifikerfi raforku í landinu, tengja betur lykilsvæði og tryggja afhendingaröryggi raforku um land allt. Skoðað verði að hve miklu leyti má nýta jarðstrengi í þessar tengingar með hagkvæmum hætti. Ekki verður ráðist í línulagnir yfir hálendið. [...] Langtímaorkustefna verður sett á kjörtímabilinu í samráði við alla þingflokka. Í orkustefnu verði byggt á áætlaðri orkuþörf til langs tíma miðað við stefnu stjórnvalda, til að mynda um orkuskipti, og hvernig megi tryggja raforkuframboð fyrir almenning og atvinnulíf. Eigendastefna Landsvirkjunar mun taka mið af orkustefnunni.

Af stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar má lesa áherslur á að liðka fyrir nýtingu rafmagns á ökutæki, endurskoðun gjaldtöku í samgöngum í formi grænna skatta og að skattkerfið innihaldi efnahagslega hvata til að dregið verði úr losun koltvísýrings. Þá er beinlínis gert ráð fyrir hækkun kolefnisgjalds og breikkun skattstofns þess. Gert er ráð fyrir að markmið um fjölda ökutækja á skrá eða hlutfalla þeirra ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku verði sett með aðgerðaráætlun í loftslagsmálum. Þá er ljóst að nýting rafmagns á ökutæki getur verið ein forsenda skilvirkrar nýtingar raforku.

3.3 Loftslagsmál.

Árið 2016 var meðalhitastig jarðar hærra en nokkru sinni eða 1,1 °C yfir meðalhitastigi jarðar fyrir iðnvæðingu. Hitastigsaukningin var mest áberandi á norðurheimskautssvæðinu, þannig var meðalhitastig á Svalbarða 6,5°C hærra en það var að jafnaði á árabílinu 1961–1990.

Með Parísarsamkomulaginu, sem gekk í gildi 2016, hafa ríki heims sett sér það markmið að halda meðalhitastigshækkun jarðar innan 2°C og leitast við að halda henni innan 1,5°C. Til þess að þetta markmið náist þarf að draga verulega úr losun gróðurhúsalofttegunda. Ísland hefur lýst því yfir að í samstarfi við Noreg og ESB verði dregið úr losun gróðurhúsalofttegunda um 40% árið 2030 miðað við losunina árið 1990.

Um 60% af heildarútreymi gróðurhúsalofttegunda frá Íslandi stafar frá geirum sem falla ekki undir viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Verulegur hluti þessa útreymis, um 800 þúsund tonn, kemur frá samgöngum á landi. Útreymið jafngildir 17% af heildarútreymi frá Íslandi og 28% af útreymi þeirra geira sem falla ekki undir viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Ljóst er því að ná þarf góðum árangri í samdrætti í losun frá samgöngum ef markmið Íslands samkvæmt Parísarsamkomulaginu eiga að nást.

Í febrúar 2017 kom út skýrsla Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands um möguleika á að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá Íslandi, sem unnin var fyrir umhverfis- og auðlindaráðuneytið. Í skýrslunni er m.a. lagt mat á umhverfislega skilvirkni og efnahagsleg áhrif af (i) bættum almenningssamgöngum, göngu og hjólreiðum, (ii) bættri orkunýtingu hefðbundinna farartækja, (iii) endurnýjanlegu eldsneyti blönduðu í bensín og dísilolíu, og (iv) nýrri bifreiðatækni, s.s. vetnis- og rafbílum.

Settar eru fram sviðsmyndir sem sýna áhrif þess að innleiða ákveðna tæknilausn eins hratt og fýsilegt er, og er viðkomandi tæknilausn óháð öðrum og gerir óbeint ráð fyrir að aðrar tæknilausnir verði ekki innleiddar. Miðað við þessar forsendur væri hægt að ná eftirfarandi árangri í samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda árið 2030 og 2050.

Tafla 1. Sviðsmynd innleiðingar tæknilausna.

| Sviðsmynd | Samdráttur CO ₂ m.v. afskiptalausna þróun | | Kostnaður við innleiðingu ökutækja eða aukinnar nýtingar orkugjafa 2015-2030 | |
|-------------------------------|------------------------------------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| | 2030 | 2050 | kr./tonn CO ₂ -ígildi | €/tonn CO ₂ -ígildi |
| Sparneytnari bifreiðar | 5,2% | 11,6% | -53.300 | -360 |
| Díselfólksbílar | 6,4% | 3,8% | -10.200 | -69 |
| Lífðísilíblöndun | 4,9% | 8,0% | 800 | 5 |
| Alkóhólíblöndun | 2,2% | 3,7% | -1.280 | -9 |
| Samlegð-íblöndun | 7,0% | 11,7% | 160 | 1 |
| Rafmagnsbílar | 23,3% | 71,2% | 15.300 | 103 |
| Vetnisbílar | 25,2% | 72,7% | 203.900 | 1377 |
| E85 bílar | 11,4% | 22,8% | 31.800 | 215 |
| Metanbílar | 5,0% | 13,3% | 13.900 | 94 |

3.3.1 Loftslagssamningurinn og Kyoto bókunin.

Loftslagssamningur Sameinuðu þjóðanna gekk í gildi árið 1994. Meginmarkmið hans er að hindra að mannlegar athafnir hafi hættuleg áhrif á loftslagið. Með Kyoto bókuninni sem tengist loftslagssamningnum og gekk í gildi árið 2005 voru sett lagalega bindandi markmið um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda frá þróuðum ríkjum. Á fyrsta fimm ára skuldbindingatímabili bókunarinnar, 2008–2012, skuldbundu 37 iðnvædd ríki auk Evrópubandalagsins sig til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda um fimm prósent að jafnaði miðað við losunina eins og hún var árið 1990. Á öðru átta ára skuldbindingatímabilinu, 2013–2020, hafa 38 þróuð ríki auk Evrópubandalagsins skuldbundið sig til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda um 18% miðað við 1990. Þarna er ekki að öllu leyti um sama ríkjahóp að ræða og á fyrsta skuldbindingatímabilinu. Ákvæðin hafa ekki gengið í gildi, en 144 ríki þurfa að fullgilda breytinguna til þess að svo verði.

Ísland og ESB gerðu með sér samning árið 2015 um að uppfylla í sameiningu skuldbindingar sínar á öðru skuldbindingatímabili Kyoto bókunarinnar. Annars vegar er Ísland þátttakandi í evrópska viðskiptakerfinu með loftslagsheimildir. Um 40% losunar frá Íslandi fellur undir kerfið, sem aðallega er tilkomin vegna stóriðju. Hins vegar skal losun Íslands frá öðrum uppsprettum, sem fellur ekki undir viðskiptakerfið, vera að hámarki 15.327.217 tonn CO₂-ígilda á tímabilinu.

Umhverfisstofnun hefur greint stöðu Íslands gagnvart þessu markmiði út frá losun gróðurhúsalofttegunda fyrstu þrjú ár skuldbindingatímabilsins, 2013–2015. Stofnunin telur líklegt að Ísland verði ekki innan heimilda á tímabilinu og þurfi að kaupa heimildir til þess að standa við skuldbindingar sínar, sem nemi um 3,6 milljónum tonna af koldíoxíðgildum fyrir tímabilið í heild.

3.3.2 Parísarsamkomulagið.

Á 21. aðildarríkjafundi loftslagssamningsins í París, árið 2015, var samþykktur nýr samningur þar sem öll ríki taka höndum saman um að sporna við loftslagsbreytingum. Samningurinn gekk í gildi árið eftir. Aðalmarkmið samningsins er að hnattrænar aðgerðir leiði til þess að meðalhitastigshækkun á jörðinni verði vel undir 2°C á þessari öld og reynt verði að halda henni innan 1,5°C. Samningurinn myndar ramma utan um skuldbindingar ríkja sem kallast landsákvörðuð framlög. Frá og með árinu 2020 skal uppfæra landsákvörðuð framlög á fimm ára fresti og eiga þau að endurspegla metnaðarfillstu viðleitni ríkja. Þróuð ríki skulu draga úr losun í öllu hagkerfinu, en þróunarríki eiga á sama tíma að halda áfram að reyna að draga úr losun og eru hvött til þess með tímanum að taka upp markmið sem ná yfir allt hagkerfið í ljósi ólíkra landsaðstæðna.

Ríkjum er heimilt að uppfylla skuldbindingar sínar sameiginlega en hver aðili að slíku samkomulagi skal vera ábyrgur fyrir sínum hlut. Í landsákvörðuðu framlagi Íslands kemur fram að Ísland stefni að sameiginlegum skuldbindingum með löndum ESB um 40% samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda árið 2030 miðað við losunina 1990. Ekki hefur verið gengið frá samningum milli aðila um þetta, en Ísland mun halda áfram þátttöku í viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir og setja sér markmið varðandi losun sem fellur utan viðskiptakerfisins.

3.4 Samgönguáætlun.

Í þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018 er gert ráð fyrir að tekjur af eldsneytisgjöldum sem eru markaðar vegagerð verði eftirfarandi á tímabilinu en tekjurnar eru settar fram í millj. kr. á verðlagi fjárlaga fyrir árið 2016:

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Samtals: |
|-----------------------|-------|-------|-------|-----------------|---------------|
| Bensíngjald | 7.310 | 7.600 | 8.233 | 9.150 | 32.293 |
| Kílómetragjöld | 770 | 820 | 904 | 1.004 | 3.498 |
| Olíugjald | 8.140 | 8.200 | 8.930 | 9.925 | 35.195 |
| | | | | Samtals: | 70.986 |

Meðal áherslna sem stuðla eiga að því að markmið samgönguáætlunar um hagkvæmar samgöngur náist er að fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum verði breytt með tilliti til ekinna kílómetra, óháð orkugjafa. Samhliða verði hugað að breytingum á núverandi kerfi eldsneytisskatta.

Í áætluninni eru eftirfarandi markmið sett um umhverfislega sjálfbærar samgöngur:

- 1) *Dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna. Stefnt verði að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg árið 2020, í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum. Dregið verði markvisst úr hávaða- og loftmengun frá samgöngum og þeim haldið innan viðmiðunargilda í reglugerðum.*

- 2) *Markvissar aðgerðir og ívilnanir miði að minni notkun jarðefnaeldsneytis og að samgöngutæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum.*
- 3) *Efndar verði rannsóknir sem miða að sjálfbærni í framleiðslu á vistvænum orkugjöfum, m.a. með stuðningi við þróun og framleiðslu á vistvænu eldsneyti og við uppbyggingu innviða.*
- 4) *Almenningssamgöngur, ganga og hjólréiðar verði raunhæfir valkostir sem dragi úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæti lýðheilsu ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna.*

Til að ná þessu markmiðum verði lögð áhersla á eftirfarandi er snertir ökutæki:

- 1) *Dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum. Áhersla verði lögð á fræðslu, hagræna hvata og skipulagsaðgerðir sem stuðli að breyttum ferðavenjum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.*
- 2) *Skipulag og forgangsröðun samgangna í þéttbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsuþættandi aðgerðum.*
- 3) *Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólréiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna. Fjármagni til göngu- og hjólréiðastíga verði forgangsraðað til helstu stofnstíga.*
- 4) *Stuðningi við uppbyggingu almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram. Unnið verði að forgangi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.*
- 5) *Bættar verði tengingar og flæði bifreiða milli umferðarljósa á álagstímum til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum.*
- 6) *Stuðlað verði að nýtingu umhverfislega skilvirkra orkugjafa (kr./tonn CO₂-ígildi).*
- 7) *Opinberar stofnanir verði hvattar til að innleiða vistvæna samgöngustefnu sem stuðli að orkusparnaði og orkuskiptum og verði öðrum til fyrirmyndar. Stjórnvöld vinni með hagrænum hvötum að því að styðja markvissa samgöngustefnu fyrir vinnustaði.*
- 8) *Auknar verði rannsóknir á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun í samgöngum.*
- 9) *Almenn fræðsla um vistakstur verði aukin í þeim tilgangi að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.*

Í athugasemdum við þingsályktunartillögu þá er varð að þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018 er m.a. gert ráð fyrir að gjaldskrár markaðra tekna verði hækkaðar a.m.k. í takt við útgjöld. Tekið er fram að gjaldskrár markaðra tekna hafi ekki hækkað í takt við verðlag sem hafi rýrt tekjustofna Vegagerðarinnar verulega. Ef gjaldskrár markaðra tekjustofna Vegagerðarinnar hefðu verið hækkaðar til samræmis við verðlag eins og flestar aðrar opinberar gjaldskrár mundu tekjustofnarnir skila hátt í 23 milljörðum kr. á ári 2015 í stað 16 milljarða kr.

Í umfjöllun um styrki til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu segir í athugasemdum þingsályktunartillögunnar að samningur hafi verið gerður við *Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu og rekstur almenningssamgangna og markvissar stuðningsaðgerðir í 10 ára tilraunaverkefni en þess í stað komi frestun stórra vegaframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Samningurinn gildir til ársins 2022. Þessi liður er fjármagnaður af kolefnisgjaldi og er fjárveitingin 896 millj. kr. á árinu 2015 og 989 millj. kr. á árinu 2016.*

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2015–2026, sem lögð var fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi, er meðal áhersluatriða markmiðs um greiðar samgöngur að samgönguyfirvöld fylgist grannt með tækniþróun og innleiðingu tæknilausna í viðmiðunarlöndum okkar og stuðli að innleiðingu þegar þær verða hagkvæmar og að innviðir

styðji nýtingu upplýsingatækni við til að mynda umferðarstjórnun, miðlun upplýsinga um aðstæður, innheimtu notenda- og veggjalda, samskipti milli ökutækja og við innviði, þ.e. V2V (farartæki senda upplýsingar sýn á milli) og V2I (farartæki sækir upplýsingar í innviði) o.fl. Markmiði um hagkvæmar samgöngur er m.a. ætlað að nást með því að auka gagnsæi í gjaldtöku og samgöngukostnaði ríkisins og upplýsingatækni og nýjar tæknilausnir verði innleiddar með hagkvæmni að leiðarljósi. Þá var gert ráð fyrir því að áfram yrði unnið að greiningu og rannsóknum með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningsmáta. Tekið er fram að á áætlunartímabilinu verði kannaðar leiðir að breyttu fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum þannig að hún endurspegli að hluta til ekna vegalengd, óháð orkugjafa. Gjöldin taki mið af álagi og umhverfisáhrifum sem ökutækið veldur. Um markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur sagði:

„Markmið um sjálfbærar og vistvænar samgöngur verði áfram ítarleg og miði að því að draga úr hnattrænum, svæðisbundnum og staðbundnum umhverfisáhrifum samgangna. Leitast verði við að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum. Markvissar aðgerðir og ívilnanir miði að minni notkun jarðefnaeldsneytis og að samgöngutæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum. Efldar verði rannsóknir sem miða að sjálfbærni í framleiðslu á vistvænum orkugjöfum, m.a. með stuðningi við þróun og framleiðslu á vistvænu eldsneyti og við uppbyggingu innviða. Almenningsamgöngur, ganga og hjólreiðar séu raunhæfir valkostir sem dragi úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæti lýðheilsu ásamt því að draga úr orkupörf samgangna.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

- a. Dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.
- b. Áhersla verði lögð á fræðslu, hagræna hvata og skipulagsaðgerðir sem stuðli að breyttum ferðavenjum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.
- c. Kortlagðir verði helstu veikleikar samgöngukerfisins vegna vaxandi afleiðinga gróðurhúsaáhrifa á samgöngur, þ.m.t. hækkandi sjávarstöðu, hopandi jökla og breytinga í veðurfari.
- d. Skipulag og forgangs röðun samgangna í þéttbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsuþættum aðgerðum.
- e. Skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna verði lokið og fjármagni til göngu- og hjólreiðastíga verði forgangsraðað til helstu stofnstíga.
- f. Stuðningi við uppbyggingu almenningsamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram.
- g. Tengingar og flæði bifreiða milli umferðarljósa á álagstímum verði bætt til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum.
- h. Opinberar stofnanir verði hvattar til að innleiða vistvæna samgöngustefnu sem stuðli að orkusparnaði og orkuskiptum og verði öðrum til fyrirmyndar.
- i. Innleitt verði umhverfisvænt verklag um grænt aðflug og brottflug og vottun á umhverfistjórnunarkerfi flugvalla.
- j. Auknar verði rannsóknir á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun í samgöngum.
- k. Leitað verði leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélögin.
- l. Fræðsla um vistakstur verði aukin í þeim tilgangi að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.

Meginmarkmið samgönguáætlunar eru að samgöngur skuli vera greiðar, hagkvæmar, öruggar, umhverfislega sjálfbærar og að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun.

Í athugasemdum þingsályktunartillögunnar segir m.a.:

Sífelld fleiri eiga hagsmuni að gæta af grunnneti upplýsingamiðlunar. Til að ná samlegð og hraðri innleiðingu er lögð áhersla á gott samstarf við markaðsaðila í fjarskiptum bæði til að stuðla að sem mestu aðgengi að farsíma- og farnetsþjónustu á vegakerfinu og til að safna upplýsingum um notkun samgöngutækja á samgöngukerfinu. Fjarskiptalausnir með eða án staðsetningar eru einnig forsenda nýrra aðferða við gjaldtöku, hvort sem um er að ræða veggjöld eða notendagjöld.

Í almennri umfjöllun um notendagjöld – almenna gjaldtöku fyrir afnota af samgöngukerfinu segir m.a.: „Meginmarkmið með notendagjöldum í samgöngum er að þeir greiði sem nota. Notendagjöld þurfa ekki einvörðungu að standa undir framkvæmdum, viðhaldi og þjónustu samgöngukerfisins heldur þarf einnig hluti gjalda að renna til fjármögnunar og uppbyggingar á stjórnýsly og öryggiseftirliti samgöngukerfisins, auk fræðslu.“ Í umfjöllun um notendagjöld í vegasamgöngum segir: „Vegáætlun hefur hingað til verið að mestu verið fjármögnuð með mörkuðum tekjum sem koma að stærstum hluta af bensín- og olúgjaldi en það kerfi gjaldtöku er að renna sitt skeið á enda. Með nýjum lögum um opinber fjármál munu markaðir tekjustofnar málaflokka leggjast af og innheimt gjöld renna beint í ríkissjóð. Eftir breytinguna verður vegáætlun fjármögnuð með beinum framlögum úr ríkissjóði.

Markmið skattlagningar ökutækja og eldsneytis hafa verið eftirfarandi:

- Að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins
- Almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð.
- Að Ísland geti mætt skuldbindingum sínum um að auka hlut endurnýjanlegra orkugjafa og draga þar með úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Á undanförunum árum hafa verið gerðar breytingar á vörugjaldi, virðisaukaskatti, bifreiðagjaldi og olúgjaldi til að fjölga vistvænum ökutækjum. Árangur sést nú þegar í fjölgun sparneytnari ökutækja og ökutækja sem nota aðra orkugjafa en jarðefnaeldsneyti. Vistvænni ökutæki koma að óbreyttu til með að greiða lítið eða ekkert fyrir afnot af samgöngukerfinu. Tekjustofninn mun því dragast saman á meðan þörfin fyrir þjónustu og viðhald eykst, ekki síst vegna vaxandi fjölda ferðamanna. Til að reka, halda við og byggja upp vegakerfið þarf að mæta tekjusamdrætti með breyttri skipan gjaldtöku, t.d. með notkunargjöldum þar sem greitt er fyrir notkun, t.d. mælt eftir eignum kílómetrum, tíma dagsins, stærð ökutækis eða umhverfisáhrifum. Á næstu árum þarf því að huga að nýju kerfi þannig að í stað bensínjalds og olúgjalds, sem nú er lagt á orkugjafa, verði tekin upp notendagjöld t.d. á grundvelli ekinna kílómetra með tilliti til gerðar og þyngdar farartækis. Nýtt gjaldheimtukerfi þarf einnig að geta ráðið við gjaldtöku eftir stund og stað og þarf því að byggjast á upplýsingatækni. Tekjur af notendagjöldum þurfa að tryggja að lágmarki sama fjármagn til vegagerðar og núverandi tekjustofnar gera. Mikilvægt er að gætt verði persónuverndar vegna þeirra gagna sem aflað er við innheimtu gjalda.

Verði tekin upp notendagjöld á forsendum „notandi greiðir“ verður gjaldið að endurspegla heildarkostnað, ekki einungis við framkvæmdir, rekstur og viðhald, heldur einnig annan kostnað, svo sem vegna mengunar. Af þeim möguleikum til

réttlátrar gjaldtöku sem nefndir hafa verið eru mælikvarðar tengdir fjarlægð taldir eiga best við. Með nýrri þráðlausri staðsetningartækni opnast nýir möguleikar þar sem hægt er að taka mið af aðstæðum, svo sem hvaða mannvirki eru notuð, tíma dags, fjarlægðum, stærð, þyngd og mengunarflokki farartækis. Þannig er hægt að beita jákvæðri mismunun háð veggerð og fjarlægð í þjónustu."

Í framhaldinu eru tilgreindar áherslur ætlunin var að fjármála- og efnahagsráðuneytið bæri ábyrgð á:

- a) Á áætlunartímabilinu verði kannaðar leiðir að breyttu fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum þannig að hún endurspegli að hluta til ekna vegalengd, óháð orkugjafa.
- b) Gjöldin taki mið af því álagi sem ökutækið veldur og umhverfisáhrifum, svo sem losun gróðurhúsalofttegunda.

3.5 Losunarmarkmið evrópskra ökutækjaframleiðenda – WLTP-losunarmæling.

Þó að Ísland sé ekki aðildarríki Evrópusambandsins hefur löggjöf þess óbein áhrif á Íslandi, annars vegar í gegnum EES-samninginn, svo sem fyrir innleiðingu reglna um gerðarviðurkenningu ökutækja, og hins vegar þar sem umtalsverður hluti innfluttra ökutækja er annað hvort framleiddur í ESB-ríkjunum eða framleiddur til markaðssetningar innan þeirra. Yfirgnæfandi meiri hluti ökutækja sem markaðssett eru á Íslandi þarf því að hafa hlutið aðra gerðarviðurkenningu en þjóðarviðurkenningu.

Í VIII. kafla umferðarlaga, nr. 50/1987, er m.a. kveðið á gerð og búnað ökutækja. Á grundvelli ákvæða 6o. gr. laganna setti ráðherra reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Markmið reglugerðarinnar er að tryggja umferðaröryggis- og umhverfissjónarmið. Reglugerðin kveður m.a. á um tæknilegar kröfur þegar ökutæki er skráð á Íslandi, ásamt kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætluð eru í ökutæki. Hún setur samræmd viðmið til þess að auðvelda skráningu, sölu og notkun ökutækja á Evrópska efnahagssvæðinu, ásamt því að kveða á um kröfur um tæknilegt ástand ökutækja í notkun. Til þess að ökutæki fái nýskráð, skv. 7. gr. reglugerðar nr. 751/2003, um skráningu ökutækja, þarf það að hafa fengið viðurkenningu samkvæmt reglugerð nr. 822/2004. Viðurkenningarnar eru: gerðarviðurkenning, heildargerðarviðurkenning og þjóðargerðarviðurkenning. Með þjóðarviðurkenningu er átt við viðurkenningu sem takmarkast við eitt aðildarríki en hinar viðurkenningarnar ná til allra EES-ríkjanna. Í 15. tölul. liðar 18.10 í 18. gr. reglugerðar nr. 822/2004 er kveðið á um þær kröfur sem m.a. eru gerðar til hreyfils og fylgibúnaðar bifreiðar til að hún hljóti gerðarviðurkenningu. Þar segir að bifreið teljist uppfylla kröfur um útblástursmengun ef hún uppfyllir þann staðal sem í gildi er fyrir hana á hverjum tíma samkvæmt ákvæðum tiltekinna Evrópugerða; tilskipunar 2005/55/EB og EB-reglugerða nr. 715/2007 og 595/2009, með síðari breytingum. Þó er Samgöngustofu heimilt að viðurkenna aðra staðla að því gefnu að þeir teljist sambærilegir með tilliti til umferðaröryggis- og umhverfissjónarmiða. Með EB-reglugerð nr. 715/2007 gerðu Evrópuþingið og –ráðið framleiðendum léttari ökutækja, þ.e. fólksbifreiða, léttari hópbifreiða, sendibifreiða og léttari vörubifreiða, að hlíta tilteknum kröfum um losun mengandi efna við notkun. Með EB-reglugerð nr. 692/2008 var reglugerð nr. 715/2007 breytt, framleiðendum gert að gefa upp koltvísýringslosun við notkun léttari ökutækja byggt á svokallaðri NEDC-mælingu (e. New European Driving cycle). Var svo mæld koltvísýringslosun alfarið skráð frá þeim tíma.

Um 20% koltvísýringslosunar innan Evrópusambandsins er talinn eiga rót sína að rekja til vegsamgangna. Af þeim sökum hefur sambandið sett ökutækjaframleiðendum markmið um

samdrátt losunar og liggja þau til grundvallar stefnu sambandsins er varðar eldsneytiseyðslu. Af framangreindum 20% eiga um 15% röt sína að rekja til léttari bifreiða, þ.e. 12% frá fólksbifreiðum og 3% frá léttari vöruflutningabifreiðum. Árið 2015 stefndi sambandið að 130 g/km meðallosun fólksbifreiða en árið 2016 nam meðallosun hins vegar 118,1 g/km og var nokkuð minni en við mátti búast. Sambandið hefur sett framleiðendum markmið um 95 g/km meðallosun fólksbifreiða árið 2021 eða sem nemur um 40% samdrætti frá árinu 2007. Samkvæmt lögum sambandsins mega léttari vörubifreiðar aðeins losa að meðaltali 175 g/km en árið 2016 nam meðallosunin hins vegar 163,8 g/km. Sambandið hefur sett markmið um að meðallosun léttari vörubifreiða nemi 147 g/km árið 2020 og samdrátturinn frá árinu 2012 nemi þannig 19%. Þau markmið sem ESB setur framleiðendum ná aðeins til meðaltalslosunar heildarframleiðslu. Framleiðendur geta því haldið áfram að framleiða ökutæki sem losa meira en markmiðið gerir ráð fyrir svo framarlega sem á móti því komi framleiðsla á ökutækjum sem er undir meðaltalinu þannig að markmiðinu verði á endanum náð. Framleiðendur sem ekki ná meðaltalinu eru beittir háum fésektum. Framleiðendur sem vinna að nýsköpunarverkefnum á sviði losunarsamdráttar hafa fengið sérstakar frádráttarheimildir. Þá hafa framleiðendur ökutækja sem losa undir 50 g/km mátt telja slík ökutæki oftast en einu sinni við útreikninga en það fyrirkomulag mun þó líða undir lok árið 2023. Að auki er framleiðendum heimilað að vinna saman að því að ná markmiðum um samdrátt losunar. Ökutæki til sérstakra nota, þ.á m. sérútbúin ökutæki fyrir fatlað fólk eru undanþegin markmiðunum.

Í nóvember 2017 tók ESB til umfjöllunar nýjar tillögur um samdrátt koltvísýringslosunar ökutækja frá árinu 2025–2030. Tillögurnar byggjast á skuldbindingum ESB samkvæmt Parísarsamkomulaginu. Tillögurnar snúa bæði að samdrætti koltvísýringslosunar og auknum loftgæðum, sérstaklega í borgum. Stefnt er að 30% samdrætti koltvísýringslosunar bifreiða milli 2021 og 2030, af þeim er stefnt að 15% samdrætti verði náð strax á árinu 2025.

Um 6% koltvísýringslosunar innan Evrópusambandsins er talinn eiga röt sína að rekja til notkunar þungra ökutækja eða sem nemur um fjórðungi losunar frá Samgöngum. Þrátt fyrir að dregið hafi úr eldsneytiseyðslu ökutækjanna undanfarin ár hefur losun frá þungum ökutækjum aukist á heildina lítið vegna aukins umfangs vöruflutninga. Hefur sambandið talið hættu á að losunin kunni að aukast um sem nemur 10% á milli árána 2010 og 2030. Hefur sambandið tekið ákveðin skref sem fyrst og fremst snúa að samræmdu mati á koltvísýringslosun, hertari kröfum við gerðarviðurkenningu þungra ökutækja miðað við flokkun samkvæmt svokölluðum EURO-stöðlum og eftirliti, upplýsingagjöf og útgáfu upplýsinga um koltvísýringslosun einstakra gerða þungra ökutækja. Tilgangurinn er að stuðla að aukinni meðvitund kaupenda um koltvísýringslosun ökutækja, gera stjórnvöld betur í stakk búin til að fást við stefnumörkun og auka möguleika nýsköpunarfyrirtækja á að koma auga á tækifæri.

Í kjölfar hneykslismála undanfarinna ára hefur verið lögð aukin áhersla á áreiðanleika upplýsinga um koltvísýringslosun frá ökutækjaframleiðendum. Með reglugerð framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins nr. 2017/1155, frá 1. júní 2017, hefur framleiðendum verið gert að byggja upplýsingar um koltvísýringslosun ökutækja á nýrri aðferðarfræði, þ.e. WLTP-losunarmælingu (e. Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Frá árinu 2020 munu upplýsingar um koltvísýringslosun ökutækja sem eru framleidd og markaðssett í Evrópusambandsríkjunum alfarið byggjast á WLTP-losunarmælingu en NEDC-losunarmæling mun þá heyra sögunni til. Breytingin hefur í för með sér að mun nákvæmari mæling verður gerð á koltvísýringslosun ökutækja enda er WLTP-mælingunni ætlað að nálgast raunverulega koltvísýringslosun við notkun ökutækja. Hver bifreið fær sérstaka mælingu í stað þess að ein mæling gildi fyrir allar bifreiðar í framleiðslulínu. Upptaka WLTP-losunarmælingar mun valda

Því að skráð koltvísýringslosun ökutækja hækki um 10–40% frá því sem verið hefur samkvæmt NEDC-losunarmælingu. Áhrifamat sem unnið var af framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (From NEDC to WLTP: effect on the typeapproval CO₂ emissions of light-duty vehicles) gefur til kynna að í grófum dráttum verði breytingarnar eins og tíundað er í eftirfarandi töflu.

Tafla 2. Áhrif upptöku WLTP-losunarmælingar.

| Fólksbifreiðar: | Vélarstærð | Stuðull WLTP/NEDC | Sendibifreiðar og minni vöruflutningabifreiðar: | Stuðull WLTP/NEDC |
|------------------------------------|------------|-------------------|-------------------------------------------------|-------------------|
| Allar bifreiðar með sprengihreyfli | | 1,21 | Allar | 1,30 |
| Sprengihreyfill bensín | Allar | 1,22 | Allar | 1,22 |
| | <1,4 l. | 1,24 | | |
| | 1,4–2,0 l. | 1,15 | | |
| | >2,0 l. | 1,07 | | |
| Sprengihreyfill dísil | Allar | 1,20 | Allar | 1,31 |
| | <1,4 l. | 1,26 | | |
| | 1,4–2,0 l. | 1,21 | | |
| | >2,0 l. | 1,14 | | |
| Tvinnbifreið bensín | <1,4 l. | 1,37 | Allar | 1,38 |
| | 1,4–2,0 l. | 1,32 | | |
| | >2,0 l. | 1,23 | | |
| Tvinnbifreið dísil | <1,4 l. | 1,38 | Allar | 1,45 |
| | 1,4–2,0 l. | 1,34 | | |
| | >2,0 l. | 1,30 | | |
| Tengiltvinnbifreið | | 1,00 | Allar | 1,00 |
| Rafmagns-/efnarafall | Lítill | 1,26 | Allar | 1,21 |
| | Miðlungs | 1,28 | | |
| | Stór | 1,30 | | |

Af töflunni má sjá að áhrif WLTP- losunarmælingar verða umtalsverð. Rétt er að taka fram að áhrifamat á tengiltvinnbifreiðum er enn sem komið er ófullkomið. Í töflunni eru teknar saman upplýsingar um tiltekna flokka bifreiða en tæki matið mið af einstökum bifreiðum gæti WLTP/NEDC-stuðullinn orðið annar. Hins vegar gefa upplýsingarnar í töflunni á heildina litið til kynna að mestra áhrifa gæti í tilviki bifreiða með litlar vélar og tvinnbifreiða. Þá verða áhrifin einnig nokkur í tilviki rafmagnsbifreiða og bifreiða knúnum efnarafali en þar er losunin þegar svo lág að áhrifin geta vart talist teljandi.

Þar sem álagning vörugjalds á ökutæki og bifreiðagjalds tekur að miklu leyti mið af skráðri losun koltvísýrings mun upptaka WLTP-losunarmælingar hafa veruleg áhrif á skattlagningu ökutækja. Hins vegar mun innleiðing hinnar nýju aðferðarfræði eiga sér stað í þremur áföngum eins og sjá má í eftirfarandi töflu.

Tafla 3. Innleiðingarferill WLTP-losunarmælingar.

| Dags. WLTP-upptöku | Nýjar gerðarviðurkenningar ökutækja | Ný ökutæki |
|--------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| 1. sept. 2017 | M1, M2, N1 (class I) | |
| 1. sept. 2018 | N1 (class II og III), N2 | M1, M2, N1 (class I) |
| 1. sept. 2019 | | N1 (class II og III), N2 |

Þeir innleiðingaráfangar sem gerð er grein fyrir í töflu 3 munu gera það að verkum að hætta getur skapast á að ökutæki sem eru í grunninn sambærileg fái mishátt vörugjald eða bifreiðagjald eftir því hvenær þau hljóta gerðarviðurkenningu og hvenær þau eru framleidd.

3.6 Skattlagning raunverulegrar notkunar.

Á grundvelli 3. gr. laga nr. 45/1990, um vegtengingu um utanverðan Hvalfjörð, hefur Spölur hf. innheimt svokallað umferðargjald sem reyndar er nefnt veggjald í gjaldskrá fyrirtækisins. Með því er tekið gjald fyrir notkun Hvalfjarðarganga. Þá er gert ráð fyrir gjaldtöku fyrir notkun Vaðlaheiðarganga þegar þau verða tekin í gagnið. Aðgangur að vegamannvirkjum er víða skattlagður erlendis með einum eða öðrum hætti. Þannig hafa skattar sem lagðir eru á öflun ökutækja verið tengdir aðgangi að samgöngukerfi, árgjöld hafa verið lögð á með sama markmiði að leiðarljósi, héraðsstjórnir hafa selt aðgang að samgöngukerfum innan héraðsmarka til viku í senn, mánaðar, þriggja mánaða, sex mánaða eða eins árs og svokallaðir vegtollar eru innheimtir á tollhliðum, ýmist í beinhörðum peningum eða á grundvelli fyrirframgreiddra inneignarskilríkja.

Víða eru rekin svokölluð vinjettukerfi (e. vignette) í tengslum við gjaldtöku af notkun ökutækja meðfram hefðbundninni skattlagningu. Til dæmis reka Danir, Lúxemborgarar, Hollendingar og Svíar Eurovignette-kerfið og innheimta með því gjöld fyrir tímabundinn aðgang ökutækja yfir 12 tonna heildarþyngd að samgöngumannvirkjum í öllum löndunum samtímis. Í tilviki annarra ríkja sem nota vinjettukerfi, t.d. Sviss, nær gjaldlagningin til fleiri flokka ökutækja, m.a. fólksbifreiða. Fjárhæð aðgangsgjaldsins tekur mið af þunga ökutækis, fjölda öxla og losunarflokki (Euro 1–6). Þeim sem keypt hafa aðgang er vanalega gert að koma límmiða (vinjettunni) fyrir á framrúðu ökutækisins til sönnunar á að þeir hafi keypt aðgang. Nokkur ríki hafa hins vegar tekið upp rafrænar vinjettur í stað límmiða. Í flestum tilvikum er gildistími aðgangsheimildarinnar frá því að vera mjög stuttur upp í að ná til heils árs. Vinjettukerfi bjóða upp á gjaldtöku af ökutækjum í eigu gestkomandi. Strangt eftirlit er haft með því að menn nýti ekki samgöngumannvirkja án þess að hafa gilda vinjettu, annars vegar rafrænt myndavélaeftirlit og hins vegar hefðbundið eftirlit m.a. á landamærum.

Frá því fyrir síðustu aldamót hafa hugmyndir verið uppi hugmyndir um að nota gervihnattastaðsetningarkerfi (t.d. GNSS-kerfi) til að mæla raunverulega nýtingu ökutækja á samgöngumannvirkjum. Hefur hugmyndin verið raunveruleg notkun geti orðið að andlagi skatta. Þessari hugmynd má t.d. sjá bregða fyrir í undirbúningsgögnum laga um olíugjald og kílómetragjald frá 9. júní 2004 en á þeim tíma virðist löggjafinn hafa talið slíka skattlagningu handan við hornið. Því má halda fram að þróunin hafi hins vegar verið hægari en menn bjuggust við. Á þessum tímapunkti er staðan sú að sex Evrópuríki hafa lýst því yfir að þau hyggist byggja gjaldtöku á slíku kerfi og fjögur þeirra hafa þegar hafist handa. Evrópska GNSS-kerfið Galiléó er sambærilegt Bandaríska GPS-kerfinu. Sérstöku staðsetningartæki er

komið fyrir í ökutækjum til að skrásetja ferðir þess. Þannig skráðar upplýsingar eru lesnar úr kerfinu með sjálfvirkum hætti og þær notaðar við ákvörðun skatta eða gjalda. Meðfram kerfinu er rekið eftirlitskerfi sem er að mestu leyti rafrænt. Verður hér í framhaldinu veitt dálítið yfirlit gjaldlagningu nokkurra ríkja byggða á aðgangi eða notkun samgöngumannvirkja.

- 1) Svisslendingar hafa lagt gjald fyrir notkun vega á ökutæki yfir 3,5 tonna heildarþyngd frá árinu 2001. Þeir nýta hins vegar vinjettukerfi til gjaldlagningar ökutækja undir þeim þyngdar mörkum. Gjaldlagningin ökutækja yfir 3,5 tonnum byggir á mælingu notkunar 55 þúsund innlendra og 3 þúsund erlendra ökutækja á samanlagt 71.500 km vega. Árið 2015 námu tekjur af gjaldlagningunni rúmlega 1,4 milljörðum evra. Upphaflega var notendum ökutækja gert skylt að kaupa fyrirfram heimildir til aksturs á svissnesku samgöngukerfi í formi inneignarskilríkja en nú er umráðamönnum þyngri ökutækja orðið skylt að nota staðsetningarkerfi og er staðsetningarkubb er komið fyrir í ökutækjum við reglulega bifreiðaskoðun. Rekstrarkostnaður gjalddöku með staðsetningarkerfi nam árið 2015 um 5% af heildartekjum þess.
- 2) Þjóðverjar hafa nýtt staðsetningarkerfi til gjalddöku frá upphafi árs 2005. Frá síðasta ársfjórðungi 2015 hefur gjald verið tekið af notkun ökutækja yfir 7,5 tonna heildarþyngd, alls um 900.000 ökutæki. Notkun ökutækjanna er mæld á um 15.000 kílómetrum vegakerfisins en frekari útfærsla hefur verið í bígerð. Samtals voru 28 milljarða km akstur mældur árið 2015 sem skilaði um 4,1 milljarða evra tekjum.
- 3) Ungverjar hafa notað staðsetningarkerfi vegna gjalddöku frá miðju ári 2013. Kerfið er einfalt og byggir aðeins á GPS-tækninni og er því ekki eins nákvæmt og GNSS-kerfið. Gjald er lagt á notkun ökutækja yfir 3,5 tonna heildarþyngd á 6.500 km vega. Um 380.000 ökutæki voru skráð í kerfið árið 2015 sem óku um 2,4 milljarða km. Tekjur af gjaldlagningunni námu 286 milljónum evra það ár.
- 4) Slóvakía hóf notkun staðsetningarkerfis til gjalddöku árið 2010. Notkun ökutækja yfir 3,5 tonna heildarþyngd er mæld en tæplega 247 þúsund ökutæki voru skráð í kerfið árið 2015 og námu tekjur af gjaldlagningunni 190 milljónum evra. Kerfið mælir notkun á tæplega 18.000 km vega.
- 5) Rússar hafa frá nóvember 2015 rekið eigið kerfi. Kerfið mælir notkun ökutækja yfir 12 tonna heildarþyngd en stefnt er að mælinu allra ökutækja yfir 3,5 tonna heildarþyngd, samtals rúmlega 2 milljónir ökutækja. Samtals er mæld notkun á tæplega 51 þúsund km vega og námu tekjur af gjalddökunni um 900 milljónum evra árið 2015. Gjaldlagningin byggist á sjónarmiðum um að þeir sem slíta vegum mest eigi að greiða fyrir viðhald og umbætur.
- 6) Belgar hafa frá apríl 2016 innheimt gjald fyrir mælda notkun ökutækja byggt á GNSS-kerfinu. Gjaldið er lagt á ökutæki yfir 3,5 tonna heildarþyngd, samtals um 700 þúsund ökutæki. Gjaldið er innheimt vegna notkunar á um 4 þúsund km vega. Tekjur af gjalddökunni námu um 800 milljónum evra 2015. Gjaldið er innheimt á héraðsstigi og byggir gjalddakan á sjónarmiðum um aðgengi að samgöngukerfinu. Héruðin greiða sjálf fyrir ísetningu mælikubba. Belgar hafa haft til skoðunar að taka kerfið upp fyrir öll ökutæki en hafa ekki enn þróað kerfið nægilega til að það verði unnt.

- 7) Búlgarar munu taka upp kerfi 2018. Tékkar vinna að upptöku staðsetningarkerfis og sama á við um Dani sem hafa verið að prófa sig áfram með kerfi í Kaupmannahöfn, Eista og Frakka, Litháa, Norðmenn og Pólverja, Slóvena, Spánverja og Svía.
- 8) Oregon fylki í Bandaríkjunum hefur gert tilraunir með gjaldtöku miðað við mælda notkun ökutækja á grundvelli staðsetningarkerfis en Bandaríkjaþing samþykkti lagafrumvarp árið 2003 sem heimilaði fylkjunum að ráðast í slíka gjaldtöku. Markmið tilraunanna er að finna nýjan skattstofn í stað þverrandi gjaldstofns eldsneytisgjalda. Í júlí 2015 var gjald tekið af 5.000 fólksbifreiðum og léttum vörubifreiðum á grundvelli notkunar í Oregon en eigendur þeirra höfðu boðið sig fram til að taka þátt í prófunum (OReGO). Aðeins er mæld notkun innan fylkisins. Gjaldið nemur 0,017 USD á ekna mílu um þessar mundir en þátttakendur fá eldsneytisgjöld endurgreidd. Á þessum tímamarki hefur fylkisstjórnin til skoðunar hvort taka eigi gjaldtökuna upp í stað hefðbundinna eldsneytisskatta en slík ákvörðun hefur ekki verið tekin. Í Illinois og nokkrum öðrum ríkjum eru sambærilegar tilraunir komnar mun skemmra á veg en þær virðist í flestum tilvikum enn sem komið er hafa þann tilgang að ganga úr skugga um að mælingar skapi raunverulegan grundvöll undir gjaldtöku.
- 9) Nýja Sjáland hefur lagt gjald á notkun ökutækja yfir 3,5 tonna heildarþyngd miðað við mælda notkun (RUC). Mælingin á sér hins vegar ekki stað í rauntíma heldur er hún framkvæmd eftir á með aflestri. Tekjur af gjaldinu renna til vegamála og gjaldið er hærra eftir því sem ökutækið er þyngra og með færri öxla á grundvelli sjónarmiða um bætur fyrir vegslit. Á vefsíðu Nýsjálenska samgönguráðuneytisins er að finna ítarlegar upplýsingar um hvernig tekjum af gjaldinu er eytt. Grunnfjárhæð gjaldsins nemur 62–389 nýsjálenskum dollurum fyrir 1.000 km en fyrir eknar vegalengdir þar yfir eru greitt gjald á hvern kílómeter.

Ljóst er þau ríki og fylki sem reynt hafa skatttöku miðað við notkun ökutækja mælda með staðsetningarbúnaði beina sjónum sínum enn um sinn fyrst og fremst að öðrum ökutækjum en fólksbifreiðum. Reynsla þeirra gefur til kynna að upptöku slíkrar skatttöku verði að vanda. Þó svo að mörg ríki líti til slíkrar skatttöku sem framtíðarlausnar, hvað varðar skatttöku, vegnotkun og samsetningu ökutækjaflotans, virðast ekki enn hafa skapast tæknilegar forsendur til upptöku hennar með skömmum fyrirvara. Rétt er einnig að geta þess að hinn 27. september 2017 skilaði starfshópur um fjármögnun framkvæmda við helstu stofnleiðir til og frá höfuðborgarsvæðinu samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skýrslu. Í henni er sett fram tillaga um fjármögnun tiltekinna samgönguframkvæmda. Meðal þess sem þar er fjallað um eru möguleikar á gjaldtöku miðað við raunverulega notkun samgöngumannvirkja. Niðurstaða hópsins byggist á gjaldtöku sem gæti verið blanda notkunargjalda og almennrar skattlagningar á eldsneyti. Að mati hópsins er raunveruleg GNSS-mæling og gjaldtaka byggð á henni ekki tímabær möguleiki í ljósi umfangs og kostnaðar.

3.7 Lög um endurnýjanlegt eldsneyti.

Í apríl 2013 samþykkti Alþingi lög nr. 40/2013 um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi. Lögin komu til framkvæmda 1. janúar 2014 og er markmið þeirra að hrinda af stað markvissum aðgerðum til að stuðla að orkuskiptum í samgöngum með aukinni notkun endurnýjanlegs eldsneytis og draga þannig úr losun gróðurhúsalofttegunda. Lagasetningin var liður í því að Ísland uppfyllti alþjóðlegar skuldbindingar í samræmi við markmið aðgerðaráætlana og þingsályktana. Átak stjórnvalda um orkuskipti í samgöngum hefur staðið yfir um nokkurra ára skeið og ein helsta hindrunin í þeim vegi hefur verið að uppbygging nýrrar orkuframleiðslu, innviða og tækni er kostnaðarfrekt ferli sem tekur langan tíma. Notkun

lífeldsneytis til samgangna er hins vegar, ólíkt öðrum orkugjöfum, ekki bundið því að nýir innviðir verði settir á laggirnar, eða að samgöngufloti verði allur endurnýjaður. Því hafa mörg ríki horft til þess að leggja skyldur á söluaðila, að bjóða lífeldsneyti til sölu, til að flýta fyrir þróuninni í orkuskiptum og til að styðja við framleiðendur nýrra orkugjafa. Til þess að mæta kröfunni um aukinn hlut endurnýjanlegrar orku í samgöngum hafa nær allar þjóðir Evrópusambandsins, auk Noregs, innleitt kvaðir um íblöndun eða lágmarkssölu eldsneytis af endurnýjanlegum uppruna. Lög nr. 40/2013 eru hluti af innleiðingu Evrópulöggjafar, nánar tiltekið svokallaðri RES tilskipun nr. 2009/28/EB, um aukinn hlut endurnýjanlegra orkugjafa í raforku, hita og samgöngum. Samkvæmt tilskipuninni þurfa öll ríki að ná markmiði um 10% hlut endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum fyrir árið 2020. Við setningu laganna var hlutur endurnýjanlegrar orku í samgöngum á Íslandi minna en 1%, en víðast hvar í Evrópu var hlutfallið í kringum 5%. Með lögnum er lögð sú skylda á söluaðila eldsneytis hér á landi að minnst 5% orkusölnnar séu af af endurnýjanlegum uppruna. Söluaðilum er frjálst að velja hvaða eldsneytistegundir þeir hafa í boði, hvort um er að ræða eldsneyti í hreinu formi (t.d. metan eða lífdísil) eða jarðefnaeldsneyti með ákveðnu hlutfalli af endurnýjanlegu eldsneyti blönduðu saman við (t.d. etanól eða metanól). Lögin gera kröfu um að allt endurnýjanlegt eldsneyti til samgangna á landi verði framleitt með sjálfbærum hætti. Í því felst að það má ekki koma frá landi sem hefur háa kolefnisbindingu. Eins er landsvæði með mikinn líffræðilegan fjölbreytileika verndað. Tvær reglugerðir hafa verið settar með stoð í lögnum, annars vegar reglugerð nr. 750/2013 um viðmiðanir í sjálfbærri lífeldsneytisframleiðslu og hins vegar reglugerð nr. 870/2013 um söfnun gagna um framleiðslu, innflutning, geymslu og sölu á eldsneyti og eftirlit með orkuhlutdeild endurnýjanlegs eldsneytis í heildarsölu til samgangna á landi. Á haustþingi 2013 voru gerðar þær breytingar á lögum nr. 40/2013 (með lögum nr. 133/2013) að gildistöku sektarákvæða í 6. gr. laganna var frestað til 1. október 2014. Hafði Orkustofnun því ekki heimild til að beita sektum fram að þeim tíma. Var sú breyting lögð fram til að koma til móts við þá söluaðila eldsneytis sem töldu sig þurfa rýmri undirbúningstíma til að mæta kröfum laganna á árinu 2014.

3.8 Ályktanir um markmið endurskoðunarinnar.

Með framangreint í huga hefur starfshópurinn túlkað þau markmið sem honum er ætlað að vinna að með eftirfarandi hætti:

- » Að stuðla að einföldu og réttlátu skattkerfi.

Til einföldunar má ímynda sér kvarða sem mælir hve einföld eða flókin skattlagning er. Mesti einfaldleiki skattlagningar væri staðsettur lengst til vinstri á kvarðanum en því lengra sem farið er hægra megin á kvarðann er tekið mið af fleiri atriðum við ákvörðun skatts. Þar sem engin skattlagning er í raun ekki skattlagning má gera sér í hugarlund að einfaldasta útgáfa skattlagningar kæmi væri fast gjald lagt á allar gerðir ökutækja eða allt eldsneyti í sömu mælieiningu óháð gerð eða notkun. Nær óendanlegir möguleikar eru hins vegar til að bæta við viðmiðum sem skattlagning tekur mið af, þ.m.t. skattundanþágum eða ívilnunum. Í framangreindu ljósi skilur starfshópurinn markmiðið um einfalt skattkerfi þannig að því sé ætlað að tryggja að skattlagningu verði hagað þannig að öðum markmiðum endurskoðunarinnar verði náð á grundvelli sem fæstra viðmiða.

Að mati starfshópsins gerir markmiðið um réttláta skattlagningu í meginatriðum í sér tvennskonar kröfur. Annars vegar gerir markmiðið ráð fyrir að skattlagning verði í samræmi við væntingar borgaranna, þ.e. skattaðila, og hins vegar að skattlagning öflunar sambærilegra ökutækja, umráða sem teljast sambærileg og notkunar sem telst sambærileg hafi sambærilega byrði 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 stjórn málaegri 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 samneyslu, þ.m.t. uppbyggingu, rekstri og viðhaldi samgöngumannvirkja.

» 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 kerfislegt 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 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 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 ná með minni orkuneyslu og bættri orkunýtni. Skattlagning ökutækja og eldsneytis þarf því að hvetja til orkusparnaðar, þ.e. verðlauna þá sem draga með einhverjum hætti úr orkunotkun.

Aukin notkun innlendra orkugjafa sparar þjóðarþúinu gjaldeyriskaup og stuðlar þannig að bættum vöruskiptajöfnuði. Jarðefnaeldsneyti er innflutt og minni notkun þess dregur úr áhrifum erlendra verðbreytinga á innlent verðlag. Þá hefur vinnsla á innlendra orku í langflestum tilvikum mun minni umhverfisáhrif en t.d. vinnsla á jarðefnaeldsneyti. Við innlenda orkuvinnslu skapast störf og dýrmæt þekking.

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

Í kafla 3.3 er fjallað um loftslagsmál með áherslu á losun gróðurhúsalofttegunda. Ljóst er að þátttaka Íslands í Parísarsamkomulaginu mun 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 losunar kemur. Af stjórnarsáttmálanum leiðir hins vegar einnig að markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku verða sett í sérstakri aðgerðaráætlun. Í því ljósi hefur starfshópurinn beint sjónum sínum einkum að skattlagningaráðferðum sem geta skapað forsendur til að slíkum markmiðum verði náð.

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_x), sem sést stundum sem gul slika yfir höfuðborginni á stilltum vetrardögum. Útblástur NO_x 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_x og fleiri efna frá ökutækjum í svokölluðum EURO stöðlum.

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

Eins og áður segir er ætlunin að markmið um samgöngur og hlutfall ökutækja sem ganga fyrir vistvænni orku verða sett í sérstakri aðgerðaráætlun. Markmiðið sem starfshópnun ber að vinna að snýr hins vegar að þátttöku eigenda vistvænna ökutækja í skattkerfinu. Af því leiðir að sú hlutdeild sem verður ákvörðuð í aðgerðaráætluninni getur haft áhrif á þörf ríkisins fyrir skatttöku. Ljóst er að einhverskonar sársaukamörk hljóta hins vegar að vera til staðar, eftir því sem hlutdeild vistvænna ökutækja verður stærri því meiri þörf skapast fyrir skattlagningu þeirra.

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

Í 5. kafla er gerð grein fyrir flokkun skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Þar er skattlagningunni skipt niður í skattlagningu öflunar ökutækis, umráða yfir ökutæki og notkunar ökutækis. Verður markmiðið því ekki skilið á annan veg en að æskilegt þyki að meginþungi skattlagningar eigi að vera með einum eða öðrum hætti á notkun ökutækja. Markmiðið hefur sterk tengsl við markmiðið um réttláta skattlagningu, einkum þá hugmynd að skattlagning endurspegli eðlilega þátttökuhlutdeild í fjármögnun samneyslu.

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

Á árinu 2017 námu tekjur af grunnskattlagningu ökutækja og eldsneytis tæplega 40 milljörðum kr. Samkvæmt upplýsingum frá samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytinu má ætla að árleg meðaltalsfjárbörf 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. Lög um opinber fjármál gera ráð fyrir afnámi mörkunar skatttekna. 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 framkvæmda ríkisins.

» 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 fjárfstjórnar. Það

er afar mikilvægt að löggjöf um skattlagningu ökutækja og eldsneytis styðji við markmið laga um opinber fjármál. Ráðgert er að mörkun skatttekna renni 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 ríkinu tekna til að standa undir kostnaði af samneyslu 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 ljós.

DRÖG

4 INNLEND SKATTLAGNING.

4.1 Gildandi skattlagning ökutækja.

Um skattlagningu á ökutæki fer samkvæmt ákvæðum eftirfarandi laga:

- Lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.
- Umferðarlögum, nr. 50/1987.
- Lögum nr. 38/1988, um bifreiðagjald.
- Lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt.
- Lögum nr. 162/2002, um úrvinnslugjald.
- Lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald.

4.1.1 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. Það er ekki skilyrði gjaldskyldu að ökutækin séu skráningarskyld samkvæmt umferðarlögum, nr. 50/1987.

Samkvæmt meginreglu laga nr. 29/1993 er vörugjald lagt á bifreiðar í tíu gjaldbilum (A-J) aðalflokks 3. gr. laganna miðað við skráða koltvísýringslosun (CO₂) 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. Gjaldstofninn er tollverð viðkomandi ökutækis við innflutning, verksmiðjuverð sé það framleitt hér á landi eða verðmæti ökutækis eftir breytingu eða aðvinnslu.

Viðamiklar undantekningar eru gerðar frá meginreglunni sem aftur skiptast í marga undirflokkar 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. bílaleigurbílar), ökukennslubifreiðar og sérútbúnar 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 0% flokkinn (A) falla:

- a) Dráttarbifreiðar fyrir festivagna og bifreiðar sem aðallega eru gerðar til að draga annað ökutæki, sem eru yfir 5 tonn að heildarþyngd.
- b) Ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga og eru yfir 5 tonn að heildarþyngd.
- c) Vélknúin ökutæki til sérstakra nota, gálgabifreiðar, kranabifreiðar o.fl., sem ekki eru aðallega hönnuð til flutnings á mönnum eða vörum og ökutæki að heildarþyngd yfir 5 tonn sem ekki eru tilgreind annars staðar í 4. gr. laganna.
- d) Tengivagnar og festivagnar til vöruflutninga sem eru yfir 5 tonn að leyfðri heildarþyngd.
- e) Dráttarbifreiðar að heildarþyngd 4 tonn eða meira sem gerðar eru til nota utan þjóðvega.

- f) Slökkvibifreiðar og sjúkrabifreiðar í eigu ríkis, sveitarfélaga eða stofnana á þeirra vegum.
- g) Sjálfhlaðandi eða sjálflosandi tengivagnar og festivagnar til landbúnaðarnota.
- h) Dráttarvélar.
- i) Beltabifreiðar (snjóbílar), yfir 700 kg að eigin þyngd, sérstaklega ætlaðar til aksturs í snjó.
- j) Haffær ökutæki á hjólum fyrir láð og lög.
- k) Ökutæki í eigu erlendra sendiráða, sendiræðisskrifstofa og sendiræðismanna sé slíkt skylt samkvæmt milliríkjasamningum sem Ísland er aðili að. Sama gildir um alþjóðasamtök og alþjóðastofnanir sem hér eru.
- l) Sérsmíðaðar keppnisbifreiðar og keppnisbifhjól sem eru skráð sem slík og einungis notuð í skipulögðum keppnum og æfingum á vegum samtaka akstursíþróttamanna, svo og til aksturs til og frá slíkum atburðum. Gert er ráð fyrir að skráningarmarki bifreiðanna og bifhjólanna séu auðkennd sérstaklega og ráðherra setji nánari reglur um gerð og útbúnað þeirra, svo og til hvaða atburða akstursheimildin taki. Sé brotið í bága við þær reglur skal vörugjald innheimt að fullu.
- m) Bifreiðar í eigu ríkis, sveitarfélaga eða stofnana á þeirra vegum eða fatlaðs fólks sem eru sérstaklega útbúnar fyrir fatlað fólk. Bifreiðarnar skulu búnar hjólastólalýftu eða öðrum sambærilegum búnaði og samþykktar af Sjúkratryggingum Íslands.
- n) Ökutæki sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita enda liggi fyrir staðfesting landsamtaka björgunarsveita á að viðkomandi ökutæki verði einungis notuð í þágu björgunarsveita.
- o) Hópfærðabifreiðar sem skráðar eru fyrir 10 manns eða fleiri að meðtöldum ökumanni að leyfðri heildarþyngd 5 tonn eða meira.
- p) Bifhjól samkvæmt skilgreiningu umferðarlaga sem knúin eru af rafhreyfli að öllu leyti.

Í 5% flokkinn falla hópfærðabifreiðar sem skráðar eru fyrir 10 manns eða fleiri að meðtöldum ökumanni, að leyfðri heildarþyngd 5 tonn eða minna, í eigu hópfærða- eða sérleyfishafa eða í fjármögnunarleigu vegna fjármögnunarleigusamnings við hópfærða- eða sérleyfishafa.

Í 13% flokkinn (A) falla:

- a) Kranabifreiðar og borkranabifreiðar sem eru 5 tonn eða minna að leyfðri heildarþyngd.
- b) Yfirbyggingar, þ.m.t. ökumannshús fyrir vélknúin ökutæki.
- c) Tengivagnar og festivagnar til vöruflutninga sem eru 5 tonn eða minna að leyfðri heildarþyngd, aðrir tengi- og festivagnar.
- d) Dráttarabifreiðar fyrir festivagna sem aðallega eru gerðar til að draga annað ökutæki að heildarþyngd 5 tonn eða minna.
- e) Vélknúin ökutæki til sérstakra nota, gálgabifreiðar o.fl., sem ekki eru aðallega hönnuð til flutnings á mönnum eða vörum og ekki eru tilgreind annars staðar í þessari grein, að heildarþyngd 5 tonn eða minna.
- f) Fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki 40 ára og eldri.

Í 30% flokkinn (A) falla:

- a) Hópfærðabifreiðar sem skráðar eru fyrir 10 manns eða fleiri að meðtöldum ökumanni að leyfðri heildarþyngd 5 tonn eða minna.
- b) Bifhjól samkvæmt skilgreiningu umferðarlaga og jafnframt stigin bifhjól, fjórhjól, sexhjól, körtur, golfbílar og beltabifreiðar, þ.m.t. vélsleðar.
- c) Önnur vélknúin ökutæki sem ekki eru sérstaklega talin upp í II. kafla laganna.

Í 0–30% flokkinn (B) falla:

- a) Leigubifreiðar til fólksflutninga.
- b) Bifreiðar til ökukennslu.
- c) Sérútbúnaðar bifreiðar til fólksflutninga.
- d) Bifreiðar ætlaðar til útleigu hjá ökutækjaleigum sem fluttar eru inn til ársloka 2018.

Eins og fram hefur komið er gert ráð fyrir hámarksívilnun vörugjalds samkvæmt 0-30% flokki. Þannig getur ívilnun leigubifreiða, bifreiða til ökukennslu og sérútbúinna bifreiða til fólksflutninga að hámarki numið 1.250 þús. kr. ef tekið er mið af skattlagningu samkvæmt aðalflokki (0–65%). Ívilnun bifreiða til útleigu hjá ökutækjaleigum getur að hámarki numið 250 þús. kr. árið 2018 en eftir þann tíma munu þær bera sama vörugjald og fólksbifreiðar almennt

Í 0% flokk með hámarksafslætti (C) falla ökutæki sem eru framleidd og skráð með metan eða metanól sem aðalorkugjafa. Vörugjald á slík ökutæki eru lagt á samkvæmt aðalflokki 3. gr. laga nr. 29/1993 eða sem fast vörugjald skv. 4. gr. en fyrstu 1.250.000 kr. gjaldsins eru felldar niður.

Í 0–65% flokkinn falla allar fólksbifreiðar og vélknúin ökutæki, sem ekki falla undir framangreinda flokka.

Sú vörugjaldaívilnun sem ökutækjaleigur hafa notið um langt skeið mun renna sitt skeið um áramótin 2018/2019. Frá þeim tíma verður vörugjald lagt á bifreiðar til slíkra nota með sama hætti og önnur ökutæki, þ.e. samkvæmt aðalflokki 3. gr. laga nr. 29/1993, vörugjald verður lagt á miðað við skráða koltvísýringslosun í g/km (0–65%).

4.1.2 Skráningargjald.

Samkvæmt g-lið 64. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, setur ráðherra reglur m.a. um gjald fyrir skráning og skráningarmerki. Samkvæmt 14. gr. laga nr. 88/1991, um aukatekjur ríkissjóðs, skal greiða í ríkissjóð 2.250 kr. af hverju skráningarmerki ökutækja. Fyrir einkamerki eru greiddar 25.000 kr. Skráningargjöld bera einkenni skatts sem innheimtur er vegna skráningar ökutækja en fjárhæðir þeirra eru fastákveðnar í lögum. Fjárhæðirnar hafa verið tengdar við fjármögnun hluta rekstrarkostnaðar fangelsismálastofnunar og ákvarðanir um þær tekna á grundvelli tilkostnaðar við framleiðsluna. Þó svo að gjöldin hafi tengsl við ökutæki má segja að þau séu að ákveðnu leyti laustengd öflun, umráðum og notkun ökutækja, a.m.k. í skilningi markmiða starfshópsins.

4.1.3 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 stýrismeidum/stýrishjólum og bifhjól 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.

Bifreiðagjald er lagt á í tveimur sex mánaða gjaldtímabilum miðað við skráða losun koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis en skráð losun er mæld í grömmum 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 hins vegar greitt meira en 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.

4.1.4 Kílómetragjald.

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

Almennt kílómetragjald er lagt á akstur bíla og tengivagna yfir 10 tonnum að fólksflutningabifreiðum undanskyldum. 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.

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 kílómetragjaldi.

4.1.5 Úrvinnslugjald.

Úrvinnslugjaldi er ætlað að stuðla að úrvinnslu úrgangs og stendur undir kostnaði við flutning, endurnýtingu og förgun úrgangs og rekstri úrvinnslusjóðs. Gjaldið nemur árlega 700–1.400 kr. á ökutæki og er innheimt með bifreiðagjöldum. Bifreiðar sem eru undanþegnar bifreiðagjaldi eru einnig undanþegnar úrvinnslugjaldi. Þá er hætt að innheimta gjaldið þegar greitt hefur verið af bifreið í 15 ár eða hún er orðin 25 ára. Hluta gjaldsins er skilað til baka í formi 20.000 kr. skilagjalds þegar bifreið er skilað til úrvinnslu. Úrvinnslugjald er einnig lagt á rafgeyma og hjólbarða við innflutning.

4.2 Nánar um skattlagningu á eldsneyti.

Um skattlagningu á eldsneyti fer samkvæmt ákvæðum eftirfarandi laga:

- Lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt.
- Lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.
- Lögum nr. 103/1994, um jöfnun á flutningskostnaði olíuvara.
- Lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald.
- Lögum nr. 109/2011, um umhverfis- og auðlindaskatta.

4.2.1 Vörugjöld á bensín.

Vörugjöld eru lögð á í formi rúmmálgjalda á bensín (kr./l.). Þau eru tvö: (1) Almennt 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.

4.2.2 Olúgjald.

Olúgjald er lagt á á gas-, dísil- og steinolíu 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.

4.2.3 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. Við setningu laga nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta, voru gjaldfjárhæðir ákvarðaðar miðað við verð ETS-losunarheimilda á markaði.

4.2.4 Flutningsjöfnunargjald.

Flutningsjöfnunargjald er lagt á flutninga innanlands á bifreiðabensíni, gasolíu, öðrum olíum og blöndum til brennslu, flugvélabensíni og flugsteinolíu (þotuelsneyti) til innanlandsflugs. Gjaldinu er skilað í Flutningsjöfnunarsjóð sem greiðir kostnað við flutning olíu frá innflutningshöfn eða olíuhöfn til olíuhafna og útsölastaða. Byggðastofnun ákveður gjaldið miðað við flutningskostnað. Stjórn flutningsjöfnunarsjóðs ákveður hvað teljist til flutningskostnaðar.

Tekjur af flutningsjöfnunargjaldi eru nýttar til að greiða niður flutningskostnað olíuvara um landið. Fyrirkomulag flutningsjöfnunar er í eðli sínu byggðaaðgerð og tekjur af gjaldlagningunni hafa ekki áhrif á ríkissjóð.

4.3 Virðisaukaskattur á ökutæki og eldsneyti.

Virðisaukaskattur er greiddur á öllum stigum viðskipta, við innflutning, heildsölu og smásölu en honum ætlað að fanga virðisauka sem verður til á hverju viðskiptastigi. Skatturinn er lagður á innflutningsverð og söluverð og leggst því m.a. á vörugjald sem greitt er við innflutning á ökutæki. Bifreiðar falla í almennt þrep virðisaukaskatts og bera 24% skatt. Eldsneyti ber 24% virðisaukaskatt. Að meginreglu til er heimilt að færa innskatt á móti útskatti við uppgjör virðisaukaskatts í skattskyldri starfsemi. Til innskatts telst virðisaukaskattur sem fellur á kaup skattaðila á skattskyldum vörum og þjónustu til nota í rekstri. Hins vegar er óheimilt er að færa innskatt vegna kaupa á fólksbifreiðum, sendi- og vörubifreiðum 5.000 kg að eiginþyngd eða minna sem ekki uppfylla tiltekin skilyrði (þ.e. sem ekki teljast svokallaðar vsk-bifreiðar). 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 hópibifreiðum fyrir 22 farþega eða fleiri. Ívilnunin er bundið hámarksfjöldi ökutækja, 10.000 rafmagnsbifreiðum, 10.000 vetnisbifreiðum og 10.000 tengiltvinnbifreiðum.

Virðisaukaskattur er einn stærsti tekjustofn ríkissjóðs og standa tekjur af honum undir stærstum hluta samneyslu. Tekjur af virðisaukaskatti eru hvorki né hafa verið markaðar tilteknum verkefnum. Þó skatturinn hafi í almennri umræðu verið tengdur tilteknum vörum eða þjónustu, t.d. á tímabili kallaður matarskattur eða bókaskattur, endurspeglar það í engu eiginleika hans eða einkenni. Virðisaukaskattur er lagður á sölu á vöru og þjónustu í viðskiptum innanlands. Grunngerð skattsins er sú að öll viðskipti sem mynda virðisauka eru andlag skattsins. Til grunngerðarinnar heyrir einnig sú staðreynd að skatturinn er lagður á samkvæmt almennu þrepi, 24%. Aðeins í sérstökum tilgreindum tilvikum sem hafa sérstök einkenni er vöru- eða þjónustusala undanþegin virðisaukaskatti eða ber lægri skatt. Sem

dæmi um framangreint er þar sem virðisauki myndast í litlu eða engu mæli, t.d. lista- og menningarstarfsemi og ýmiskonar starfsemi sem tengist heilsueflingu eða menntun. Undanfarin ár hafa stjórnvöld unnið að því að breikka skattstofn virðisaukaskatt og einfalda skattlagninguna. Í ljósi þessa eðlis skattsins er mat starfshópsins að ekki sé rétt að fella virðisaukaskatt undir mengi skatta á ökutæki og eldsneyti og verður það því ekki gert hér í framhaldinu nema sérstök ástæða þyki til.

Að mati starfshópsins ætti aðeins í tilvikum sem telja mætti eðlislík andlögum gildandi undanþága frá virðisaukaskatti eða vegna markaðsbrests á tilteknu sviði að teljast réttlæt看legt að taka upp nýjar undanþágur frá grunngerð virðisaukaskatts. Með markaðsbresti er t.d. átt við að vegna hás framleiðslukostnaðar eða samkeppnisröskunar fái þjóðhagslega mikilvæg vara eða þjónusta ekki í nægilega útbreidda notkun. Með eðlislíkindum er átt við að sambærileg grunnrök styðji að vara eða þjónusta beri virðisaukaskatt í lægra skattprepi.

4.4 Tekjuskattur.

Bifreiðahlunnindi og ökutækjastyrkir bera tekjaskatt. Til ökutækjastyrks teljast greiðslur sem launþegi fær frá launagreiðanda fyrir að nota eigin bifreið í þágu þess síðarnefnda og launþeginn sjálfur borið kostnað af. Skattstofn ökutækjastyrks nemur í grófum dráttum styrksfjárhæð að frádregnum tilteknum fjárhæðum sem taka mið af heildarakstri í þágu launagreiðanda. Til bifreiðahlunninda teljast umráð launþega á bifreið sem launagreiðandi lætur honum í té. Skattalegt verðmæti umráðanna er metið samkvæmt hlunnindamati sem ríkisskattstjóri gefur út og nemur í grófum dráttum tilteknu hlutfalli af kaupverði bifreiðarinnar.

Við ákvörðun skattstofns tekjuskatts er atvinnurekstraraðilum heimilt að draga ýmsan rekstrarkostnað frá tekjum en með rekstrarkostnaði er átt við þau gjöld sem eiga að ganga til að afla teknanna, tryggja þær og halda þeim við. Þegar að ökutækjum kemur er rekstrarkostnaðarfrádrætti hins vegar settar ákveðnar skorður. Þannig er aðeins heimilt að draga frá kostnað við rekstur fólksbifreiða, sem látnar eru starfsmanni atvinnurekstrar í té til eigin afnota, að því marki sem hlunnindi af notkun viðkomandi fólksbifreiðar hafa verið talin til tekna hjá starfsmanninum. Að auki er óheimilt að draga frá greiðslur vegna fjármögnunarleigu á fólksbifreiðum fyrir færri en níu menn, öðrum en leigubifreiðum, sem eru umfram fyrningar að viðbættum reiknuðum vöxtum af fyrningargrunni þegar frá hafa verið dregnar reiknaðar fyrningar fyrri ára. Til rekstrarkostnaðar teljast einnig skattalegar fyrningar ökutækja, sem nema 10–20% árlega í tilviki fólksbifreiða en 20–35% árlega í tilviki annarra bifreiða.

4.5 Lagabreytingar frá árinu 2011.

Þó að ekki sé beinlínis hægt að halda því fram að tiltölulega fáar breytingar hafi verið gerðar á löggjöf um skattlagningu ökutækja og eldsneytis frá gildistöku laga nr. 156/2010, hinn 1. janúar 2011, er óhætt að segja að þær breytingar sem gerðar hafa verið hafi í grundvallaratriðum verið minni háttar. Í flestum tilvikum hafa þær varðað skiptingu verkefna innan stjórnsýslunnar, sérstakar aðgerðir til að afla ríkissjóði aukinna tekna í kjölfar bankahrunsins og árlegar verðlagsuppfærslur skatta og gjalda. Ástæða er þó til að gera grein fyrir nokkrum öðrum.

Með samþykkt 13.–15. gr. laga nr. 125/2015, um ýmsar forsendur frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2016, voru tollar á svokallaðar iðnaðarvörur felldir niður frá og með 1. janúar 2017. Sú

aðgerð hafði það m.a. í för með sér að tollar vara- og fylgihluti fyrir ökutæki, sem oft námu 7,5–15%, voru alfarið felldir niður.

Eins og fram hefur komið hafa ökutækjaleigur greitt lægra vörugjald af ökutækjum en einstaklingar og lögaðilar almennt. Sett var þak á fjárhæð ívilnunarinnar árið 2011 og hefur það verið lækkað í nokkrum skrefum. Með 31. gr. laga nr. 125/2015 var hins vegar ákveðið að hverfa frá fyrirkomulaginu og boðað að frá með upphafi árs 2018 mundu ökutækjaleigur greiða sama vörugjald almennt gerist í tilviki fólksbifreiða. Í umfjöllun meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis um frumvarp það sem varð að lögum nr. 125/2015 (þskj. 577 á 145. löggjafarþingi) kemur fram að meirihlutinn vænti þess að skattbyrði bílaleiga verði skoðuð á heildrænan hátt við heildarendurskoðun skattlagningar á ökutæki og eldsneyti og leggur áherslu á að ríkt samráð verði haft við alla hagsmunaaðila í greininni. Með 19. gr. laga nr. 96/2017 var brottfalli ívilnunar ökutækjaleiga frestað um eitt ár en hámarksívilnun jafnframt lækkuð í 250.000 kr. fyrir árið 2018.

Með 15. gr. laga nr. 59/2017 var vörugjaldi á svokallaðar grindarbifreiðar breytt. Fyrir breytinguna gátu bifreiðarnar borið annað hvort 0% eða 13% vörugjald eftir því hvort vöruflutningarými, vörupalli eða kassa, hafði verið komið fyrir á þeim fyrir innflutning. Í kjölfar tveggja úrskurða yfirsattanefndar var ljós að verulegur túlkunarvafi var uppi sem gerði tolyfirvöldum mjög erfitt um vik við flokkun slíkra bifreiða til vörugjalds. Við þessu var hins vegar brugðist með því að nú er aðeins kveðið á um 13% vörugjald á grindarbifreiðar óháð því hvort vöruflutningarými hefur verið komið fyrir á þeim við innflutning.

Fjárhæð kolefnisgjalds var hækkuð um 50% með samþykkt 43. gr. laga nr. 96/2017 með það markmið að leiðarljósi að hvetja heimili og fyrirtæki til þess að draga úr losun með orkuskiptum eða bættri orkunýtingu. Rétt er að halda því til haga að í fjármálaáætlun fyrir árin 2018–2022 (sjá þskj. 533 og 1063 í 402. máli á 146. löggjafarþingi) var boðað að til stæði að tvöfalda fjárhæðir kolefnisgjalds. Slík tillaga kom fram í lagafrumvarpi þáverandi fjármála- og efnahagsráðherra frá 147. löggjafarþingi en það fékk ekki framgang þar sem þingi var slitið og boðað til kosninga skömmu eftir framlagningu þess.

4.6 Ályktanir um forsendur gildandi skattlagningar.

Til að átta sig betur á forsendum skattlagningarinnar er haganlegt að tiltaka sérstaklega þá þætti sem ráða greinarmun sem gerður er á milli ökutækja og annarra véla og milli ökutækja við skattlagningu.

Í fyrsta lagi ræðst skattlagning ökutækja af þyngd þeirra. Þannig er skattlagningu hagað með mismunandi hætti eftir þyngd auk þess sem skattar eru misháir eftir þyngd. Sem dæmi má nefna er ekkert vörugjald lagt á ýmis ökutæki yfir 5 tonnum að heildarþyngd til atvinnurekstrarnota, sbr. a–d- og o-lið 1. tölul. 4. gr. laga nr. 29/1993, en hins vegar er vörugjald lagt á slík ökutæki ef þau eru 5 tonn eða léttari. Þá eru forsendur bifreiðagjalds mismunandi eftir þyngd ökutækis og kílómetragjald er aðeins lagt á ökutæki yfir 5 eða 10 tonna heildarþyngd. Í öðru lagi ræðst skattlagning ökutækja í sumum tilvikum af þeim aðalnotum sem þeim eru ætluð. Þannig er lagt 0% vörugjald á ökutæki sem nýta samgöngukerfið ekki aðalnotum, t.d. snjóbíla, dráttarbifreiðar til nota utan þjóðvega og haffær ökutæki, en hið sama á við um ökutæki sem hafa landbúnaðarnot sem aðalnot og ökutæki sem nýtt eru til almannaheilla, t.d. sjúkrahús og bifreiðar í eigu björgunarsveita. Sérstök not geta einnig ráðið skattlagningu en það á t.d. við í tilviki fólksbifreiða og bifhjóla sem nýtt eru í akstursíþróttakeppnum og bifreiða eldri en 25 eða 40 ára, sérútbúinna bifreiða

fyrir fatlað fólk, ökutæki til sérstakra nota, t.d. kranabifreiðar, leigubifreiðar, ökukennslubifreiðar og sérútbúnað bifreiðar til fólksflutninga. Í þriðja lagi hafa neikvæði ytri áhrif ökutækja, og eftir atvikum áhrifaleysi, áhrif á skattlagningu. Þannig er vörugjald og bifreiðagjald lagt á fólksbifreiðar miðað við koltvísýringslosun, rafmagnsbifhjól undanþegin vörugjaldi, afsláttur veittur af vörugjaldi metanbifreiða og kílómetragjald og sérstakt kílómetragjald lagt á þung ökutæk. Í fjórða lagi kann skattlagning að ráðast af greinarmun sem gera má á hagsmunum einstaklinga og fyrirtækja. Þannig er vörugjald t.d. almennt lagt á fólksbifreiðar miðað við koltvísýringslosun en er lægra t.d. í tilviki leigubifreiða, ökukennslubifreiða og sérútbúinna bifreiða til fólksflutninga. Rétt er að hafa í huga að skörunar gætir í mörgum tilvikum milli svofelldra flokka.

Af fyrirkomulagi skattlagningar ökutækja má leiða eftirfarandi grunngerð hennar, þ.e. helstu einkenni sem vikið er frá af málefnalegum ástæðum:

Öflun.

1. Ekki er lagður skattur á öflun ökutækja í eigu aðila sem falla utan innlendrar skattalögsögu.
2. Ekki er lagður skattur á öflun ökutækja sem nýtt eru aðalnotum utan samgöngukerfisins.
3. Öflun ökutækja til atvinnurekstrarnota ber almennt lægri skatt en öflun ökutækja til einstaklingsnota.
4. Öflun ökutækja yfir 5 tónna heildarþyngd er jafnan undanþegin skattlagningu út frá atvinnurekstrarsjónarmiðum.
5. Öflun ökutækja til atvinnurekstrarnota sem eru 5 tonn að heildarþyngd eða léttari ber að jafnaði fastan 13% skatt.
6. Öflun fólksbifreiða er skattlögð miðað við skráða losun koltvísýrings.
7. Öflun ökutækja sem ekki falla undir framangreinda liði ber 30% skatt.

Umráð.

1. Umráð eru aðeins skattlögð að ökutæki sé vélknúið og það sé ætlað til fólks- eða vöruflutninga eða til að draga annað ökutæki.
2. Umráð eru aðeins skattlögð ef ökutæki getur talist í notkun.
3. Umráð ökutækja undir 3.501 kg eigin þyngd eru skattlögð miðað við skráða koltvísýringslosun en umráð ökutækja yfir 3.500 kg eigin þyngd eru skattlögð miðað við þyngd sem ígildi losunarskattlagningar.

Notkun.

1. Notkun ökutækja sem nýtt eru að meginstefnu til á samgöngumannvirkjum og eru yfir 10.000 kg að heildarþyngd er skattlögð miðað við fjölda ekinna kílómetra.
2. Notkun ökutækja sem skráð eru til sérstakra nota, og brenna að meginhluta til dísilolíu í kyrrstöðu, og eftirvagna sem skráðir eru dregnir eru af dráttarvélum, er skattlögð miðað við fjölda ekinna kílómetra ef þau eru yfir 5.000 kg að heildarþyngd.
3. Notkun ökutækja er skattlögð óbeint með skattlagningu eldsneytis, annars vegar á grundvelli tekjuöflunarsjónarmiða og hins vegar miðað við losun koltvísýrings.

Helstu sjónarmið sem legið hafa til grundvallar ákvarðanatöku um gildandi skattlagningu ökutækja og eldsneytis má tilgreina með eftirfarandi hætti:

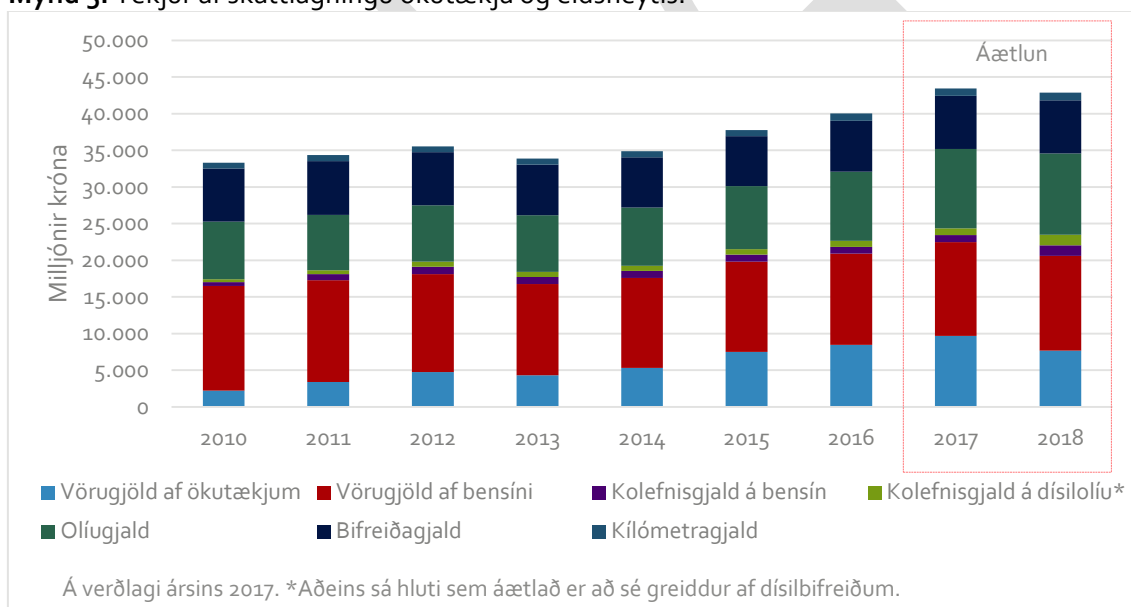
1. Tekjupörf ríkissjóðs.
2. Notkun á samgöngumannvirkjum.
3. Vegslit.

4. Koltvísýringslosun.
5. Atvinnurekstrarnot.
6. Almannaheill.
7. Akstursíþróttir.
8. Fatlað fólk og fólk sem á við veikindi að stríða.

4.7 Tekjur af gildandi skattlagningu.

Þróun skatttekna ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti má sjá á mynd 4 þar sem þær eru settar fram föstu verðlagi. Árið 2016 námu tekjurnar rúmlega 39 milljörðum kr. eða sem nemur um 6,7% af heildarskatttekjum það ár. Heildartekjur ríkissjóðs af skattlagningunni uxu á tímabilinu 2010–2016 en vöxturinn skýrist að mestu leyti af auknum tekjum af vörugjaldi af ökutækjum. Nýskráningum ökutækja fækkaði verulega fyrstu ár tímabilsins í kjölfar bankahrunsins en þær hafa aukist töluvert milli ára og þá sérstaklega síðustu ár. Tekjur af bensíngjaldi hafa að lítilliga dregist saman milli ára en á móti hafa tekjur af olúgjaldi aukist. Þá eru tekjur af bifreiðagjaldi að mestu óbreyttar á tímabilinu. Farið verður nánar yfir tekjur af einstökum sköttum hér í framhaldinu.

Mynd 5. Tekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis.

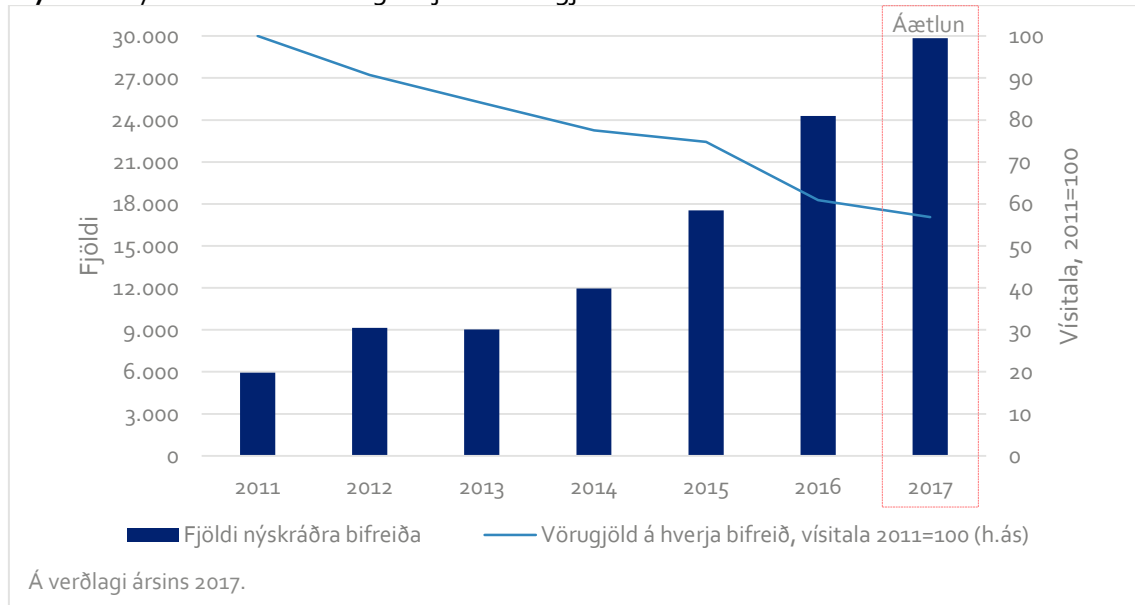


Heimild: Ríkisreikningur (2010-2016), fjárukalög (2017), fjárlög (2018) og útreikningar skrifstofu skattamála; fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

Tekjur af vörugjöldum af innfluttum ökutækjum rúmlega fjórfölduðust yfir tímabilið 2010–2017. Engar breytingar hafa verið gerðar á skatthlutföllum og er tekjuaukinn því fyrst og fremst tilkominn vegna fjölgunar nýskráðra ökutækja. Eftirmálar hrunsins birtust m.a. í litlum innflutningi ökutækja en aðeins 3.700 ökutæki voru nýskráð árið 2010. Árið 2017 nam fjöldi nýskráðra ökutækja tæplega 30 þúsund ökutækjum. Aukin innflutningur síðustu ár skýrist bæði af uppsafnaðri þörf á að endurnýja bílafloðans vegna lítils innflutnings árin þar á undan og uppgangi í ferðaþjónustu. Tekjur af vörugjaldi á ökutæki taka ekki aðeins mið af fjölda nýskráninga heldur einnig skráðri losun koltvísýrings og verði ökutækja. Í kjölfar tæknipróunar sem orðið hefur á nýjum ökutækjum, s.s. rafbílum og sífellt sparneytnari bensín- og dísilbifreiðum, hefur dregið mjög úr meðallosun ökutækja á skömmum tíma. Meðallosun nýskráðra fólksbifreiða minnkaði um 23% á árunum 2011–2017. Jafnframt styrktist gengi krónunnar um 25% milli árána 2011 og 2017 sem hefur gert innflutningsverð ökutækja

hagstæðara . Þessir tveir þættir orsaka m.a. það að vörugjöld á hverja bifreið rýrna verulega á skömmum tíma, eða um nánast helming á milli árunna 2011 og 2017. Hafa ber í huga að nýskráningar bifreiða í eigu ökutækjaleiga eru meðtaldar í þeim upplýsingum sem starfshópurinn aflaði en þær hafa notið sérstakrar vörugjaldsívinnunar.

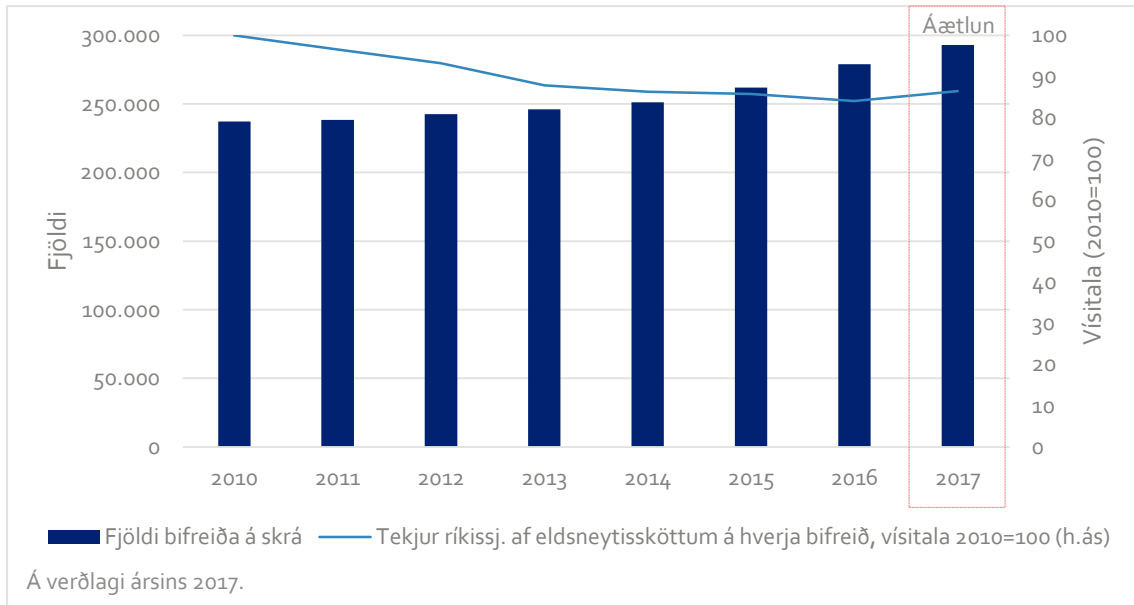
Mynd 6. Nýskráðar bifreiðar og tekjur af vörugjaldi.



Heimild: Samgöngustofa (2011-2017), ríkisreikningur (2010-2016), fjárukalög (2017) og útreikningar skrifstofu skattamála; fjármála- og efnahagsráðuneytisins (2010-2017).

Tekjuaukning af vörugjöldum á bensín og olíu síðastliðin ár hefur ekki verið í fullu samræmi við fjölgun bifreiða á skrá. Yfir tímabilið 2010 til 2017 fjölgaði bifreiðum á skrá um rúmlega 25% en tekjur af eldsneytissköttum jukust um 7%. Samdráttur hefur verið milli ára séu tekjur af eldsneytissköttum skoðaðar á hverja skráða bifreið, að undanskildu síðasta ári þegar eldsneytisgjöld voru hækkuð um 2,5% umfram verðlagsuppfærslu. Samdráttinn má rekja til ýmissa þátta s.s. mikillar endurnýjunar á bílaflothanum, þar sem nýjar bifreiðar eru almennt sparneytnari en þær eldri, ásamt því að aðrir orkugjafar hafa verið að hasla sér völl, svo sem metan og raforka. Jafnframt hafa eldsneytisgjöld ekki verið uppfærð m.v. verðlag allt tímabilið. Þá er ekki hægt að horfa fram hjá þeirri staðreynd að hlutdeild dísilbifreiða er að aukast á kostnað bensínbifreiða sem getur einnig skýrt samdráttinn yfir tímabilið en vörugjöld á dísil eru um 15% lægri en á bensín. Að lokum getur skýringin einnig legið í því að meðalakstur bifreiða hafi verið að dragast saman.

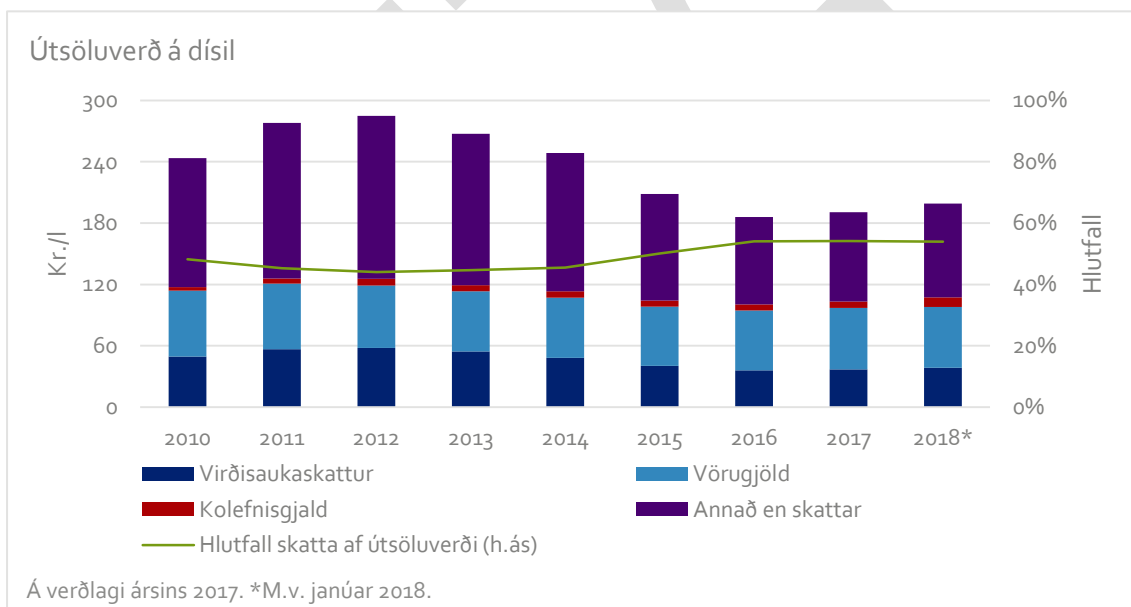
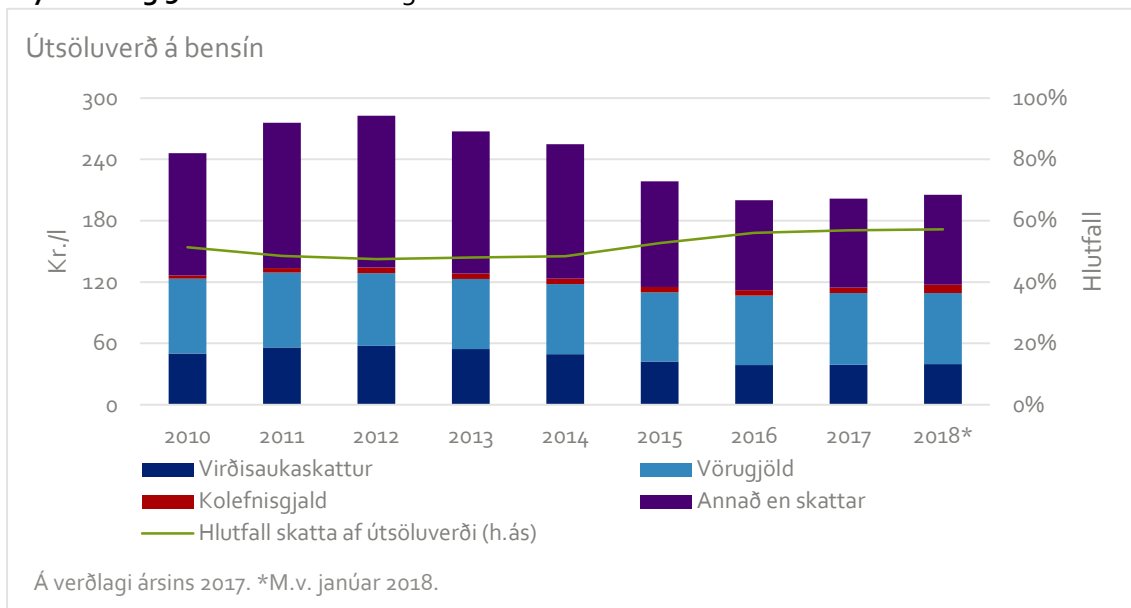
Mynd 7. Skráðar bifreiðar og tekjur af vörugjöldum á eldsneyti.



Heimild: Samgöngustofa, ríkisreikningur (2010-2016), fjárukalög (2017) og útreikningar fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

Verðlagning á eldsneyti getur haft áhrif á notkun eldsneytis en verðlagningin ræðst af mörgum þáttum s.s. eldsneytisverði á heimsmarkaði, dreifingar- og sölukostnaði ásamt skattlagningu stjórnvalda. Stjórnvöld geta þar með haft áhrif á eldsneytisnotkun heimila og fyrirtækja í gegnum vörugjöld á eldsneyti. Ákveði stjórnvöld að auka skattlagningu eldsneytis dregur það úr notkun, að öllu öðru óbreyttu, sem getur komið fram í minni akstri eða kaupum á sparneytnari bifreiðum. Hið gagnstæða gildir ef dregið er úr skattlagningu eldsneytis. Síðustu ár hefur hlutdeild ríkissjóðs í verði hvers bensín- og dísilíttra aukist. Skattarnir sem ríkissjóður innheimtir af bensín- og dísilíttra eru bensín-, dísil- og kolefnisgjald ásamt virðisaukaskatti. Hluti ríkissjóðs í bensínlíttra var hæstur 2017 og janúar 2018, um 57%, en var lægstur árin 2012 og 2013 þegar hann nam 48%. Sama á við um hlut ríkissjóðs í dísilíttra sem var hæstur 2017 og janúar 2018, 54%, og lægstur 2012 þegar hann nam 44%. Vegna þess að stór hluti skattanna er í formi fasts magngjalds (kr./l.) eykst hlutdeild þeirra með lækkandi eldsneytisverði á heimsmarkaði.

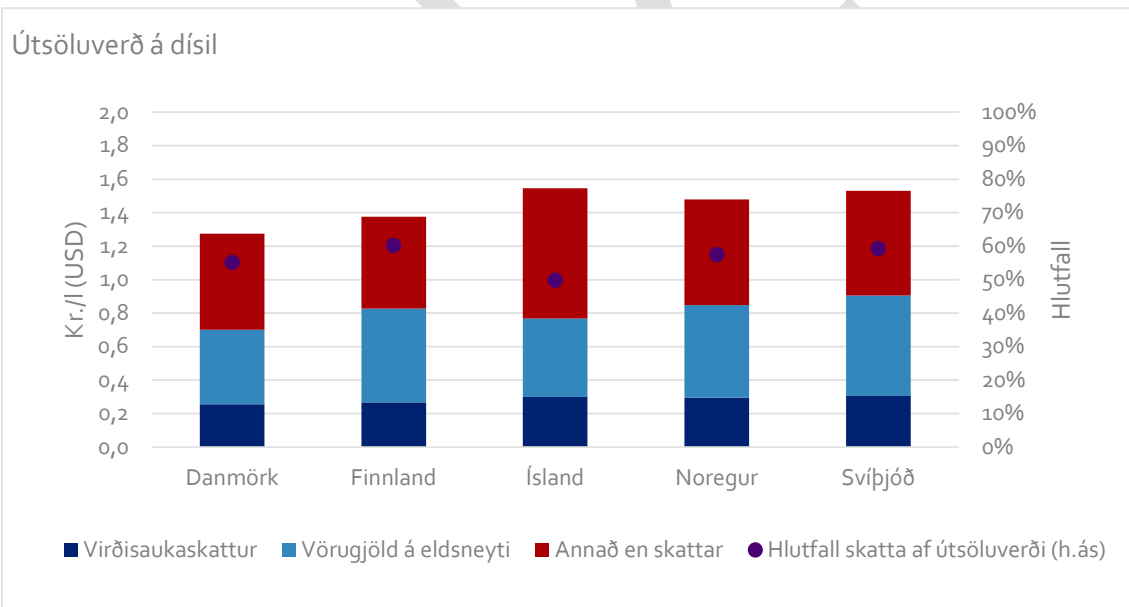
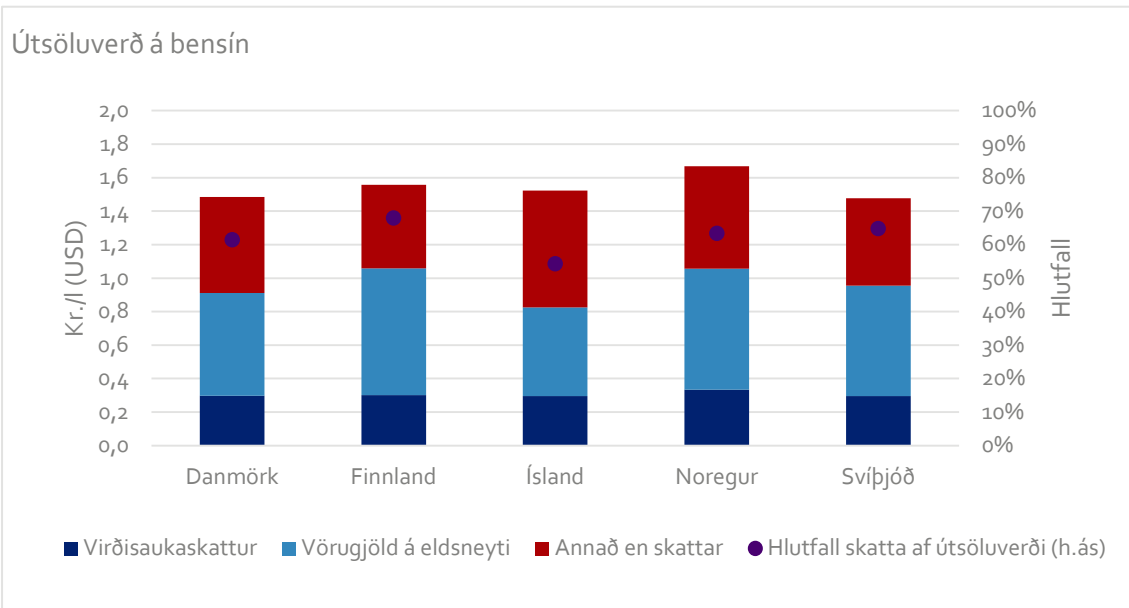
Myndir 8 og 9. Skattar bensín- og dísilíttra.



Heimild: [Skeljungur](#) og útreikningar fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

Hlutdeild ríkissjóðs í bensín- og dísilíttra hérlendis var sú lægsta af Norðurlöndunum árið 2015. Þá nam hlutdeild ríkissjóðs í söluverð bensínslíttra 54% og 50% í dísilíttra á Íslandi. Hæst var hlutdeildin í Finnlandi. Á myndum 9 og 10 er borinn saman hluti ríkissjóðs í verði á bensín- og dísilíttra á Norðurlöndunum árið 2015.

Myndir 10 og 11. Samsetning á bensín- og dísilíttra á Norðurlöndum 2015 (í bandaríkjadöllum).



Heimild: OECD, Consumption Tax Trends 2016.

Upplýsingarnar sem settar er fram í þessum kafla gefa til kynna að heildartekjur af skattlagningu öflunar ökutækja hafi aukist undanfarin sex ár á meðan tekjur af skattlagningu eldsneytis hafa haldist að mestu óbreyttar. Sérstaka athygli vekur að skatttekjur af öflun deilt niður á ökutæki hafa dregist verulega saman. Á heildina litið er óhætt að segja að skattstofnar ökutækjaskatta hafi rýrnað. Heildartekjuaukning ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og einstaklinga stafar því annars vegar af miklum innflutningi og nýliðun flotans á síðustu árum í kjölfar lítills innflutnings árána þar á undan og hins vegar af auknum innflutningi bílaleigubíla vegna vaxandi umsvifa í ferðaþjónustu.

4.8 Markaðar skatttekjur.

Samkvæmt 2. mgr. 15. gr. laga nr. 29/1993 og 2. mgr. 23. gr. laga nr. 87/2004, sbr. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 120/2012, um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, renna tekjur af sérstöku vörugjaldi á bensín, þ.e. bensíngjaldi, olíugjaldi, kílómetragjaldi og sérstöku kílómetragjaldi til vegagerðar samkvæmt vegaáætlun. Gert er ráð fyrir að tekjur af þessum

gjöldum hafi verið um 18 milljarðar kr. á árinu 2016. Þá rennur flutningsjöfnunargjald olíuvara í flutningsjöfnunarsjóð olíuvara, sbr. 3. gr. laga nr. 103/1994, en gert er ráð fyrir að tekjur af gjaldinu hafi numið um 1.332 millj. kr. árið 2016. Hlutdeild markaðra tekna í heildarskatttekjum af ökutækjum og eldsneyti árið 2016 er því um 45%.

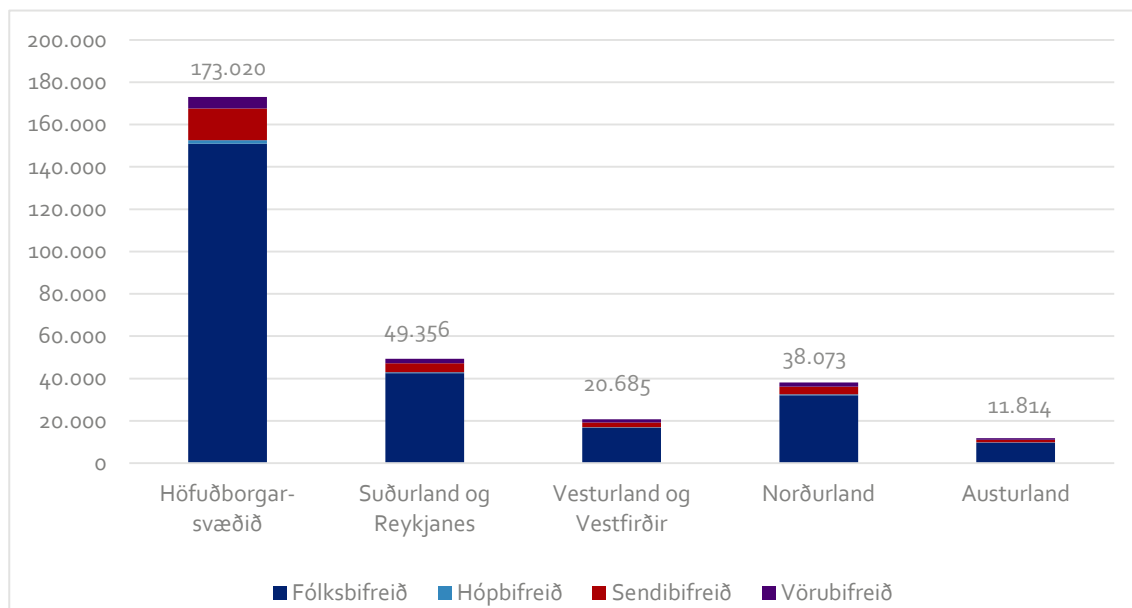
Hinn 1. janúar 2016 tóku gildi lög nr. 123/2015, um opinber fjármál. Í 51. gr. laganna er kveðið á um tekjur A-hluta ríkissjóðs. Í lögunum er kveðið á um að tekjustofnar tengist tilteknum málaflokkum en ekki einstökum aðilum sem annast framkvæmd þeirra. Hlutverk Alþingis er þannig að ákveða hversu miklu skuli ráðstafað til viðkomandi málaflokks hverju sinni og verður fjárveitingum því ekki lengur ráðstafað til tiltekinna framkvæmdaraðila. Á þingmálaskrá ríkisstjórnarinnar koma fram áform um framlagningu lagafrumvarps um breytingar á ýmsum lagaákvæðum um markaðar tekjur.

5 ÖKUTÆKJAFLOTINN.

5.1 Ökutæki.

Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu voru um 367 þúsund ökutæki á skrá í ársbyrjun 2018 og þar af voru 293 þúsund þeirra bifreiðar. Flestar bifreiðar eru skráðar á höfuðborgarsvæðinu og á það við um bifreiðar í öllum ökutækjaflokkum. Upplýsingar sem fram koma í þessum kafla miðast við ökutæki á skrá þann 1. janúar 2018 og mannfjölda þann 1. janúar 2017 en um er að ræða nýjustu opinberu upplýsingum.

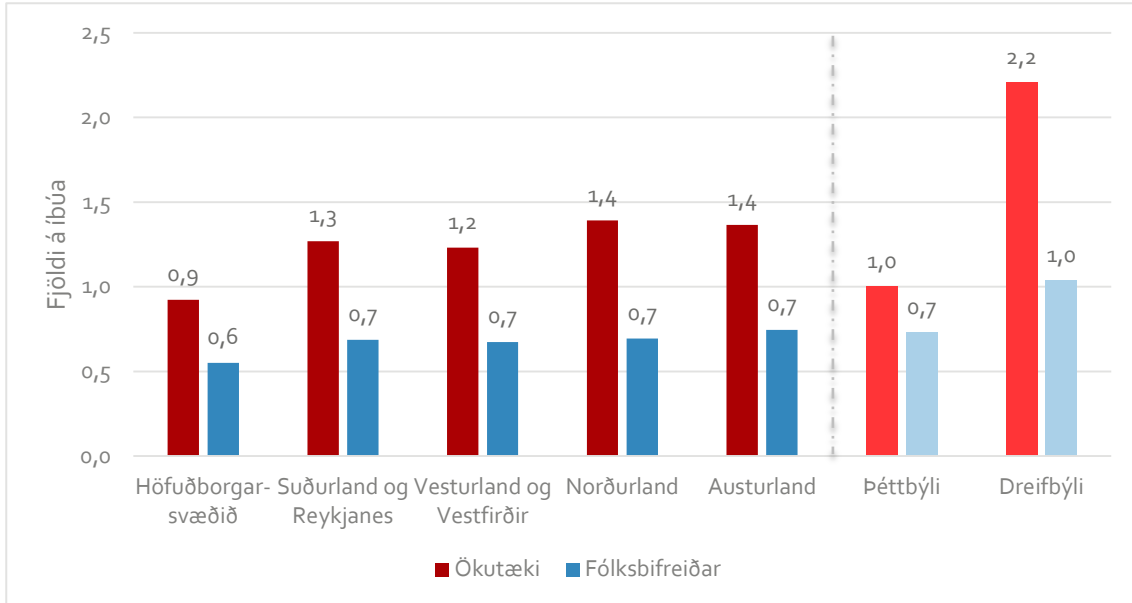
Mynd 12. Fjöldi bifreiða eftir landshlutum.



Heimild: Samgöngustofa (janúar 2018).

Þegar heildarfjöldi ökutækja á skrá, þ.e. bifreiðar, eftirvagnar, bifhjól, dráttavélar o.fl., er skoðaður með tilliti til íbúafjölda í landshlutum þá kemur í ljós að fjöldinn er mestur á Norðurlandi. Hlutfallslegur fjöldi er nokkuð áþekkur á landsbyggðinni, frá 1,2–1,4 ökutæki á íbúa, en á höfuðborgarsvæðinu er fjöldinn heldur minni eða um 0,9 ökutæki á íbúa. Sé fjöldi fólksbifreiða skoðaður eftir landshlutum er fjöldinn á hvern íbúa nokkuð svipaður um land allt. Aðra sögu er að segja um fjölda ökutækja og fólksbifreiða á íbúa eftir annars vegar þéttbýli og hins vegar dreifbýli en fjöldinn er umtalsvert meiri í dreifbýli. Sá munur á sér eflaust eðlilega skýringu en gera má ráð fyrir því að einstaklingar í dreifbýli séu háðari ökutækjum en íbúar þéttbýlisins sökum meiri fjarlægðar við grunnþjónustu og lakari samgangna. Vert er þó að nefna að hér er aðeins um nálgun að ræða þar sem ekki er haldið utan um mannfjölda í öllum dreifbýlum landsins. Í þeim tilfellum sem ekki voru fáanlegar upplýsingar um mannfjölda í dreifbýlum voru bifreiðar sem þar eru skráðar felldar undir nærliggjandi þéttbýli.

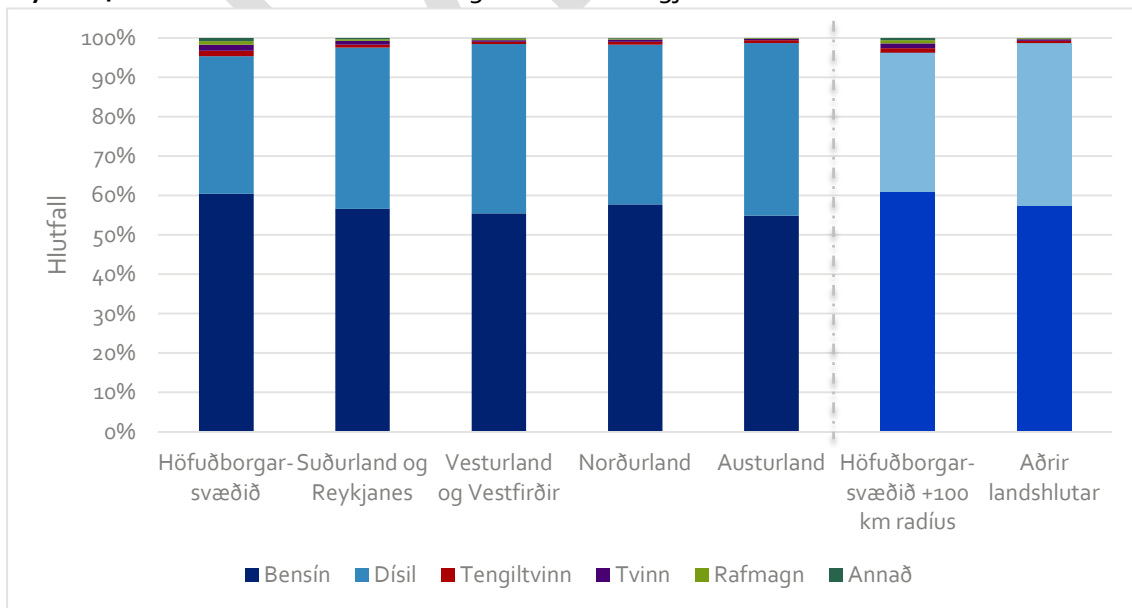
Mynd 13. Fjöldi ökutækja og fólksbifreiða á íbúa eftir landshlutum.



Heimild: Hagstofa Íslands (janúar 2017) og Samgöngustofa (janúar 2018).

Bifreiðaflotinn í landinu samanstendur einna helst af bensín- og dísilbifreiðum, en um 60% af öllum bifreiðaflotanum er bensínbifreiðar og um 37% dísilbifreiðar. Á undanförunum árum hefur bifreiðum sem nýta aðrir orkugjafa, sér í lagi rafmagn, fjölgað hratt og telja rafmagns-, tengiltvinn- og tvinnbifreiðar samanlagt um 3% af öllum bifreiðaflotanum. Fjöldi bifreiða sem ganga fyrir öðrum orkugjöfum er óverulegur. Á mynd 13 má sjá hvernig bifreiðaflotinn í hverjum landshluta skiptist eftir orkugjafa. Hlutdeild bensínbifreiða af bílaflotanum er mest á höfuðborgarsvæðinu, eða um 60%, en minnst á Austurlandi, eða um 55%. Að sama skapi er hlutdeild dísilbifreiða af bifreiðaflotanum minnst á höfuðborgarsvæðinu, eða um 35%, og mest á Austurlandi, eða um 44%. Þá er hlutdeild rafmagnsbifreiða orðin tæplega 1% á höfuðborgarsvæðinu en er að meðaltali 0,2% á landsbyggðinni og hlutdeild tengiltvinnbifreiða um 1,5% á höfuðborgarsvæðinu og að meðaltali 0,7% á landsbyggðinni.

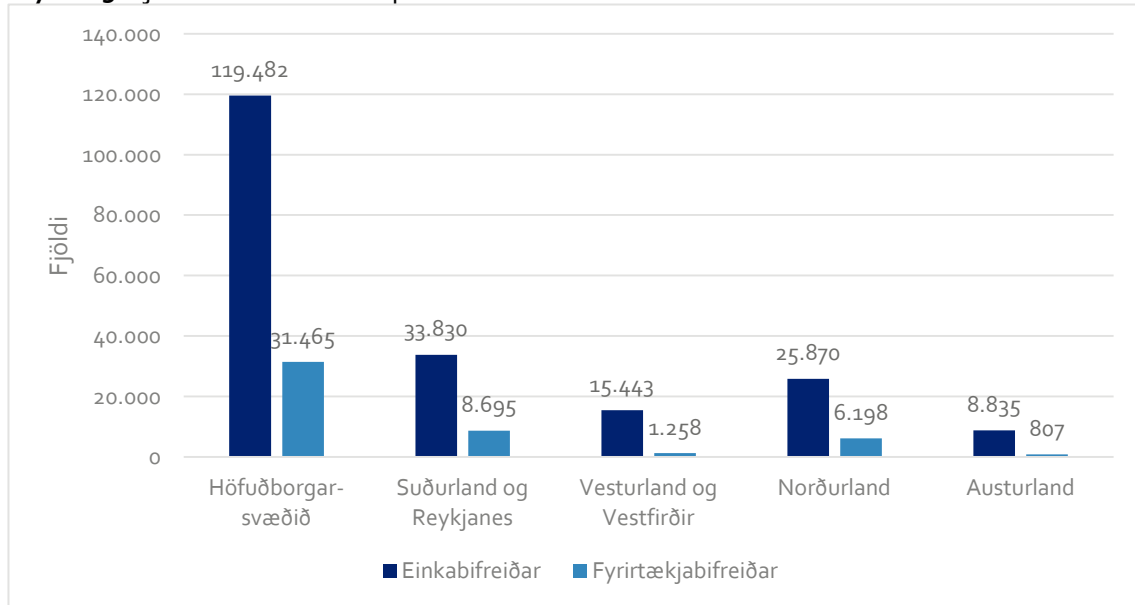
Mynd 14. Bifreiðar eftir landshlutum og hlutdeild orkugjafa.



Heimild: Samgöngustofa (janúar 2018).

Stór hluti af bílafлотanum eru fyrirtækjafreiðar. Alls eru fyrirtækjafreiðar um 20% af öllum fólksbifreiðum en þar af er vissulega stærstur hluti í eigu ökutækjaleiga. Á mynd 14 má sjá hvernig fjöldi einka- og fyrirtækjafreiða skiptist eftir landshlutum.

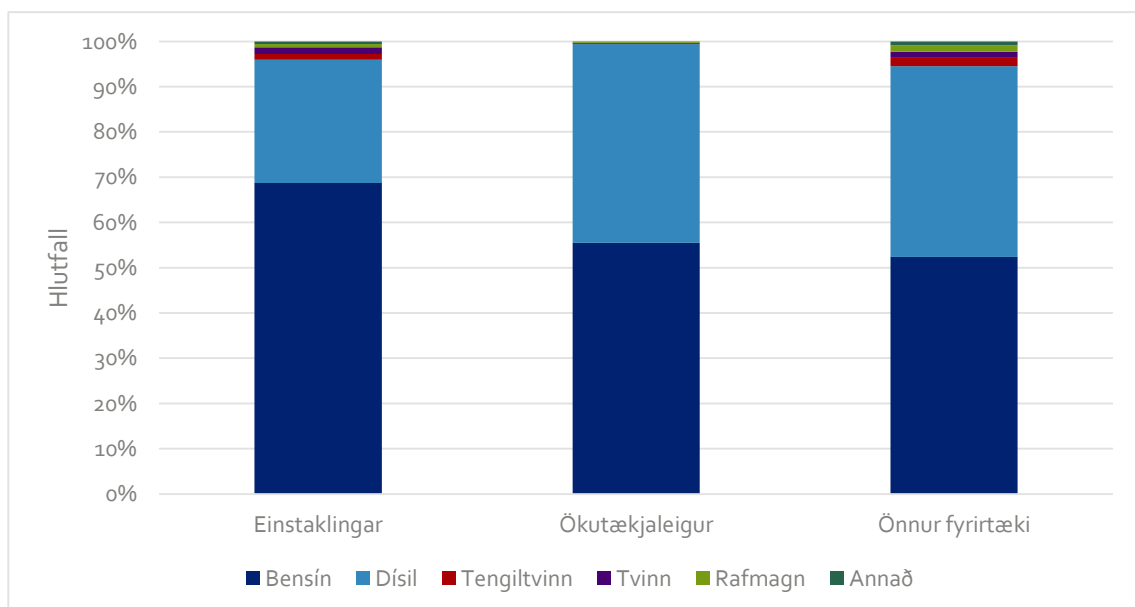
Mynd 15. Fjöldi fólksbifreiða skipt eftir landshlutum.



Heimild: Samgöngustofa (janúar 2018)

Fólksbifreiðar í eigu einstaklinga annars vegar og fyrirtækja hins vegar eru í meira en helmingi tilfella bensínbifreiðar sé hlutdeild orkugjafa skoðuð. Á mynd 15 má sjá hvernig fólksbifreiðar í eigu einstaklinga, ökutækjaleiga og annara fyrirtækja skiptast eftir orkugjafa. Í tilviki einkabifreiða er nánast 70% af fólksbílafлотanum bensínbifreiðar en í tilviki fyrirtækjafreiða eru þær rúmlega 50%. En á móti kemur er um hlutdeild dísilbifreiða í eigu fyrirtækja liðlega 40% en aðeins um 30% í tilviki einstaklinga. Þá er hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða af fólksbílafлотa einstaklinga um 2% og um 3,2% hjá öðrum fyrirtækjum en ökutækjaleigum. Hlutdeildin er umtalsvert minni hjá ökutækjaleigum og er aðeins um 0,2% af fólksbílafлотa þeirra, þar af eru um 40 rafmagnsbíla á skrá og 18 tengiltvinnbifreiðar.

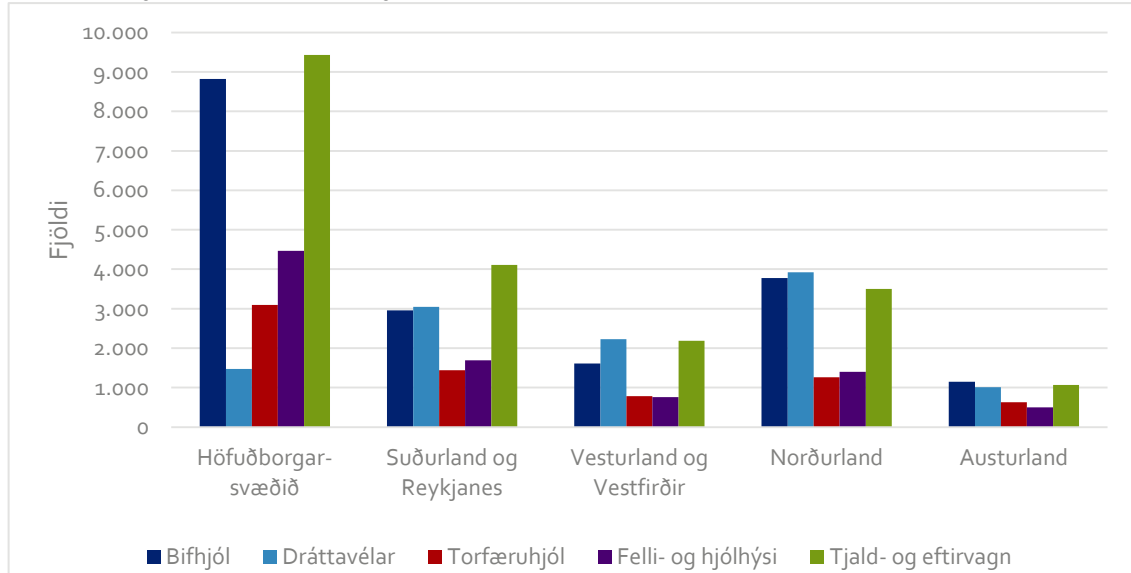
Mynd 16. Fólksbifreiðar í eigu einstaklinga og fyrirtækja skipt eftir orkugjöfum.



Heimild: Samgöngustofa (janúar 2018).

Í öllum tilfellum nema í tilviki dráttavéla eru flest ökutæki skráð á höfuðborgarsvæðinu. Flestar dráttavélar eru skráðar á Norðurlandi.

Mynd 17. Fjöldi annara ökutækja en bifreiða eftir landshlutum.

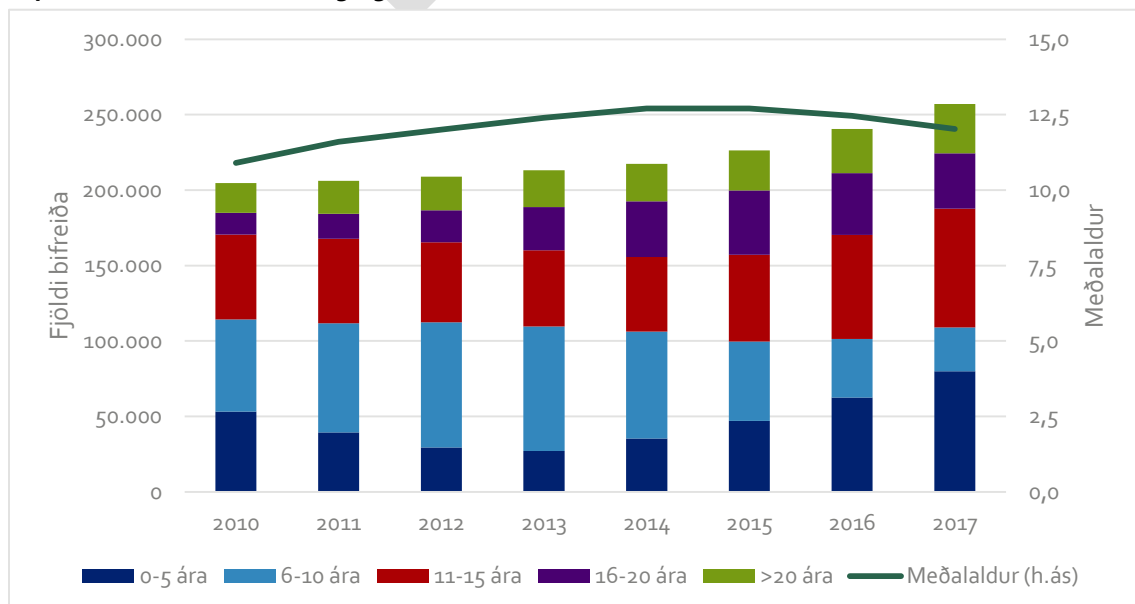


Heimild: Samgöngustofa (janúar 2018).

5.2 Aldur bifreiðaflotans.

Bifreiðaflotinn hefur verið að eldast að meðaltali á tímabilinu 2010–2015 bæði vegna þess að lítil endurnýjun átti sér stað í upphafi tímabilsins og vegna betri endingartíma bifreiða. Sú endurnýjun sem átti sér stað 2016 dró í fyrsta skipti niður meðalaldur skráðra fólksbifreiða á Íslandi þegar hann varð 12,5 ár. Aukin endurnýjun 2017 dró meðalaldurinn enn frekar niður og er hann nú orðinn 12 ár. Þar sem endingartími nýrra bifreiða hefur almennt verið að lengjast er erfitt að segja til um hvort meðalaldur haldi áfram að lækka á næstu árum. Þannig má benda á að meðalaldur bifreiða sem skilað er til úrvinnslu hækkaði úr 14,7 árum árið 2012 í 16,6 ár árið 2015. Hækkandi meðalaldur bifreiða er alþjóðlegt fyrirbæri og hafa ástæðurnar m.a. verið raktar til efnahagsástands á árunum eftir 2007 og meiri gæða bifreiða sem framleiddar hafa verið frá árunum 2002–2005.

Mynd 18. Aldurssamsetning og meðalaldur fólksbifreiða.

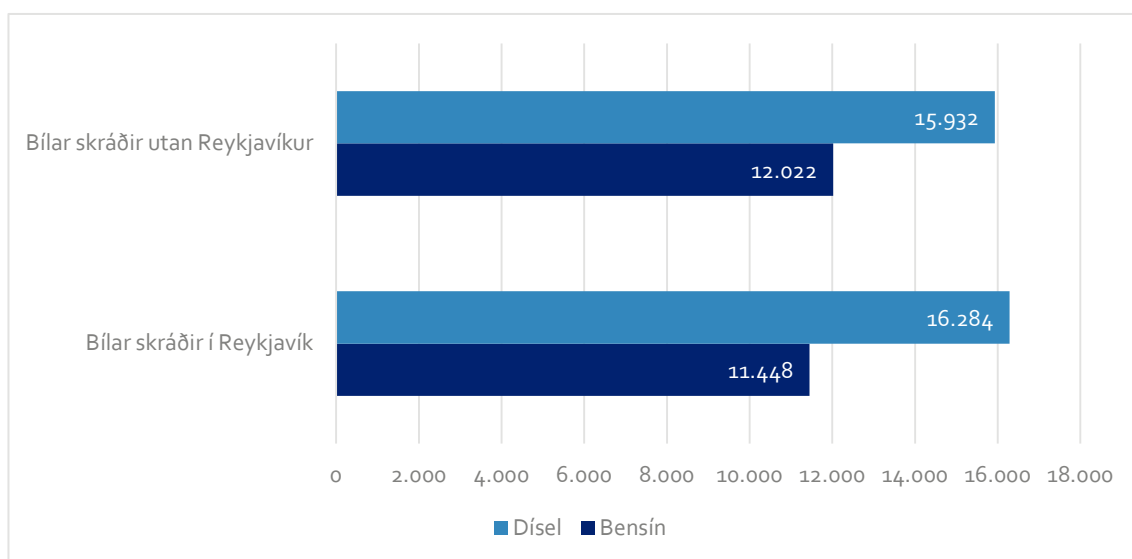


Heimild: Samgöngustofa (2010-2017).

5.3 Notkun ökutækjaflotans.

Engar upplýsingar eru aðgengilegar um meðalakstur bifreiða hér á landi eftir landshlutum. Samgöngustofa heldur þó utan um meðalakstur fólksbifreiða sem eru annars vegar skráðar í Reykjavík og hins vegar skráðar utan Reykjavíkur. Líkt og sjá má á mynd 19 þá er meðalakstur nokkuð áþekkur eftir því hvort bifreið sé skráð í Reykjavík eða utan Reykjavíkur. Þá er töluverður munur á meðalakstri bensín- og dísilbifreiða en dísilbifreiðar eru keyrðar að meðaltali 40% meira en bensínbifreiðar.

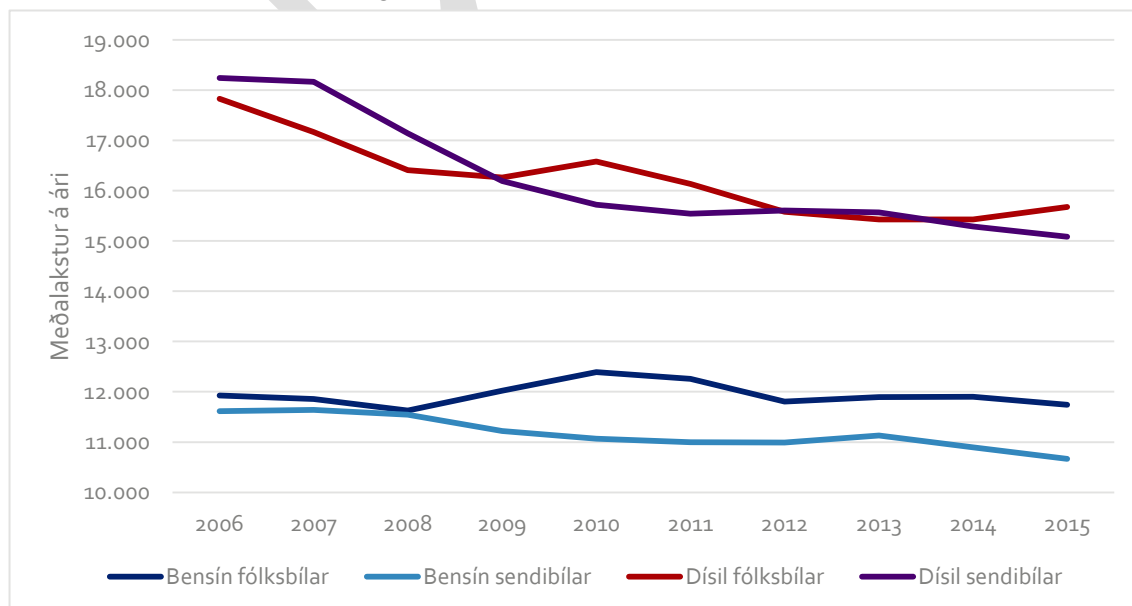
Mynd 19. Meðalakstur fólksbifreiða 2016.



Heimild: Samgöngustofa (2016).

Á mynd 20 eru settar fram upplýsingar um meðalakstur fólks- og sendibifreiða á árunum 2006–2015. Af henni má sjá að meðalakstur dísilbifreiða hefur dregist töluvert saman en hann er þó umtalsvert meiri en meðalakstur bensínbifreiða.

Mynd 20. Meðalakstur fólks- og sendibifreiða 2006–2015.

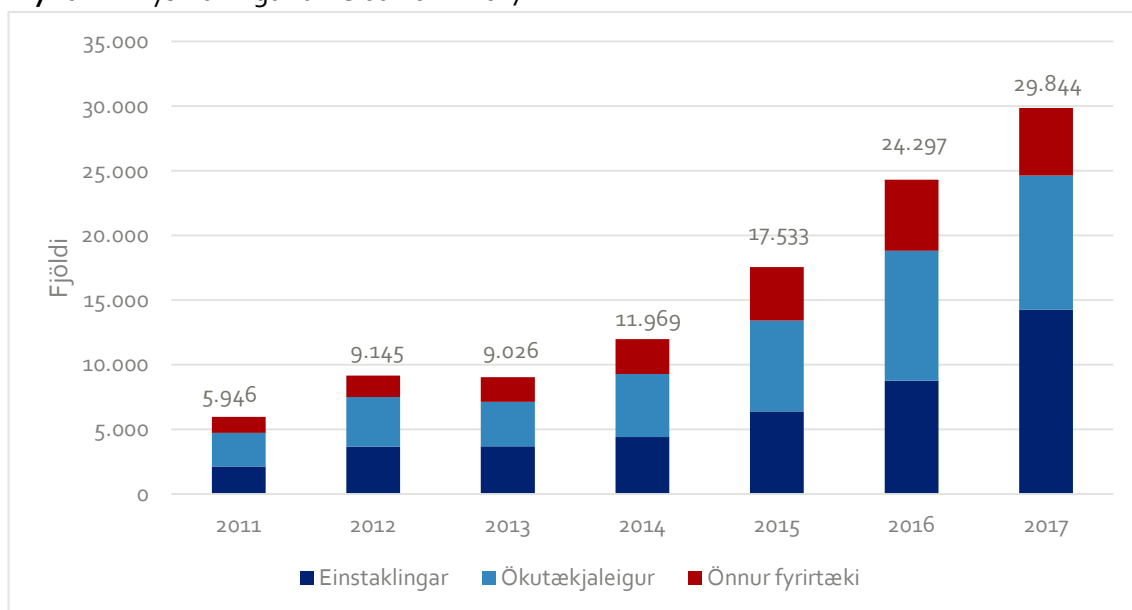


Heimild: Samgöngustofa (2006-2015).

5.4 Nýskráningar ökutækja.

Líkt og fram hefur komið hefur verið kröftugur vöxtur í fjölda nýskráðra bifreiða á síðustu árunum m.a. vegna auknum umsvifum ferðabjónustunnar, en um 40% nýskráninga sl. ár hafa verið bílaleigubílar, og vaxandi kaupmáttar. Á mynd 20 má sjá hvernig nýskráningar skiptast milli einstaklinga, fyrirtækja og ökutækjaleiga.

Mynd 21. Nýskráningar bifreiða 2011–2017.

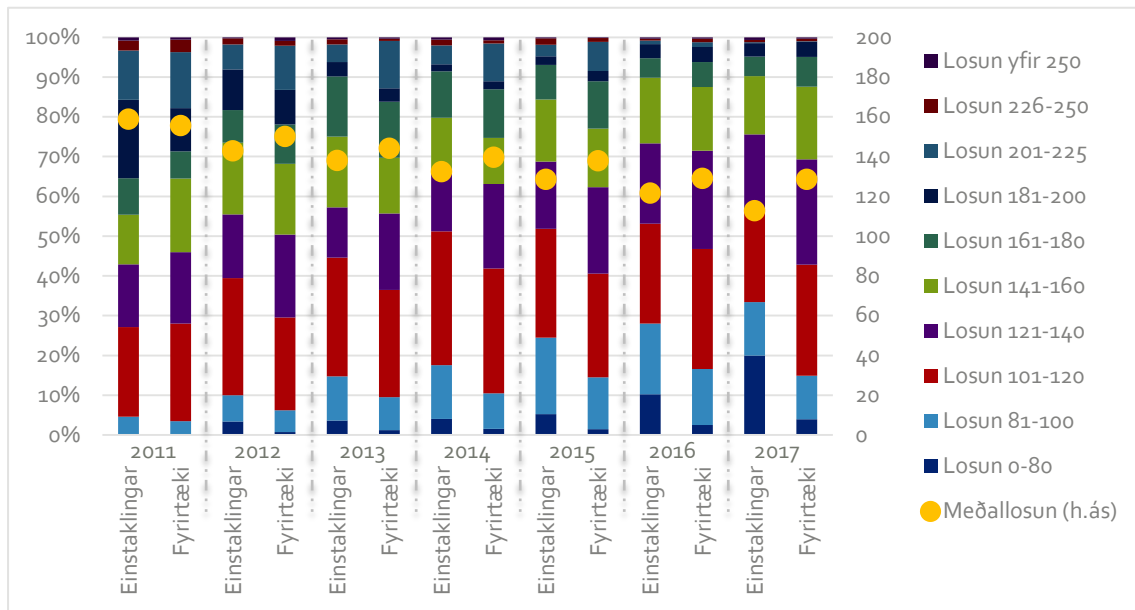


Heimild: Samgöngustofa (2011-2017).

Af mynd 20 má sjá að nýskráðum bifreiðum hefur fjölgað umtalsvert frá árinu 2011, eða úr tæplega 6 þúsund í nálega 30 þúsund. Á árinu 2012 margfölduðust innkaup ökutækjaleiga (bílaleiga) og hafa þau nánast sleitulaust síðan verði umtalsverð. Nýskráningar á ökutækjum í eigu annarra fyrirtækja eru mun minni. Frá árinu 2014 hefur nýskráningum bifreiða í eigu einstaklinga einnig fjölgað umtalsvert og þá sérstaklega á síðustu tveimur árum.

Hlutdeild fólksbifreiða með skráða koltvísýrings losun undir 100 g/km hefur stækkað síðustu ár bæði í tilfelli nýskráðra einka- og fyrirtækjabifreiða. Þó hefur vöxturinn verið mun hraðari, og þá sérstaklega í skráð losun undir 80 g/km, í tilviki einkabifreiða m.a. þar sem hlutdeild bæði rafmagns- og tengiltvinnbifreiða er meiri í flokki einkabifreiða. Það gefur vísbendingu um að þeir efnahagslegu hvatar til kaupa á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum sem eru innbyggðir í skattkerfið hafi meiri áhrif á einstaklinga. Rétt er að hafa í huga að meira en helmingur fyrirtækjabifreiða eru í eigu ökutækjaleiga en þær nutu á umræddu tímabili ívilnunar í formi lægra vörugjalds á ökutæki sem veikti í þeirra tilviki efnahagslega hvata til kaupa á ökutækjum sem losa lítinn koltvísýring.

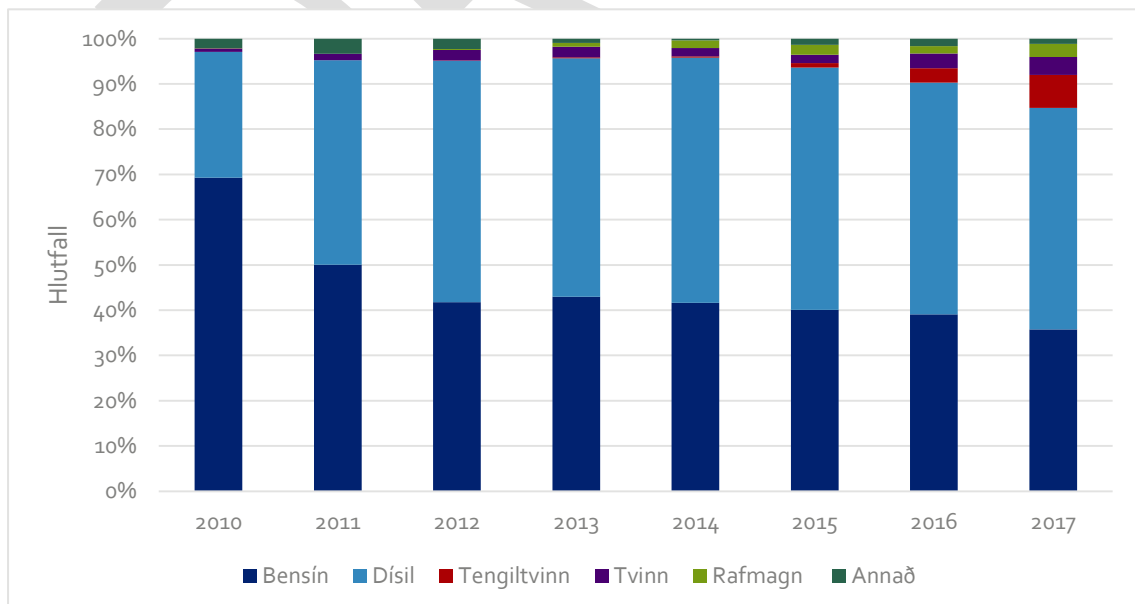
Mynd 22. Nýskráðar fólksbifreiðar; einka- og fyrirtækjabifreiðar: Skipting í losunarflokka og þróun meðallosunar hversrar bifreiðar.



Heimild: Samgöngustofa (2011–2017).

Á síðustu árum hefur hlutdeild nýskráðra dísilbifreiða verið að aukast allverulega á milli ára á kostnað bensínbifreiða og hefur verið yfir helmingur nýskráðra ökutækja frá og með árinu 2012. Þessi þróun gefur ástæðu til þess að endurskoða gjaldtöku á dísilolíu sem er í töluverðu ósamræmi við gjaldtöku á bensíni. Þá hefur rafmagns-, tengiltvinn- og tvinnbifreiðum fjölgað verulega síðastliðin ár og voru um 14% af nýskráðum bifreiðum í fyrra.

Mynd 23. Skipting nýskráðra bifreiða eftir orkugjafa.

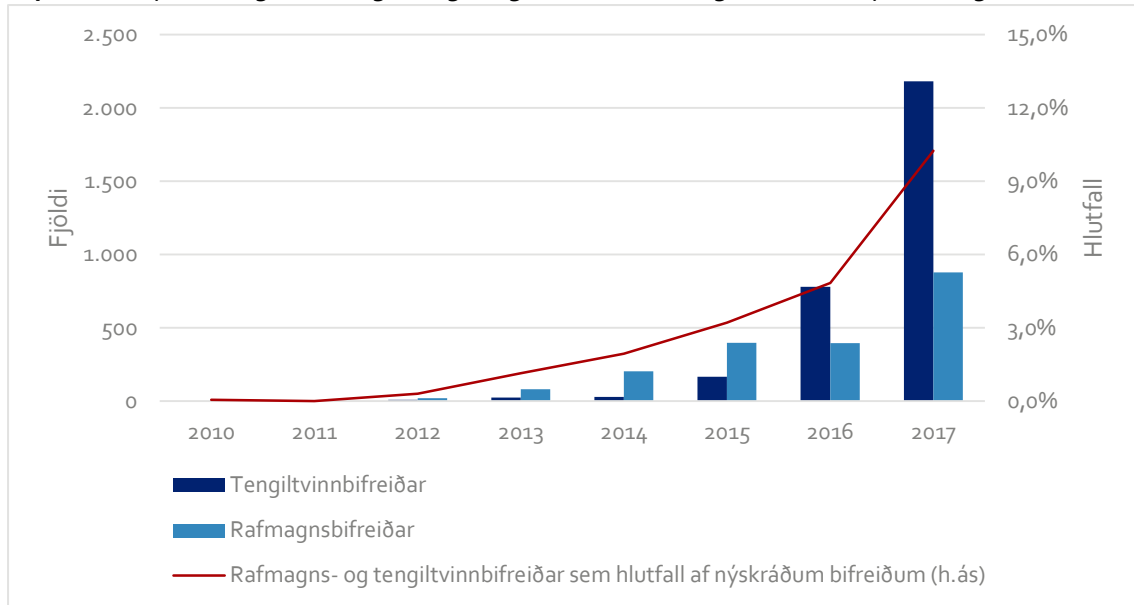


Heimild: Samgöngustofa (2010–2017).

Nýskráðum rafmagnsökutækjum hefur fjölgað verulega frá árinu 2012 þegar rafmagnsbifreiðar, sem kosta allt að sex milljónir króna, sem og tengiltvinnbílar, sem kosta allt

að fjórum milljónum króna, urðu fyrst undanskildir virðisaukaskatti. Árið 2017 nam hlutdeild rafmagnsbifreiða um 3% af nýskráðum bifreiðum. Samanlagt nam hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða um 10% af öllum nýskráðum bifreiðum árið 2017. Ljóst er að niðurfelling virðisaukaskatts hefur stuðlað að kaupum slíkra ökutækja.

Mynd 24. Nýskráningar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og hlutfall af nýskráningum.



Heimild: Samgöngustofa (2010–2017).

Framangreindar upplýsingar um nýskráð ökutæki á síðustu árum eftir orkugjafa og koltvísyringslosun þeirra varpa ljósi á það af hverju tekjur ríkissjóðs af sköttum á ökutæki og eldsneyti hafa aukist fremur lítið samanborið við fjölgun skráðra ökutækja síðustu ár. Þegar tekjunum er hins vegar deilt niður á fjölda nýskráðra ökutækja birtist sú mynd að þær séu í raun að lækka. Þeir efnahagslegu hvatar sem kynntir voru til sögunnar með lögum nr. 156/2010 virðast hafa haft töluverð áhrif á magn losunar koltvísyrings nýskráðra ökutækja. Ökutækjaleigur virðast ekki hafa náð að fylgja eftir þróuninni í sama mæli og einstaklingar og önnur fyrirtæki. Nýskráningar ökutækja sem ganga fyrir dísilolíu hafa aukist á kostnað ökutækja sem ganga fyrir bensíni en hlutdeild rafmagns-, tengiltvinn- og tvinnbifreiða er einnig að aukast hröðum skrefum.

5.5 Ályktanir.

Þær upplýsingar sem settar hafa verið fram hér að framan gefa dálitla mynd af þróun og notkun ökutækjaflotans. Þó svo að segja megi að upplýsingarnar séu að ákveðnu leyti brotarkenndar virðast þær hið minnsta gefa vísbendingu um að íbúar dreifbýlisins treysti meira á ökutækjaleigu en íbúðar höfuðborgarsvæðisins. Hins vegar gefa upplýsingarnar ekki til kynna að íbúar dreifbýlisins noti ökutæki sín meira en íbúar höfuðborgarinnar. Mun algengara er að ökutæki sem ganga fyrir dísilolíu séu í eigu íbúa utan höfuðborgarsvæðisins og fyrirtækja en íbúa höfuðborgarsvæðisins. Þá virðast rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar njóta mun meiri vinsælda innan höfuðborgarsvæðisins en utan þess, a.m.k. enn sem komið er. Stór hluti fólksbifreiða er í eigu fyrirtækja á suðvesturhorninu og norðurlandi en minni hluti í öðrum landshlutum. Þá verður að segjast eins og er að það kemur nokkuð á óvart hve virk önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur eru í kaupum á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum. Ökutækjaleigur virðast eiga umtalsvert í land hvað það varðar. Draga má þá ályktun að efnahagslegir hvatar til kaupa á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum hafi lítil áhrif á

ökutækjaleigur sem er að ákveðnu leyti eðlilegt þar sem þær bera að jafnaði ekki kostnað við kaup eldsneytis. Aldur ökutækjaflotans fer lækkandi með fjölgun nýskráninga en þó gætir ákveðinnar óvissu í ljósi þess að ökutæki sem fara til úrvinnslu hafa verið að eldast.

Erfitt er að spá fyrir um framtíðarhorfur í nýskráningum ökutækja. Með batnandi efnahagsástandi, auknum kaupmætti og sterku gengi íslensku krónunnar hefur nýskráningum fjölgað. Þá hefur vöxtur ferðapjónustunnar umtalsverð áhrif og þá sérstaklega á nýskráningar fólksbifreiða og fólksflutningabifreiða. Að auki mun uppsöfnuð endurnýjunarpörf eftirhrunsáranna og eðlileg endurnýjun ökutækjaflotans væntanlega hafa áhrif á nýskráningar næstu ár. Ef horft er til næstu ára má því gera ráð fyrir að nýskráningar ökutækja verði áfram nokkuð tíðar, a.m.k. samanborið við árin 2008–2013. Líklegt er því að heildartekjur ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis muni að óbreyttu halda að mestu í horfinu til skamms tíma lítið. Aukin áhersla á samdrátt koltvísýringslosunar mun hins vegar að óbreyttu hafa þau áhrif að skatttekjur á hvert ökutæki halda áfram að dragast saman. Hve mikill samdrátturinn verður er erfitt að segja til um enda munu margir samvirkandi þættir ráða því. Meðal þeirra helstu eru:

- A. Eftirspurn eftir ökutækjum sem losa lítið af koltvísýringi.
- B. Framboð ökutækja sem losa lítið af koltvísýringi.
- C. Verðlagning ökutækja sem losa lítið af koltvísýringi.
- D. Verðlagning ökutækja sem ekki losa lítið af koltvísýringi, þ.m.t. á eftirmarkaði.
- E. Drægni og hleðslutími rafmagnsökutækja.
- F. Fjölgun tengiltvinnökutækja.
- G. Uppbyggingarhraði innviða fyrir rafmagns- og vetnisökutæki, bæði innviða til almenningsnota en einnig í eigu einstaklinga og fyrirtækja.
- H. Áhrif upptöku WLTP-losunarmælingar.
- I. Áherslur og aðgerðir stjórnvalda í loftslagsmálum.
- J. Áherslur og aðgerðir erlendra stjórnvalda í loftslagsmálum.
- K. Tækninýjungar og tækniþróun ökutækja.
- L. Geta raforkudreifikerfisins til að takast á við aukna raforkunotkun.
- M. Ökutækjamening.

6 HELSTU FORSENDUR TILLAGNA STARFSHÓPSINS.

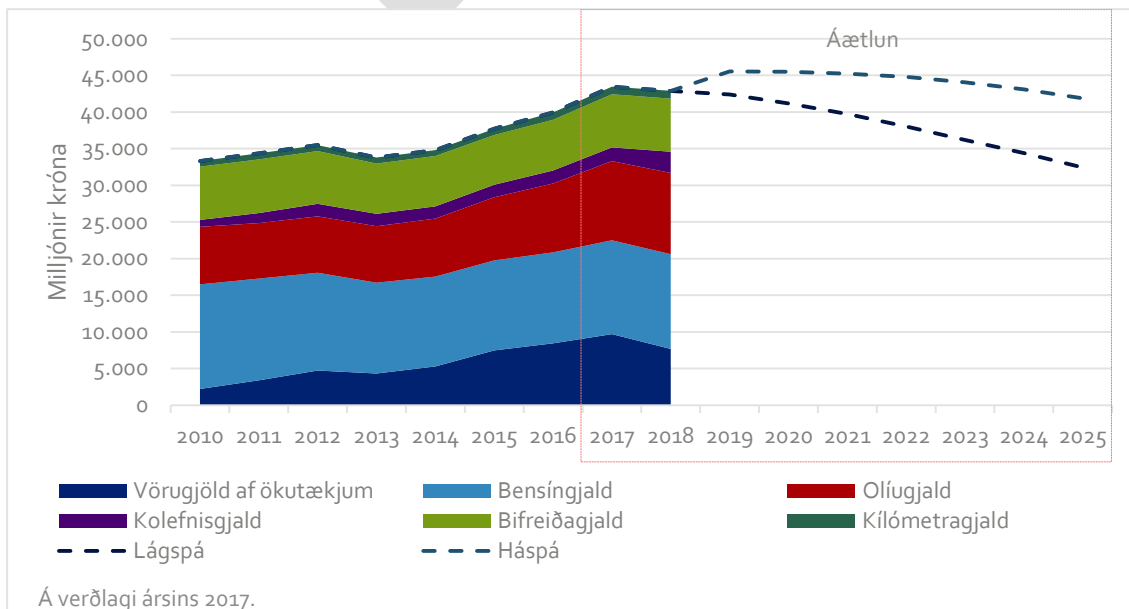
6.1 Skatttekjur að óbreyttu; spá.

Öfugt samhengi er milli fjölgunar rafmagns- og tengitvinnbifreiða og annarra sparneytnari bifreiða annars vegar og skatttekna ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti hins vegar. Þannig dregur fjölgun bifreiðanna úr tekjum ríkissjóðs enda er skattlagningin að miklu leyti tengd beint og óbeint við losun koltvísýrings. Eftir því sem bifreiðunum fjölgar rýrna tekjustofnar ríkissjóðs miðað við óbreytt kerfi. Ef rafmagnsbifreiðavæðing fer á skrið er ljóst er að skatttekjurnar munu rýrna verulega og með hagsmuni ríkissjóðs að leiðarljósi verður við því að bregðast. Erfitt er hins vegar að sjá fyrir hve hröð þróunin verður.

Starfshópurinn áætlaði hverjar tekjur ríkissjóðs gætu orðið miðað við óbreytt lagaumhverfi skattlagningar ökutækja og eldsneytis. Spáin grundvallast á rauntekjum af sköttum og gjöldum tengdum umferðinni undanfarin ár ásamt áætlunum fjárákallaga og fjárlaga fyrir árin 2017 og 2018. Við gerð áætlunar var notast við þjóðhagsspá Hagsofu Íslands frá því í nóvember 2017 ásamt því að nota eldsneytisspá Orkustofnunar til hliðsjónar. Tekjuráætlunin er ekki aðeins háð breytingum á eldsneytis- og orkunotkun ökutækja heldur einnig þáttum eins og mannfjölda, fjölgun ferðamanna og kaupmætti heimilanna. Allir framangreindir þættir hafa áhrif á eftirspurnarhliðina, bæði hvað varðar bifreiðakaup og eldsneytisneyslu. Rétt er að taka fram að ekki var unnt að taka tillit til allra þátta sem hafa áhrif á tekjurnar, s.s. viðhorf almennings til loftslagsmála. Vegna óvissu sem ríkir um fjölgun rafmagns- og tengitvinnbifreiða og annarra bifreiða sem nýta endurnýjanlegt eldsneyti á næstu árum er spáin sett fram í formi háspár og lágspár.

Leiða má líkur að því að fyrst muni gæta áhrifa á tekjur af vörugjöldum á ökutæki, m.a. þar sem eigendur bifreiða sem eru með skráða losun undir 80 g/km bera engin slík gjöld. Þó ber að nefna að ívilnun ökutækjaleiga í formi lægra vörugjalds á ökutæki fellur brott í upphafi árs 2019 en sú breytingu mun auka tekjurnar frá og með því ári. Skattstofnar eldsneytiskatta og bifreiðagjalds eru töluvert breiðari en stofn vörugjalds og því er ekki gert ráð fyrir að þeir rýrni jafn hratt. Þó má gera ráð fyrir að hluti tekna af vörugjöldum á bensín færir yfir á olúgjald enda skattlagning dísilólíu léttari. Þá ganga stærri bifreiðar, vöru- og hópbifreiðar, alla jafna fyrir dísilólíu og rafmagnsvæðing ökutækjaflotans mun a.ö.l. taka mun lengri tíma í tilviki þeirra.

Mynd 25. Spá um tekjur ríkissjóðs af óbreyttri skattlagningu ökutækja og eldsneytis (háspá og lágspá).



Heimild: Útreikningar fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

6.2 Almennt.

Starfshópurinn telur að markmið sem liggja að baki löggjöf um skattlagningu ökutækja og eldsneytis mættu að vera skýrari. Í tilviki virðisaukaskatts er ljóst að skattlagningin hefur almennt tekjuöflunarhlutverk. Álagning skráningargjalds, úrvinnslugjalds og flutningsjöfnunargjalds hefur sérgreint hlutverk. Að þessum sköttum frátöldum er kveðið á um grunnskattlagningu ökutækja og eldsneytis í þremur megin lagabálkum, þ.e. tveimur köflum laga um vörugjöld á ökutæki, eldsneyti o.fl., lögum um bifreiðagjald og tveimur köflum laga um olíu- og kílómetragjald. Framsetning markmiða í framangreindum lagabálkum á sér sögulegar skýringar og til að fá fulla mynd af þeim þarf nokkra þekkingu.

Í almennri umræðu hefur beinlínis verið gefið í skyn að sú stefna hafi verið mörkuð að allir skattar sem lagðir eru á ökutæki og eldsneyti og eigendur þeirra eigi að renna til uppbyggingar, rekstrar og viðhalds samgöngumannvirkja. Þannig hafa t.d. tekjur af virðisaukaskatti af ökutækjum og eldsneyti, bifreiðagjaldi, kolefnisgjaldi og almennu vörugjaldi af bensíni verið spyrta við skatttekjur sem hafa verið markaðar vegamálum í settum lögum.

Megintilgangur skattlagningar er að afla ríkissjóði tekna til að standa undir samneyslu. Sá tilgangur virðist hins vegar hafa orðið útundan í almennri umræðu um skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Þegar svo er komið er hætt við að grafi undan raunverulegum markmiðum skattlagningar enda eru lög manna verk sem sækja gildi sitt til almennrar viðurkenningar samfélagsþegnanna. Setning laga um opinber fjármál og þær áherslur sem þeim fylgja leiða til þess að mörkun skatttekna með almennum lögum líður undir lok. Þar með munu möguleikar löggjafans til þess að marka stefnu um ráðstöfun skatttekna að meginstefnu afmarkast við þá áætlanagerð sem Alþingi samþykkir og setningu fjárlaga.

Mat starfshópsins er að lögbundin mörkun skatttekna sé aðeins aðferð við framsetningu stefnumörkunar en ekki hluti hennar. Stefnumörkunin mun eftir sem áður koma fram, en á öðru formi, í fjármálaáætlun, fjárlögum eða yfirlýsingum ráðherra og Alþingis. Til mótvægis við afnám mörkunar skatttekna telur starfshópurinn rétt að auka möguleika almennings á að komast að raun um hverju skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti nema og hvernig þeim er eytt. Til að svo geti orðið þurfa markmið tekjuöflunar að fá skýra framsetningu auk þess að almenningi þarf að vera mögulegt að fylgjast með einföldun hætti með því að ráðstöfun tekna sé í samræmi við framsett markmið.

6.3 Skattlagning öflunar ökutækja.

Gildandi skattlagning öflunar ökutækja felst í vörugjaldi, skráningargjaldi og virðisaukaskatti sem lagður er á við innflutning og sölu. Virðisaukaskattur er almennur tekjuöflunarskattur og sérstök sjónarmið liggja að baki töku skráningargjalds og úrvinnslugjalds. Starfshópurinn telur ekki tilefni til grundvallarbreytinga hvað þessa skatta varðar. Stendur þá eftir sú skattlagning sem kveðið er á um í lögum nr. 29/1993, um vörugjöld á ökutæki, eldsneyti o.fl.

Lög nr. 29/1993 eiga rót sína að rekja til aðildar Íslands að EES-samningnum. Fyrir gildistöku þeirra voru tollar lagðir á ökutæki en í sögulegu samhengi voru þeir almennt lagðir á í tekjuöflunarskygni. Með ýmsum breytingum sem gerðar voru á lögnum og reglugerðarákvæðum skömmu fyrir síðustu aldamót var dregið úr álögum á ökutæki til atvinnurekstrarnota. Með lögum nr. 156/2010 varð hins vegar veruleg breyting á forsendum

skattlagningarinnar er hún var tengd við markmið um samdrátt losunar gróðurhúsalofttegunda.

Samkvæmt meginreglu 3. gr. laga nr. 29/1993 er vörugjald lagt á ökutæki miðað við skráða losun koltvísýrings í g/km. Þannig hækkar álagt vörugjald eftir því sem losunin er meiri. Sú meginregla er einföld, sendir skýr skilaboð og er í verulegu samræmi við þær áherslur sem koma fram í skipunarbréfi starfshópsins, þingsályktun um aðgerðaráætlun í loftslagsmálum og stjórnarsáttmála sitjandi ríkisstjórnar. Þó svo að skattlagningin sé misþung eftir ökutækjum telur starfshópurinn hana réttláta og skynsamlega í ljósi þeirra verkefna sem samfélagið þarf að takast á við m.a. vegna Parísarsamkomulagsins. Hliðaráhrif meginreglunnar eru einnig þau að skattlagningin hvetur til orkusparnaðar og notkunar vistvænna (innlendra) orkugjafa. Skattlagningin tekur þó í engu mið af losun annarra mengandi efna við brennslu jarðefnaeldsneytis en vandamál tengdri slíkri mengun eru oft og tíðum staðbundin. Frá meginreglunni um skattlagningu miðað við koltvísýringslosun er vikið í veigamiklum atriðum í lögnum. Frávikin teljast skattastyrkir og draga þau í mörgum tilvikum úr virkni þess efnahagslega hvata sem meginreglan skapar. Þá eru slíkir hvatar á engan hátt til staðar í öðrum tilvikum. Segja má að frávikin grundvallist helst á eftirfarandi sjónarmiðum:

1. Erfiðleikum hefur verið háð að skattleggja á skilvirkan hátt öflun annarra ökutækja en fólksbifreiða miðað við losun koltvísýrings.
2. Öflun ökutækja sem ganga fyrir endurnýjanlegu (innlendu) eldsneyti ber að undanþiggja skattlagningu eða stilla skattlagningunni í hóf.
3. Öflun ökutækja sem nýtt eru aðalnotum utan samgöngumannvirkja ber að undanþiggja skattlagningu.
4. Öflun ökutækja til atvinnurekstrarnota á að jafnaði að bera lægri skatt en öflun ökutækja til einstaklingsnota. Ef ökutækin eru ætluð til hreinna atvinnurekstrarnota ættu ökutæki að vera undanþegin skattlagningu öflunar.
5. Öflun ökutækja sem nýtt eru í þágu almannaheilla ber að undanþiggja skattlagningu.
6. Öflun ökutækja til hreinna akstursípróttanota ber að undanþiggja skattlagningu.
7. Öflun ökutækja sem eru sérstaklega útbúin til notkunar fatlaðs fólks ber að undanþiggja skattlagningu.
8. Öflun ökutækja sem hafa almennt söfnunargildi ber að undanþiggja skattlagningu.

Með hliðsjón af þeim markmiðum sem starfshópnum var gert að grundvalla vinnu sína á er tilefni til að endurskoða framangreind sjónarmið. Ættu eftirfarandi sjónarmið að ráða ferðinni við endurskoðun skattlagningar öflunar ökutækja:

- a) Í ljósi allra markmiða endurskoðunarinnar þarf að skýra og treysta markmið skattlagningar öflunar ökutækja.
- b) Í ljósi markmiða um að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda þarf að uppfæra koltvísýringslosunarmörk aðal- og undanþáguflokka 3. gr. laga nr. 29/1993 með hliðsjón af minnkandi losun ökutækja og til samræmis við markmið sem evrópskum ökutækjaframleiðendum hafa verið sett. Við uppfærsluna þarf að huga að því að forsendur upplýsinga um koltvísýringslosun fólksbifreiða munu breytast á næstunni vegna upptöku svokallaðrar WLTP-losunarmælingar¹ í stað NEDC-losunarmælingar. Þær breytingar munu óhjákvæmilega kalla á að tryggt verði að sami skattur verði

¹ Nánari upplýsingar um upptöku WLTP-losunarmælingar í stað núverandi NEDC-losunarmælingar má finna í kafla 4.5.

- lagður á sambærileg ökutæki, hvort sem þau hafa skráða losun samkvæmt NEDC-losunarmælingu eða WLTP-losunarmælingu.
- c) Í ljósi markmiða um að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda þarf að skattleggja fleiri ökutækjaflokka miðað við koltvísýringslosun og hvetja með því fleiri ökutækjaeigendur til að taka tillit til losunar við öflun ökutækja. Leggja ber áherslu á að hvatinn til öflunar ökutækja með litla losun hafi virkni í tilvikum sem flestra ökutækja, þar með talið þeirra sem ætluð eru til atvinnurekstrarnota.
 - d) Í ljósi markmiða um réttlátt skattkerfi, samræmi og að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda þarf að tryggja að öflun ökutækja sem nýtt eru einkanotum, blönduðum einka- og atvinnurekstrarnotum og sem seld eru á eftirmarkaði fyrir ökutæki til einkanota verði skattlögð með sama hætti.
 - e) Í ljósi markmiða um að stuðla að orkusparnaði og notkun innlendra orkugjafa og að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, er rétt að undanþiggja skattlagningu öflun ökutækja sem nýta endurnýjanlegt eldsneyti eða stilla henni í hóf a.m.k. þar til fyrir sjáanlegt þyki að þau verði ákjósanlegur valkostur samanborið við ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.
 - f) Til einföldunar, með markmið um skilvirkni í huga og til að treysta hvata til samdráttar losunar koltvísýrings væri rétt að afnema undanþágur og ívilnanir sem eigendur ökutækja sem nýtt eru í þágu almannaheilla, í þágu fatlaðs fólks og til akstursþróttu frá skattlagningu öflunar ökutækja. Í þeirra stað ætti að taka upp beinan fjárstyrk, annað hvort í gegnum almannatryggingakerfið eða með beinum fjárframlögum í ríkissjóði.
 - g) Til einföldunar og með markmið um skilvirkni, samræmi og að dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda í huga væri rétt að afnema undanþágur sem settar hafa verið á grundvelli söfnunargildis ökutækja.

Lægra vörugjald er lagt á ökutæki sem að hafa einkenni ökutækja til atvinnurekstrarnota en almennt tíðkast. Ákveðinnar skörunar kann hins vegar að gæta. Almennt hafa fólksbifreiðar ekki einkenni ökutækja til atvinnurekstrarnota en þær eru þó nýttar í atvinnurekstri í töluverðum mæli t.d. af ökutækjaleigum, ökukennurum, í leigubílastarfsemi, í ferðaþjónustu og við veitingu svokallaðrar eðlabifreiðaþjónustu. Ökutækjaleigur skera sig úr að því leyti að gera má ráð fyrir að not ökutækja sem þær leigja út séu að miklu leyti einkanot einstaklinga, m.a. ferðamanna. Greinarmunurinn kemur fram í því að viðskiptavinir ökutækjaleiga gera samning um afnot af ökutæki sem þeir aka sjálfir á meðan viðskiptavinir rekstraraðila leigubifreiða o.fl. gera samning um akstursþjónustu. Framangreind starfsemi á það hins vegar öll sammerkt að ökutækin eru að jafnaði seld á neytendamarkaði þegar notkun þeirra í starfseminni lýkur. Vegna ívilnana frá vörugjaldi eru þeir sem þeirra njóta í betri stöðu en aðrir neytendur. Ef tekjum af skattlagningu ökutækja og eldsneytis er deilt niður á fjölda ekinna kílómetra, en horft fram hjá öðrum sköttum sem greiddir eru í starfseminni fæst, sú niðurstaða að skattbyrði fólksbifreiða sem eru nýttar í atvinnustarsemi er a.m.k. að hluta til lægri en almennt gerist. Ökutækjaleigur o.fl. hafa á móti bent á að eðli starfseminnar hafi það í för með sér að fólksbifreiðar í þeirra eigu rýrni hraðar en aðrar fólksbifreiðar. Ástæðurnar eru einkum þær að bifreiðarnar eru eknar meira en almennt gerist jafnvel við erfiðar aðstæður. Þá hafa þeir bent á það samfélagslega hlutverk sem starfsemin gegnir m.a. við skilvirkan flutning fólks um styttri vegalengdir, dreifingu ferðamanna um landið og menntun ökumanna. Ljóst er að fyrirkomulag vörugjalda um þessar mundir gerir það óhjákvæmilega að verkum að efnahagslegur hvati til að draga úr gróðurhúsalofttegundum við notkun ökutækja er mun minni í þeirri atvinnustarfsemi sem hér hefur verið lýst. Þá virðist fyrirkomulagið hafa áhrif á eftirmarkað ökutækja sem seint yrðu talin réttlát a.m.k. frá sjónarhóli hins almenna neytanda eða þeirra fyrirtækja sem engra slíkra ívilnana njóta. Ljóst er hins vegar að töluvert eigið fé er

bundið í bifreiðum ökutækjaleiga, ökukennara, rekstraraðila leigubifreiða o.fl. Það er hins vegar áhorfsefni að hvaða leyti það geti talist eðlilegt að dregið sé úr áhættu í rekstri þessara aðila í gegnum skattkerfi ökutækja og hvort ekki væri eðlilegra að rekstrarniðurstöður endurspegluðust alfarið í söluverði þeirrar þjónustu sem þeir bjóða á almennum markaði.

Við setningu laga nr. 29/1993 báru ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga 30% vörugjald. Með samþykkt 6. gr. laga nr. 83/1998 voru gerðar umtalsverðar breytingar á álagningu vörugjalds á ökutæki til atvinnurekstrarnota, þau felld niður eða lækkuð. Eftir þá breytingu báru ökutæki aðallega ætluð til flutninga að 5 tonna heildarþyngd eða minna 20% vörugjald en væru þau þyngri voru þau undanþegin vörugjaldi. Aftur urðu breytingar á vörugjaldinu með samþykkt 1. gr. laga nr. 29/2003 þegar vörugjaldið var lækkað í 13% í því skyni að hvetja til innflutnings ökutækja að 5 tonna heildarþyngd eða minna. Við samþykkt laga nr. 156/2010 féll brott heimildin til álagningar 13% vörugjalds á ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga. Markmið þeirrar breytingar var að vörugjald á svokallaðar pallbifreiðar undir 5 tonna heildarþyngd yrði hið sama og vörugjald á fólksbifreiðar. Við þetta tilefni var hins vegar bætt við ákvæðum þess efnis að sendibifreiðar og grindur með hreyfli og ökumannshúsi sem búið væri að bæta við vöruflutningarými bæru fast 13% vörugjald. Eftir breytinguna bera önnur ökutæki aðallega ætluð til vöruflutninga að 5 tonna heildarþyngdar eða minna en sendibifreiðar og grindur vörugjald samkvæmt aðalflokki 3 gr. laganna (0–65%) miðað við skráða losun koltvísýrings eða 30% vörugjald samkvæmt safnákvaði c-liðar 3. tölul. 4. gr. laganna en það á t.d. við um svokallaða dembara. Við þetta hefur skapast ósamræmi enda bera ökutæki ætluð til hreinna atvinnurekstrarnota almennt fast 13% vörugjald að því gefnu að þau hafi 5 tonna heildarþyngd eða minna.

Framsetning og orðalag ákvæða um vörugjald á grindur og sendibifreiðar hefur valdið nokkurri óvissu. Þrátt fyrir að beinlínis sé gert ráð fyrir því að flokkun ökutækja til vörugjalds byggist á flokkunarreglum tollskrár í viðauka I við tollalög hafa komið fram tilvik í úrskurðaframkvæmd yfirskattanefndar þar sem óæskilegt rof hefur myndast milli tollflokunar ökutækja og flokkunar til vörugjalds. Bregðast þarf við þeirri óvissu sem þessi staða skapar.

Á grundvelli ákvæða a-liðar 2. tölul. 1. mgr. 7. gr. tollalaga, nr. 88/2005, og 27. gr. laga nr. 29/1993, skal lækka, fella niður eða endurgreiða vörugjald af vörum sem sendar eru til landsins til sýningar eða flutnings um stundarsakir, enda verði þær ekki nýttar til annars. Ákvæðin ná jafnframt til véla og tækja sem eru send til landsins til reynslu um stuttan tíma. Í gildistíð eldri tollalaga, nr. 55/1987 voru settar reglur nr. 487/1994, um tímabundinn tollfrjálsan innflutning ökutækja til sýningar. Samkvæmt reglunum er bifreiðaumboðum, og öðrum sem hafa umboð fyrir skráningarskyld ökutæki og stunda sölu þeirra í atvinnuskyni hér á landi, heimilað að flytja inn ökutæki án greiðslu aðflutningsgjalds. Í reglunum er kveðið á um að sækja þurfi um almennt leyfi til slíks innflutnings, þ.e. svokallað sýningarleyfi, og önnur skilyrði sem uppfylla þarf. Reglurnar voru settar á grundvelli almennrar reglugerðarheimildar eldri tollalaga og ákvæðis sem verður að telja sambærilegt ákvæði a-liðar 2. tölul. 1. mgr. 7. gr. gildandi tollalaga. Útgáfa sýningarleyfa og eftirlit með því að skilyrði reglna sem um þau gilda séu uppfyllt og þeim fylgt kallar á töluverða vinnu af hálfu tollfyrivalda. Þá eru reglurnar barn síns tíma og þarfnast verulegrar endurskoðunar. Hafa komið upp tilvik sem varpað hafa ljósi á að styrkja þurfi lagastoð ýmissa ákvæða reglnanna eigi þær að gilda til frambúðar. Þau ökutæki sem flutt eru inn án vörugjalds á grundvelli reglnanna eru jafnan seld innan lands að sýningu lokinni. Því má telja ljóst að reglurnar hafi fyrst og fremst það gildi fyrir söluáðila ökutækja að fresta gjalddaga aðflutningsgjalds umfram það sem heimilt er samkvæmt ákvæðum 122. gr.

tollalaga. Þessi aukni gjaldfrestur aðflutningsgjalda leiðir til þess að staða annarra innflytjenda vara er lakari.

Með 4. gr. laga nr. 41/1995 var sú breyting gerð breyting 23. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald á ökutæki og eldsneyti að gjaldfrestur vörugjalds af ökutækjum var lengdur úr sex mánuðum í tólf. Til grundvallar breytingunni lá eftirfarandi rökstuðningur: *[L]ögð [er] til sú breyting að lengdur verði gjaldfrestur sá sem veittur er vegna innfluttra ökutækja sem ekki eru nýskráð fljótlega eftir tollafgreiðslu. Í núgildandi lögum er fresturinn sex mánuðir en lagt er til að hann verði lengdur í tólf mánuði. Þessi breyting hefur þau áhrif að unnt verður að afnema svokölluð sýningarleyfi, en þau hafa verið veitt með heimild í 6. gr. tollalaga sam kvæmt sérstöku bréfi fjármálaráðuneytis til tollstjóra. Með leyfum þessum hefur bifreiðumboðunum verið heimilað að taka bifreiðar til sýningar án greiðslu aðflutnings gjalda í allt að sex mánuði frá komu þeirra til landsins. Bifreiðumboðin hafa óskað eftir lengingu leyfanna. Fjármálaráðuneytið hefur ekki talið að lagaheimild væri fyrir hendi til þess og er því lagt til að umræddur frestur verði lengdur og sýningarleyfin afnumin.* (Undirstrikun starfshópsins). Á haustmánuðum 2004 hafði fjármálaráðuneytið endurskoðun reglna nr. 487/1994 á prjónunum með það fyrir augum að þrengja þær og skýra, m.a. vegna breyttrar stöðu bifreiðainnflytjenda eftir að Ísland gerðist aðili að EES-samningnum. Þeirri skoðun virðist hins vegar ekki hafa verið lokið. Á haustmánuðum 2009 var ýmsum innflytjendum ökutækja boðið að koma á framfæri athugasemdum við áform ráðuneytisins um að fella reglur nr. 487/1994 niður. Samhliða átti að taka framlengingu gjaldfrests vörugjalds af ökutækjum til endurskoðunar. Af hálfu ökutækja innflytjenda var áformunum mótmælt m.a. vegna erfiðrar stöðu bílgreina í kjölfar bankahrunsins.

Að mati starfshópsins er orðið verulega tímabært að taka reglur nr. 487/1994 til endurskoðunar. Þarf við þá skoðun m.a. að gaumgæfa lagagrundvöll reglnanna, taka skilyrði sýningarleyfa til endurskoðunar og treysta viðurlög við brotum gegn þeim. Jafnframt þarf að afstöðu til þess hvort það geti talist forsvaranleg að ein atvinnugrein njóti gjaldfrests sem er mun lengri en almennur gjaldfrestur aðflutningsgjalda skv. 122. gr. tollalaga.

Rétt er að ítreka að þrátt fyrir að starfshópurinn telji rétt að afnema ívilnanir sem eigendur ökutækja sem nýtt eru í þágu almannaheilla, í þágu fatlaðs fólks og til akstursíþróttá frá skattlagningu öflunar ökutækja felur tillagan ekki sér hugmund um að fallið verði frá þeim fjárstuðningi sem í þeim felast. Á grundvelli laga um félagslega aðstoð er elli- og örorkulífeyrisþegum, örorkustyrkþegum og umönnunargreiðsluþegum greidd uppbót vegna kaupa á bifreið. Íþróttahreyfingin hefur úthlutað styrkjum sem fjármagnaðir hafa verið með framlögum úr ríkissjóði. Þá hefur Slysavarnarfélagið Landsbjörg notið styrkja samkvæmt samningum við ráðuneyti auk þess sem fjármunum má ráðstafa til viðeigandi málefnasviða á fjárlögum. Að baki tillögunni býr sú hugsun að fjárstyrkjum sem felast í ívilnunum skattkerfis ökutækja og eldsneytis verði ráðstafað með markvissari og skilvirkari hætti með öðrum leiðum en nú er gert. Að sjálfsögðu mun breyting á fyrirkomulaginu kalla á nokkurn undirbúning. Því er gert ráð fyrir að ívilnanirnar falli niður að nokkrum tíma liðnum en sá tími verði notaður til nauðsynlegs undirbúnings.

6.4 Skattlagning umráða ökutækja.

Umráð ökutækja eru skattlögð með álagningu bifreiðagjalds og úrvinnslugjalds. Úrvinnslugjald hefur sérgreindan tilgang og að mati starfshópsins eru ekki forsendur til breytinga á álagningu þess eða forsendum á grundvelli þeirra markmiða sem starfshópurinn vinnur að.

Bifreiðagjald hefur einkenni eignaskatts en skattlagningin hefur verið gagnrýnd fyrir að endurspeglar ekki notkun ökutækja. Þannig geti einstaklingur greitt hátt bifreiðagjald vegna nauðsynlegra umráða þungs ökutækis sem jafnvel er lítið notað. Sterkar vísbendingar eru um að efnahagslegur hvati til kaupa á ökutækji sem losar lítinn koltvísýring virki hvað síst í tilvikum bifreiðagjalds, a.m.k. þegar að neytendakaupum kemur.

Bifreiðagjald er afar stöðugur skattur í þeim skilningi að tekjur af því sveiflast lítt með efnahagsástandi. Þá er álagning gjaldsins einföld og skilvirk enda byggist hún alfarið á skráðum upplýsingum. Gjaldið er einungis lagt á skráð ökutæki, annars vegar miðað við þyngd og hins vegar miðað við skráða koltvísýringslosun. Þyngdarmörkin 3.500 kg eigin þyngd ráða því hvor skattlagningaraðferðin verður fyrir valinu, þ.e. ef ökutæki er undir 3.501 kg að eigin þyngd er gjaldið lagt á miðað við skráða losun en ökutæki sem eru 3.501 kg eða þyngri eru skattlögð miðað við þyngd. Þannig má segja að lög um bifreiðagjald innihaldi tvær skattlagningaraðferðir. Fyrirnefnda aðferðin gerir ráð fyrir lágmarksskattlagningu óháð losun undir 122 g/km sem nemur 11.620 kr. árlega á ökutæki undir 3.501 kg eigin þyngd. Gildir einu hvort losun nemur 0 g/km eða 121 g/km. Skattlagning umfram grunn gjald bitur ekki fyrr en losunin er meiri en 121 g/km. Skattlagning ökutækja þyngri en 3.500 kg gerir hins vegar ráð fyrir 108.840 grunn gjaldi og 2,32 kr./kg eigin þyngdar ofan þeirra marka. Hámark er hins vegar sett á þann hluta skattlagningarinnar sem nemur 171.320 kr. árlega. Af því leiðir að eigin þyngd hættir að hafa áhrif á álagningu bifreiðagjalds við um 27.000 kg. Leyfileg heildarþyngd bifreiðar er hins vegar 44.000 kg skv. reglugerð nr. 155/2007, um stærð og þyngd ökutækja. Þyngdarviðmiðið 3.500 kg hefur samstöðu með flokkun ökutækja víða erlendis en í reglugerð um gerð og búnað ökutækja, nr. 822/2004, er ökutækjum skipt í undir 3.500 kg, milli 3.500 kg og 5.000 kg, milli 5.000 og 12.000 kg og yfir 12.000 kg. Þannig eru fólks- og sendibifreiðar t.d. að jafnaði léttari en 3.500 kg en algengt er fólksflutningabifreiðar séu þyngri en 3.500 kg en léttari en 10.000 kg. Vörubifreiðar eru hins vegar oftast þyngri en 12.000 kg en geta þó einnig verið léttari.

Ef horft er fram hjá sjónarmiðum um tekjuþörf ríkissjóðs væri töluverð einföldun fólgin í afnámi bifreiðagjalds. Hins vegar er til þess að líta að bifreiðagjald er sá skattur sem nær til flestra ökutækja, þ.á m. til ökutækja sem ekki losa koltvísýring, og þannig tryggir hann ákveðið réttlæti og samræmi. Ekki verður séð að það geti talist raunhæfur og skilvirkur kostur að taka fljótt upp skattlagningu miðað við ekna km í stað bifreiðagjalds enda mundi slík skattlagning krefjast verulegs undirbúnings. Næstu ár telur starfshópurinn því rétt að horfa til bifreiðagjalds sem haganlegrar leiðar til skattlagningar umráða ökutækja en telur þó skynsamlegt að tekið verði til nánari skoðunar hvenær gæti talist raunhæft, m.a. með skilvirkni í huga, að taka upp skattlagningu miðað við melda notkun.

Víða erlendis eru forsendur skattlagningar umráða ökutækja settar þannig fram að með greiðslu slíkra skatta greiði vegfarendur fyrir aðgang eða afnot af samgöngumannvirkjum í eigu ríkis og sveitarfélaga. Slík framsetning er réttlát.

Eftirfarandi ökutæki eru undanþegin bifreiðagjaldi:

1. Bifreiðir í eigu þeirra sem fá greiddan örorkustyrk, örorkulífeyri, bensínstyrk eða umönnunargreiðslur vegna örorku barna frá Tryggingastofnun ríkisins.
2. Bifreiðir í eigu öryrkja sem hafa öðlast rétt til ellilífeyrisgreiðslna eða dveljast á stofnun hafi þeir áður fengið greiddan örorkustyrk, örorkulífeyri eða bensínstyrk frá Tryggingastofnun ríkisins.

3. Bifreiðir í eigu foreldra langveikra og fjölfatlaðra barna sem vistuð eru utan heimilis ef réttur til umönnunargreiðslna héldist óskertur væri barnið heima.
4. Bifreiðir í eigu björgunarsveita.
5. Bifreiðir sem eru eldri en 25 ára í upphafi gjaldárs, talið frá og með árgerðarári þeirra.
6. Bifreiðir sem tímabundið hafa verið fluttar úr landi.

Þá er greitt lágmarksbifreiðagjald af ökutækjum sem framleidd eru og skráð með metan eða metanól sem aðalorkugjafa eða hefur verið breytt þannig að þau geti nýtt metan eða metanól og breytingin hlotið vottun skoðunarstöðvar.

Séu megin Einkenni undantekninganna dregin saman byggjast þær á sjónarmiðum um að ekki beri að skattleggja fatlað fólk, foreldra fatlaðra barna, foreldra langveikra barna, björgunarsveitir, eigendur fornbifreiða og ökutækja sem ekki eru í notkun á Íslandi. Þá er tryggt að skattlagning metanbifreiða sé í samræmi við skattlagningu ökutækja sem losa undir 121 g/km af koltvísýringi óháð skráðri losun þeirra.

Markmið og tilgangur álagningar bifreiðagjalds gætu verið skýrari. Við setningu laga um bifreiðagjald var ljóst að álagning gjaldsins var byggð á hreinni og bráðri tekjuþörf ríkissjóðs. Þá var bifreiðagjald alfarið lagt á miðað við þyngd en skipting í þyngdarflokka byggð á því sjónarmiði að skattbyrði þeirra sem ættu þungar og dýrar bifreiðar yrði að vera þyngri en þeirra sem ættu léttar og ódýrar bifreiðar. Grundvallarbreyting varð hins vegar á markmiðum og tilgangi skattlagningarinnar með lögum nr. 156/2010 þegar skattlagningin var tengd skráðri losun koltvísýrings.

Á heildina litið er skattlagning umráða ökutækja tiltölulega einföld. Ökutækjum er skipt í tvo flokka eftir þyngd, 3.500 kg, og ræður sú flokkun þeim viðmiðum sem lögð eru til grundvallar við skattlagninguna. Viðmiðin eru hins vegar nokkuð ólík og í því felst ákveðið ósamræmi. Ástæða þessa munar er að við setningu laga nr. 156/2010 var losun almennt ekki skráð fyrir ökutæki þyngri en 3.500 kg eigin þyngd. Hins vegar var litið þannig á að skattlagning í kr./kg á ökutæki yfir 3.500 kg væri ígildi skattlagningar losunar. Sama staða er enn uppi hvað varðar ökutæki þyngri en 3.500 kg eigin þyngd en það er líklegt til að breytast á komandi árum í ljósi markmiða Evrópusambandsins. Í ljósi markmiða um samdrátt koltvísýringslosunar verður sá munur sem er á viðmiðunum að teljast nokkuð réttlátur. Óbeint stuðlar skattlagning miðað við koltvísýringslosun að orkusparnaði, a.m.k. þegar horft er til ökutækja sem eingöngu ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Má ætla að eftir því sem ökutæki eru þyngri þurfi meiri orku að jafnaði til að knýja þau áfram. Af því leiðir að skattlagning miðað við þyngd verður að teljast nokkuð réttlát þegar upplýsingar um losun eru af skornum skammti.

Rétt er að benda á að skattlagning öflunar ökutækja, vörugjalda, hefst að meginreglu við 81 g/km skráða losun koltvísýrings á meðan neðstu mörk skattlagningar umráða ökutækja undir 3.500 kg eigin þyngd hefst við 122 g/km. Ekki verður betur séð en að ákvörðun framangreindra losunarmarka hafi ráðist annars vegar af meðallosun nýskráðra ökutækja og hins vegar af heildarfjárhæð skatttekna. Í frumvarpi því sem varð að lögum nr. 156/2010 var gert ráð fyrir að mörkin væru þau hin sömu en fallið var frá þeim áformum í meðförum Alþingis, a.ö.l. með hliðsjón af sjónarmiðum um skattbyrði og tekjuþörf ríkisins. Felur munurinn milli markanna í sér ósamræmi. Meðal tillagna starfshópsins er lækkan framangreindra gjald- og losunarmarka aðalflokks 3. gr. laga nr. 29/1993. Til samræmis væri rétt að mörkin væru hin sömu, þ.e. skattlagning öflunar og umráða ökutækja hæfist við sömu skráðu losun koltvísýrings við notkun, 60 g/km út árið 2020 en 50 g/km þar á eftir.

Skattastyrkir þeir sem felast í undanþáguákvæðum laga um bifreiðagjald draga úr skilvirkni skattlagningarinnar. Þeir vinna gegn samræmi í framkvæmd og þeim markmiðum að draga úr losun koltvísýrings við notkun ökutækja, auka notkun vistvænna orkugjafa og að hvetja til orkunýtni. Forsendur þeirra kunna eigi síður a.m.k. að hluta til að teljast réttlátar og málefnalegar. Almennt er mikilvægt að endurskoða skattastyrki reglulega með hliðsjón af því m.a. hvort unnt sé að ná markmiðum þeirra með beinni, gegnsærri og skilvirkari hætti. Starfshópurinn telur að slík endurskoðun sé nauðsynlegur hluti af þeim breytingum sem hann leggur til.

Samandregið telur starfshópurinn að endurskoðun bifreiðagjalds eigi að byggjast á eftirfarandi sjónarmiðum:

- a) Skýra þarf markmið og tilgang bifreiðagjalds. Betur færi á að skattlagning umræða yrði tengd aðgengi eða afnotum að samgöngukerfum og losun koltvísýrings.
- b) Uppfæra þarf koltvísýringsmörk álagningar bifreiðagjalds á ökutæki undir 3.500 kg og samræma þau neðstu mörkum álagningar vörugjalds á ökutæki.
- c) Fella ber niður undanþágur frá greiðslu bifreiðagjalds en taka þess í stað upp beina styrki, annað hvort í gegnum þau styrkjakerfi sem fyrir eru, t.d. almannatryggingakerfið, eða færa stuðninginn yfir á viðeigandi málefnasvið ríkissjóðs.
- d) Fella ber niður undanþágu grundvallaða á söfnunargildi ökutækja.
- e) Skoða þarf sérstaklega hvort tilefni sé til að skattleggja umráð ökutækja með hliðsjón af losun mengandi efna, t.d. sóts og köfnunarefnisoxíða. Ef til vill væri æskilegt að slík skattlagning yrði staðbundin.
- f) Gera þarf könnun á möguleikum upptöku skattlagningar á grundvelli mældrar notkunar (GNSS, vinjettukerfi eða sambærilegt).

6.5 Skattlagning notkunar ökutækja.

Skattlagning notkunar stendur saman af vörugjöldum af bensíni, þ.e. sérstöku (bensíngjaldi) og almennu, olíugjaldi, kolefnisgjaldi, kílómetragjaldi, flutningsjöfnunargjaldi og virðisaukaskatti á innflutning og sölu á eldsneyti. Að kílómetragjaldi slepptu eru allir framangreindir skattar lagðir á magn innflutts eldsneytis eða eldsneytis sem er framleitt hér á landi. Í daglegu tali eru framangreindir skattar, utan virðisaukaskatts, nefndir eldsneytisgjöld. Til hagræðis má flokka skattlagningu notkunar með eftirfarandi hætti:

1. Grunnskattlagningu eldsneytis: Almennt vörugjald á bensín, sérstakt vörugjald á bensín (bensíngjald) og olíugjald.
2. Skattlagning grundvölluð á byggðasjónarmiðum: Flutningsjöfnunargjald.
3. Skattlagning grundvölluð á sjónarmiðum um að veða upp neikvæð ytri áhrif: Kolefnisgjald og kílómetragjöld.

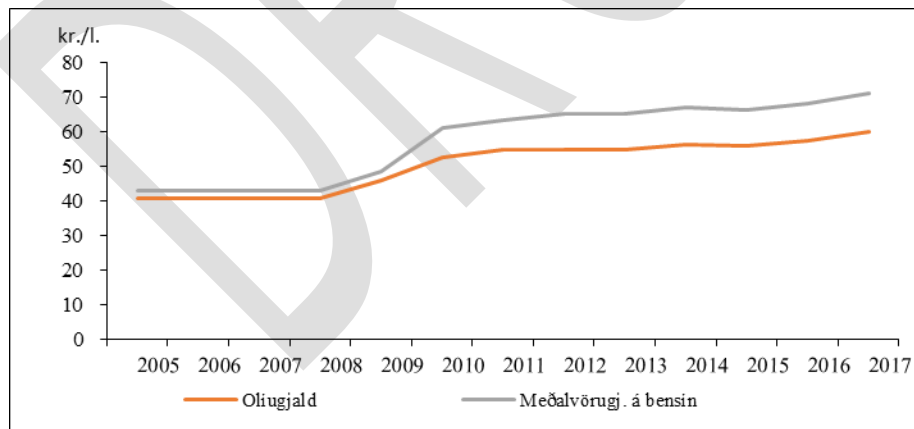
Eldsneytisgjöld eru lögð á sem rúmmálgjöld (kr./l.), einnig kölluð krónutölugjöld í daglegu tali. Það fyrirkomulag hefur þau áhrif að hlutdeild skatts í eldsneytisverði minnkar og eykst með breytingum á eldsneytisverði á heimsmarkaði. Fyrirkomulag gjaldanna hefur hins vegar ekki ávallt verið með þeim hætti en til ársins 1999 var vörugjald lagt á bensín í formi verðgjalds (97% tollverðs). Tilgangur breytingarinnar var að draga úr sveiflum sem heimsmarkaðsverð á eldsneyti hafði á útsöluverð innanlands. Krónutölugjöld rýrna að raunvirði séu þau ekki hækkuð reglulega í takt við verðbólgu. Því hafa þau sætt nær árlegum verðlagsbreytingum auk þess sem bæði hefur verið ráðist í hækkanir þeirra í sérstöku tekjuöflunartilgangi og sérstakar lækkanir m.t.t. hagsmuna neytenda.

» Grunnskattlagning eldsneytis.

Vörugjöld eru lögð á bensín samkvæmt ákvæðum laga nr. 29/1993. Fyrir setningu laga nr. 29/1993 voru tollar lagðir á bensín en í ljósi skuldbindinga samkvæmt EES-samningnum var horfið frá þeirri skattlagningaraðferð enda beindist hún aðeins að innflutningi. Upphaflegur tilgangur álagningar tolla á bensín var að afla ríkissjóði tekna en sami tilgangur liggur nú til grundvallar álagningu almenns vörugjalds á bensín. Sérstakt vörugjald á bensín, bensíngjald, er að sama skapi lagt á sem magngjald en það á rót sína að rekja til laga nr. 79/1974, um fjáröflun til vegagerðar. Eins og heiti laganna ber með sér var tilgangur þeirra laga að afla ríkissjóði tekna til vegagerðar. Vörugjöld á bensín eru því almennt lögð á í hreinu tekjuöflunarskyni.

Olúgjald er lagt á gas-, dísil- og steinolú samkvæmt ákvæðum laga nr. 87/2004. Olúgjald tók að hluta til við af þungaskatti sem lagður var á samkvæmt ákvæðum laga nr. 3/1987, um fjáröflun til vegagerðar. Tilgangur álagningar olúgjalds er hinn sami og álagningar bensíngjalds, að afla ríkissjóði fjár til vegagerðar. Við setningu laga nr. 86/1999 nam fjárhæð vörugjalds á bensín 10,50 kr./l. eða sem nemur 26 kr. á verðlagi í desember 2017 sem er í nokkru samræmi við gildandi fjárhæð, 26,80 kr./l. Fjárhæð bensíngjalds nam hins vegar 28.60 kr./l. í október 1999, eða sem nemur 73 kr./l á verðlagi í desember 2017, en nam í desember 2017 43,25 kr./l. Í þessu samhengi er rétt að taka fram að olúgjald, flutningsjöfnunargjald og kolefnisgjald hafa ávallt verið lögð á jarðefnaeldsneyti sem magngjöld (kr./l). Fjárhæð olúgjalds nam 45 kr./l. við gildistöku laga nr. 87/2004, eða sem nemur 86 kr./l á verðlagi í desember 2017, en nam í desember 2017 60,10 kr./l. Fjárhæð olúgjalds, sem lagt er á hvern lítra af gas-, dísil- og steinolú sem er nothæf sem eldsneyti á ökutæki, er um þessar mundir mun lægri en samanlögð fjárhæð vörugjalda sem lögð eru á bensín. Svo hefur hins vegar ekki alltaf verið eins og sjá má á eftirfarandi mynd sem sýnir fjárhæðir grunnskattlagningar á olú og bensín, þ.e. olúgjald og almennt og sérstakt vörugjald á bensín.

Mynd 26. Grunnskattlagning olíu og bensíns (kr./l).



Við setningu laga nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald, sem tóku gildi á miðju ári 2005, var skattlagning dísilbifreiða og bensínbifreiða samræmd en með þeim voru gerðar róttækar breytingar á skattlagningu ökutækja með niðurfellingu þungaskatts og upptöku olúgjalds og kílómetragjalds. Fjárhæð olúgjalds var þó ákvörðuð þannig að útsöluverð á dísilolíu yrði ívið lægra en á bensíni. Lá það markmið til grundvallar að gera dísilknúnar fólksbifreiðar ákjósanlegan kost við val á einkabifreið enda þyrfti að ýta undir fjölgun dísilfólksbifreiða, á kostnað bensínbifreiða, þar sem losun koltvísýrings frá dísilfólksbifreiðum væri minni en frá samsvarandi bensínbifreiðum. Var talið líklegt við setningu laganna að fjárhæð olúgjalds mundi leiða til þess að útsöluverð dísilítra yrði um 5% lægra en útsöluverð bensínítra. Til að þeirri niðurstöðu yrði náð var olúgjaldið látið nema 45 kr./l en meðalvörugjöld á bensín námu

þá 43,22 kr./l. Sú olíugjaldsfjárhæð sem hér var nefnd, 45 kr./l., tók hins vegar aldrei gildi þar sem breytingar voru gerðar á fjárhæðinni á miðju ári 2005 og hún lækkuð í 41 kr./l. Lækkunin átti upphaflega aðeins að vera tímabundin en með henni átti að vega upp á móti hækkun sem orðið hafði á heimsmarkaðsverði á dísilolíu, en verð á dísilolíu var þá óvenjuhátt í samanburði við verð á bensíni. Gildistími lækkunarinnar var svo framlengdur, fyrst til miðs árs 2006, næst til loka árs 2006 og loks til loka árs 2007. Í árslok 2007 var lækkunin hins vegar fest í sessi í ljósi spár um að heimsmarkaðsverð á dísilolíu yrði að jafnaði hærra en verð á bensíni til framtíðar litið. Í árslok 2008 voru olíugjald og vörugjöld á bensín hækkuð um 12,5% í því skyni að auka tekjur ríkissjóðs í kjölfar bankahrunsins. Á vormánuðum 2009 voru olíugjald og almennt vörugjald á bensín aftur hækkuð í sama skyni. Í þetta sinn var almennt bensíngjald hins vegar hækkað mun meira en olíugjald með eftirfarandi rökstuðningi: *Lögð er til minni hækkun olíugjalds en bensíngjalds til að gera rekstrarumhverfi dísilfólksbifreiða hagstæðara í samanburði við bensínfólksbifreiðar, en dísilbifreiðar eru almennt álitnar umhverfisvænni valkostur en bensínfólksbifreiðar. Þar sem útsöluverð á dísilolíu hefur verið nokkuð hærra en útsöluverð á bensíni undanfarin ár hefur fjölgun dísilfólksbifreiða ekki verið eins hröð og vonast var til með upptöku olíugjalds í stað þungaskatts árið 2005. Með því að hækka olíugjald minna en bensíngjald er reynt að koma jafnvægi á útsöluverð þessara eldsneytisgjafa þannig að lítri af dísilolíu verði ódýrari en lítri af bensíni og þannig ýtt undir frekari dísilvæðingu fólksbílaflota landsmanna, eins og til stóð með lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald. Frá þessum tíma hafa fjárhæðir olíugjalds og vörugjalda á bensín tekið breytingum í takt við verðlagsþróun. Rétt er að taka fram að sambærilegum sjónarmiðum var einnig hreyft í frumvarpi til laga um olíugjald og kílómetragjald o.fl. á 130. löggjafarþingi. Í því sagði m.a.: Með því að tengja gjaldtöku við olíunotkun er kaupum og notkun beint að nýrri og sparneytnari ökutækjum sem gefa frá sér minna magn koltvísýrings en þau eldri. [...] Jafnframt stuðlar gjald á olíuna að því að ökumenn hagi akstri sínum þannig að olíunotkun verði sem minnst. Sú umræða sem nú á sér stað um aukna koltvísýringismengun í andrúmsloftinu og aukin samvinna þjóða á milli til að stemma stigu við þeirri þróun sýnir að nauðsynlegt er að leita allra leiða til að draga úr slíkri mengun. [...] með upptöku olíugjalds má gera ráð fyrir að dísilknúnar fólksbifreiðar verði álitlegri kostur fyrir einstaklinga en þær hafa verið hingað til. Þá yrði skattlagning dísil- og bensínbifreiða samræmd þannig að sömu rekstrarforsendur mundu eiga við hvort sem bifreiðin er dísil- eða bensínknúin. Talið hefur verið að þung greiðslubyrði og óhagræði við greiðslu þungaskatts hafi komið í veg fyrir að dísilknúnar fólksbifreiðar hafi hlotið jafnmikla útbreiðslu hér á landi og í ýmsum nágrannalöndum okkar. Æskilegt er að gera dísilknúnar fólksbifreiðar að vænlegri kosti, ekki síst vegna þess að þær eru sparneytnari og eru taldar valda minni koltvísýringismengun en bensínknúnar bifreiðar.*

Meðalakstur dísilbifreiða virðist hafa dregist nokkuð saman á árunum 2006–2015 en meðalakstur bensínbifreiða stóð nokkurn veginn í stað á sama tíma. Hins vegar er til þess að líta að meðalakstur fólksbifreiða sem ganga fyrir dísilolíu var árið 2015 um 33% meiri en sambærilegra bensínbifreiða. Í tilviki sendibifreiða er munurinn hins vegar enn meiri eða tæp 42%. Við brennslu á einum lítra af bensíni losna að jafnaði um 2,3–2,4 kg af koltvísýringi út í andrúmsloftið. Við brennslu sama magns dísilolíu er losunin um 2,6–2,7 kg eða sem nemur tæpum 12–13% meira. Kolefnisgjald á lítra dísilolíu er um 14,5% hærra í tilviki dísilolíu en bensíns og endurspeglar sá munur nokkurn veginn muninn á koltvísýringslosun við brennslu. Ef fjárhæðir vörugjalda á lítra bensíns og lítra dísilolíu eru bornar saman kemur hins vegar í ljós að hinar fyrrnefndu eru 16,6%–20,9% hærra en olíugjald. Sá munur endurspeglar engan veginn þann mun sem er á losun koltvísýrings við brennslu á einum lítra bensíns annars vegar og eins lítra dísilolíu hins vegar.

Vörugjöld eru lögð á bensín eins og það er skilgreint í 27. kafla tollskrár í viðauka I við tollalög. Eins og áður segir er gjaldið lagt á sem rúmmálgjald (kr./l) og eru undanþágur frá greiðslu þeirra aðeins tvær. Annars vegar er bensín sem verður notað eða hefur sannanlega verið notað á flugvélar skal undanþegið vörugjaldi og hins vegar eru aðilar sem njóta skattundanþága á grundvelli alþjóðasamninga og tvíhliða samninga sem Ísland er aðili að undanþegnir gjaldskyldu. Á grundvelli ákvæða 5. gr. reglugerðar nr. 255/1993, um vörugjöld af eldsneyti, með síðari breytingum, hafa umráðamenn flugvéla getað fengið vörugjöld af hefðbundnu bensíni sem ætlað er til nota á ökutæki endurgreidd hafi það verið notað á flugvélar. Samkvæmt upplýsingum ráðuneytisins eru sterkar líkur á að sú endurgreiðsluleið verði hins vegar marklaus þar sem dreifingaraðilar bensíns bjóða nú aðeins upp á bensín blandað etanóli sem ekki er unnt að nota á flugvélar. Undanþágur á grundvelli alþjóðasamninga og tvíhliða samninga sem Ísland eru hins vegar byggðar á þjóðréttarlega skuldbindandi samningum.

Viðamikilið undanþágukerfi er rekið vegna dísilolíu. Litarefni er bætt í gjaldfrjálsa olíu og hana má í grófum dráttum nota á ýmis skip og báta, til húshitunar, til hitunar almenningsundlauga, til nota í iðnaði, á vinnuvélar, á dráttarvélar, til raforkuframleiðslu, til nota á ökutæki sem ætluð eru til sérstakra nota með varanlegum áföstum búnaði, á beltabifreiðar og námuökutæki og á bifreiðir í eigu björgunarsveita. Álagning olíugjalds var tekin upp samhliða afnámi þungaskattskerfisins eins og áður sagði og hefur því sterkt tengsl við það sjónarmið að gjaldtaka af ökutækjum skuli tengjast notkun og sliti á vegum. Til viðbótar við þær undanþágur sem felast í kerfi litaðrar olíu er olía sem seld er á loftför undanþegin olíugjaldi og hið sama á við um aðila sem njóta skattundanþága á grundvelli alþjóðasamninga og tvíhliða samninga sem Ísland er aðili að. Þar að auki er olíugjald endurgreitt erlendum sendiráðum eða sendimönnum erlendra ríkja.

Heimilt er að nota gjaldfrjálsa litaða olíu á ökutæki sem ætluð eru til sérstakra nota og eru með varanlegum áföstum búnaði til þeirra nota og brenna að meginhluta til dísilolíu í kyrrstöðu. Í reglugerð nr. 274/2006, um skilyrði undanþágu frá greiðslu olíugjalds og um greiðslu sérstaks kílómetragjalds, er kveðið nánar á um þessi ökutæki og eru þau eftirfarandi:

1. Borkranabifreið sem ekki er ætluð til fólks- eða vöruflutninga enda skráð með jarðbor sem yfirbyggingu.
2. Hreinsibifreið sem eingöngu er skráð með hreinsibúnað sem yfirbyggingu og er sérstaklega útbúin og hönnuð til hreinsunar á götum, holræsum, stíflulosunar, lagnahreinsunar, þ.m.t. þurrsugubifreið með sogdælu.
3. Kranabifreið, sem ekki er ætluð til fólks- eða farmflutninga enda eingöngu skráð með krana sem yfirbyggingu og aðeins nýtt sem slík.
4. Körfubifreið sem ekki er ætluð til fólks- eða farmflutninga enda eingöngu skráð með körfu sem yfirbyggingu og aðeins nýtt sem slík.
5. Myndavélabifreið.
6. Slökkvibifreið sem er dælubifreið.
7. Steypubifreið sem skráð er með steyputunnu eða steypudælu sem yfirbyggingu.
8. Úðunarbifreið sem skráð er með úðunarbúnað sem yfirbyggingu og sérstaklega er útbúin til úðunar á vegi eða við vegagerð.
9. Vörubifreið með krana yfir 25 tonnmetra, með fastan pall og án nokkurs tengibúnaðar. Með föstum palli er átt við vörupall sem hvorki er lyftanlegur né verður fjarlægður tímabundið. Með tengibúnaði er átt við stól fyrir festivagn eða krók fyrir hengi- eða tengivagn.
10. Mjólkurflutningabifreið sem skráð er með tank sem yfirbyggingu og er sérstaklega útbúin og eingöngu notuð til að safna mjólk frá búum. Hafi bifreiðin tengivagn verður farmur hans að vera sá sami, þ.e. mjólk frá búum.

11. Vörubifreið sem útbúin er til blöndunar og hleðslu á sérstökum efnablöndum sem ætlaðar eru til sprenginga.
12. Sérhæfðar afgreiðslubifreiðar sem eru sérútbúnar til að afgreiða eldsneyti á flugvélar og eru eingöngu notaðar á lokuðu svæði flugvallar.

Heimildir til notkunar gjaldfrálsrar litaðrar olíu eru grundvallaðar á sjónarmiðum um að aðeins beri að skattleggja vélar sem nýtt eru sem ökutæki á vegum og öðrum samgöngumannvirkjum. Ljóst er að nokkur þeirra ökutækja sem tilgreind eru í reglugerð nr. 274/2006 nota vegi og samgöngumannvirki. Hins vegar er sá mælikvarði lagður til grundvallar að til þess að falla undir undanþáguna þarf viðkomandi ökutæki að nota og brenna að meginhluta til dísilolíu í kyrrstöðu. Starfshópnum bárust ábendingar þess efnis að draga mætti í efa að slíkt ætti við t.d. um mjólkurbifreiðar og myndatökubifreiðar fyrirtækja sem framleiða sjónvarpsefni.

Á fundum starfshópsins kom til umræðu hvort undanþágukerfi litaðrar olíu væri nægilega skilvirkt. Sitt sýndist hverjum. Þannig var annars vegar bent á að kerfið væri rótgróið og komið í það horf að umstang vegna þess væri í lágmarki. Hins vegar var talið að það íþyngdi söluaðilum olíu og væri viðkvæmt fyrir misnotkun.

Grunnskattlagning eldsneytis byggist á markmiðum um almenna tekjuöflun og tekjuöflun til fjármögnunar vegamála en hefur óbeint verið tengd markmiði um samdrátt losunar koltvísýrings í tilviki dísilolíu. Segja má að markmið grunnskattlagningar eldsneytis séu því orðin nokkuð óljós og tímabært að bæta þar úr annars vegar í ljósi þess að mörkun skatttekna er á undanhaldi og hins vegar skörunar við grundvöll kolefnisgjalds.

» Skattlagning grundvölluð á byggðasjónarmiðum (flutningsjöfnunargjald).

Flutningsjöfnunargjald er lagt á olíuvörur, þ.m.t. dísilolíu og bensín. Álagningin er í höndum tolltjóra og sýslumanna utan Reykjavíkur en að mestu leyti fer álagningin fram við tollafgreiðslu. Tekjur af flutningsjöfnunargjaldi renna til flutningsjöfnunarsjóðs og eru nýttar til niðurgreiðslu flutningskostnaðar olíuvara. Erfitt er að halda því fram að forsendur álagningar flutningsjöfnunargjalds samræmist sjónarmiðum um skilvirkni þó þær kunni í grunninn að teljast málefnalegar og réttlátar. Álagning gjaldsins að meginstofni einföld, í formi magngjalds við tollafgreiðslu. Fjárhæð gjaldsins er ekki tilgreind í lögum heldur ákveðin af stjórn flutningsjöfnunarsjóðs og má velja fyrir sér að hvaða leyti það fyrirkomulag í samræmi við kröfur um fyrirsjáanleika og gagnsæi. Ekki eru greidd laun vegna setu í stjórn flutningsjöfnunarsjóðs og kostnaður við starfsemi hans er greiddur af tekjum sjóðsins. Athygli starfshópsins var vakin á að skattlagningin gæti talist óréttlát í þeim skilningi að innflytjendur olíuvara sem markaðssetja þær á suðvesturhorni landsins greiði skatt en tekjurnar renni til niðurgreiðslu starfsemi utan þess landshluta. Þar sem álagning flutningsjöfnunargjalds og tekna af því eru utan ríkissjóðs telur starfshópurinn ekki tilefni til nánari umfjöllunar um gjaldið.

» Skattlagning grundvölluð á sjónarmiðum um að veга upp neikvæð ytri áhrif: Kolefnisgjald og kílómetragjald.

Kolefnisgjald er rúmmáls- eða magngjald (kr./l. eða kr./kg) sem er lagt á jarðefnaeldsneyti við innflutning og er því m.a. ætlað að vera sjálfstæð viðbót við grunnskattlagningu eldsneytis. Markmið álagningar kolefnisgjalds er að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minni losunar gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar á innlendum orkugjöfum. Þau markmið eru í verulegu samræmi við markmið sem starfshópnum var gert að vinna samkvæmt. Fjárhæðir kolefnisgjalds tóku upphaflega mið af verði á ETS-

losunarheimildum á markaði árið 2009 en fjárhæðir gjaldsins stighækkuðu í þremur áföngum árin 2009–2011, 50%-75%-100%. Fjárhæðirnar hafa hins vegar ekki fylgt markaðsverð ETS-losunarheimilda eftir en sætt árlegum verðlagsuppfærslum. Hinn 1. janúar 2018 voru fjárhæðirnar hins vegar hækkaðar um 50% í samræmi við áform sem komu fram í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar. Í grunninn byggist skattlagning kolefnis að ákveðnu leyti á útgáfu af mengunarbótareglunni, þ.e. að sá sem losar koltvísýring beri kostnað samfélagsins af losuninni. Slík regla hefur þau áhrif að við verðlagningu eldsneytis verður að taka mið af þjóðhagslegum kostnaði en ekki aðeins innkaupsverði, rekstrarskostnaði og ávöxtun eigin fjár. Kolefnisgjald er mikilvægur liður í þeirri stefnu stjórnvalda um að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis. Álagningin stuðlar m.a. að því að það verði hagkvæmt að nýta aðra orkugjafa. Til að virkur hvati myndist til minni notkunar jarðefnaeldsneytis og meiri nýtingar endurnýjanlegs eldsneytis er ljóst að fjárhæð kolefnisgjalds þarf að ná tilteknu marki. Með hliðsjón af réttlætissjónarmiðum ætti skattlagningin að endurspeglar kostnað samfélagsins af því að fást við koltvísýringslosun, t.d. beinan og óbeinan kostnað af þátttöku í alþjóðlegu samstarfi á sviði loftslagsmála og þann hluta kostnaðar við viðhald samgöngumannvirkja sem til fellur vegna hækkandi hitastigs. Þrátt fyrir að fjárhæð kolefnisgjalds hafi hækkað um 50% frá og með 1. janúar 2018 hefur fjárhæð gjaldsins ekki verið grundvölluð á mati á þeim kostnaði sem samfélagið ber eða mun bera vegna notkunar jarðefnaeldsneytis.

Kílómetragjöld eru lögð á þung ökutæki samkvæmt ákvæðum II. kafla laga nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, þ.e. á bifreiðar og eftirvagna sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Gjaldskyldan nær bæði til ökutækja sem eru skráð á Íslandi og ökutækja sem skráð eru erlendis en nýtt hér á landi. Sérstakt kílómetragjald er hins vegar lagt á bifreiðar sem skráðar eru hér á landi, eru 5.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og skráðar eru í ökutækjaskrá sem ökutæki til sérstakra nota, þ.e. ökutæki sem ætluð eru til sérstakra nota og eru með varanlegum áföstum búnaði til þeirra nota og brenna að meginhluta til dísilólíu í kyrrstöðu, t.d. kranabifreiðar, vörubifreiðar með krana yfir 25 tonnmetrum, borkranabifreiðar, steypuhræribifreiðar, götuhreinsibifreiðar, holræsabifreiðar, borholumælingabifreiðar og úðunarbifreiðar. Að auki er sérstakt kílómetragjald lagt á eftirvagna sem eru 5.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og dregnir eru af dráttarvélum. Þannig speglar sérstakt kílómetragjald að hluta kerfi gjaldfrjálsrar litaðrar olíu, þ.e. að því marki sem slík tæki eru yfir 5.000 kg að eigin þyngd. Þar sem speglunin er ekki fullkomin gætir dálítils ósamræmis.

Kílómetragjöld eru lögð á miðað við þyngd í 1.000 kg þyngdarflokkum og ekna kílómetra samkvæmt öikumæli. Álestur öikumælis á sér stað hjá álestraraðilum. Álestraraðilar eru allar skoðunarstöðvar auk þess sem Vegagerðin sinnir álestrum víðsvegar um landið og lögreglan á nokkrum stöðum. Með kílómetragjaldinu er eingöngu horft til þyngdar viðkomandi bifreiðar með það slit sem hún veldur á vegakerfi landsins í huga, óháð orkugjafa.

Niðurbrotsáhrif ökutækja yfir 10.000 kg heildarþyngd á vegi er almennt metið samkvæmt svokallaðri fjórðaveldisreglu. Vegslit eykst því ekki í línulegu samhengi við þungaaukningu ökutækja yfir 10.000 kg heldur sem veldisfall. Ef fjárhæð gjaldsins mundi fullkomlega endurspeglar slitáhrif þyngdar ökutækja ofan 10.000 kg væri fjárhæð kílómetragjalds á 12.000 kg ökutæki 0,42 kr./km í stað 0,95 kr./km, á 27.000 kg ökutæki 11,62 kr./km í stað 10,65 kr./km og 44.000 kg ökutækis 15,21 kr./km í stað 13,87 kr./km. Til þess ber þó að líta að ekki er tekið tillit til fjölda öxla eða fjöðrunarbúnaðar við skattlagninguna.

Fólksflutningabifreiðar eru undanþegnar kílómetragjaldi. Þessi undantekning byggði á sínum tíma á jafnræðisrökum en við upptöku olíugjalds lagðist virðisaukaskattur á olíugjaldið, ólíkt því sem gilti um þann þungaskatt sem lagður var á fyrir árið 2005. Eigendum

vöruflutningabifreiða hefur verið unnt að færa virðisaukaskattinn af olúgjaldinu sem innskatt þannig að hann hefur ekki haft áhrif á skattbyrði þeirra. Virðisaukaskattur af olúgjaldi bættist hins vegar við skattbyrði eigenda fólksflutningabifreiða þar sem fólksflutningar voru ekki virðisaukaskattsskyldir og rekstraraðilum var því ekki unnt að færa virðisaukaskattinn sem innskatt. Undanþágu frá kílómetragjaldi var ætlað að vegna upp á móti aukinni skattbyrði vegna virðisaukaskatts af olúgjaldi. Frá upphafi árs 2016 hafa fólksflutningar hins vegar verið virðisaukaskattsskyldir. Af þeim sökum má segja að rökin fyrir undanþágunni séu brostin.

Önnur ytri áhrif notkunar ökutækja eru ekki skattlögð á Íslandi, t.d. losun köfnunarefnisoxíða og sóts.

6.6 Aðrir skattar sem tengjast ökutækjum.

6.6.1 Tekjuskattur.

Í mörgum tilvikum er beinn rekstrarkostnaður ýmissa bifreiða sem ganga fyrir endurnýjanlegu eldsneyti lægri en þeirra sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti en skattmat hátt. Af þeim sökum greiða launþegar sem hafa umráð rafmagnsbifreiða í eigu launagreiðanda tiltölulega háa fjárhæð í tekjuskatt af hlunnindunum á meðan möguleikar launagreiðenda til frádráttar eru takmarkaðir. Hallar því nokkuð á eigendur bifreiða sem ganga fyrir endurnýjanlegu eldsneyti, bæði einstaklinga og atvinnurekstraraðila.

6.6.2 Virðisaukaskattur.

Virðisaukaskattur er lagður á kaupverð ökutækja og eldsneytis, viðhaldsþjónustu, varahluta, leigu o.fl., að jafnaði 24%. Frávik frá þeirri meginreglu heyra til algerra undantekninga. Virðisaukaskattsskyldum aðilum er almennt heimilt að færa innskatt af öflun, rekstri og leigu ökutækja á móti útskatti við uppgjör virðisaukaskatti. Af því leiðir að þeir sitja ekki uppi með virðisaukaskatt af þessum þáttum eins og neytendur og aðrir aðilar sem ekki eru virðisaukaskattsskyldir. Bann er hins vegar lagt á færslu innskatts tiltekinna bifreiða, þ.e. fólks-, sendi-, vöru- og torfærubifreiða með leyfða heildarþyngd 5.000 kg eða minna sem ekki uppfylla skilyrði um burðargetu og lengd farmrýmis sem sett eru með reglugerð. Rétt er að geta þess að sambærilegt bann tíðkast víða erlendis. Í frumvarpi því sem varð að gildandi lögum um virðisaukaskatt takmarkaðist bannið við fólksbifreiðar fyrir færri en tíu menn. Af skýringum við frumvarpið leiðir að banninu var ætlað að koma í veg fyrir að vafi skapaðist um hve stór hluti notkunar bifreiðanna tengdist einkanotum og hve stór hluti notkunarinnar teldist til atvinnurekstrarnota. Með 4. gr. laga nr. 105/2000 voru þær breytingar gerðar að bannið var einnig látið ná til hópbifreiða, sendi- og vörubifreiða með leyfða heildarþyngd 5.000 kg eða minna en kveðið svo á að bannið næði ekki til slíkra ökutækja ef þau uppfylltu tiltekin skilyrði um útbúnað. Í skýringum frumvarps til téðra laga sagði m.a.:

Með ákvæði þessu er lagt til að allar fólks- og hópbifreiðar falli undir framangreindan 1. flokk [enginn innskattsréttur], svo og þær sendi- og vörubifreiðar að leyfðri heildarþyngd 5000 kg eða minna sem ekki uppfylla hin tilteknu skilyrði til að falla undir 2. flokk [fullur innskattsréttur]. Hópbifreiðar eru í eðli sínu fólksflutningabifreiðar en fólksflutningar falla utan skattskyldusviðs virðisaukaskatts skv. 6. tölul. 3. mgr. 2. gr. laga nr. 50/1988, óháð því hvort kaupandi slíkrar þjónustu stundar virðisaukaskattsskylda starfsemi eða ekki. Þeir sem fólksflutninga stunda eiga ekki rétt til innskatts af öflun og rekstri hópbifreiða. Samkvæmt gildandi lögum á virðisaukaskattsskyldur aðili rétt á innskatti af hópbifreið noti hann hana eingöngu í þágu skattskyldrar starfsemi sinnar, svo sem vegna flutnings á starfsmönnum milli vinnusvæða. Þannig geta skattaleg sjónarmið ráðið því hvort slíkur aðili kys að reka eigin hópbifreið eða kaupa þjónustu aðila er stunda fólksflutninga. Slíkt verður að teljast

óeðlilegt. Vegna breytinga sem orðið hafa á almennum skilgreiningum sendi- og vörubifreiða uppfylla ekki allar skilgreindar sendi- og vörubifreiðir skilyrði varðandi burðargetu og stærð farmrýmis til að falla undir innskattsreglur 2. flokks hér að framan. Breytingu þeirri sem hér er lögð til er ætlað að taka af allan vafa um að virðisaukaskatt af öflun, rekstri og leigu þessara bifreiða má ekki telja til innskatts.

Með 21. gr. laga nr. 125/2015 var innskattsbanninu breytt í tengslum við afnám undanþágu rekstraraðila hópferðabifreiða frá virðisaukaskatti. Eftir þá breytingu nær innskattsbannið ekki til hópþifreiða.

Innskattsbannið hefur sætt töluverðri gagnrýni að undanfögnu. Ástæðu þess er fyrst og fremst að rekja til aukins fjölda ferðamanna sem hefur aftur kallað á fjölbreyttara framboð akstursþjónustu. Þannig hafa t.d. verið stofnuð fyrirtæki sem sérhæfa sig í farþegaflutningum í svokölluðum lúxusbifreiðum auk þess að aðilum sem hafa svokallað ferðþjónustuleyfi er nú heimilað að annast farþegaflutninga í ferðþjónustu á bifreiðum sem rúma færri farþega en níu. Þrátt fyrir að þessi fyrirtæki og ferðþjónustuaðilar telji sig vera í hreinni atvinnustarfsemi er þeim óheimilt að færa innskatt vegna bifreiða sem þeir segjast alfarið nýta í rekstrartilgangi. Þá mundi innkoma leigubifreiða í virðisaukaskattskerfið kalla á endurskoðun en hún hefur verið til umræðu um nokkurt skeið.

7 SAMRÁÐ.

[Upptalning á þeim sem starfshópurinn hefur fundað með].

[Upptalning á erindum sem bárust starfshópnum].

[Upplýsingar um hverjir fengu skýrsluna til yfiriestrar á vinnslustigi].

DRÖG

8 SKRÁ YFIR MYNDIR OG TÖFLUR.

8.1 Myndir.

- Mynd 1. Gildandi samsetning grunngerðar skattlagningar ökutækja og eldsneytis.
- Mynd 2. Tillaga að breyttri samsetningu grunngerðar skattlagningar ökutækja og eldsneytis.
- Mynd 3. Tillaga að breytingum á aðalflokki vörugjalds á fólksbifreiðar o.fl.
- Mynd 4. Tillaga að breytingu skattlagningu umráða ökutækja undir 3.500 kg eigin þyngd.
- Mynd 5. Tekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis.
- Mynd 6. Nýskráðar bifreiðar og tekjur af vörugjaldi.
- Mynd 7. Skráðar bifreiðar og tekjur af vörugjöldum á eldsneyti.
- Myndir 8 og 9. Skattar bensín- og dísilíltra.
- Myndir 10 og 11. Samsetning á bensín- og dísilverðs á Norðurlöndum 2015 (í bandaríkjadöllum).
- Mynd 12. Fjöldi bifreiða eftir landshlutum.
- Mynd 13. Fjöldi ökutækja og fólksbifreiða á íbúa eftir landshlutum.
- Mynd 14. Bifreiðar eftir landshlutum og hlutdeild orkugjafa.
- Mynd 15. Fjöldi fólksbifreiða skipt eftir landshlutum.
- Mynd 16. Fólksbifreiðar í eigu einstaklinga og fyrirtækja skipt eftir orkugjöfum.
- Mynd 17. Fjöldi annara ökutækja en bifreiða eftir landshlutum.
- Mynd 18. Aldurssamsetning og meðalaldur fólksbifreiða.
- Mynd 19. Meðalakstur fólksbifreiða 2016.
- Mynd 20. Meðalakstur fólks- og sendibifreiða 2006–2015.
- Mynd 21. Nýskráningar bifreiða 2011–2017.
- Mynd 22. Nýskráðar fólksbifreiðar; einka- og fyrirtækjabifreiðar: Skipting í losunarflokka og þróun meðallosunar hverrar bifreiðar.
- Mynd 23. Skipting nýskráðra bifreiða eftir orkugjafa
- Mynd 24. Nýskráningar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og hlutfall af nýskráningum.
- Mynd 25. Spá um tekjur ríkissjóðs af óbreyttri skattlagningu ökutækja og eldsneytis (háspá og láspá).
- Mynd 26. Grunnskattlagning olíu og bensíns (kr./l).

8.2 Töflur.

- Tafla 1. Sviðsmynd innleiðingar tæknilausna.
- Tafla 2. Áhrif upptöku WLTP-losunarmælingar.
- Tafla 3. Innleiðingarferill WLTP-losunarmælingar.

9 VIÐAUKAR.

9.1 Viðauki I – Samsetning ökutækjaflotans.

Bifreiðar.

Af þeim 277.360 ökutækjum sem voru í umferð á Íslandi hinn 31. desember 2016 voru 228.566 bifreiðar. Skráðar bifreiðar voru hins vegar nokkuð fleiri, 278.928. Af þeim voru 175.067 bensínbifreiðar, 97.989 dísilbifreiðar, 4.331 tvíorkubifreiðar og 1.454 sem gengu fyrir öðrum orkugjöfum. Eins og í tilviki ökutækja voru flestar bifreiðar skráðar á höfuðborgarsvæðinu, 163.777. Á Norðurlandi-eystra voru 27.746 skráðar bifreiðar, 23.612 á Suðurlandi, 20.075 á Suðurnesjum, 13.715 á Vesturlandi, 11.884 á Austurlandi, 7.881 á Norðurlandi-vestra og 5.884 á Vestfjörðum. Erlendis voru skráðar 4.354 bifreiðar.

» Fólksbifreiðar.

Af þeim 228.566 bifreiðum sem voru í umferð hinn 31. desember 2016 voru 199.865 fólksbifreiðar. Skráðar fólksbifreiðar voru hins vegar nokkuð fleiri, 240.490. Af þeim voru 167.405 bensínbifreiðar, 67.537 dísilbifreiðar, 4.269 tvíorkubifreiðar og 1.192 sem gengu fyrir öðrum orkugjöfum. Flestar fólksbifreiðar voru skráðar á höfuðborgarsvæðinu, 143.472. Á Norðurlandi-eystra voru 23.695 skráðar fólksbifreiðar, 19.460 á Suðurlandi, 17.879 á Suðurnesjum, 11.218 á Vesturlandi, 9.725 á Austurlandi, 6.386 á Norðurlandi-vestra og 4.709 á Vestfjörðum. Erlendis voru skráðar 3.946 bifreiðar.

» Sendibifreiðar.

Af þeim 228.566 bifreiðum sem voru í umferð hinn 31. desember 2016 voru 19.749 sendibifreiðar. Skráðar sendibifreiðar voru hins vegar nokkuð fleiri, 24.508. Af þeim voru 6.889 bensínbifreiðar, 17.329 dísilbifreiðar, 57 tvíorkubifreiðar og 233 sem gengu fyrir öðrum orkugjöfum. Flestar sendibifreiðar voru skráðar á höfuðborgarsvæðinu, 13.712. Á Norðurlandi-eystra voru 2.526 skráðar fólksbifreiðar, 2.396 á Suðurlandi, 1.511 á Suðurnesjum, 1.409 á Vesturlandi, 1.199 á Austurlandi, 778 á Norðurlandi-vestra og 700 á Vestfjörðum. Erlendis voru skráðar 277 bifreiðar.

» Hópbifreiðar.

Hópbifreiðum er skipt í tvo flokka í gögnum Samgöngustofu, hópbifreiðar I sem eru með skráða leyfða heildarþyngd 5000 kg eða minna og hópbifreiðar II sem eru með skráða leyfða heildarþyngd meira en 5000 kg.

Af þeim 228.566 bifreiðum sem voru í umferð hinn 31. desember 2016 voru 2.044 hópbifreiðar, 1.012 í flokki I og 1.032 í flokki II. Skráðar hópbifreiðar voru hins vegar nokkuð fleiri, 2.862, 1.364 í flokki I og 1.498 í flokki II. Af þeim voru 110 bensínbifreiðar, 105 í flokki I og 5 í flokki II, 2.744 dísilbifreiðar, 1.255 í flokki I og 1.489 í flokki II, 4 tvíorkubifreiðar, allar í flokki I, og 4 sem gengu fyrir öðrum orkugjöfum, allar í flokki II. Flestar hópbifreiðar voru skráðar á höfuðborgarsvæðinu, 1.536, þar af 639 í flokki I og 897 í flokki II. Á Norðurlandi-eystra voru 321 skráðar fólksbifreiðar, 155 í flokki I og 166 í flokki II, 320 á Suðurlandi, 194 í flokki I og 126 í flokki II, 104 á Suðurnesjum, 57 í flokki I og 47 í flokki II, 203 á Vesturlandi, 98 í flokki I og 105 í flokki II, 152 á Austurlandi, 92 í flokki I og 60 í flokki II, 134 á Norðurlandi-vestra, 66 í flokki I og 68 í flokki II, og 72 á Vestfjörðum, 51 í flokki I og 21 í flokki II. Erlendis voru skráðar 20 bifreiðar, 12 í flokki I og 8 í flokki II.

» Vörubifreiðar.

Vörubifreiðum er skipt í tvo flokka í gögnum Samgöngustofu, vörubifreiðar I sem eru með skráða leyfða heildarþyngd 12.000 kg eða minna og vörubifreiðar II sem eru með skráða leyfða heildarþyngd meira en 12.000 kg.

Af þeim 228.566 bifreiðum sem voru í umferð hinn 31. desember 2016 voru 6.519 vörubifreiðar, 3.325 í flokki I og 3.583 í flokki II. Skráðar hópbifreiðar voru hins vegar nokkuð fleiri, 10.579, 5.146 í flokki I og 5.918 í flokki II. Af þeim voru 665 bensínbifreiðar, 647 í flokki I og 12 í flokki II, 9.895 dísilbifreiðar, 4.498 í flokki I og 5.881 í flokki II, 1 tvíorkubifreið í flokki II og 18 sem gengu fyrir öðrum orkugjöfum, 1 í flokki I og 24 í flokki II. Flestar vörubifreiðar voru skráðar á höfuðborgarsvæðinu, 4.761, þar af 2.354 í flokki I og 2.652 í flokki II. Á Norðurlandi-eystra voru 1.079 skráðar vörubifreiðar, 526 í flokki I og 687 í flokki II, 1.343 á Suðurlandi, 727 í flokki I og 709 í flokki II, 525 á Suðurnesjum, 293 í flokki I og 286 í flokki II, 881 á Vesturlandi, 387 í flokki I og 515 í flokki II, 802 á Austurlandi, 353 í flokki I og 459 í flokki II, 574 á Norðurlandi-vestra, 526 í flokki I og 311 í flokki II, og 392 á Vestfjörðum, 171 í flokki I og 250 í flokki II. Erlendis voru skráðar 222 bifreiðar, 61 í flokki I og 49 í flokki II.

Eftirvagnar.

Í gögnum Samgöngustofu eru eftirvagnar flokkaðir í tvo aðalflokka, eftirvagna og ferðavagna.

Aðalflokkurinn eftirvagnar er svo aftur flokkaður í eftirvagn II, sem eru allir eftirvagnar með leyfða heildarþyngd meiri en 750 kg og mest 3.500 kg, eftirvagn III sem eru með leyfða heildarþyngd meiri en 3.500 kg og mest 10.000 kg og eftirvagn IV sem er með leyfða heildarþyngd meiri en 10.000 kg. Eftirvagnar I eru minna en 750 kg af leyfðri heildarþyngd og eru ekki skráningarskyldir. Af þeim sökum liggja ekki fyrir upplýsingar um þá hjá Samgöngustofu. Aðalflokkurinn ferðavagnar greinist aftur niður í hjólhýsi, tjaldvagna og fellihýsi.

» Eftirvagn II.

Hinn 31. desember 2016 voru 4.990 eftirvagnar II í umferð. Skráðir eftirvagnar voru hins vegar fleiri, 6.477. Flestir eftirvagnar II voru skráðir á höfuðborgarsvæðinu, 2.512. Á Norðurlandi-eystra voru 715 vagnar skráðir, 320 á Austurlandi, 660 á Norðurlandi-vestra, 1.190 á Suðurlandi, 214 á Suðurnesjum, 148 á Vestfjörðum og 646 á Vesturlandi. Þá voru 72 eftirvagnar II skráðir erlendis.

» Eftirvagn III.

Hinn 31. desember 2016 voru 575 eftirvagnar III í umferð. Skráðir eftirvagnar III voru hins vegar fleiri, 1.024. Flestir eftirvagnar III voru skráðir á höfuðborgarsvæðinu, 323. Á Norðurlandi-eystra voru 75 vagnar skráðir, 68 á Austurlandi, 94 á Norðurlandi-vestra, 304 á Suðurlandi, 24 á Suðurnesjum, 31 á Vestfjörðum og 87 á Vesturlandi. Þá voru 18 eftirvagnar III skráðir erlendis.

» Eftirvagn IV.

Hinn 31. desember 2016 voru 2.358 eftirvagnar IV í umferð. Skráðir eftirvagnar IV voru hins vegar fleiri, 3.346. Flestir eftirvagnar IV voru skráðir á höfuðborgarsvæðinu, 1.655. Á Norðurlandi-eystra voru 273 vagnar skráðir, 216 á Austurlandi, 136 á Norðurlandi-vestra, 388 á Suðurlandi, 123 á Suðurnesjum, 126 á Vestfjörðum og 367 á Vesturlandi. Þá voru 62 eftirvagnar IV skráðir erlendis.

» Hjólhýsi.

Hinn 31. desember 2016 voru 3.654 hjólhýsi í umferð. Skráð hjólhýsi voru hins vegar fleiri, 4.323. Flest hjólhýsi voru skráðir á höfuðborgarsvæðinu, 1.967. Á Norðurlandi-eystra voru 605

hjólhýsi skráðir, 322 á Austurlandi, 177 á Norðurlandi-vestra, 536 á Suðurlandi, 365 á Suðurnesjum, 81 á Vestfjörðum og 239 á Vesturlandi. Þá voru 31 hjólhýsi skráð erlendis.

» Tjaldvagnar.

Hinn 31. desember 2016 voru 7.886 tjaldvagnar í umferð. Skráðir tjaldvagnar voru hins vegar fleiri, 8.915. Flestir tjaldvagnar voru skráðir á höfuðborgarsvæðinu, 4.612. Á Norðurlandi-eystra voru 1.088 tjaldvagnar skráðir, 495 á Austurlandi, 282 á Norðurlandi-vestra, 1.007 á Suðurlandi, 652 á Suðurnesjum, 199 á Vestfjörðum og 470 á Vesturlandi. Þá voru 110 tjaldvagnar skráðir erlendis.

» Fellihýsi.

Hinn 31. desember 2016 voru 3.730 fellihýsi í umferð. Skráð fellihýsi voru hins vegar fleiri, 3.946. Flest fellihýsi voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 2.303. Á Norðurlandi-eystra voru 368 tjaldvagnar skráðir, 144 á Austurlandi, 105 á Norðurlandi-vestra, 347 á Suðurlandi, 261 á Suðurnesjum, 65 á Vestfjörðum og 325 á Vesturlandi. Þá voru 28 fellihýsi skráð erlendis.

Bifhjól (götuskráð).

Hinn 31. desember 2016 voru 6.562 bifhjól í umferð. Skráð bifhjól voru hins vegar mun fleiri, 12.602, þar af 12.529 bensínhjól, 2 dísilhjól, 2 tvíorkuhjól og 69 hjól knúin öðrum orkugjöfum. Skráð bifhjól skiptast í létt bifhjól, 2.568, þung bifhjól 8.005 og fjór- og sexhjól, 2.029. Flest bifhjól voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 6.629. Á Norðurlandi-eystra voru 1.549 bifhjól skráð, 690 á Austurlandi, 397 á Norðurlandi-vestra, 1.169 á Suðurlandi, 973 á Suðurnesjum, 265 á Vestfjörðum og 602 á Vesturlandi. Þá voru 328 bifhjól skráð erlendis.

» Létt bifhjól.

Flest létt bifhjól voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 1.180 og þar af 1 tvíorkuhjól og 22 hjól knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilólíu. Á Norðurlandi-eystra voru 407 bifhjól skráð, þar af 4 knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilólíu, 176 á Austurlandi, þar af 1 tvíorkuhjól og 1 knúin öðrum orkugjafa en bensíni eða dísilólíu, 84 á Norðurlandi-vestra, öll bensínhjól, 235 á Suðurlandi, öll bensínhjól, 195 á Suðurnesjum, þar af 3 knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilólíu, 75 á Vestfjörðum, þar af 2 knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilólíu og 136 á Vesturlandi og þar af 1 knúin öðrum orkugjafa en bensíni eða dísilólíu. Þá voru 57 létt bifhjól skráð erlendis.

» Þung bifhjól.

Flest þung bifhjól voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 4.630 og þar af 1 dísilhjól og 16 hjól knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilólíu. Á Norðurlandi-eystra voru 919 þung bifhjól skráð, þar af 2 knúin öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilólíu, 346 á Austurlandi, öll knúin bensíni, 174 á Norðurlandi-vestra, öll bensínhjól, 659 á Suðurlandi, öll bensínhjól, 599 á Suðurnesjum, þar af 1 knúin öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilólíu, 132 á Vestfjörðum, öll bensínhjól, og 307 á Vesturlandi, öll bensínhjól. Þá voru 239 þung bifhjól skráð erlendis.

» Fjór- og sexhjól.

Flest fjór- og sexhjól voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 796 og þar af 7 hjól knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilólíu. Á Norðurlandi-eystra voru 223 fjór- og sexhjól skráð, þar af 3 knúin öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilólíu, 168 á Austurlandi, þar af 1 knúin öðrum orkugjafa en bensíni eða dísilólíu, 139 á Norðurlandi-vestra, öll bensínhjól, 275 á Suðurlandi, þar af 2 knúin öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilólíu, 179 á Suðurnesjum, þar af 1 dísilhjól og 1 knúin öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilólíu, 58 á Vestfjörðum, þar af 1 knúin öðrum

orkugjafa en bensíni eða dísilolíu, og 159 á Vesturlandi, þar af 1 knúið öðrum orkugjafa en bensíni eða dísilolíu. Þá voru 32 fjór- og sexhjól skráð erlendis.

Önnur ökutæki.

Í gögnum Samgöngustofu skiptast önnur ökutæki í fjóra undirflokk, þ.e. dráttarvélar, vélsleða, torfæruhjól og torfæruhjór- og sexhjól.

» Dráttarvélar.

Hinn 31. desember 2016 voru 11.193 dráttarvélar í umferð. Skráðar dráttarvélar voru hins vegar fleiri, 12.001, allar knúnar dísilolíu nema 7 sem voru knúnar öðrum orkugjöfum en bensíni og dísilolíu. Flestar dráttarvélar voru skráð á Suðurlandi, 3.008. Á Norðurlandi-eystra voru 2.074 dráttarvélar skráðar, 1.936 á Norðurlandi-vestra, 1.203 á Austurlandi, 1.377 á höfuðborgarsvæðinu, 1.659 á Vesturlandi, 546 á Vestfjörðum og 151 á Suðurnesjum. Þá voru 47 dráttarvélar skráðar erlendis.

» Vélsleðar.

Hinn 31. desember 2016 voru 4.295 vélsleðar í umferð. Skráðir vélsleðar voru hins vegar fleiri, 5.651, allar knúnir bensíni nema 44 sem voru knúnir öðrum orkugjöfum en bensíni og dísilolíu. Flestir vélsleðar voru skráðir á höfuðborgarsvæðinu, 1.969. Á Norðurlandi-eystra voru 1.318 vélsleðar skráðir, 546 á Austurlandi, 531 á Suðurlandi, 360 á Vestfjörðum, 352 á Vesturlandi, 328 á Norðurlandi-vestra og 136 á Suðurnesjum. Þá voru 111 vélsleðar skráðir erlendis.

» Torfæruhjól.

Hinn 31. desember 2016 voru 1.221 torfæruhjól í umferð. Skráð torfæruhjól voru hins vegar fleiri, 4.287, þar af 2 dísilhjól og 7 knúin öðrum orkugjöfum en bensíni og dísilolíu. Flest torfæruhjól voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 2.044. Á Norðurlandi-eystra voru 483 torfæruhjól skráð, 326 á Austurlandi, 548 á Suðurlandi, 83 á Vestfjörðum, 247 á Vesturlandi, 193 á Norðurlandi-vestra og 239 á Suðurnesjum. Þá voru 124 torfæruhjól skráð erlendis.

» Torfæruhjór- og sexhjól.

Alls voru 2.159 torfæruhjór- og sexhjól í umferð þann 31. desember 2016. Skráð torfæruhjór- og sexhjól voru hins vegar 2.984 á sama degi, þar af 14 dísilhjól og 5 hjól sem er knúin öðrum orkugjöfum en bensíni og dísilolíu. Flest torfæruhjór- og sexhjól voru skráð á höfuðborgarsvæðinu, 1.051 og þar af 3 dísilhjól og 4 hjól knúin öðrum orkugjöfum en bensín eða dísilolíu. Á Norðurlandi-eystra voru 301 torfæruhjór- og sexhjól skráð, þar af 1 knúið öðrum orkugjöfum en bensíni eða dísilolíu, 347 á Austurlandi, þar af eitt dísilhjól, 255 á Norðurlandi-vestra, þar af 1 knúið öðrum orkugjafa en bensíni eða dísilolíu, 464 á Suðurlandi, þar af 8 dísilhjól, 120 á Suðurnesjum, öll bensínhjól, 111 á Vestfjörðum, öll bensínhjól, og 294 á Vesturlandi, þar af 1 dísilhjól. Þá voru 41 torfæruhjór- og sexhjól skráð erlendis.

9.2 Viðauki II – Skattlagning í öðrum ríkjum.

Þegar horft er yfir svið skatt- og gjalddöku af eignum ökutækja og framleiðendum og seljendum og notendum eldsneytis virðist fljótt á litið eins og skatt- og gjalddökan sé nokkuð fjölbreytt og ólík milli ríkja. Þegar grannt er skoðað kemur hins vegar í ljós að grunngerð skatt- og gjalddöku er í mörgu tilliti lík. Þannig byggist hún í meginatriðum á sambærilegum þáttum og hér tíðkast, þ.e. skattlagningu öflunar, umráða og notkunar. Þegar út í smáatriði skattlagningar er komið breytist myndin hins vegar nokkuð eins og ráða má af eftirfarandi umfjöllun.

Noregur.

Ökutæki.

» Einsskiptisgjald (n. engangsgjald).

Gjaldið er greitt í tengslum við fyrstu skráningu bifreiðar. Fjárhæð gjaldsins tekur m.a. mið af gjaldflokki, eigin þyngd, vélarstærð í KW og rúmsentimetrum, skráðri losun koltvísýrings og losun nituroxíðs (NOx). Þá er úrvinnslugjald 2.400 NKR innheimt með einsskiptisgjaldinu.

Nokkur atriði til viðbótar hafa veruleg áhrif á fjárhæð gjaldsins:

1. Eftir því sem ökutækið er eldra þegar það er flutt til Noregs því lægra er gjaldið allt þar til 30 árum er náð.
2. Gjaldið lækkar í tveimur þrepum ef skráð losun koltvísýrings er annars vegar undir 75 g/km og undir 40 g/km hins vegar.
3. Minni vörubifreiðar og vöruflytningabifreiðar bera aðeins 20% af þyngdarhluta gjaldsins og 75% af NOx hlutanum.
4. Bifhjól og beltabifhjól eru aðeins skattlögð miðað við vélarstærð.
5. Ferða- og húsbifreiðar bera aðeins 22% af þyngdarhluta gjaldsins og 0% af NOx hlutanum.
6. Leigubifreiðar bera 40% þyngdarhluta gjaldsins svo fremi sem þær verði í leigunotum í a.m.k. þrjú ár.
7. Minni farþegaflutningabifreiðar bera 40% þyngdarhluta gjaldsins og 0% NOx hlutans.

Eftirfarandi ökutæki eru undanþegin einsskiptisgjaldi:

- Sjúkrabílar.
- Ökutæki sem hafa gengið í arf.
- Rafmagnsökutæki, þ.m.t. rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar.
- Útfararabifreiðar.
- Rally-bifreiðar.
- Leigubifreiðar.
- Ökutæki í eigu sendiráða.
- Ökutæki í eigu Atlantshafsbandalagsins.
- Ökutæki í eigu Norræna fjárfestingabankans.
- Bifhjól til nota í keppnisíþróttum.
- Ökutæki sem eru skráð á Svalbarða.
- Fornbifreiðar og ökutæki með söfnunargildi.
- o.fl.

Hægt er að sækja um undanþágu frá einsskiptisgjaldi vegna eftirfarandi ökutækja:

- Heimasmiðuð ökutæki.
- Farþegaflutningabifreiðar til flutninga fatlaðs fólks.

- Ökutæki sem ganga fyrir etanóli.
- Ökutæki með brynvörn til opinberra nota.
- Sérútbúin ökutæki til slökkvistarfa.
- Beltabífhjól í eigu mannúðarstofnana.

Ef ökutæki er flutt inn á grundvelli leigusamnings greiðist einsskiptisgjald af leigufjárhæðinni, t.d. ber ökutæki sem leigt er til nota í Noregi í þrjú ár 33% fulls einsskiptisgjalds.

Fyrirtæki sem taka ökutæki á leigu erlendis frá geta sótt um að greiða einsskiptisgjald í hlutfalli við útleigutíma.

Af framangreindu leiðir að fjárhæð einsskiptisgjalds er mjög mismunandi eftir ökutækjum.

Rétt er að hafa í huga að norska ríkisstjórnin hefur kynnt tillögur um að leggja einsskiptisgjald á rafmagnsbifreiðar miðað við þyngd þeirra. Tillögurnar gera ráð fyrir að bifreiðar undir 2.250 kg eigin þyngd verði undanþegnar gjaldinu en lagt verði 35.900 NKR gjald á bifreiðar sem vega 2.250–2.499 kg og 82.800 NKR gjald á bifreiðar sem eru 2.500 kg eða þyngri. Ekki liggur fyrir hvort tillögurnar muni ná fram að ganga.

» Gjald á gróðurhúsalofttegundir.

Sérstakt gjald er greitt við skráningu á ökutækjum sem eru með loftkælingu (AC) og nemur það 643,5 NKR á hvert kg gastegundar sem nýtt er til kælingar.

» Umskráningargjald (n. omregisteringsavgift).

Sérstakt gjald er greitt við eigendaskipti á ökutækjum frá 455–3.290 NKR. Ýmiskonar undanþágur eru frá gjaldskyldu, t.d. ef eigendaskipti verð milli foreldris og barns, ef kaupum er rift, við samruna fyrirtækja, af fornbifreiðum, ef eigendaskipti eiga sér aðeins stað að hluta og í tilviki rafmagnsbifreiða.

» Árgjald/skattlagning ökutækjatrýgginga (n. ársavgift/trafikkforsikringsavgift).

Til síðustu áramóta greiddu eigendur bifreiða sem eru undir 7.500 kg að eigin þyngd 2.820 NKR árgjald en ef um dísilbifreið er að ræða sem er án efnisagnasíu (sótsíu) nam árgjaldið 3.290 NKR. Gjaldið nam 1.960 NKR í tilviki bífhjóla en 455 NKR, í tilviki nokkurra gerða ökutækja, þ.á m. rafmagnsbifreiða, fornbifreiða, léttra bífhjóla, dráttarvéla og leigubifreiða. Ef gjaldið er greitt eftir gjalddaga leggjast 250 NKR við fjárhæð þess en aðeins 50 NKR í tilviki rafmagnsbifreiða, fornbifreiða, leigubifreiða o.fl. ökutækja.

Við síðustu áramót var árgjaldið fellt niður en í þess í stað tekin upp skattur á ökutækjatrýggingar. Markmið breytingarinnar er að draga úr umsýslukostnaði hins opinbera. Gjaldið er lagt á miðað við fjölda daga sem ökutæki er tryggt. Fjárhæðir gjaldsins nema frá 1. mars 2018:

- 9,15 NKR á fólksbifreiðar og hópibifreiðar sem ganga fyrir dísilólú og eru ekki útbúnar efnisagnasíu.
- 7,85 NKR á fólksbifreiðar og hópibifreiðar sem ganga fyrir bensíni eða dísilólú og eru útbúnar efnisagnasíu.
- 5,46 NKR á bífhjól.
- 1,27 NKR á fornbifreiðar, létt bífhjól, dráttarvélar, leigubifreiðar, beltabífhjól o.fl.
- Skatturinn er ekki lagður á ökutæki skráð á Svalbarða, í eigu NATO eða sendiráða, í eigu norska ríkisins og annarra aðila sem ekki kaupa ökutækjatrýggingar. Þá er engin skattur lagður á rafmagns- og vetnisbifreiðar, dráttarvélar o.fl. árið 2018.

» Árgjald miðað við þyngd (n. vektársavgift).

Nemi eigin þyngd ökutækis meira en 7.500 kg ber að greiða árgjald sem byggist á þyngd fjölda öxla og fjöðrun. Gjaldið er einnig lagt á eftirvagna. Fjárhæðir gjaldsins nema frá 4,57 NKR á ári ef ökutækið er 7.500–11.999 kg að eigin þyngd og hefur tvö öxla upp í 6.722 NKR á ári í tilviki ökutækis sem er 29.000 kg að eigin þyngd eða þyngra, hefur fjóra öxla og aðra fjöðrun en loftpúðafjöðrun.

Þá ber að greiða sérstakt umhverfisgjald (n. miljødifferensiert ársavgift for dieseldrevne kjøretøy) af dísilbifreiðum en gjaldið er mishátt eftir því hvaða EURO staðal hún fellur undir. Fjárhæð gjaldsins nemur frá 114 NKR á ári í tilviki 7.500–11.999 kg ökutækis í EURO VI upp í 17.075 NKR ef ökutækið er 20.000 kg eða þyngra utan EURO staðla.

Eldsneyti.

Þrennskonar umhverfisskattar eru lagðir á eldsneyti í Noregi. Þá er vegnotkunargjald lagt á í tekjuöflunarskygni.

» Kolefnisgjald (n. CO₂-avgift).

Kolefnisgjald (losunargjald) er lagt á steinolíu, bensín, gas, jarðolíugas og loftkennd kolvatnsefni. Lífdísilólía er sérstaklega undanþegin gjaldinu. Fjárhæð gjaldsins nemur 1,05–1,20 NKR á lítra. Gas af náttúrlegum uppruna ber 0,90 NKR á rúmmetra og LPG ber 1,35 NKR á hvert kg. Alþjóðaflug og skip í utanlandssiglingum eru undanþegin gjaldinu.

» Grunngjald (n. Grunnavgift).

Grunngjald er lagt á brennsluolíu sem nemur 1,603 NKR á hvern lítra.

» Brennisteinsgjald (n. svovelavgift).

Brennisteinsgjald er lagt á hvern líter eldsneytis sem inniheldur brennistein. Gjaldið er lagt á eftir magni brennisteins í lítra, frá 0–0,544 NKR/l.

» Vegnotkunargjald.

Gjaldið er lagt á jarðefnaeldsneyti og gas af ýmsum gerðum. Gjaldið er einnig lagt á lífdísilólíu á sama hátt og hefðbundna dísilólíu. Gjaldið er hins vegar mishátt eftir brennisteinsinnihaldi eldsneytis. Gjaldið nemur 5,19–5,23 NKR á hvern lítra bensíns, 3,80–3,86 NKR á lítra dísilólíu, og 1,43 NKR á hvert kg LPG. Náttúrlegar gastegundir eru undanþegnar gjaldinu. Lituð dísilólía til nota á dráttarvélur er undanþegin vegnotkunargjaldi og sama á við um bensín sem nýtt er í atvinnurekstri t.d. á vélsagir. Þeir sem nýta eldsneyti á báta eða beltabifhjól í jaðarbyggðum geta sótt um endurgreiðslu vegnotkunargjalds.

Aðrir skattar.

» Bifreiðahlunnindi.

Tekjuskattur er lagður á bifreiðahlunnindi. Þau eru þó aðeins skattlögð að hálfu leyti ef um rafmagnsbifreið er að ræða, þ.e. skattmat bifreiðarinnar er lækkað um 50% og því er hlunnindahluti skattstofns tekjuskatts lægri sem því nemur. Sérstakar skapalónsreglur um einkanot á bifreiðum sem eru þyngrri en 7.500 kg.

» Virðisaukaskattur.

Almennt ber innflutningur og sala á ökutækjum virðisaukaskatt, 25%. Leigubifreiðaakstur er virðisaukaskattsskyldur og almenningssamgöngur bera almennt 10% virðisaukaskatt. Innflutningur og sala á rafmagnsbifreiðum er undanþegin virðisaukaskatti. Þá er útleiga á

rafmagnsbifreið undanþegin virðisaukaskatti vari hún í 30 daga eða lengri tíma. Innflutningur og sala á rafhlöðum fyrir slík ökutæki er einnig undanþegin virðisaukaskatti.

Eldsneyti ber virðisaukaskatt í almennum 25% þrepi. Heimilt er að innskatta virðisaukaskatt af innkaupum eldsneytis til atvinnurekstrar nema vegna eldsneytis á fólksbifreiðar.

Danmörk.

Ökutæki.

» Skráningargjald (d. registeringsafgift).

Skráningargjald er lagt á ökutæki þegar það er skráð í fyrsta skipti í Danmörku. Fjárhæð gjaldsins er reiknuð út frá kaupverði. Gjaldið nemur 105% af kaupverði fólksbifreiðar að 106.600 DKR og 150% af því sem umfram nemur. Gjaldið er umtalsvert lægra í tilvikum bifhjóla og sendi- og vörubifreiða og fólksflutningabifreiða. Á bifhjól er lagt 0 DKR gjald á fyrstu 9.600 DKR kaupverðsins, 105% af næstu 9.600–33.600 DKR og 150% af þeim hluta kaupverðs sem eftir er. Á sendi- og vörubifreiðar að 4.000 kg. eigin þyngd eru lagt 0 DKR gjald af fyrstu 18.100 DKR kaupverðs og 50% af þeim hluta kaupverðsins sem eftir er. Sérregla gildir hins vegar um opnar sendi- og vörubifreiðar (pallbifreiðar) með eigin þyngd frá 2.501–4.000 kg. Af kaupverði slíkra ökutækja er lagt 0 DKR gjald af fyrstu 34.100 DKR kaupverðs en 30% af því sem eftir er. Ef bifreiðin er yfir 3.000 kg að eigin þyngd er þak á gjaldinu, það getur að hámarki numið 56.800 DKR. Ekkert gjald er lagt á flutninga- og vörubifreiðar yfir 4.000 kg að eigin þyngd. Gjaldið nemur 0 DKR af fyrstu 12.100 DKR kaupverðs fólksflutningabifreiða og 60% af því sem eftir er.

Sérstakar hækkningar eða lækkningar geta komið til sögunnar við skráningu fólks- og sendibifreiða eftir eldsneytiseyðslu. Í tilvikum bensínbifreiða hækkar gjaldið um 1.000 DKR fyrir hvern kílómetur sem eldsneytiseyðsla fer yfir 16 km/l. Hins vegar lækkar gjaldið um 4.000 DKR fyrir hvern kílómetur eyðslu undir 16 km/l. Í tilvikum dísilbifreiða er miðað við eyðslu yfir og undir 18 km/l. Þessar reglur ná einnig til rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og því njóta kaupendur rafmagnsbifreiða umtalsverðrar ívilnunar þar sem gera má ráð fyrir að lækkunin nemi 4.000 DKR x 16/18.

Ýmiskonar ökutæki eru undanþegin gjaldskyldu, annars vegar vegna notagildis eða hver eigandinn er. Þannig eru ökutæki í eigu dönsku hirðarinnar, opinberra stofnana, slökkviliðs, björgunarpjónustu undanþegnar. Sama á við um sjúkabifreiðar og útfarabifreiðar, stærri fólksflutningabifreiðar, fólksflutningabifreiðar í eigu aðila sem eru með fólksflutningaleyfi, þ.m.t. leigubifreiðar, bifreiðar til flutnings fatlaðs fólks og eðalbifreiðar, þungar bifreiðar, dráttarvélar, ökutæki hönnuð til atvinnunota, þ.e. annarra atvinnunota en aksturs, tengivagnar til flutninga o.fl.

Sérreglur gilda um útreikning skráningargjalds notaðra bifreiða og bifhjóla. Þær reglur byggja í grunninn á verðmæti nýrrar bifreiðar en tekið er tillit til tiltekinna ársfyrninga. Skráningargjald á fornbíla (35 ára og eldri) er fast, 40% af raunverði þeirra. Þá nemur skráningargjald húsbifreiða 60% af kaupverði að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

Á grundvelli öryggissjónarmiða er heimilaður frádráttur frá skráningargjaldi að fjárhæð 3.750 DKR ef fólksbifreið er búin hemlalæsisvörn (ABS), 2.500 DKR ef hún er búin rafrænum stöðugleikastýringu (ESC) og 1.280 DKR ef hún er búin 3–6 öryggisloftpúðum. Hins vegar hækkar skráningargjaldið um 7.450 DKR ef bifreiðin er ekki búin öryggisloftpúðum eða um 3.725 DKR ef öryggisloftpúðinn er aðeins einn. Gjaldið lækkar um 2.000 DKR ef bifreið hefur

hlotið 5 stjórnur í Euro NCAP öryggisprófunum og um 200 DKR (hámark 600 DKR) fyrir hvert sæti sem tengt er öryggisbeltaaðvörun.

Að teknu tilliti til alls frádráttar, utan frádráttar vegna sætisbeltaviðvörunar, nemur skráningargjald að lágmarki 20.000 DKR.

Vetnisbifreiðar eru alfarið undanþegnar skráningargjaldi. Aðeins voru greidd 20% skráningargjalds af rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum árið 2016 en til stóð að það hlutfall hækkaði í 40% 2017, 65% 2018, 90% 2019 og í 100% árið 2020. Hins vegar hafa Danir nú gert breytingu á ívilduninni í ljósi þess hve mikið hefur dregið úr skráningum rafmagns- og tengiltvinnbifreiða á árinu 2017. Breytingin felur í sér að gjaldið nemur 20% á árinum 2016–2018, 40% 2019, 65% 2020 og 90% 2021 og 100% þar eftir. Árin 2016 og 2017 var einnig 10.000 DKR viðbótarfrádráttur af fjárhæð gjaldsins heimilaður vegna slíkra bifreiða en hann átti að líða undir lok við árslok 2017. Nú hefur gildistími viðbótarfrádráttarins verið framlengdur til 2019.

Fyrirtæki sem starfa við útleigu bifreiða, innlend og erlend, geta sótt um að greiða skráningargjald í hlutfalli við útleigutíma samkvæmt leigusamningi. Fyrstu þrjú mánuðina eftir að bifreiðin er tekin til leigunota nemur gjaldið 2% á mánuði, 1% næstu 3–36 mánuði og ½% á hverjum mánuði ef leigunot fara umfram 36 mánuði. Af millistórum fólksbíl sem hefur um 280.000 DKR útsöluverð á almennum markaði nemur skráningargjald á eins mánaðar útleigutíma rúmum 3.600 DKR en rúmlega 39.300 DKR miðað við 18 mánaða útleigutíma. Ef bifreið er tekin úr leigunotum er skráningargjald greitt miðað við skattverð bifreiðarinnar á þeim tíma.

» Þungaskattur og grænn eigendaskattur (d. vægtafgift og græn ejeravgift).

Skattarnir eru greiddir á 3–12 mánaðar fresti af fólksbifreiðum og sendi- og vörubifreiðum skráðum í Danmörku. Við skattlagninguna skiptir m.a. máli um hvers konar bifreið er að ræða, hvaða eldsneyti hún nýtir, hvenær hún er skráð, hver eigin þyngd hennar er og hvernig notkun hennar er háttáð. Eigendur bifreiða greiða aðeins annan skattinn en það ræðst af því hvenær bifreið er skráð.

Grænn eigendaskattur leggst á 6 mánaða fresti á miðað við eldsneytisnotkun í 25 gjaldbilum, frá 310 DKR ef bensínnotkunin nemur 20 km/l. eða minna (5 l/100 km) upp í 10.830 DKR nemi hún 0–4,4 km/l. (22–100 l/100km). Ef notkun dísilolíu nemur 32,1 km/l eða minna nemur gjaldið 130 DKR upp í 10.830 DKR nemi notkunin 0–5 l/km. Hins vegar er einnig lagt svokallað jöfnunargjald á dísilbifreiðar sem eyða meira en 25 km/l, 1.150–5.270 DKR. Gjaldið er einnig lagt á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar en í tilviki þeirra eru skattarnir reiknaðir út miðað við orkunotkun (Wh) umreiknaða í jafngildi bensínnotkunar í líttrum á hverja 100 ekna kílómetra. Rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar lenda í lægsta gjaldflokki. Raforkunotkun rafmagnsbifreiðar sem nemur 158 Wh/km umreiknast yfir í 1,73 l/km af bensíni. Gjald á tengiltvinnbifreið sem eyðir 0,6 l/ km af bensíni og 115 Wh/km miðast við 53,8 km/l (1,26+0,6)l/100 km. Á dísilbifreiðar er einnig lagt jöfnunargjald (d. udlingsavgift) sem nemur 130 DKR.

Þungaskattur nemur fastri krónutölu miðað við þyngd bifreiðar í nokkrum flokkum. Á fólksbifreiðar sem eru léttari en 600 kg er lagður 780 DKR þungaskattur á sex mánaða fresti. Af bihjólum ber að greiða 530 DKR skatt árlega. Nemi eigin þyngd fólksbifreiðar 601–800 kg nemur skatturinn 940 DKR á sex mánaða fresti, 1.240 DKR ef þyngdin nemur 801–1.100 kg, 1.580 DKR ef þyngdin nemur 1.101–1.300 kg, 1.010 DKR á þriggja mánaða fresti ef þyngdin nemur 1.301–1.500 kg, 1.350 DKR ef þyngdin nemur 1.501–2.000 kg og 76 DKR af hverjum 100

kg eigin þyngdar ef ökutæki er þyngra en 2.000 kg á þriggja mánaða fresti. Þungaskattur á fólksflutningabifreiðar nemur frá 450+1.350 DKR árlega á ökutæki undir 1.300 kg eigin þyngd og stighækkar miðað við þyngd. Nemi þyngd ökutækisins 8.001–9.000 kg nemur skatturinn 4.160+1.230 DKR árlega en farið þyngdin yfir 9.000 kg eru greiddar 50+14 DKR fyrir hver 100 kg. Á fólksflutningabifreiðar með fleiri en tvo öxla er lagður 36+10 DKR þungaskattur á hver 100 kg eigin þyngdar árlega. Þungaskattur er lagður á leigubifreiðar í sex gjaldflokkum frá 2.440 DKR árlega ef eigin þyngd nemur undir 800 kg upp í 5.110 DKR nemi þyngdin meiru en 2.000 kg. Þungaskattur og jöfnunargjald er lagt árlega á einkanot sendi- og vörubifreiða og tengivagna. Fjárhæðin er mishá eftir því hvenær bifreiðarnar eru skráðar, hve þungar þær eru og hvaða eldsneyti þær ganga fyrir, þ.e. bensín eða dísilolíu. Þannig nemur fjárhæðin frá 1.000 til 25.060 DKR. Á vörubifreiðar undir 12 tonna eigin þyngd er lagður þungaskattur og jöfnunargjald í 16 gjaldflokkum, frá 4001–5000 kg upp í yfir 20.000 kg. Fjárhæðir gjaldanna nema frá 2.052+552+1.150+200 DKR upp í 36+25+13+13 DKR á hver 200 kg eigin þyngdar. Þungaskattur er lagður á vörubifreiðar og tengivagna eftir fjölda öxla, frá 0 DKR ef bifreiðin er tveggja öxla með loftþúðafjöðrun upp í 4.019 DKR í tilviki fjögurra öxla bifreiðar yfir 29.000 kg að þyngd. Fjárhæð þungaskatts á tengivagna nemur 0–6.905 DKR eftir þyngd og fjölda öxla.

» Efnisagnagjald dísilbifreiða (d. partikeludledningsafgift).

Eigendur dísilbifreiða sem skráðar hafa verið eftir 18. mars 2009 greiða 1.000 DKR gjald árlega séu bifreiðarnar ekki útbúnar efnisagnasíu (d. partikelfilter).

» Veggjald (d. vejbenyttelsesafgift).

Eigendum vörubíla, og eigendum erlendra vörubíla sem ekið er á vegum í Danmörku, er skylt að greiða krónutölugjöld sem lagt er á miðað við fjölda daga, mánaða eða ára og öxla viðkomandi ökutækis. Gjaldið er þó aðeins lagt á ökutæki sem eru 12.000 kg eða þyngrri. Uppfylli ökutækið kröfur tiltekinna EURO-staðla um losun koltvísýrings er gjaldið lægra en ella. Með gjaldinu greiða eigendurnir fyrir afnot af vegakerfum í Danmörku, Svíþjóð, Hollandi og Lúxemborg. Af fornbifreiðum (35 ára og eldri) er aðeins greitt sem nemur ¼ gjaldsins. Ökutæki í eigu lögreglu og vegagerðinni eru undanþegin gjaldinu og sama á við um slökkvi- og björgunar bifreiðar að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Gjaldið nemur frá 5.591–7.156 DKR á ári í tilviki danskra ökutækja en er lagt á fyrir vegnot í skemmri tíma í senn í tilviki erlendra bifreiða.

Rétt er að taka fram að danski fjármálaráðherrann lagði í október 2017 fram lagafrumvarp á danska þinginu sem inniheldur ýmsar tillögur um breytingar á skattlagningu ökutækja. Verði frumvarpið samþykkt munu skattar á ökutæki lækka nokkuð. Hins vegar felur frumvarpið einnig í sér tillögur um að auka efnahagslega hvata til kaupa á orkunýtnum ökutækjum. Með frumvarpinu er jafnframt ætlunin að ná betur til ökutækja sem danskir aðilar leigja erlendis frá.

Skattar og gjöld á eldsneyti.

» Orkuskattur (d. energiafgift)

Á bensín og dísilolíu er lagður orkuskattur og nemur hann 303,9 dönskum aurum á hvern lítra. Í ýmsum tilvikum er gjaldið hærra eða lægra eftir því hvaða eldsneyti er um að ræða eða hvernig það er notað. Þannig nemur gjaldið 198,2 aurum á bensín og dísilolíu sem ekki eru nýtt sem eldsneyti á ökutæki. Þá er gjaldið lægra í tilviki dísilolíu sem hefur verið blönduð olíu sem ekki er af jarðefnauppruna og í tilviki bensíns með hátt blýinnihald nemur gjaldið allt að 502,8 aurum á lítrann. Orkuskattur er einnig lagður á ýmsar gastegundir í aurum á kg, t.d. nemur skatturinn 183,9 aurum á líter fljótandi gass af jarðefnauppruna (LPG) sem nýtt er á ökutæki á

meðan gjaldið á sama gas nemur 338,2 aurum á kg ef það er nýtt til annarra nota. Smurolía ber 198,2 aura gjald á hvern líter.

» Koltvísyringsgjald.

Koltvísyringsgjald er lagt á gas, kol og olíuafurðir í aurum á hvern líter eða kg eldsneytis. Gjaldið nemur 45,7 dönskum aurum á hvern lítra bensíns og dísilolíu. Þá nemur gjaldið 27,8 aurum á líter gass af jarðefnauppruna (LPG) ef það er nýtt á ökutæki en annars nemur gjaldið 51,5 aurum á kg. Gjaldið er lagt á gas sem ekki er af jarðefnauppruna, s.s. metangas sem nýtt er á ökutæki búin stimpilbrunakveikju. Afmörkun gildissviðs gjaldsins er nokkuð víð og nær til allrar losunar koltvísyrings. Hins vegar er ýmiskonar losun undanþegin gjaldinu, t.d. losun sem á rætur sínar að rekja til náttúrulegra orsaka. Vegna hinnar víðu afmörkunar er gjaldið m.a. lagt á gastegundir af lífrænum uppruna.

» Nituroxíðskattur (d. NO_x-afgift).

Köfnunarefnisoxíðskattur var tekinn upp í Danmörku árið 2008 og löggjöfin endurnýjuð árið 2013. Grunnregla laganna er að skattur er lagður á losun nituroxíðs (NO₂) út í andrúmsloftið fyrir brennslu. Grunnreglan er að 5,1 DKR skattur er lagður á hvert kg nituroxíðs sem losað er og samkvæmt gildandi löggjöf fór það stighækkandi frá árinu 2010 til ársins 2015. Þannig nam gjaldið 0,9 aurum á hvern innfluttan líter bensíns og dísilolíu árið 2010 en 4,7 aurum á hvern líter árið 2015. Eftir þann tíma hefur fjárhæð gjaldsins lækkað verulega og nemur um þessar mundir 0,9 aurum á hvern lítra í tilviki bensíns og dísilolíu en er mun hærri t.d. í tilviki brennsluolíu, tjöru og ýmissa gastegunda. Kol og koks bera áberandi hæst gjald í DKR talið en það er þó lagt á miðað við þyngd.

» Brennisteinsskattur (d. svovl afgift).

Brennisteinsskattur er lagður á brennistein sem losnar við brennslu á jarðefnaeldsneyti o.fl., m.a. bensín og dísilolíu. Lagður er 23,4 DKR skattur á hvert kg brennisteins í jarðefnaeldsneyti sem nýtt er í Danmörku.

» Raforkuskattur (d. elafgift).

Raforkuskattur nemur 91 aurum á hverja KWh afhentar raforku. Hins vegar er skatturinn um helmingi lægri ef raforkan er nýtt til heils árs húshitunar. Raforkuskatts er getið hér það sem hann er endurgreiddur að hluta ef sýnt er fram á að raforka hafi verið nýtt til hleðslu rafmagnsbifreiða. Endurgreiðsluheimildin hefur takmarkaðan gildistíma til nokkurra ára en nýverið var hann framlengdur.

Aðrir skattar.

» Einkanotagjald (d. privatnytelsesafgift).

Einstaklingum sem hafa afnot af bifreið undir 4.000 kg eigin þyngd sem nýtt er í atvinnurekstri ber að greiða tekjuskatt af notunum hafi bifreiðin verið skráð eftir 2. júní 1998 sem "vöruflutningabifreiða einkaaðila" eða "vöruflutningabifreiða einkaaðila/atvinnu".

Svíþjóð.

Rétt er að taka fram að enginn skattur er lagður á öflun ökutækis í Svíþjóð.

Skattar á ökutæki.

» Ökutækjaskattur (s. fordonsskatt).

Ökutækjaskatt greiða eigendur skráðra fólksbifreiða, vörubifreiða, fólksflutningabifreiða, bifhjóla, dráttarvéla, tengivagna o.fl. Ýmiskonar ökutæki eru undanþegin skattinum, t.d. ýmiskonar tengivagnar og kerru sem dregnir eru af fólksbifreiðum, vörubifreiðum,

fólksflutningabifreiðum sem ganga fyrir dísilolíu og flugvallartækjum, forn bifreiðar og fornbihjól og tilteknar dráttarvélar. Skatthæðin ræðst af gerð, vél og koltvísýringslosun ökutækis eða gerð vél og þyngd ökutækis. Þannig er það aðeins í tilviki tiltekinna ökutækja sem framleidd er eftir miðjan síðasta áratug miðast skatthæðin við losun koltvísýrings. Þá getur fjöldi öxla, búseta, tengibúnaður og önnur virkni einnig haft áhrif á skatthæðina.

Í grunninn samanstendur ökutækjaskattur af árlegu 360 SEK grunngjaldi og 22 SEK/g koltvísýringsgjaldi ofan 111 g/km við blandaðan akstur en 11 SEK/g í tilviki ökutæki sem ganga aðallega fyrir etanóli eða metangasi. Í tilviki dísilökutækja er samanlögð fjárhæð grunngjalds og koltvísýringsgjalds margfölduð með 2,37. Á allar bifreiðar er svo lagt umhverfisgjald, 500 SEK hafi ökutækið verið nýskráð fyrir lok árs 2007 en 250 SEK ef það hefur verið nýskráð síðar.

Ökutæki sem ekki eru skattlögð miðað við koltvísýringslosun eru skattlögð miðað við gerð ökutækis, vélarstærð og þyngd eins og áður sagði.

Ökutækjaskattur er ekki greiddur fyrstu fimm árin eftir skráningu fólksbíla, lítilla vöruflutningabifreiða og létttra fólksflutningabifreiða ef þeir falla undir EURO 5 eða EURO 6 staðlana, ganga fyrir rafmagni, eru tvinn- eða tengiltvinnbifreiðar, svo fremi sem koltvísýringslosun og rafmagnsnotkun sé undir tilteknum mörkum. Rafmagnsnotkun rafmagns- og tengiltvinnbifreiða má ekki nema meiru en 37 KWh á hverja 100 km. Annars má koltvísýringslosun í blönduðum akstri ekki fara yfir hámarks leyfilega losun miðað við þyngd. Við útreikning hámarksins er talan 1.372 dregin frá eigin þyngd ökutækis, mismunurinn margfaldaður með 0,0457 og í tilviki etanól- eða metanökutækja bætt við 95 eða 150 eftir gerð.

Sé ökutækið skráð á skilgreindum svæðum innan Svíþjóðar sem er að mestu utan stórborga er í gildi 384 SEK þak á skattlagningunni.

» Umferðargjald (s. Trängselskatt).

Umferðargjald er lagt á í Stokkhólmi og Gautaborg. Markmið skattalagningarinnar er að bæta aðgengi og umhverfi og fjármagna uppbyggingu og viðhald samgöngumannvirkja. Gjaldið er innheimt vegna umferðar í gegnum tollhlið. Skráðum bíleiganda ber að standa skil á gjaldinu mánaðarlega. Ýmis ökutæki eru undanþegin gjaldinu, t.d. sjúkrabifreiðar og fólksflutningabifreiðar yfir 14 tónna heildarþyngd. Þá getur fatlað fólk sótt um sérstaka undanþágu frá gjaldinu. Fyrir hverja ferð um tollhlið er greiddur 9, 16 eða 22 SEK gjald eftir gerð bifreiðar en að hámarki 60 SEK á dag. Gjaldið er ekki lagt á laugardaga, sunnudaga og almenna frídaga.

» Þungaskattur (veggjald) (s. Vägavgift för svenska tunga fordon).

Þungaskattur hefur verið lagður á ökutæki með eigin þyngd yfir 12 tonnum frá árinu 1998. Skatturinn er lagður einu sinni á ári á ökutæki skráð í Svíþjóð. Um nánari skýringu vísast til umfjöllunar um álagningu veggjalds í Danmörku.

Skattar á eldsneyti.

Eldsneytisskattar skiptast í tvennt, orkuskipt og koltvísýringsskipt. Viðtækar og ítarlega útfærðar undanþágur eru í gildi fyrir íblöndunarefni sem ekki eru af jarðefnauppruna, 8–100%. Þannig eru t.d. hærri ívilnanir vegna íblöndunar etanóls í háu hlutfalli en repjuolíu í lágu hlutfalli en jurta- og dýrafeiti og lífgas er alfarið undanþegið sköttunum.

» Orkuskiptur (s. Energiskatt).

Orkuskiattur er lagður á eldsneyti og nemur 3,88 SEK á hvern líter bensíns, 855 SEK á hvern m³ dísilolíu af umhverfisstaðli 1.198 SEK á hver 1.000 kg jarðolíugass sem ekki er nýtt á ökutæki, 0 SEK ef hún er nýtt á ökutæki, 0 SEK á hver 1.000 m³ jarðgas sem nýtt er á ökutæki en annars 945 SEK, 3,91 SEK á hvern líter flugvélabensíns og 4.092 SEK á hvern m³ tallolíu.

» Kolefnisskiattur (s. Koldíoxíðskiattur).

Kolefnisskiattur er lagður á eldsneyti og nemur 2,62 SEK á hvern líter bensíns, 3.237 SEK á hvern m³ dísilolíu, 3.405 SEK á hver 1.000 kg jarðolíugass, 2.424 SEK á hverja 1.000 m³ jarðgass og 2,62 SEK á hvern líter flugvélabensíns.

» Raforkuskiattur.

Framleiðendur og söluaðilar rafmagns þurfa að standa sænska ríkinu skil á raforkuskiatti sem nemur 0,325 SEK á hverja KWh. Sala til ýmiskonar iðnaðarnota er undanþegi skattinum og gagnaver greiða aðeins um 1/6 hluta hans. Ýmsar aðrar undantekningar eru gerðar frá skattinum og þ.á m. er raforka sem er seld til nýtingar á farartæki alfarið undanþegin.

Aðrir skattar.

» Bifreiðahlunnindi.

Þeir sem njóta bifreiðahlunninda (launþegar sem hafa ökutæki í eigu launagreiðanda til eigin nota) greiða tekjuskatt samkvæmt skattmáti sem byggist á verðmæti ökutækis líkt og hér á landi. Í tilviki umhverfisvænna ökutækja (s. miljöbilar), t.d. bifreiða sem ganga fyrir etanóli, repjuolíu og öðrum endurnýjanlegum orkugjöfum, rafmagnsbifreiða og tvinnbifreiða, er skattmátið byggt á skattmáti sambærilegs bensín- eða dísilbíls. Ívilnanirnar eru hins vegar í boði fyrir þessi ökutæki en geta aðeins náð tiltekinni skilgreindri hámarksfjárhæð. Þær eru tímabundnar og trappast niður á árabílinu 2011–2020, þ.e. hámarksfjárhæð þeirra lækkar á þessum árum, byrjaði í 16.000 SEK og stendur um þessar mundir í 10.000 SEK. Skattmat rafmagnsbifreiða er lækkað um 40% til viðbótar. Skattmat annarra bifreiða sem falla undir ívilnanirnar er fært niður að skattmáti bifreiðar sem hefur sambærilegri skráða losun.

» Tekjuskattur fyrirtækja.

Í Svíþjóð er heimilt að draga frá tekjuskatti ef ökutæki er nýtt í atvinnurekstri eða í ferðir til og frá vinnu. Frádrátturinn nemur allt að 10.000 SEK á ári að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Betri réttur til frádráttar skapast vegna notkunar á fyrirtækisbifreiðar sem gengur fyrir öðru eldsneyti en dísil. Þá er frádráttarheimildin ríkari ef ferðast er með almenningssamgöngum en einkabíl, þ.e.a.s. þegar almenningssamgöngur eru í boði.

Finnland.

» Ökutækjaskattur (f. Autoveron /s. Bílskiattur).

Ökutækjaskattur er árgjald sem er fyrst greitt við skráningu á finnska bifreiðaskrá eða töku ökutækis til fyrstu notkunar. Skatturinn er lagður á fólksbifreiðar, sendibifreiðar, farþegaflutningabifreiðar, bifhjól og önnur ökutæki. Fjárhæð skattsins ræðst af söluverði og skráðri koltvísýringslosun gangi ökutækið fyrir bensíni en í tilviki annarra ökutækja miðast skatturinn einnig við þyngd og vélarstærð.

Skipta má álagningu skattsins í tvennt, þ.e. grunnskiattur sem er t.d. lagður á fólks- og sendibifreiðar undir 3.500 kg eigin þyngd og skatt miðað við vélarstærð, sem er t.d. lagður á tiltekna fólksbifreiðar og vörubifreiðar sem ekki ganga fyrir bensíni.

Grunnskiattur tekur mið af koltvísýringslosun í tilviki nýrri ökutækja en þyngd í tilviki hinna eldri. Skatturinn hækkar línulega í evrusentum frá 29,1 senti á dag við 0 g/km upp í 179,30 sent

á dag við 400 g/km losun eða meira. Skattur á þyngd er lagður á í sentum á hver 100 kg eigin þyngdar ökutækis, frá 61 senti á dag miðað við 1.300 kg ökutæki upp í 173,2 sent á dag miðað við 3.401–3.500 kg ökutæki. Rafdrifin ökutæki eru í lægsta flokki.

Ýmiskonar ökutæki eru undanþegin ökutækjaskatti, t.d. ökutæki í eigu sendiráða, fornbifreiðar, lögreglu- og slökkvibifreiðar, tiltekna fólksflutningabifreiðar, herbifreiðar og ökutæki í eigu fatlaðs fólks. Skatturinn er lagður á erlend ökutæki miðað við hvern dag sem ökutækið er innan Finnlands, frá 13–25 evrur á dag eftir gerð ökutækis.

Ökutæki sem flutt eru inn frá öðrum ríkjum en ESB bera einnig tolla, 6–22%, og virðisaukaskatt.

» Eldsneytisskattar.

Vörugjöld eru lögð á eldsneyti og grundvallast á orkuinnihaldi, koltvísýringslosun og nituroxíði (NOx). Eldsneyti sem ekki hefur skráð orkuinnihald eða losun er hins vegar skattlagt út frá rúmmáli. Íblöndunarefni eru undanþegin skattlagningunni. Þá er lagður sérstakur spilliefnaskattur á eldsneyti sem flutt er innan Finnlands.

Fjárhæð eldsneytisskatta á bensín er reiknuð í evrusentum á líter eldsneytis og samanstendur af 52,19 senta orkuskatti, 17,38 senta koltvísýringsskatti og 0,68 senta NOx-skatti. Dísilolía ber 32,77 senta orkuskatt, 19,9 senta koltvísýringsskatt og 53,02 senta NOx-skatt. Brennsluolía ber 8,05 senta orkuskatt, 18,78 senta koltvísýringsskatt og 27,11 senta NOx-skatt. Jarðolúgas ber 9,01 senta orkuskatt, 17,53 senta koltvísýringsskatt og 26,65 NOx-skatt.

» Tekjuskattur af bifreiðahlunnindum.

Ökutækjahlunnindi eru tekjuskattskyld en frá þeim má draga raunverulegan kostnað af rekstri ökutækis sem ítarlega er skilgreindur. Afnot ökutækis í eigu atvinnuveitanda eru skattfrjáls ef vinnustaðurinn er lengra en 15 km frá heimili starfsmanns.

Samantekt skattlagningaraðferða í öðrum ríkjum.

Eins og nefnt var í upphafi kaflans búa flest þau ríki sem starfshópurinn leit til við sambærilegar grunnstoðir skattlagningar, þ.e. skattlagningu öflunar, umráða og notkunar. Í viðauka við skýrsluna er að finna nokkra greiningu á skattlagningu nokkurra ríkja. Hér í framhaldinu verður stiklað á stóru og farið samandregið yfir helstu einkenni skattlagningar annarra ríkja en Norðurlandanna.

Skattlagning öflunar.

Öflun ökutækis er í flestum tilvikum skattlögð með einum eða öðrum hætti þó svo að finna megi dæmi um að engir skattar séu lagðir á hana. Algengast er að lagt sé á skráningargjald og/eða vörugjald. Skráningargjaldið er jafnan breytilegt en er jafnan fast ef það er lagt á meðfram vörugjaldi. Þá er skattlagningunni í sumum tilvikum hagað þannig að árgjald sem lagt er á umráð ökutækja er hærra á fyrsta ári eða fyrstu árin og kemur þannig í stað sérstaks vörugjalds eða eftir atvikum skráningargjalds. Í helstu samanburðarríkjum okkar grundvallast skattlagning öflunar ökutækja m.a. á umhverfissjónarmiðum en einnig t.d. sjónarmiðum um umferðaröryggi og bætur fyrir vegslit. Verða hér nefnd helst atriði skattlagningar á öflun ökutækis, viðmið hennar og frávik frá meginreglum. Rétt er að taka fram að samsetning skattlagningarinnar er mismunandi eftir ríkjum.

» Fyrirkomulag skattlagningar og viðmið:

1. Engin skattlagning.

2. Engin skattlagning á tilteknum landsvæðum.
 3. Engin skattlagning á þung ökutæki til atvinnurekstrarnota.
 4. Skattur á öll ökutæki nemur sömu föstu fjárhæð.
 5. Skattur er lagður á ökutæki á grundvelli sjónarmiða um nýtingu auðlinda.
 6. Hefðbundinn tollur er lagður á tollverð ökutækis.
 7. Skattlagning í formi stimpilgjalds.
 8. Sérstakur skattur er lagður á ökumenn við útgáfu ökuleyfis.
 9. Fjárhæð skatts lækkar eftir því sem ökutæki er eldra.
 10. Skattlagning miðast við skráða losun koltvísýrings.
 11. Skattlagning miðast við þyngd.
 12. Skattlagning tekur mið af lengd ökutækis.
 13. Skattlagning miðast við vélarstærð í cm³.
 14. Skattlagning miðast við vélarafli í kW.
 15. Skattlagning tekur mið af skráðri losun köfnunarefnisoxíðs.
 16. Skattlagning tekur mið af fjárhæð kaupverðs ökutækis.
 17. Skattlagning tekur mið af leiguverði erlendis frá.
 18. Skattlagning er stighækkandi eftir því sem eldsneytiseyðsla ökutækis er meiri.
 19. Skattlagning tekur mið af flokkun ökutækis til EURO-staðals, er hærri eftir því sem ökutækið tilheyrir lægri (eldri) staðli.
 20. Sérstakt viðbótarálag er lagt ökutæki sem falla utan EURO-staðla eða flokkast til lægri staðla.
 21. Skattlagning er stighækkandi eftir fjölda sæta í ökutæki sem ætlað er til fólksflutninga.
- » Atriði sem ráða frávikum frá meginreglum skattlagningar.
1. Skattur hækkar eða lækka eftir því sem aldur ökutækis er hærri.
 2. Koltvísýringslosun í neðri mörkum lækkar skatt.
 3. Eldsneytiseyðsla í neðri mörkum lækkar skatt.
 4. Ökutæki sem hafa vöruflutninga sem aðalnot bera lægri skatt.
 5. Sendibifreiðar undanþegnar skattlagningu eða bera lægri skatt.
 6. Sérútbúin ökutæki fyrir fatlað fólk undanþegin skattlagningu.
 7. Ökutæki í opinberri eigu undanþegin skattlagningu.
 8. Ökutæki sem aflað er fyrir arftöku undanþegin skattlagningu.
 9. Ökutæki í eigu aðila sem njóta úrlendisréttar undanþegin skattlagningu.
 10. Beltabifhjól í eignum mannúðarstofnana undanþegin skattlagningu.
 11. Ökutæki í eigu erlendra aðila sem eru tímabundið innan skattalögsögu ríkis undanþegin skattlagningu.
 12. Ökutæki til akstursípróttanota undanþegin skattlagningu.
 13. Ökutæki skráð á tilteknum landsvæðum undanþegin skattlagningu eða bera lægri skatt.
 14. Fornökutæki (25–40 ára) undanþegin skattlagningu.
 15. Ökutæki sem ganga fyrir etanóli undanþegin skattlagningu eða bera lægri skatt.
 16. Ökutæki með ABS-bremsur bera lægri skatt.
 17. Ökutæki með öryggisloftpúð bera lægri skatt (umfang lækkunar fer eftir fjölda púða).
 18. Ökutæki með háa stjörnuvjöf í Euro NCAP öryggisprófunum bera lægri skatt.
 19. Ökutæki með öryggisbeltaaðvörun bera lægri skatt.
 20. Sett er hámarksfjárhæð skatts á ökutæki.

Tilteknar gerðir ökutækja eða ökutæki til tiltekinna nota bera stundum lægri skatt í formi afsláttar eða frádráttarheimilda.

1. Hús- og ferðabifreiðar.
2. Leigubifreiðar.
3. Leigubifreiðar sem losa lítið af koltvísýringi.
4. Minni (og léttari) farþegaflutningabifreiðar.
5. Stærri fólksflutningabifreiðar.
6. Eðalvagnar.
7. Sjúkraflutningabifreiðar.
8. Útfarabifreiðar.
9. Heimasníðuð ökutæki.
10. Ökutæki sem slökkviliðsnota.
11. Brynvarin ökutæki til opinberra nota.
12. Ökutæki í eigu hers.
13. Tengivagnar undir tilteknum þyngdarmörkum.
14. Ökutæki knúin vetni.
15. Ökutæki knúin sólarorku.
16. Rafmagnsbifreiðar.
17. Tengiltvinnbifreiðar.
18. Ökutæki sem ganga fyrir jarðolíugasi.
19. Ökutæki sem ganga fyrir E85 eldsneyti.
20. Ökutæki leigð úr landi.
21. Ökutæki í eigu barnmargra fjölskyldna.

Í mörgum tilvikum eru lagðir aðrir skattar meðfram annarri skattlagningu.

1. Úrvinnslugjald.
2. Fast skráningargjald.
3. Sérstakt gjald fyrir númeraplötu.
4. Gjald á gastegundir sem nýttar eru við loftkælingu.
5. Virðisaukaskattur.

Skattlagning umráða.

Umráð ökutækis virðast skattlögð í nánast öllum tilvikum. Erfitt er að segja að ein skattlagningaáferð sé algengust en skattlagning byggð á þyngd er þó nokkuð algeng. Í helstu samanburðarríkjum okkar grundvallast skattlagning umráða ökutækja m.a. á umhverfissjónarmiðum. Verða hér nefnd helst atriði skattlagningar á umráð ökutækis, viðmið hennar og frávik frá meginreglum. Rétt er að taka fram að samsetning skattlagningarinnar er mismunandi eftir ríkjum.

» Fyrirkomulag skattlagningar og viðmið:

1. Umráð ökutækja ekki skattlögð.
2. Föst fjárhæð skatts á ökutæki.
3. Fjárhæð skatts miðast við þyngd, þ.e. eigin þyngd ökutækis, heildarþyngd eða jafnvel burðargetu.
4. Skattlagning sem miðast við þyngd tekur einnig mið af fjölda öxla og jafnvel gerða fjöðrunar.
5. Fyrirkomulag og umfang skattlagningar ræðst af þeim flokki sem ökutæki fellur undir, t.d. fólksbifreiðar, vöruflutningabifreiðar, fólksflutningabifreiðar o.fl.
6. Skattlagning tekur mið að koltvísýringslosun ökutækis.
7. Skattlagning tekur mið af flokkun ökutækis til EURO-staðla.
8. Skattlagning tekur mið af eldsneytisnotkun ökutækis.

9. Skattlagning rafmagns- og tengiltvinnökutækja tekur mið af rafmagnsnotkun (KWh/100 km eða Wh).
 1. Skattlagning tekur mið af vélarstærð í cm³.
 2. Skattlagning tekur mið af vélarafli (hö eða kW)
 3. Skattlagning tekur mið af eldsneytisgerð (dílolía/bensín/rafmagn).
 4. Skattlagning tekur mið af því hvort dísilökutæki sé búið efnisagnasíu.
 5. Skattlagning ökutækja er mismunandi eftir skráningardagsetningu.
 6. Leiguverð ökutækis erlendis frá er stofn skattlagningar.
 7. Skattlagning tekur mið af tengibúnaði fyrir tengivagna.
 8. Skattlagning dýrari ökutækja tekur mið af kaupverði (dýr ökutæki skattlögð herra).
 9. Sérstakur skattur lagður á ökutæki til atvinnurekstrarnota.
 10. Skattlagning fólksflutningabifreiða tekur mið af fjölda sæta.
 11. Lúxusskattur lagður á ökutæki yfir tiltekinni vélarstærð í cm³.
 12. Sérstakur skattur lagður á iðgjald bifreiðatrygginga.
- » Atriði sem ráða frávikum frá meginreglum skattlagningar.
1. Rafmagnsbifreiðar undanþegnar skattskyldu eða sæta lægri sköttum.
 2. Ökutæki sem ganga fyrir etanóli sæta lægri sköttum.
 3. Ökutæki sem ganga fyrir metangasi sæta lægri sköttum.
 4. Dráttarvélar undanþegnar skattskyldu eða sæta lægri sköttum.
 5. Leigubifreiðar undanþegnar skattskyldu eða sæta lægri sköttum.
 6. Léttir tengivagnar undanþegnir skattskyldu.
 7. Tengivagnar nýttir á afmörkuðum svæðum undanþegnir skattskyldu.
 8. Dýr ökutæki sérstaklega undanþegin skattalækkunum.
 9. Fornbifreiðar undanþegnar skattskyldu.
 10. Létt bifhjól undanþegin skattskyldu eða sæta lægri sköttum.
- » Í nokkrum tilvikum eru lagðir á aðrir skattar eða skatttengd gjöld meðfram annarri skattlagningu.
1. Sérstakt vanskilagjald mishátt eftir gerð ökutækja.
 2. Árlegt skráningargjald.

Skattlagning notkunar.

Notkun ökutækis eru skattlögð með afar mismunandi hætti og því ekki hægt að segja að ein skattlagningaferð sé algengari en önnur. Þá er nokkuð um það að skattlagningarvaldið sé framselt að hluta til héraðsstjórna eða jafnvel sveitarstjórna. Í helstu samanburðarríkjum okkar grundvallast skattlagning notkunar ökutækja hvað helst á tekjuþörf ríkissjóðs, á umhverfissjónarmiðum og sjónarmiðum um bætur fyrir vegslit.

- » Fyrirkomulag skattlagningar og viðmið:
1. Skattlagning í formi fastrar fjárhæðar á hvern lítra, kg eða aðra mælieiningu eldsneytis.
 2. Eldsneytisskattar sem taka mið af orkuinnihaldi eldsneytis.
 3. Eldsneytisskattar eru misháir eftir blýinnihaldi eldsneytis.
 4. Sérstakur skattur lagður á eldsneyti til að fjármagna vinnslu jarðolíugass.
 5. Sérstakt skráningargjald lagt á eldsneyti.
 6. Sérstakur skattur lagður á til að fjármagna aðgerðir til að fyrirbyggja umhverfistjón af völdum eldsneytisleka.
 7. Skattur lagður á raforku.

8. Sérstakur skattur lagður á kolefnisinnihald eldsneytis eða koltvísýringslosun við brennslu þess.
 9. Sérstakur skattur lagður á brennisteinsinnihald í eldsneyti.
 10. Sérstakur skattur lagður á eldsneyti miðað við losun köfnunarefnisoxíðs við brennslu.
 11. Sérstakur skattur lagður á akstur innanlands í km.
 12. Sérstakur skattur lagður á akstur erlends ökutækis innanlands.
 13. Veggjöld lögð á umferð í gegnum tollhlið (staðbundið).
 14. Veggjöld lögð á notkun tiltekinna vega, s.s. þjóðvega.
 15. Veggjöld lögð á umferð miðað við ökutækjaflokk.
 16. Veggjöld lögð á umferð miðað við gerð ökutækis, fjölda öxla, gerð vega, dag vikunnar og tíma sólarhringsins (staðbundið).
 17. Fyrirtæki skattlögð mánaðarlega vegna persónulegrar notkunar starfsmanna á ökutækjum í eigu þess.
 18. Virðisaukaskattur lagður á sölu eldsneytis.
- » Atriði sem ráða frávikum frá meginreglum skattlagningar.
1. Lægri eldsneytisskattar lagðir á jarðolíugas.
 2. Lægri eldsneytisskattar lagðir á jarðefnaeldsneyti blandað eldsneyti sem ekki er af jarðefnauppruna.
 3. Hærri skattar á eldsneyti sem hafa hátt brennisteinsinnihald.
 4. Lægri eða engir skattar lagðir á dísilolíu sem er nýtt í iðnaðarstarfsemi.
 5. Skattar endurgreiddir vegna nota eldsneytis á báta og beltabífhjól í jaðarbyggðum.
 6. Raforkuskattar endurgreiddir vegna notkunar raforku á rafmagns- og tengiltvinnökutæki.
 7. Lægri veggjöld á rafmagns- tengiltvinn og tvinnökutæki.

Skattlagning bifreiðahlunninda.

Segja má að það sé nokkuð almenn regla að bifreiðahlunningi starfsmanna atvinnurekenda séu andlag tekjuskatts. Fyrirkomulag skattlagningarinnar er hins vegar mismunandi eftir ríkjum. Algengt er að tekjuskattur sé lagður á hlunnindin miðað við skattmat ökutækis. Hins vegar þekkest það einnig að hlunnindaskattur sé lagður á í formi sérstaks tekjuskatts með lægra hlutfalli en almennt gerist.

- » Fyrirkomulag skattlagningar og viðmið:
1. Tekjuskattur byggður á skattmati bifreiðahlunninda.
 2. Sérstakar skapalónsreglur vegna skattlagningar bifreiðahlunninda vegna ökutækja þyngrri en 7.500 kg.
 3. Tekjuskattur lagður á miðað við fjölda ekinna km í einkaerindum.
 4. Skattur aðeins lagður á bifreiðahlunnindi ef akstur ökutækis er yfir tilteknum mörkum á ári.
 5. Lágmark á mati bifreiðahlunninda.
 6. Sérstakur bifreiðahlunnindaskattur með lægra skatthlutfalli.
- » Atriði sem ráða frávikum frá meginreglum skattlagningar.
1. Vistvæn ökutæki bera lægra skatthlutfall en önnur.
 2. Rafmagnsökutæki hafa lægra skattmat en ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.
 3. Tengiltvinnökutæki hafa lægra skattmat en ökutæki sem ganga einvörðungu fyrir jarðefnaeldsneyti.
 4. Ökutæki sem ganga fyrir repjuolíu hafa lægra skattmat en ökutæki sem ganga einvörðungu fyrir jarðefnaeldsneyt.

5. Vetnisökutæki hafa lægra skattmat en ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.
6. Tvinnökutæki hafa lægra skattmat en ökutæki sem ganga einvörðungu fyrir jarðefnaeldsneyt.
7. Veittur sérstakur afsláttur af tekjuskatti vegna ferða til og frá vinnu í einkabifreið.
8. Veittur sérstakur afsláttur af tekjuskatti vegna ferða til og frá vinnu með almenningssamgöngum.
9. Raunkostnaður af rekstri ökutækis frádráttarbær frá tekjuskatti.
10. Fjarlægð vinnu frá heimili yfir tilteknum mörkum eru bifreiðahlunnindi undanþegin skattlagningu.
11. Tiltekið hlutfall kaupverðs ökutækis frádráttarbært frá tekjuskatti ef koltvísýringslosun er undir tilteknum lágum mörkum.
12. Skattmat hækkar með vélarstærð í cm³.
13. Fríteknumark að tiltekinni fjárhæð vegna nota á rafmagns-, tengiltvinn eða vetinsbifreið.
14. Heimilt að draga tiltekna fjárhæð frá tekjuskatti fyrir hverja KWh raforku sem rafhlaða rafmagns- eða tengiltvinnökutækis varðveitir.

Atvinnurekstur.

Ökutækjaeign og -notkun fyrirtækja og aðrir atvinnurekstraraðila hefur í flestum tilvikum áhrif á skattbyrði þeirra. Segja má að það sé almenn regla að kaup og rekstur ökutækja teljist til hluta rekstrarkostnaðar sem draga má frá tekjum við afmörkun tekjuskattsstofns. Ökutæki má einnig fyrna og telja fyrningar til rekstrarkostnaðar. Ökutæki og eldsneyti hafa bein og óbein áhrif eins og eftirfarandi eru dæmi sýna:

1. Sérstakur skattur lagður á atvinnurekstrarnot ökutækja.
2. Tiltekið hlutfall kaupverðs ökutækis sem losar koltvísýring undir tilteknum mörkum er frádráttarbært.
3. Heimildir til frádráttar rekstrarkostnaðar eru mismunandi eftir orkugjafa, mestar í tilviki rafmagnsbifreiða en minnstar í tilviki dísilbifreiða.
4. Heimildir til frádráttar rekstrarkostnaðar eru hærri í tilviki ökutækja sem losa lítið af koltvísýringi en lægri í tilviki ökutækja sem losa mikið.
5. Því minna sem ökutæki losar af koltvísýringi því hraðar má fyrna það.
6. Eigendum vöruflutningaökutækja, leigubifreiða, ökukennurum o.fl. heimilað að fyrna ökutæki hraðar en almennt gerist.
7. Fyrningargrunnur rafmagns- og tengiltvinnbifreiða hærri en ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Virðisaukaskattur.

Virðisaukaskattur er almennt lagður á kaupverð ökutækja, eldsneytis og ýmsar vörur og þjónustu sem tengist ökutækjum. Þá er virðisaukaskattsskyldum aðilum almennt heimilt að færa innskatt á móti útskatti við uppgjör virðisaukaskatts. Í mörgum tilvikum er hins vegar bannað að færa innskatt vegna öflunar og reksturs fólksbifreiða. Eftirfarandi eru dæmi um fyrirkomulag álagningar virðisaukaskatts á ökutæki og eldsneyti:

1. Virðisaukaskattur lagður á kaupverð.
2. Virðisaukaskattur lagður á kaupverð að viðbættum öllum sköttum sem lagðir eru á öflun ökutækis.
3. Virðisaukaskattur lagður á mismun kaupverðs og söliverðs notaðra ökutækja.
4. Virðisaukaskattur lagður á söliverð eldsneytis að meðtöldum eldsneytissköttum og öðrum sköttum.
5. Færsla innskatts vegna öflunar fólksbifreiðar bundin hámarksfjárhæð.

6. Ríkari innskattsréttur en ella í tilviki eyðslugrennri fólksbifreiða.
7. Aðeins heimilt að færa 40–50% innskatts af fólksbifreið sem starfsmaður hefur til einkanota.
8. Aðeins heimilt að færa innskatt vegna öflunar ökutækja sem hafa koltvísýringslosun undir tilteknum mörkum.
9. Aðeins heimilt að færa innskatt vegna öflunar ökutækja sem eru yfir tiltekinni vélarstærð í cm³.
10. Heimilt að færa allan innskatt vegna öflun fólksbifreiðar.
11. Öryggisbúnaður til nota um borð í bifreiðum, s.s. barnabílstólar, skattlagður í neðsta þrepi virðisaukaskatts.

Staðbundin skattlagning.

Dæmi eru um að skattlagningarvald ökutækja og eldsneytis hafi verið framselt héraðs- og sveitarstjórnur:

1. Skattlagning að tilteknu hámarki á alríkisstigi en heimildir til umframskattlagningar á héraðsstigi.
2. Heimilt að leggja á viðbótarskatta á öflun ökutækis miðað við koltvísýringslosun.
3. Heimilt að leggja á viðbótarskatta á öflun ökutækis er taka mið af eldsneytisgerð, aldri, losun koltvísýrings og losun annarra mengandi efna.
4. Heimilt að leggja á viðbótarskatta á ökutæki miðað við flokkun ökutækja til EURO-staðals.
5. Heimilt að leggja á umhverfisgjöld miða við tiltekna ökutækjaflokka.
6. Heimilt að veita barnmörgum fjölskyldum afslætti af viðbótarsköttum.
7. Heimilt að veita afslætti frá viðbótarsköttum vegna notkunar jarð- og jarðolíugass.
8. Heimilt að veita afslætti frá viðbótarsköttum vegna koltvísýringslosunar undir 10 g/km.
9. Heimilt að veita afslætti frá viðbótarsköttum vegna rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar.

Bifhjól.

Rétt er að taka fram að algengt er að skattar séu lagðir á bifjól miðað við vélarstærð í cm³, sem föst fjárhæð á hvern cm³, stighækkandi skattur eftir vélarstærð í tilteknum bilum, t.d. 50 cm³.

9.3 Viðauki III - Hugleiðingar um skattlagningu sem inniber efnahagslega hvata til orkuskipta.

Af erlendra löggjöf og ástandi og umfjöllun á alþjóðlegum vettvangi má draga ýmsar ályktanir um virkni efnahagslegra hvata þegar stuðlað er að samdrætti losunar gróðurhúsalofttegunda í notkun ökutækja. Mismunandi leiðir hafa verið farnar í ríkjunum í kringum okkur og því er fyrirkomulag og samsetning hvatanna nokkuð mismunandi. Helgast það a.m.k. að einhverju leyti af mismunandi staðbundnum aðstæðum og pólitískum áherslum. Þá er rétt að hafa í huga að ekki virðist í neinu tilviki hafa staðið til að ná heildarmarkmiðum um samdrátt koltvísýringslosunar með einni aðgerð eða tilteknu fyrirkomulagi skattlagningar heldur er yfirleitt um að ræða nokkrar samstæðar aðgerðir sem í sameiningu eiga að stuðla að því að tilteknu takmarki verði náð. Þarf því í raun að skoða skattlagningu í hverju ríki og aðrar aðgerðir sem hafa sambærilegan tilgang í heildarsamhengi. Af framkvæmd annarra ríkja verður einnig ráðið að reglulega þurfi að aðlaga hvatana að breyttum aðstæðum, gera breytingar eða aðlaga regluverk s.s. í ljósi tæknipróunar eða raunverulegra áhrifa skatta. Virðist þannig óraunhæft að ætla sér að afmarka tilteknar aðgerðir til lengri tíma því öðrum kosti er hætt við að virkni hvatanna minnki eða skekkist eftir því sem tíma vindur fram. Erfitt er að halda því fram að nokkurt ríki hafi skapað fullkomna aðferð til að draga úr losun við

notkun ökutækja. Hins vegar er hægt að halda því fram fullum fetum að Norðmönnum hafi orðið hvað mest ágengt. Þar í landi eru hvatar til orkuskipta einna virkastir en þó er erfitt að segja til hvort unnt sé að þakka þeim einum þann árangur sem þar hefur náðst. Til að mynda getur efnahagsástand, stjórn málaástand, almennt umtal, markaðssetning, staðhættir, almennt viðhorf manna til nýjunga, menntunarstig, fjármálalæsi og önnur almenn fyrirhyggja haft viðtæk áhrif.

Segja má að á einfaldan hátt megi skipta aðgerðum sem önnur ríki hafa gripið til í tvennt. Annars vegar hafa þau gripið til aðgerða sem beinlínis er ætlað að draga úr notkun ökutækja með því að stuðla að því að aðrir samgöngumáttar séu nýttir í auknum mæli, t.d. hjólreiðar, almenningssamgöngur eða að fólk ferðist fótgangandi. Hins vegar hafa þau beitt aðgerðum sem eiga að stuðla að nýtingu tækni sem hefur minni umhverfisáhrif en ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Slíkar aðgerðir eru margháttáðar og geta m.a. falist í boðum og bönnum eða hagrænum hvötum svo sem með beinum niðurgreiðslum eða skattlagningu. Eins og þegar hefur komið fram beindi starfshópurinn sjónum sínum að hinu síðastnefnda.

Eins og áður sagði verður að skoða efnahagslega hvata skattlagningar í samhengi, í samhengi við aðra skattlagningu og í samhengi við aðrar aðgerðir sem stefna að sama marki. Þó svo að í mörgum tilvikum sé skattlagning ríkja í grundvallaratriðum keimlík og að mörgu leyti sambærileg finnast hvergi dæmi um ríki sem haga skattlagningu algerlega með sama hætti. Annars vegar gefur það vísbendingu um að ríkin séu komin mislangt hvað efnahagslega hvata til orkuskipta varðar og hins vegar að munur sé á hvernig hvatarnir eða mismunandi samsetningar aðgerða virka í hverju ríki fyrir sig.

Hrein raforka er aðgengileg víðast á Íslandi fyrir tiltölulega lágt verð og því eru hér kjöraðstæður til að skipta jarðefnaeldsneyti út fyrir orkugjafa sem grundvallast á raforkunýtingu. Ef horft er til aðstæðna í Noregi ætti í grunninn fátt að standa slíkum orkuskiptum í vegi. Eigi að takast að skapa kjöraðstæður til orkuskiptanna virðist grundvallaratriði að áþreifanlegur munur verði á kostnaði við öflun og rekstur ökutækis sem gengur fyrir jarðefnaeldsneyti, og losar koltvísýring við notkun, og öðru ökutæki. Því meiri sem munurinn er því áþreifanlegri er hann og hvatar til orkuskipta meiri. Dreifikerfi jarðefnaeldsneytis eru vel þróuð, til staðar víða og almenningur hefur vanist þeim og treystir á þau. Þá þekkir almenningur vel eiginleika ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti og veit hvernig og að hvaða leyti er unnt að stóla á þau. Staðan er hins vegar önnur þegar að öðrum ökutækjum kemur. Þau eru ný af nálinni, reynsla almennings af þeim er takmörkuð og dreifikerfi orkugjafanna í mörgum tilvikum ófullbúin eða jafnvel framandi. Að öðrum ökutækjum sem ekki ganga fyrir jarðefnaeldsneyti ólöstuðum standa rafmagnsbifreiðar fremstar um þessar mundir. Raforku til hleðslu má nálgast víðast hvar og í raun mun víðar en jarðefnaeldsneyti. Bifreiðarnar hafa sannað sig sem fullbúnar og áreiðanlegar, rafhlöðuverð hefur farið lækkandi og úrval aukist. Reynsla manna af notkun þeirra og eiginleikum byggist upp hægt að bítandi. Hins vegar tekur enn nokkurn tíma að hlaða rafmagnsbifreiðar auk þess sem drægni þeirra er að jafnaði ekki enn sambærileg drægni bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Eigi að takast að stuðla að notkun hreinorkubifreiða verður sá fjárhagslegi ávinningur sem af þeim hlýst hið minnsta að vera þess eðlis að þegar á heildina er litið komist menn nokkrum sjónarmun betur frá rekstri þeirra annarra bifreiða. Ógerlegt er að áætla með nákvæmum hætti hver sá munur þarf að vera hverju sinni enda geta önnur atriði einnig haft veruleg áhrif á breytni manna, t.d. umhverfisvitund, annað hagræði, s.s. frí bílastæði, hátt eldsneytisverð, innviðir og aðrar niðurgreiðslur eða hagræði.

Á klassískan hátt mætti halda því fram að ekki skipti máli hvernig fjárhagslegi ávinningurinn af notkun hreinorkubifreiðar er saman settur, alltaf megi gera ráð fyrir því að hinn gegni og skynsami maður taki mið af heildarábata á líf- eða eignarhaldstíma bifreiðar. Sú virðist raunin hins vegar ekki vera því það virðist almennt skiptir töluverðu máli að eigendur ökutækja, og þeir sem þau nýta, fái áttað sig á ávinningnum með sem minnstu umstangi. Rétt er að hafa í huga að annað kann eiga við í tilviki þeirra sem haga eign og nýtingu þannig að ávallt sé tekið mið af samanlögðum heildarábata yfir lengra tímabil. Sterkar vísbendingar eru um að einstaklingar geri sér betur grein fyrir ábata ef hann kemur fljótt fram (þá helst strax við innkaup) á meðan fyrirtæki virðast horfa til lengri tíma. Þá er rétt að hafa í huga að á Norðurlöndunum eru bifreiðar í eigu fyrirtækja eru almennt stærri, eyða meira, losa meira og eru eknar meira en bifreiðar í eigu einstaklinga.

Af framangreindu leiðir að unnt virðist að flokka innlenda skattlagningu ökutækja og eldsneytis eftir ætluðum áhrifum a.m.k. á einstaklinga. Mest áhrif á einstaklinga hefur vörugjald þar sem fjárhæð þess hefur bein áhrif á söluverð ökutækja. Skráningargjald hefur í raun sömu áhrif en er það lágt að þau eru vart teljandi. Í þeim tilvikum þegar ökutæki er úrelt samhliða kaupum á nýju ökutæki mætti halda því fram að úrvinnslugjald kunni að hafa áhrif við öflun ökutækis. Næst mest áhrif hafa eldsneytisgjöld enda verða notendur ökutækja daglega fyrir kostnaði vegna eldsneytiskaupa. Í þriðja sæti lenda bifreiðagjöld. Þar sem ökutækjaflotinn er ekki aðeins samansettur af nýjum ökutækjum og stóri hluti ökutækja er í eigu fyrirtækja er ekki réttlætanlegt að láta aðeins vörugjald innihalda hvata til að dregið verði úr losun. Þá leigja margir ökutæki með einum eða öðrum hætti en kaupa þau ekki og áhrif vörugjalda eru því minni í tilviki þeirra. Virðist því skynsamlegast að viðhalda sterkum hvötum með eldsneytissköttum. Bifreiðagjald er sterkur skattstofn sem fangar ökutækjaflotann í heild sinni óháð aldri og orkugjafa.

Rétt er að hafa í huga að mikil lækkun skatta á lítil og eyðslugrönn ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti kann að hafa þau óæskilegu áhrif að notkun þeirra verður meiri en ella sem aftur getur unnið gegn markmiðum um að draga úr losun. Þá hafa háir eldsneytisskattar og skattar tengdir losun koltvísýrings víða gert það að verkum að hlutdeild ökutækja sem ganga fyrir dísilolíu hefur aukist. Velta má fyrir sér hvort það sé æskileg þróun m.t.t. staðbundinnar mengunar.

Sé íslensk skattlagning ökutækja og eldsneytis á Íslandi borin saman við erlenda fæst sú mynd að grunngerð innlenda skattkerfisins sé verulega einföld og aðgengileg. Skattstofnar eru afar ljósir og viðmið skattlagningar mun færri og einfaldari en víða erlendis. Þannig tekur vörugjald að meginreglu aðeins mið af skráðri losun ökutækis í g/km, bifreiðagjald tekur aðeins mið af þyngd og losun, og eldsneytisskattar eru byggðir upp á sambærilegan hátt og víðast annarsstaðar. Grunngerð skattlagningarinnar er því gagnsæ og fyrirsjáanleg og þeir hvatar sem hún inniber augljósir. Flækjustigið eykst hins vegar verulega þegar frávikin frá grunngerðinni eru skoðuð, undanþágur eru margar og ekki alltaf ljóst á hverju þær grundvallast eða hvort þær geti talist réttlætanlegar í nútímaþjóðfélagi. Umtalsverð tækifæri virðast því til einföldunar en þau tækifæri virðast að óbreyttu hins vegar ekki vera til staðar þegar að grunngerðinni kemur. Víða eru minni vöruflytninga- og pallbifreiðar skattlagðar alfarið miðað við losun. Bifhjól eru víða skattlögð miðað við losun eða vélarstærð.

Rétt er að halda því til haga að staða Íslands þegar að orkuskiptum er í ýmsu tilliti öfundsverð. Þannig hefur hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða farið vaxandi og er svo komið að markaðshlutdeild nýskráðra rafmagns- og tengiltvinnbifreiða er mjög há á Íslandi í

samanburði við önnur ríki Evrópu. Í raun stendur aðeins Noregur betur að vígi. Þeir hvatar sem þegar eru til staðar í íslenskri skattalöggjöf virðast hafa töluverða virkni. Líklegt má hins vegar telja að áform um uppbyggingu hleðsluinnviða og aukin umræða um loftslagsmál muni hafa töluverð áhrif á kauphegðun neytenda.

Hingað til hefur verið álitnið að ekki hafi tekist eins vel til við að stuðla að orkuskiptum og samdrætti losunar þegar kemur að ökutækjum í eigu fyrirtækja. Sú mynd er að breytast. Vísendingar eru hins vegar um að slík ökutæki séu ekin meira en ökutæki í eigu einstaklinga, þau séu stærri, þau eyði meira og losi meira. Umtalsverðar undantekningar frá grunngerð skattlagningar ökutækja og eldsneytis er að finna í innlendri skattalöggjöf. Því er afar nauðsynlegt að fyrirtæki verði höfð sérstaklega í huga við endurskoðun skattlagningarinnar. Ekki er hins vegar útilokað að til þeirra megi einnig ná með breytingum á öðrum reglum en skattareglum.

Meðalaldur ökutækja á Íslandi er í hærri kantinum borið saman við þau ríki sem við helst viljum bera okkur saman við hvort sem lítið er til meðalaldurs skráðra ökutækja eða meðalaldurs ökutækja sem tekin eru til úrvinnslu. Meðalaldur ökutækja hefur hins vegar farið hækkandi á alþjóðavísu í kjölfar efnahagslegra áfalla undir lok síðasta áratugar og vegna þess að endingarbetri ökutæki hafa verið markaðssett síðustu ár. Því gæti það orðið nokkuð átak að auka hlutdeild hreinorkuökutækja og ökutækja sem losa lítið.

9.4 Viðauki IV – Megineinkenni skattlagningar ökutækja og eldsneytis í ýmsum ríkjum.

Austurríki.

» Skattlagning öflunar.

1. Losunargjald (NoVA) er lagt á kaupverð tiltekinna ökutækja sem flutt eru til landsins, t.d. fólksbifreiðar, sendibifreiðar, bifhjól, fjórhjól og önnur tómsundaökutæki. Fjárhæð gjaldsins tekur mið af vélarstærð yfir 125 cm³ í tilviki bifhjóla, að hámarki 20%, en koltvísýringslosun í tilviki fólksbifreiða. Nemi losun minna en 90 g/km ber bifreiðin ekki skatt af koltvísýringshlutanum. Hæsta gildi skattsins er (þak) 32% í tilviki fólksbifreiða. Bifreiðar sem ekki losa koltvísýring, ökukennslubifreiðar, leigubifreiðar o.fl. eru undanþegnar gjaldinu. Heimilt er að draga 300 evrur frá gjaldinu en sú fjárhæð var hærri í tilviki umhverfisvænna ökutækja (tvinnbílar, E85, LNG, vetnisbifreiðar o.fl.) allt til ársins 2016. Virðisaukaskattur er ekki lagður á skatthluta söliverðs ökutækis. Hægt er að fá losunargjald endurgreitt að hluta af ökutækjum sem eru tekin á leigu utan Austurríkis en nýtt í landinu þegar þau hafa sannanlega verið flutt úr landinu að nýju. Einnig er hægt að sækja um endurgreiðslu hluta gjaldsins sé ökutæki selt úr landi en endurgreiðslan tekur mið af söliverði.
2. Fast gjald er innheimt fyrir skráningu ökutækis er nemur um 180–191 evru.
3. Öll ökutæki, ný og notuð, bera 20% virðisaukaskatt. Heimilt er að færa innskatt við uppgjör virðisaukaskatts af leigubifreiðum, ökukennslubifreiðum og fólksbifreiðum sem losa 0 g/km af koltvísýringi.

» Skattlagning umráða.

1. Mánaðargjald er lagt á öll ökutæki. Fjárhæð gjaldsins tekur mið af vélarstærð bifhjóla, afli fólksbifreiða o.fl. ökutækja en þyngd stærri ökutækja og dráttarvagna. Ýmis ökutæki eru undanþegin gjaldinu, t.d. rafmagnsbifreiðar, sjúkra- og slökkvibifreiðar, fólksflutningabifreiðar, leigubifreiðar, bifreiðar í eigu fatlaðs fólks o.fl.
2. Sérstakur skattur er lagður á notkun stærri ökutækja er tekur mið af þunga og fjölda ekinna kílómetra. Fjárhæð gjaldsins er breytilegt eftir EURO-stöðlum.

» Skattlagning notkunar.

1. Umhverfisgjald (neyðargjald) og eldsneytisgjald eru lögð á eldsneyti. Eldsneytisgjaldið er mishátt eftir eldsneytisgerð, brennisteinsinnihaldi og hlutfalli íblöndunar, frá um 40–52%.
2. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 20%.
3. Sérstakur 11% skattur er lagður á bifreiðatryggingar.
4. Veggjald er lagt á ökutæki að 3,5 tonna eigin þyngd á tilteknum vegum, frá 5,1–86 evra.
5. kílómetragjald er lagt á stærri ökutæki sem einnig tekur mið af fjölda öxla og EURO-staðli, frá 0,18–0,45 evrum á km.

» Tekjuskattur – Einstaklingar.

Skattmat ökutækja tekur mið af losunarmörkum. Nemi losun undir 127 g/km (118 g/km frá 2020) er skattmatið 1,5% af kaupverði ökutækis en annars 2%. Hámarksafsláttur nemur 960 evrum. Heimilt er að draga 50% frá tekjuskattsstofni bifreiðahlunninda nemi einkanot bifreiðar undir losunarmörkum undir 500 km á mánuði.

» Tekjuskattur – fyrirtæki.

Fyrirtækjum er heimilt að draga allt að 13% af kaupverði hreinorkubifreiðar frá tekjuskattsstofni, þó ekki meira en sem nemur rúmum 45 þús. evrum á ári.

Ástralía.

» Skattlagning öflunar.

1. Fast skráningargjald 32 AUSD.
2. Stimpilgjald 300–5.200 AUSD eftir kaupverði.
3. Viðbótarskattur 33% skattur á bifreiðar sem kosta yfir 65,094 AUSD nema bifreiðin uppfylli sparneytniskilyrði þá er hámarkið 75,526 AUSD.

» Skattlagning umráða.

Árgjald 236–289 AUSD.

» Virðisaukaskattur.

Hámarksfrádráttur skattskyldra aðilar er 1/11 hluti af 57.581 AUSD. Óheimilt er að draga frá vegna kaupa á bifreið sem kostar meira en 65,094 AUSD nema bifreiðin teljist sparneytin þá er hámarkið 75,526 AUSD.

» Tekjuskattur – fyrirtæki.

Hámarksfrádráttur frá tekjuskattsstofni vegna fólksbifreiða nemur 57.581 AUSD.

Belgía.

» Skattlagning öflunar.

1. Virðisaukaskattur á ökutæki er 21%. Heimildir til að færa innskatt vegna kaupa á ökutækjum eru mun takmarkaðri en víða annarsstaðar.
2. Gjald fyrir skráningarmarki nemur 30 evrum.
3. Skráningargjald er lagt á öll ökutæki, notuð og ný, í Belgíu allri. Gjaldið er lagt á miðað við aldur, vélarstærð í cm³ og vélarafli í kW. Gjaldið nemur frá 61,5 evrum upp í 4.957 evrum á ökutæki. Viðbótargjöld eru lögð á í héruðum Belgíu.
 - a. Til viðbótar er lagt á viðbótargjald (eco-malus) í Vallóníu og byggir það alfarið á losun, frá 100 evrum nemi losunin 146–155 g/km upp í 2.500 evrum nemi losunin meiru en 255 g/km. Barnmargar fjölskyldur greiða gjald miðað við að ökutækið losi 10 g/km minna en það gerir í raun. Sama á við í tilvikum ökutækja sem ganga fyrir jarðolíugasi (LPG).
 - b. Í Flæmingjalandi er greitt viðbótargjald sem tekur m.a. mið af eldsneyti, aldri, losun koltvísýrings og losun mengandi efna (Euronorm). Einstaklingar sem kaupa hreinorkubifreið fá í eitt skipti sérstakan afslátt sem nemur 2.000–4.000 evrum, hæst fyrir ökutæki með kaupverð undir 31 þús. evrum, en fer stíglækkandi og rennur að lokum út undir lok árs 2019.
 - c. Í Brussel greiða eigendur skráðra ökutækja árlegt umhverfisgjald sem er mismunandi eftir gerð ökutækja.

» Skattlagning umráða.

1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við vélarstærð, koltvísýringslosun og eldsneytisgerð. Almenn er innheimt árgjald sem tekur mið af vélarstærð af fólksbifreiðum en viðbótargjald er innheimt af ökutækjum sem ganga fyrir jarðolíugasi.
2. Belgísk fyrirtæki greiða einnig mánaðarlega gjald af einkanotum starfsmanna á ökutækjum en fjárhæð gjaldsins tekur mið af skráðri losun.

3. Héruðin skattleggja umráð ökutækja að öðru leyti á grundvelli vélarafls í hestöflum. Gjaldið er lagt á einu sinni á ári og nemur frá 80–2.561 evru, mismunandi eftir héruðum.
 - a. Í Flæmingjalandi er innheimt viðbótarárgjald sem tekur mið af losun og flokkun til Euro staðals. Gjaldið er töluvert hærra í tilviki dísilökutækja en annarra ökutækja en LPG ökutæki fá afslátt. Af fólksflutningabifreiðum er greitt fast gjald en á sendibifreiðar og önnur milli ökutæki til atvinnunota, að 3.500 kg þyngd, er lagt gjald sem tekur mið af eigin þyngd, um 20 evrur á hver 500 kg. Í Flandri tekur gjaldið hins vegar einnig mið af skráðri losun en rafmagns-, tengiltvinn- og CNG/LNG eru alfarið undanþegnar nemi losun frá þeim undir 50 g/km. Slík atvinnutæki sem eru undir 2.500 kg að eigin þyngd bera einnig umhverfisgjald sem tekur mið af flokkun til Euro staðals og er hærra í tilviki dísilbifreiða en annarra.
4. Ökutæki til atvinnurekstrarnota eru skattlögð miðað við heildarþyngd og fjölda öxla. Gjaldið nemur um 20 evrum á hver 500 kg.
5. Stærri ökutæki bera kílómetragjald, frá 0,146–0,203 evrum á km.
 - a. Í Flæmingjalandi hækkar gjaldið eða lækkar eftir eldsneytisgerð og EURO-stöðlum, -15% til+50%.

» Skattlagning notkunar.

1. Eldsneytisskattar nema 0,51–0,62 evrum á líter. Jarðolíugas ber ekki eldsneytisskatt.
2. Virðisaukaskattur á eldsneyti er 21%.
3. Lagður er 9,25% skattur á bifreiðatryggingar.

» Styrkir.

1. Fyrirtæki staðsett í Flæmingjalandi eiga rétt á stuðningi vegna kaupa eða breytinga á ökutækjum sem gerir það að verkum að þau ganga fyrir umhverfisvænu eldsneyti (vetni, LNG og CNG). Fjárhæð styrksins tekur meðal annars mið af stærð fyrirtækis. Fyrirtæki sem fjárfesta í innviðum vistvæns eldsneytis eiga rétt á endurgreiðslu hluta kostnaðar við uppbygginguna.
2. Fyrirtæki staðsett í Brussel eiga rétt að styrk vegna kaupa á rafmagns- og tvinnökutækjum og ökutækjum búnum efnarafgjafa (e. fuel cell). Hámarksstyrkur er 80.000 evrur á hvert fyrirtæki, 5.000 evrur á ökutæki til atvinnurekstrarnota og 20% af verðmæti annarra ökutækja ofan 3.000 evra.

» Tekjuskattur – einstaklingar.

Skattmat bifreiðahlunninda tekur m.a. mið af skráðri losun ökutækis. Heimilt er að draga allt að 15% kaupverðs ökutækis sem gengur fyrir rafmagn frá tekjuskattsstofni, þó að hámarki rúmlega 3 þús. evrur í tilviki tví- eða þríhjóra en tæplega 5 þús evrum í tilviki fólksbifreiða.

» Tekjuskattur – fyrirtæki.

Aðeins er heimilt að draga 75% af kostnaði við kaup á jarðefnaeldsneyti frá tekjuskattsstofni fyrirtækja. Heimildir til rekstrarkostnaðarfrádráttar fyrirtækja af ökutækjum miðast við skráða losun, frá 50% nemi losun 195 g/km í tilviki bensínbifreiðar og 205 g/km í tilviki dísilbifreiðar upp í 120% nemi losunin 0 g/km.

Bretland.

» Skattlagning öflunar.

1. Fast skráningargjald, 55 GBP.

2. Virðisaukaskattur 20%. Við endursölu er greiddur virðisaukaskattur af mismuni innkaupsverðs og söliverðs. Ef fyrirtækisbíll er nýttur af starfsmanni í einkaerindum er aðeins heimilt að færa 50% innskatts við uppgjör virðisaukaskatts.
- » Skattlagning umráða.
1. Skattlagning fólksbifreiða tekur mið af koltvísýringslosun. Skattlagning fyrsta árs nýrrar bifreiðar er lægri en seinni ára í tilviki bifreiða sem losa 0–100 g/km. Hins vegar er skattur á fyrsta ári mun hærri ef losun nemur meiru en 111 g/km en önnur ár og fer hæst í 2.000 pund. Eftir fyrsta ár skattlagningar er engin skattur greiddur af ökutækjum sem losa 0 g/km en 140 pund af öllum öðrum ökutækjum.
 2. Sé verðmæti ökutækisins hærra en 40.000 pund ber að greiða til viðbótar 450 pund árlega af bensín- og dísilbifreiðum, 310 pund af rafmagnsbifreiðum og 440 pund af öðrum ökutækjum.
 3. Bifhjól eru skattlögð eftir vélarstærð.
 4. Fólksflutningabifreiðar eru skattlagðar miðað við sætisfjölda.
 5. Stærri ökutæki eru skattlögð miðað við burðargetur, vél og fjölda öxla.
 6. Viðbótagjald er lagt á ökutæki þyngri en 12 tonn.
- » Skattlagning notkunar.
1. Hefðbundnir eldsneytisskattar. Jarðolúgas ber um 1/6 af skatti dísilolíu.
 2. Virðisaukaskattur nemur 20%.
- » Tekjuskattur – einstaklingar.
- Við álagningu skatta á bifreiðahlunnindi er byggt á skattmati ökutækisins en það lækkað m.a. ef losun þess er undir tilteknum mörkum. Þannig nemur t.d. skattur af bifreiðum sem losa minna en 50 g/km 5% af skattmati en skattur af bifreið sem losar meira en 200 g/km nemur 37% af skattmati. Hlunnindi í formi eldsneytis eru að sama skapi skattlögð með hliðsjón af losun ökutækis.
- » Tekjuskattur – fyrirtæki.
- Sérstakar reglur gilda um fyrningu bifreiða sem losa minna en 50 g/km. Þá má fyrna um 100% á kaupári. Þá er heimilt að fyrna bifreiðar sem losa á bilinu 51–110 g/km uo 18% á ári en aðrar bifreiðar má fyrna um 8% á ári.

Búlgaría.

- » Skattlagning öflunar.
1. Föst gjöld eru greidd þegar ökutæki er tekið til nota, 25 BGN fyrir akstursskírteini og 160 BGN í umhverfisskatt.
 2. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur 20%.
- » Skattlagning umráða.
1. Bifjól eru skattlögð miðað við vélarstærð.
 2. Snjósleðar bera 150 BGN fast gjald.
 3. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við vélarstærð í kW og aldur.
 4. Fastur skattur er lagður á ökutæki til atvinnurekstrarnota, 15–300 BGN eftir gerð. Ökutæki þyngri en 12 tonn að eigin þyngd eru skattlögð miðað við þyngd og fjölda öxla.
- » Skattlagning notkunar.
1. Eldsneytisskattar nema 1,49 BGN/l bensíns en 1,59 BGN/l í tilviki dísilolíu.

2. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 20%.

Eistland.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Fast 62 evra skráningargjald ökutækis.
 2. Gjald fyrir skráningarskírteini 130 evrur.
 3. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur 20%.
- » Skattlagning umráða.
 1. Fólksbifreiðar eru ekki skattlagðar.
 2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota yfir 12 tonna eigin þyngd eru skattlögð miðað við þyngd, fjölda öxla og fjöðrunarbúnað, 7,90–176,7 evrum ársfjórðungslega.
- » Skattlagning notkunar.
 1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 20%.

Frakkland.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Skráningargjald er lagt á en er mishár eftir héruðum, frá 27–51 evrur. Á tímabili var lagt á hóflegt viðbótargjald til að mæta kostnaði við nýtt skráningarkerfi ökutækja. Gjaldið er lægra í tilviki ökutækja til atvinnurekstrarnota. Þá hafa eigendur ökutækja sem ganga fyrir jarðgasi eða jarðolúgasi og eigendur rafmagns- og tengiltvinnbifreiða notið afsláttar sem nemur allt að 50%.
 2. Bonus-malus skattur er lagður á sölu ökutækja sem losa meira en 200 g/km. Skatturinn nemur 2 evrum/g ofan 200 g/km en 4 evrum/g ofan 250 g/km. Svokallað Bonus-Malus kerfi er rekið í Frakklandi sem felur í sér að tekjum af skattinum er ráðstafað sem styrkjum til kaupa á ökutækjum sem losa lítið af koltvísýringi. Ef keypt er ökutæki sem losar milli 21 og 60 g/km greiðir ríkið kaupandanum 1.000 evra eingreiðslu. Nemi losunin hins vegar undir 20 g/km nemur eingreiðslan 6.300 evrum. Viðbótargreiðsla að fjárhæð 200 evrum er greidd ef ökutæki sem er 15 ára eða eldra er skilað til endurvinnslu. Ef ökutækið gengur hins vegar fyrir dísilolíu og er skrá árið 2006 eða fyrr nemur viðbótargreiðslan allt að 4.000 evrum að því gefnu að viðkomandi dísilökutæki sé skipt út fyrir nýtt ökutæki sem hefur takmarkaða losun. Styrkirnir eru fjármagnaðir með skatti sem lagður er á við skráningu ökutækja sem losa meira en 127 g/km.
 3. Frakkar leggja sérstakan skatt á ökumenn við útgáfu ökuskrírteina.
 4. Virðisaukaskattur af verði ökutækja nemur 20%.
- » Skattlagning umráða.
 1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við koltvísýringslosun, vélarstærð eða skráningardag og eldsneytisgerð.
 2. Sérstakt árgjald sem nemur 160 evrum er greitt af ökutækjum sem losa meira en 50 g/km.
 3. Sérstakur bifreiðaskattur er lagður árlega á ökutæki í eigu fyrirtækja. Skatthæðin tekur mið af koltvísýringslosun, frá 2 evrum á hvert g/km milli 50g/km og 100 g/km að 27 evrum á hvert gram umfram 250 g/km.
 4. Sérstakt gjald er lagt á ökutæki sem valda loftmengun og er það um 9 sinnum hærra í tilviki dísilbifreiða en annarra.

5. Ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlögð miðað við þyngd, fjölda öxla og mögulega notkun tengivagns.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar en skattur á jarðolíugas er um $\frac{1}{6}$ af skattlagningu bensíns.
2. Virðisaukaskattur 20%.

» Tryggingar.

Skattur, 33%, er lagður á kaupverð ökutækjategygginga en tiltekna gerðir ökutækja njóta undanþága og afsláttá.

Grikkland.

» Skattlagning öflunar.

1. Skattlagning miðast við reiknað smásöluverð og sérstökum skattstuðlum sem byggist annars vegar á EURO-staðli og lækkunum fyrir rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar og hins vegar koltvísýringslosun í átta gjaldbilum, frá 0,95 evrum á hvert g/km upp að 100 g/km losun að 3,40 evrum á hvert g/km nemi losunin meira en 251 g/km. Rafmagns-, tengiltvinn-, og metanbifreiðar bera ekki skráningargjald til 2020. Smásöluverðið er reiknað miðað við gefnar forsendur sem taka m.a. mið af árgerð, drifbúnaði og gerð bifreiðar.
2. Ökutæki yfir 12 tónna eigin þyngd eru skattlögð út frá sömu forsendum og önnur ökutæki en losunarhlutanum er sleppt.
3. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur 24%.

» Skattlagning umráða.

1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við vélarstærð eða koltvísýringslosun.
2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota eru skattlögð miðað við þyngd.
3. Fólksflutningabifreiðar eru skattlagðar miðað við sætafjölda.
4. Sérstakur 5% lúxusskattur er lagður á eignarhald á bifreið sem er yngri en 10 ára og með vél á bilinu 1929 cm^3 – 2.500 en 13% ef vélin er stærri en 2.501 cm^3 . Skatturinn lækkar um 30% nái bifreiðin 5 ára aldri.

» Skattlagning notkunar.

1. Eldsneytisskattar samanstanda af eldsneytishreinsunargjaldi, vörugjaldi, eftirlitsgjaldi, sérstökum neysluskatti og tollsjóðsgjaldi. Skattlagning virðist nema rúmum 90% eldsneytisverðs í sumum tilvikum.
2. Virðisaukaskattur nemur 24%.

» Tekjuskattur – einstaklingar.

1. Eignarhald ökutækis myndar stofn tekjuskatts miðað við vélarstærð ökutækis í cm^3 , frá 4.000 evrum á ári ef vélarstærð er undir 1.200 cm^3 upp í 41.800 evrur ár ári ef vélarstærðin er yfir 5.000 cm^3 .
2. Bifreiðahlunnindi eru skattlögð með hefðbundnum hætti.

Holland.

» Skattlagning öflunar.

1. Skattlagningin tekur mið af koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun.

2. Skráningargjald er lagt á miðað við losun. Gjaldið nemur frá 2 evrum nemi losunin 1–76 g/km upp í 475 evrum nemi losunin 169 g/km eða meira. Ekkert gjald er greitt af ökutækjum sem losa 0 g/km.
3. Frá og með 1. janúar 2017 er lagt fast 353 evra gjald á ökutæki sem losa meira en 1 g/km af koltvísýringi.
4. Sérstakt 87 evra gjald er lagt á dísilbifreiðar sem losa meira en 65 g/km af koltvísýringi.
5. Tengiltvinnbifreiðar bera lægra skráningargjald, 20 evrur á hvert g/km frá 1–30 g/km, 90 evrur á hvert g/km milli 31–50 g/km og 300 evrur ef losunin nemur meiru en 51 g/km.
6. Fast skrásetningargjald, 49 evrur á ökutæki.
7. Virðisaukaskattur nemur 21%. Atvinnurekstraraðilum er heimilt að færa innskatt vegna kaupa og rekstrar fólksbifreiða.

» Skattlagning umráða.

1. Skattlagning fólksbifreiða miðast við burðarþyngd, staðsetningu, eldsneytistegund og koltvísýringslosun. Rafmagnsbifreiðar eru undanþegnar skatti og tengiltvinnbifreiðar njóta 50% afsláttar.
2. Skattlagning ökutækja til atvinnurekstrarnota tekur mið af burðagetu, fjölda öxla og fjöðrunarbúnaði.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur nemur 21%.

» Tekjuskattur – einstaklingar.

Nemi einkanot starfsmanns á bifreið í eigu atvinnurekanda meiru en 500 km á ári ber að greiða sérstakan tekjuskatt sem tekur mið af losun ökutækisins. Skatturinn er lagður á í fimm gjaldbilum og nemur frá 4% af hlunnindamati ef losunin er engin upp í 25% sé losunin yfir 107 g/km.

Írland.

» Skattlagning öflunar.

1. Lagt er á skráningargjald er tekur mið af losun, frá 14% nemi losunin undir 80 g/km upp í 36% nemi losunin 226 g/km eða meira.
2. Virðisaukaskattur 23%. Heimilt er að færa innskatt af kaupum og rekstri ökutækja sem losa minna en 156 g/km.
3. Skattur á ökutæki til atvinnurekstrarnota nemur 13,3% auk fastra viðbótargjald sem taka mið af fjölda sæta og gerð ökutækis.
4. Hámarkslækkun tvinn, tengiltvinn og rafmagnsökutækja nemur 1.500–5.000 evrum.

» Skattlagning umráða.

1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við koltvísýringslosun. Árgjald er lagt á ökutæki skráð eftir 1. júlí 2008 er nemur frá 120 evrum ef losunin er 0 g/km upp í 2.350 evrum nemi losunin 226 g/km eða meiru.
2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlögd miðað við burðarþyngd.
3. Fólksflutningabifreiðar eru skattlagðar miðað við fjölda sæta.
4. Fast gjald er lagt á bifhjól og önnur ökutæki.
5. Ýmiskonar ökutæki eru undanþegnir árgjaldi.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur nemur 23%.

» Tryggingar.

Lagður er 5% skattur á tryggingaiðgjöld bifreiðatrygginga.

» Styrkir.

Styrkir eru greiddir til kaupa á rafmagnsbifreiðum og tengivtinnbifreiðum, 5.000 evrur.

» Tekjuskattur – einstaklingar.

Bifreiðahlunnindi eru skattlögð miðað við ekna km, koltvísýringslosun ökutækis og markaðsverð ökutækis.

» Tekjuskattur – fyrirtæki.

Frádrætti er hagað þannig þannig að bifreiðar sem losa minna en 155 g/km hafa fasta 24.000 evru frádrátt á ári, frádráttur vegna bifreiðar með losun á milli 156 og 190 g/km tekur mið af verðmæti ökutækis en enginn frádráttur af heimilaður vegna ökutækis sem losar yfir 191 g/km.

Ítalía.

» Skattlagning öflunar.

1. Við skráningu ber að greiða stimpilgjald, skráningargjald og gjald vegna númers ökutækis.
2. Númeragjald nemur um 145 evrum. Umskráning ökutækja kostar um 85 evrur.
3. Skráningargjald er lagt á miðað við afl í kW, þyngd og fjölda sæta. Fast 150 evra gjald er lagt á fólksbifreiðar, minni fólksflutningabifreiðar og dráttarvélar undir 53 kW vélarafli. Af ökutækjum með öflugri vél eru greiddar 3,5 evrur á hvert kW en 1,75 evrur fólksflutningabifreiðar og dráttarvélar. Ökutæki til flutninga eru skattlögð miðað við burðarþyngd, frá 199 evrur ef burðurinn er minni en 700 kg upp í um 650 evrur fyrir 8 tonna burð á tveimur öxlum. Fólksflutningabifreiðar með fleiri en 15 sæti eru skattlagðar miðað við sætafjölda, frá 229–362 evrur.
4. Tiltekin hérúð leggja 10–30% álag á skráningargjaldið. Sumar þeirra veita afslátt af á grundvelli umhverfissjónarmiða.
5. Ýmiskonar ökutæki eru undanþagin skráningargjaldi t.d. ökutæki í eigu fatlaðs fólks og steypubifreiðar.
6. Virðisaukaskattur nemur 22%. Ökutæki í eigu fatlaðs fólks eru undanþegin virðisaukaskatti að því leyti sem þau ganga fyrir bensíni og eru undir 2.000 cm³ vélarstærð eða dísilolíu og eru undir 2.800 cm³ vélarstærð. Heimilt er að færa 40% innskatts við uppgjör virðisaukaskatts ef ökutæki er nýtt af starfsmanni persónulegum notum.

» Skattlagning umráða.

1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við vélarafli, þyngd og EURO-staðla. Ýmis ökutæki njóta afsláttar, t.d. ökutæki í eigu fatlaðs fólks, tengivtinnbifreiðar, rafmagnsbifreiðar, ökutæki sem ganga fyrir jarðgasi eða jarðolíugasi, bifreiðar í eigu opinberra aðila, leigubifreiðar, ökukennslubifreiðar o.fl.
2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlögð miðað við þyngd, fjölda öxla og gerð fjöðrunar.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar. Hluti af þeim er þó sérstakur skattur sem nýttur er til að fjármagna jarðgasframléiðslu.
2. Sérstakir eldsneytisskattar lagðir á i tilteknum héruðum.
3. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 22%.
4. Veggjöld á tilteknum vegum og veggöngum.

» Tekjuskattur – fyrirtæki.

Sérstakar reglur gilda um fyrningu og frádrátt kaupverðs og rekstrarkostnaðar ökutækja sem nýtt eru af starfsmanni persónulegum notum.

» Tryggingar.

Iðgjöld skattlögð 12,5% og tekjur af sköttunum renna til heilbrigðisþjónustunnar og sjóð sem tryggir líkamstjón í umferðinni.

Króatía.

» Skattlagning öflunar.

1. Skattlagning miðast við söluverð og koltvísýringslosun. Söluverðshlutinn nemur 1–25% eftir því sem söluverð er hærra en til viðbótar kemur losunarskattur í sex þrepum, 55–1.450 HRK.
2. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur 25%.

» Skattlagning umráða.

Ökutæki eru skattlögð miðað við vélarstæð í kW og aldur, frá 200 HRK árlega ef ökutækið er 5–10 ára og vélarstærð milli 0–55 kW upp í 1.500 HRK ef ökutækið er yngra en tveggja ára og með vélarstærð yfir 130 kW.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 25%.

Kýpur.

» Skattlagning öflunar.

1. Fólksbifreiðar eru skattlagðar miðað við koltvísýringslosun í fjórum þrepum, bera 0 evru skatt ef losun er undir 120 g/km upp í 180 evrur ef losun er yfir 180 g/km. Ökutæki sem losa minna en 150 g/km fá 15% viðbótarafslátt.
2. Sendibifreiðar bera 0,26 evru skatt á hvern cm³ vélarstærðar.
3. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur 19%.

» Skattlagning umráða.

Árleg skattlagning miðað við koltvísýringslosun í þremur gjaldbilum, frá 0,5 evrum á g/km ef losunin er undir 120 g/km upp í 8 evrur á g/km yfir 180 g/km.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 19%.

Lettland.

» Skattlagning öflunar.

1. Skráningargjald 44 evrur.
2. Auðlindaskattur 55 evrur.

3. Virðisaukaskattur 21%.
- » Skattlagning umráða.
 1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við heildarþyngd, vélarstærð og vélarafli í kW eða koltvísýringslosun eftir aldri.
 2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlögð miðað við heildarþyngd og fjölda öxla.
 3. Á fólksbifreiðar í eigu atvinnurekstraraðila er lagt fast mánaðargjald 29–62 evrur eftir vélarstærð.
 - » Skattlagning notkunar.
 1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Virðisaukaskattur nemur 21%.

Litháen.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Skráningargjald 27–50 evrur eftir gerð ökutækis.
 2. Ökuhæfisgjald miðað við gerð ökutækis, fast gjald 5–36 evrur.
 3. Virðisaukaskattur 21%.
- » Skattlagning umráða.
 1. Fólksbifreiðar eru ekki skattlagðar.
 2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota eru skattlögð miðað við þyngd, fjölda öxla og gerð fjöðrunar, 86–1.042 evrur á ári.
- » Skattlagning notkunar.
 1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Virðisaukaskattur nemur 21%.
 3. Veggjald lagt á stærri ökutæki á tilteknum vegum.

Lúxemborg.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Skattlagning miðast við innkaupsverð.
 2. Fast skráningargjald 24 eða 50 evrur auk 15 evra gjalds vegna númeraplötu.
 3. Virðisaukaskattur 17%. Við sölu virðisaukaskattsskylds aðila á eftirmarkaði er virðisaukaskattur lagður á mismun kaupverðs og söliverðs. Heimilt er að færa innskatt vegna kaupa og rekstrar fólksbifreiðar.
- » Skattlagning umráða.
 1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við koltvísýringslosun eða vélarstærð. Árgjald er lagt á miðað við losun ef ökutæki hefur verið skráð eftir árið 2001 en vélarstærð hafi það verið skráð fyrir þann tíma. Koltvísýringsgjaldið er reiknað út í evrum með reikniformúlunni $a \cdot b \cdot c$ þar sem a stendur fyrir losun, b stendur fyrir margfeldisstuðul, 1 fyrir bensínbifreiðar en 1,5 fyrir dísilbifreiðar og c stendur fyrir losunarstuðul, nemi losun minna en 90 g/km fær ökutækið stuðulinn 0,5 en 0,1 bætist við fyrir hver 10 g/km sem bætast við umfram 90 g/km. Bifreiðar eldri en 2001 skattlagðar miðað við vélarstærð í cm^3 , hærri skattur á dísilbifreiðar yfir 2.000 cm^3 vélarstærð.
 2. Fólksflutningabifreiðar skattlagðar árlega eða hálfárslega eftir gerð, M2 og M3, 80–150 evrur.

3. Sendibifreiðar, minni vörubifreiðar og dráttarvélar skattlagðar miðað við þyngd, 237–425 evrur.
 4. Stærri ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlögð miðað við þyngd, fjölda öxla og gerð fjöðrunarbúnaðar, 255–537 evrur. Eftirvagnar 25–700 evrur.
 5. Veggjald, sbr. umfjöllum um Svíþjóð.
- » Skattlagning notkunar.
1. Á eldsneyti er lagt vörugjald og umhverfisgjald.
 2. Virðisaukaskattur nemur 17%.
- » Tekjuskattur - einstaklingar.
1. Frádráttarheimild vegna kaupa á rafmagnsbifreið eða ökutæki búið efnarafgjafa, 5.000 evrur.
 2. Frádráttarheimild vegna kaupa á reiðhjólum og rafmagnsreiðhjólum, 300 evrur.
- » Tryggingar.
- Lagður er 4% skattur á iðgjöld ökutækjatrýgginga.

Malta.

- » Skattlagning öflunar.
1. Skattlagning miðað við koltvísýringslosun, lengd og verðmæti ökutækis. Einn skattur sem samanstendur af $(x\% \cdot \text{CO}_2 \cdot \text{RV}) + (y\% \cdot \text{lengd} \cdot \text{RV})$. $x\%$ stendur fyrir prósentu byggða á koltvísýringslosun, $y\%$ stendur fyrir prósentu byggða á töflu yfir lengd. X er hærra í tilviki dísilbifreiða.
 2. Virðisaukaskattur 18%.
- » Skattlagning umráða.
- Árgjald er lagt á er tekur mið af losun og aldri ökutækis. Fyrstu fimm árin eftir að nýtt ökutæki hefur verið skráð miðast gjaldið aðeins við losun, frá 100 evrum nemi losunin allt að 100 g/km upp í 180 evrur nemi losunin milli 150 og 180 g/km.
- » Skattlagning notkunar.
1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Virðisaukaskattur nemur 18%.

Pólland.

- » Skattlagning öflunar.
1. Vörugjald lagt á í tveimur gjaldbilum og tekur mið af vélarstærð, yfir og undir 2.000 cm³, og nemur frá 3,1 eða 18,6%.
 2. Fast skráningargjald 121–180 PLN.
 3. Virðisaukaskattur nemur 23% en er ekki lagður á vörugjald.
- » Skattlagning umráða.
- Engin skattur.
- » Skattlagning notkunar.
1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Sérstakt skráningargjald eldsneytis.
 3. Virðisaukaskattur nemur 23%.

Portúgal.

» Skattlagning öflunar.

1. Skattlagning miðast við vélarstærð og losun koltvísýrings. Hærrí skattur í tilviki dísilbifreiða. Ýmis ökutæki njóta afslátta, t.d. tvinn,- sólarrafhlöðu- og bílaleigubifreiðar, ökutæki sem ganga fyrir jarðolíugasi og leigubifreiðar sem losa minna en 160 g/km af koltvísýringi. Rafmagnsbifreiðar og önnur ökutæki sem nýta umhverfisvænt eldsneyti alfarið undanþegin skatti.
2. Gjald lagt á bifhjól miðað við vélarstærð.
3. Fast skráningargjald, 45 evrur og sérstakur skráningarskattur 55 evrur.
4. Virðisaukaskattur 23%. Heimild að færa innskatt vegna öflunar pall- og sendibifreiða.

» Skattlagning umráða.

1. Skattlagning fólksbifreiða tekur mið af vélarstærð og koltvísýringslosun. Árgjald bifreiða sem skráðar hafa verið eftir 1. júlí 2007 er hinsvegar aðeins lagt á miðað við losun. Bifreiðar með skráða losun yfir 180 g/km bera viðbótargjald.
2. Skattlagning ökutækja til atvinnurekstrarnota þyngri en 12 tonn miðast við þyngd, fjölda öxla og gerð fjöðrunar. Fólksflutningabifreiðar bera hins vegar lægri skatt. Léttari atvinnurekstrartæki eru aðeins skattlögð út frá þyngd.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur nemur 23%.

» Tekjuskattur – einstaklingar.

Bifreiðahlunnindi eru skattlögð sérstaklega en í tilviki rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar og ökutæki sem ganga fyrir jarðgasi og jarðolíugasi er skattlagningin lægri en í tilviki annarra ökutækja.

» Tekjuskattur – fyrirtæki.

1. Tekjuskattur er lagður á notkun ökutækja í atvinnurekstri en rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar og ökutæki sem ganga fyrir jarðgasi og jarðolíugasi bera lægri skatt.
2. Hámark á fyrningu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og ökutækja sem ganga fyrir jarðgasi og jarðolíugasi er mun hærra en annarra bifreiða.

Rúmenía.

» Skattlagning öflunar.

1. Fast skráningargjald 9 evrur.
2. Virðisaukaskattur nemur 19%.

» Skattlagning umráða.

1. Skattlagning fólksbifreiða tekur mið af vélarstærð.
2. Skattlagning ökutækja til atvinnurekstrarnota tekur mið af heildarþyngd og fjölda öxla.

» Skattlagning notkunar.

1. Veggjald er lagt á vegna nota á vegum utan borga. Hægt er að greiða daggjald, vikugjald, mánaðargjald eða ársgjald.
2. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
3. Virðisaukaskattur nemur 19%.

Slóvakía.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Skattlagning tekur mið af vélarafli í kW og aldri ökutækis.
 2. 10% tollur er lagður á innflutning ökutækja frá öðrum ríkjum en ESB-ríkjum.
 3. Virðisaukaskattur nemur 20%. Heimilt er að færa innskatt vegna öflunar allra ökutækja með stærri vél en 4,8 cm³.
- » Skattlagning umráða.
 1. Skattlagning fólksbifreiða tekur mið af vélarstærð.
 2. Skattlagning ökutækja til atvinnurekstrarnota tekur mið af heildarþyngd og fjölda öxla.
- » Skattlagning notkunar.
 1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Veggjöld eru lögð á notkun tiltekinna vega. Greitt er tíu daga gjald, mánaðargjald eða árgjald. Í tilviki bifreiða yfir 3,5 tonnum er gjaldið lagt á miðað við fjölda öxla og EURO-staðal. Afsláttur er veittur vegna mikillar vegnotkunar.
 3. Virðisaukaskattur nemur 20%.

Slóvenía.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Skattlagning tekur mið af koltvísýringslosun og innkaupsverði. Dísilbifreiðar bera hærri skatt. Skatturinn sætir álagi ef tiltekin skilyrði eru uppfyllt, t.d. eldri EURO-staðlar
 2. Virðisaukaskattur nemur 22%.
- » Skattlagning umráða.
 1. Skattlagning fólksbifreiða tekur mið af vélarstærð, 62–565 evrur árlega.
 2. Skattlagning ökutækja til atvinnurekstrarnota tekur mið af heildarþyngd. Á ökutæki undir 4 tonnum er lagður 101,94 evra skattur en í tilviki þyngri ökutækja eru lagðar 22–38 evrur á tonnið.
- » Skattlagning notkunar.
 1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
 2. Virðisaukaskattur 22%.
- » Styrkir.

Veittir eru styrkir til kaupa á nýjum rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum eða breytinga eldri bifreiðum þannig að þær geti nýtt rafmagn. Styrkirnir nema 3.000–7.500 evrum á ökutæki.

Spánn.

- » Skattlagning öflunar.
 1. Skattlagning tekur mið af koltvísýringslosun í fimm þrepum, frá 4,75–14,75%. Skattlagningin er lægri á Kanarí eyjum en engin skattur er lagður á í Ceuta og Melilla. Héraðsstjórnir geta hækkað skattinn um 15%. Leigubifreiðar, ökukennslubifreiðar, bifreiðar í eigu fatlaðs fólks og bifreiðar í eigu sendimanna eru undanþegnar skattlagningu. Afsláttur er veittur barnmörgum fjölskyldum og eigendum húsbíla.
 2. Fast skráningargjald, 95,8 evrur nema í tilviki bifhjóla, 26,7 evrur.
 3. Virðisaukaskattur 21%.

» Skattlagning umráða.

1. Skattlagning fólksbifreiða tekur mið af vélarafli í hestöflum. Sett er lágmark á landsvísu en einstök héruð geta lagt á hærri skatt. Lágmarkið er 12,62–112 evrur.
2. Bifhjól eru skattlögð miða við vélarstærð í cm³, 4,42–60,58 evrur lágmark.
3. Skattlagning ökutækja til atvinnurekstrarnota tekur mið af burðargetu.
4. Skattlagning fólksflutningabifreiða tekur mið af sætafjölda.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Sérstakur skattur lagður á sölu eldsneytis til neytenda í héruðum Spánar, 0,17–0,48 evrur eftir héruðum.
3. Virðisaukaskattur 21%.

» Tryggingar.

lögjöld bifreiðatrygginga bera 6% skatt.

» Tekjuskattur – einstaklingar.

Bifreiðahlunnindi bera tekjuskatt. Hlunnindi í formi bifreiða sem losa minna en 120 g/km af koltvísýringi, bifreiðar sem ganga fyrir jarðgasi og jarðolíugasi, tvinn-, tengiltvinn- og rafmagnsbifreiðar hafa frítekjumark og eru skattlagðar með lægra tekjuskattshlutfalli en aðrar tekjur.

Tékkland.

» Skattlagning öflunar.

1. Fast skráningargjald er lagt á við skráningu ökutækis, frá 300 CZK fyrir skráningu bifhjóls með minni vél en 50 cm³ upp í 800 CZK fyrir skráningu ökutækis til atvinnurekstrarnota.
2. Við bætist umhverfisgjald sem greitt er við skráningu sem tekur mið af flokkun ökutækis til EURO-staðla, 0 CZK fyrir EURO 3 eða hærri staðla, 3.000 CZK fyrir EURO 2, 5.000 CZK fyrir EURO 1 og 10.000 CZK fyrir ökutæki utan staðla. Tekjur af gjaldinu renna í loftslagssjóð Tékklands.
3. Skattlagning byggist á gerð ökutækis og EURO-stöðlum. Skráningargjald er lagt á ökutæki miðað við vélarstærð og þyngd. Sérstakt umhverfisgjald er lagt á fólksbifreiðar eftir því í hvaða Euro staðal þær flokkast.
4. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur almennt 21% en barnabílstólar og hjálpartæki fyrir fatlað fólk ber 15% skatt. Virðisauksskattsskyldum aðilum er heimilað að færa fasta fjárhæð innskatts, 5.000 CZK, af rekstrarkostnaði á allt að þremur ökutækjum.

» Skattlagning umráða.

1. Vegskattur er árlega lagður á ökutæki til atvinnurekstrarnota yfir 3,5 tonna eigin þyngd. Ökutækin eru skattlögð miðað við vélarstærð, þyngd og fjölda öxla, frá 1.200 CZK fyrir ökutæki með vélarstærð undir 800 cm³ upp í 50.400 CZK í tilviki þriggja-öxla ökutækja sem eru 36 tonn eða þyngri. Ýmis ökutæki eru undanþegin skattinum, t.d. ökutæki nýtt í almenningsamgöngum, her-, lögreglu-, slökkvi- og björgunarökutæki, ökutæki nýtt til vegagerðar og ökutæki sem ganga fyrir rafmagni, jarðgasi, jarðolíugasi, etanol- eða metanolblöndu E85. Þá njóta mörg ökutæki einnig afsláttu eftir því sem þau eru eldri eða til sérstakra nota, t.d. í landbúnaði.
2. Fólksbifreiðar eru skattlagðar miðað við vélarstærð.

- » Skattlagning notkunar.
 1. Hefðbundnir eldsneytisskattar sem taka mið af blýinnihaldi.
 2. Skattlagning jarðolíugass og jarðgass hófleg.
 3. Veggjöld eru lögð á og innheimt mánaðarlega og taka mið af raunverulegri notkun. Gjöldin eru mishá eftir gerð ökutækis, fjölda öxla, koltvísyringslosun, gerð vegar, degi vikunnar og tíma sólarhringsins.
 4. Virðisaukaskattur á eldsneyti nemur 21%.

» Tekjuskattar – einstaklingar.

Bifreiðahlunungi bera tekjuskatt. Skattstofninn nemur 1% af verðmæti ökutækis en eigi minna en 1.000 CZK á mánuði.

» Tekjuskattar – fyrirtæki.

Rekstraraðilum ökutækja til flutninga, leigubílstjórar, ökukennarar o.fl. er heimilað að fyrna ökutæki hraðar en almennt gerist.

» Bifreiðatryggingar.

Skattur er lagður á bifreiðatryggingar eftir vélarstærð ökutækis í cm³ eða GVW.

Ungverjaland.

» Skattlagning öflunar.

1. Skattlagning miðað við vélarafli í kW og aldur, 300–1.200 HUF.
2. Skráningargjald miðast við vélarstærð, eldsneytisgerð og EURO-staðla, 45.000 HUF–8.000.000 HUF.
3. Virðisaukaskattur nemur 27%.

» Skattlagning umráða.

1. Fólksbifreiðar skattlagðar miðað við aldur og vélarafli í kW, frá 345 HUF á hvert kW upp í 230.000 HUF á kW. Heimill frádráttur af ýmsum gerðum ökutækja, m.a. fólksflutningabifreiða og landbúnaðartækja.
2. Ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlögð miðað við EURO-staðla.
3. Sérstakur skattur lagður á atvinnurekstraraðila miðað við vélarafli í kW, frá 16.500 HUF á mánuði ef aflið er 0–50 kW upp í 44.000 HUF á mánuði ef aflið er meira en 120 kW.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur nemur 27%.

Þýskaland.

» Skattlagning öflunar.

1. Skattlagning miðað við innkaupsverð.
2. Fast skráningargjald 26,30 evrur.
3. Virðisaukaskattur á ökutæki nemur 19%. Skattur er einnig lagður á sölu virðisaukaskattsskyldra aðila á eftirmarkaði en stofn hans nemur þá reiknuðum mun á kaupverði og söluverði. Heimilt er að allan innskatt af rekstri bifreiða við uppgjör virðisaukaskatts.

» Skattlagning umráða.

1. Fjárhæð árgjalds sem lagt er á fólksbíla tekur mið af vélarstærð og losun. Grunnhluti gjaldsins nemur 9,5 evrum á hverja 100 cm³ í tilviki dísilbifreiða en 2 evrum á hverja 100 cm³ í tilviki annarra. Kolefnishluti gjaldsins nemur 2 evrum á hvert g/km frá og

með 95 g/km. Rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar skráðar á árinum 2016–2020 verða undanþegnar gjaldinu fyrstu tíu árin eftir að þær eru skráðar. Árgjald á bifreiðar sem skráðar eru fyrir júlí 2009 eru skattlagðar eftir flokkun til Euro staðals en dísilbifreiðar bera þó mun hærri skatt en aðrar bifreiðar.

2. Bifhjól eru skattlögð árlega um 1,84 evrur á hverja 25 cm³ vélarstærðar.
3. Húsbifreiðar eru skattlagðar eftir þyngd og losun í þremur gjaldbilum.
4. Ökutæki til atvinnurekstrarnota skattlagðar miðað við þyngd, útblásturs- og losunarflokk og hljóðmengun.
5. Tengivagnar eru skattlagðir miðað við þyngd.

» Skattlagning notkunar.

1. Hefðbundnir eldsneytisskattar.
2. Virðisaukaskattur 19%.

» Tekjuskattur - einstaklingar.

Frá árinu 2013 hafa launþegar getað dregið 500 evrur fyrir hverja kílóvattstund, sem rafhlaða bifreiðar sem þeir hafa til afnota rúmar, frá skattmati þeirra. Hámarksfrádráttur er 10.000 evrur á ári. Ívilnunin mun minnka um 50 evrur á ári á hverja kílóvattstund þar til hún rennur út 2020.

» Tekjuskattur fyrirtæki.

Ítarlegar reglur eru í gildi um fyrningartíma ökutækja, sem getur numið frá 5–11 árum.

» Styrkir.

Frá árinu 2016 hefur þýska ríkið greitt út styrki vegna kaupa á rafmagns- og tengiltvinnökutækjum og ökutækjum með efnarafgjafa. Styrkirnir nema 3.000–4.000 evrum á ökutæki.

» Tryggingar.

Ökutækjatrýggingar bera 19% skatt.

» Eldsneytisskattar.

Evrópusambandið hefur gert aðildarríkjum sínum að innheimta tiltekin lágmarksvörugjöld á jarðefnaeldsneyti, gas og raforku. Að öðru leyti ráða ríkin skattlagningunni að mest leyti sjálf. Skattlagning eldsneytis er í flestum tilvikum frekar einföld og því ekki þörf á að gera ítarlega grein fyrir fyrirkomulagi hennar. Því er hér látið nægja að veita yfirlit yfir skattlagningu eldsneytis í ESB-ríkjunum með eftirfarandi töflu.

Tafla 1. Yfirlit yfir skattlagningu á bensíni í ESB ríkjunum 2016.

| Land | Vörugjöld á hverja 1000 l | Upphæð, EUR | VSK, % |
|------------|--------------------------------------------------------------------|-------------|--------|
| Austurríki | Lífeldsneytisinnihald => 46 l og brennisteins innihald <= 10 mg/kg | 482 | 20 |
| | Lífeyldsneytisinnihald < 46 l eða brennisteins innihald > 10 mg/kg | 515 | 20 |
| | Oktan < 95 | 623 | 21 |
| Belgía | Oktan 98 > x > 95 | 623 | 21 |
| | Oktan >= 98 - lágt brennisteins- og lyktarmagn | 623 | 21 |
| | Oktan >= 98 - hátt brennisteins- og/eða lyktarmagn | 639 | 21 |
| Bretland | | 664 | 20 |
| Búlgarí | | 363 | 20 |
| Danmörk | Orkuskattur (með 4,8% lífbensín) | 563 | 25 |

| CO2 skattur (með 4,8% lífbensín) | | 53 | 25 |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|
| Eistland | | 456 | 20 |
| Finnland | | 703 | 24 |
| Frakkland | | 651 | 20 |
| Grikkland | | 700 | |
| Holland | | 770 | 21 |
| Írland | | 588 | 23 |
| Ítalía | | 728 | 22 |
| Króatía | | 514 | |
| Kýpur | | 479 | |
| Lettland | | 436 | 21 |
| Litháen | | 434 | |
| Lúxemborg | >10 mg/kg | 465 | 17 |
| | <10 mg/kg | 462 | 17 |
| Malta | | 549 | 18 |
| Pólland | Vörflokkar: CN27101145 og CN27101149 (að meðtöldum bensínskatti) | 389 | 23 |
| | Vörflokkar: CN27101131 og CN27101141 (ef notað til framknýjunar þá skal bæta við bensínskatti) | 424 | 23 |
| Rúmenía | | 372 | 19 |
| Slóvakía | | 515 | 20 |
| Slóvenía | | 508 | 22 |
| Spánn | | 456 | 21 |
| | Blýlaust bensín < 98 I.O. | 425 | 21 |
| | Umhverfisflokkur 1 | 404 | 25 |
| Svíþjóð | Alkýlat bensín | 213 | 25 |
| | Umhverfisflokkur 2 | 408 | 25 |
| Tékkland | | 475 | 21 |
| Ungverjaland | Heimsmarkaðsverð af hráolíu > 50 USD/tunna | 389 | 27 |
| | Heimsmarkaðsverð af hráolíu <= 50 USD/tunna | 406 | 27 |
| Þýskaland | Brennisteins innihald <= 10 mg/kg | 655 | 19 |
| | Brennisteins innihald > 10 mg/kg | 670 | 19 |