

Frumvarp til laga

um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja).

(Lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010–2011.)

I. KAFLI

Breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

1. gr.

3. gr. laganna orðast svo:

Á fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki, sem ekki eru sérstaklega tilgreind í 4. og 5. gr., skal lagt vörugjald samkvæmt aðalflokkum í eftirfarandi gjaldbilum miðað við skráða losun koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra:

Gjaldbil	Skráð losun CO ₂	Aðalflokkur	Gjald í %	
			Undanþáguflokkur	skv. 5. gr.
A	0–80	0		0
B	81–100	10		0
C	101–120	15		0
D	121–140	20		0
E	141–160	25		5
F	161–180	35		10
G	181–200	45		15
H	201–220	55		20
I	221–250	60		25
J	yfir 250	65		30

Ef ökutæki er framleitt og skráð með metan sem aðalorkugjafa skal vörugjald ökutækisins að hámarki vera 750.000 kr. lægra en útreikningur skv. 1. mgr. segir til um.

Lækkun á vörugjaldi sem gjaldanda hlotnast samkvæmt undanþáguflokkum 1. mgr. getur aldrei numið hærri fjárhæð en 750.000 kr.

2. gr.

4. gr. laganna orðast svo:

Vörugjald samkvæmt lögum þessum skal vera sem hér segir:

1. Ökutæki undanþegin vörugjaldi:

- a. Dráttarbifreiðar fyrir festivagna og 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 ekki eru tilgreind annars staðar í þessari grein, að heildarþyngd yfir 5 tonn.
 - 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 (snjóþýlar), 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, sendiráðisskrifstofa og sendiráðismanna sé slíkt skylt samkvæmt milliríkjasamningum sem Ísland er aðili að. Sama gildir um alþjóðasamtök og alþjóðastofnanir sem hér eru.
 - l. Sérsmíðaðar keppnisbifreiðar sem eru skráðar sem slíkar og einungis notaðar í skipulögðum keppnum og æfingum á vegum samtaka akstursíþróttamanna, svo og til aksturs til og frá slíkum atburðum. Skráningarmerki bifreiðanna skulu auðkennd sérstaklega. Ráðherra setur 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 fatlaðra sem eru sérstaklega búnar til flutnings á fötluðum, þ.m.t. búnar hjólastólalýftu, 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. Hópfæribifreiðar sem skráðar eru fyrir 10 manns eða fleiri að meðtöldum öikumanni að leyfðri heildarþyngd 5 tonn eða meira.
 - p. Bifhjól samkvæmt skilgreiningu umferðarlaga sem knúin eru af rafhreyfli að öllu leyti.
2. 13% vörugjald:
- a. Kranabifreiðar og borkranabifreiðar sem eru 5 tonn eða minna að leyfðri heildarþyngd.
 - b. Yfirbyggingar, þ.m.t. öikumannshús fyrir vélknúin ökutæki.
 - c. Tengivagnar og festivagnar til vöruflutninga sem eru 5 tonn eða minna að leyfðri heildarþyngd, aðrir tengi- og festivagnar.
 - d. Dráttarbifreiðar 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.
 - g. Sendibifreiðar sem aðallega eru ætlaðar til vöruflutninga undir 5 tonn að leyfðri heildarþyngd, með sambyggt stýrishús og flutningsrými og án farþegasæta í farmrými.
3. 30% vörugjald:
- a. Hópfreiðabifreiðar sem skráðar eru fyrir 10 manns eða fleiri að meðtöldum ökumanni að leyfðri heildarþyngd 5 tonn eða minna. Sömu ökutæki í eigu hópfreiða- eða sérleyfishafa eða í fjármögnunarleigu vegna fjármögnunarleigusamnings við hópfreiða- eða sérleyfishafa skulu bera 5% vörugjald.
 - b. Bifhjól samkvæmt skilgreiningu umferðarlaga og jafnframt stigin bifhjól.
 - c. Önnur vélknúin ökutæki sem ekki eru sérstaklega talin upp í þessum kafla.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. laganna:

- a. 1. mgr. og 1.–3. tölul. 2. mgr. falla brott, og breytist röð annarra liða samkvæmt því.
- b. Inngangsmálsliður 2. mgr. orðast svo: Vörugjald af eftirfarandi ökutækjum skal vera sem hér greinir.
- c. Í stað inngangsmálsliðar 4. tölul. 2. mgr. og töflu í sama tölulið kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vörugjald af leigubifreiðum til fólksflutninga skal lagt á samkvæmt undanþáguflokki 3. gr. miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra.
- d. Í stað inngangsmálsliðar 5. tölul. 2. mgr. og töflu í sama tölulið kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vörugjald af bifreiðum sem ætlaðar eru til útleigu hjá bílaleigum skal lagt á samkvæmt undanþáguflokki 3. gr. miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra.
- e. Í stað inngangsmálsliðar 6. tölul. 2. mgr. og töflu í sama tölulið kemur nýr málsliður, svohljóðandi: Vörugjald af bifreiðum til ökukennslu skal lagt á samkvæmt undanþáguflokki 3. gr. miðað við skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra.
- f. 7. og 8. tölul. 2. mgr. falla brott.

4. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 6. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „stærð aflvélar“ í 1. mgr. kemur: skráðri koltvísýringslosun.
- b. 2. mgr. orðast svo:
Þegar ekki er unnt að leggja fram gögn um skráða losun koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis skal losun ökutækis á hvern ekinn kílómetra ákvörðuð sem 0,12 grömm á hvert kíló skráðrar eigin þyngdar ökutækisins að viðbættum 50 grömmum af koltvísýringi.

5. gr.

Í stað orðanna „sprengirými aflvélar“ í 10. gr. laganna kemur: skráða koltvísýringslosun.

6. gr.

Við 17. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Sé bensín blandað með íblöndunarefni sem ekki er af jarðefnauppruna skal sá hluti blöndunar sem ekki er af jarðefnauppruna undanþeginn vörugjaldi.

II. KAFLI

Breyting á lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, með síðari breytingum.

7. gr.

D-liður 2. mgr. 1. gr. laganna orðast svo: Bifhjól sem hvorki telst bifreið né torfærutæki, er aðallega ætlað til fólks- eða vöruflutninga, er á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.

8. gr.

2. gr. laganna orðast svo:

Bifreiðagjald á hverju gjaldtímabili miðast við skráða losun koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis. Skráð losun er mæld í grömmum á hvern ekinn kílómetra.

Bifreiðagjald ökutækis á hverju gjaldtímabili, að eigin þyngd 3.500 kg eða minna, skal vera 5.000 kr. fyrir losun á allt að 80 grömmum af skráðri kolefnislosun ökutækis og 120 kr. fyrir hvert gramm af skráðri losun umfram það.

Liggi upplýsingar um skráða losun koltvísýrings viðkomandi ökutækis ekki fyrir skal losun ökutækis ákvörðuð sem 0,12 grömm á hvert kíló skráðrar eigin þyngdar ökutækisins að viðbættum 50 grömmum af koltvísýringi.

Bifreiðagjald ökutækis, að eigin þyngd meira en 3.500 kg, á hverju gjaldtímabili er 51.800 kr. að viðbættum 2 kr. fyrir hvert kíló skráðrar eigin þyngdar ökutækis umfram 3.500 kg. Bifreiðagjald ökutækis, að eigin þyngd meira en 3.500 kg, skal þó ekki vera hærra en 73.800 kr. á hverju gjaldtímabili.

9. gr.

Við 4. gr. laganna bætist nýr stafliður, svohljóðandi: Ökutæki sem framleidd eru og skráð með metan sem aðalorkugjafa eða hefur verið breytt þannig að þau geti nýtt metan og breytingin hlotið vottun skoðunarstöðvar skulu greiða lágmark bifreiðagjalds skv. 2. gr.

III. KAFLI

Breyting á lögum nr. 87/2004, um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum.

10. gr.

Á eftir 2. mgr. 1. gr. laganna kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Olíur sem ekki eru af jarðefnauppruna skulu þó undanþegnar olíugjaldi. Hafi íblöndunar-efni sem ekki er af jarðefnauppruna verið blandað gjaldskyldri olíu skal sá hluti blöndunar sem ekki er af jarðefnauppruna undanþeginn olíugjaldi.

11. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2011.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

1. Almenn.

Með frumvarpi þessu er lögð til kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja og eldsneytis að því er varðar viðmið skattlagningar. Frumvarpið er lagt fram í kjölfar frumvarps um umhverfis- og auðlindaskatta sem varð að lögum nr. 129/2009. Bæði frumvörpin eru í samræmi við tillögur starfshóps fjármálaráðherra sem skilaði af sér skýrslu í maí 2008 um skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Umræddum starfshópi var falið að gera tillögur um samræmda skattlagningu ökutækja og eldsneytis sem hefði þau markmið að leiðarljósi að hvetja til

notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda og aukinnar notkunar innlendra orkugjafa, auk þess að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins og þjóna áfram sem almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð. Með frumvarpi því sem hér er lagt fram er reynt að ná fram framangreindum markmiðum á samræmdan og skilvirkan hátt. Hinn 19. júlí sl. skipaði fjármálaráðherra starfshóp sem ætlað var að leggja lokahönd á frumvarp til laga um breytingar á lögum um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og lögum um bifreiðagjald í samræmi við tillögur starfshóps fjármálaráðherra frá 30. maí 2008. Í starfshópnum áttu sæti Birna Hreiðarsdóttir frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti, Guðrún Þorleifsdóttir frá iðnaðarráðuneyti, Sigurður Guðmundsson frá fjármálaráðuneyti sem jafnframt var formaður hópsins og Stefán Einarsson frá umhverfisráðuneyti. Ögmundur Hrafn Magnússon frá fjármálaráðuneyti var starfsmaður hópsins.

Ef lítið er til Evrópu eiga þær breytingar sem gerðar hafa verið á skattlagningu ökutækja og eldsneytis á undanförunum árum það sammerkt að skattlagningunni er í ríkara mæli beint að losun CO₂ frá ökutækjum sem og álagningu sérstaks kolefnisgjalds á eldsneyti. Með slíkum aðgerðum er búinn til hvati til að fjölga vistvænum ökutækjum og vistvænum orkugjöfum til að ná framangreindum markmiðum, þ.e. vera minna háður jarðefnaeldsneyti og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Samkvæmt upplýsingum frá ACEA, sambandi evrópskra bifreiðaframleiðenda, er skattlagningu sem byggist á losun CO₂ nú að finna í 17 af 27 aðildarríkjum ESB. Mismunandi er hvort um er að ræða einhvers konar gjöld lögð á við fyrstu kaup eða árlegt gjald enda er skattlagning ökutækja mjög mismunandi í Evrópulöndum.

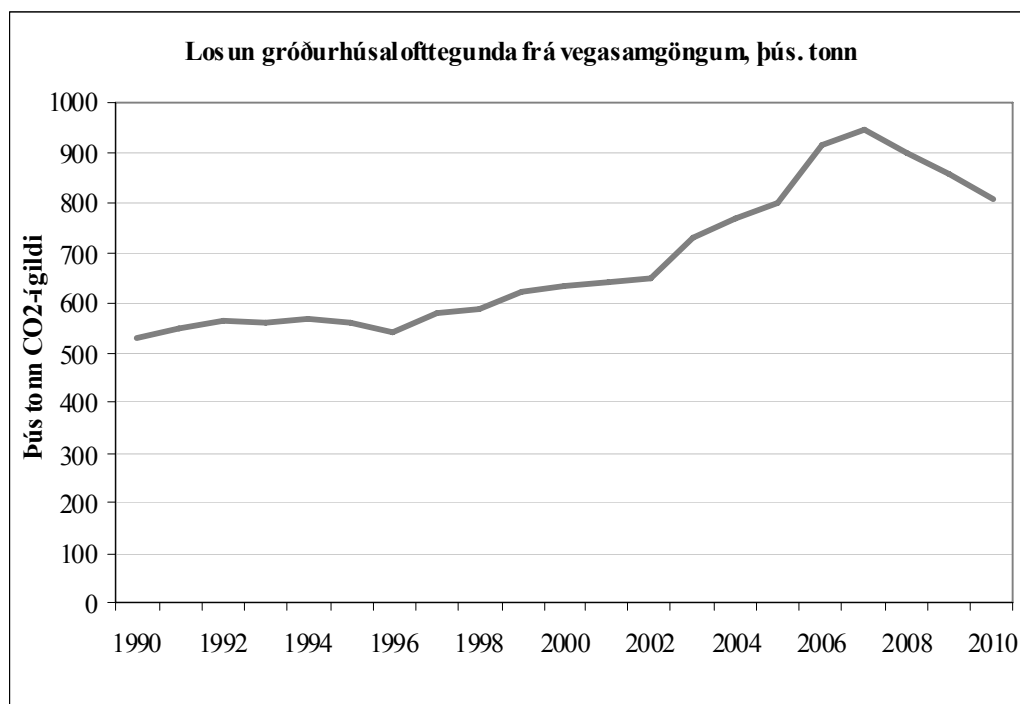
Stjórnvöld geta með skattlagningu ráðið miklu um samsetningu og notkun bílaflotans. Almenn er lítið svo á að aðgerðir stjórnvalda í þá veru eigi að vera almennar og óháðar einstökum tæknilegum lausnum. Í skýrslu starfshóps fjármálaráðherra frá 30. maí 2008 kom fram að stjórnvöld eigi ekki að veðja á ákveðnar tæknilausnir heldur hafa ívilnanir almennar. Í þeirri skýrslu er jafnframt tekið fram að skattar sem leggjast hlutfallslega á ökutæki eftir skráðri eyðslu þeirra séu vænlegir til árangurs. Er frumvarp þetta í samræmi við þá hugmyndafræði.

Til að ná framangreindum markmiðum eru því með frumvarpi þessu lagðar til breytingar á lögum um bifreiðagjald, lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og lögum um olíugjald og kílómetragjald.

Í skýrslu starfshópsins kemur fram að Ísland var með hæstu skráða CO₂ meðaltalslosun fólksbíla á árinu 2007 af öllum Evrópulöndum. Þrátt fyrir að meðallosun nýrra ökutækja héraendis hafi farið minnkandi eftir að skýrsla starfshópsins var gerð jókst losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð fram að hruni en hefur síðan dregist saman.

Vegasamgöngur eru sá þáttur losunar gróðurhúsalofttegunda sem vaxið hefur langmest hlutfallslega og þær hafa aukið hlut sinn úr því að vera 15% allrar losunar árið 1990 í að vera fjórðungur árið 2006. Að óbreyttu er Ísland langt frá því að geta uppfyllt þau langtímamarkmið sem sett hafa verið um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.

Samkvæmt upplýsingum Umhverfisstofnunar jókst losun gróðurhúsalofttegunda frá öllum samgöngum um 60% frá viðmiðunarárinu 1990 til 2008. Hlutfall losunar frá samgöngum óx á þessu tímabili úr 23% af allri losun af öðrum uppruna en stóriðju í að vera orðið 32% árið 2008. Vegasamgöngur eru veigamesti þáttur samgangna að því er varðar losun gróðurhúsalofttegunda. Á eftirfarandi mynd má sjá hvernig heildarlosun gróðurhúsalofttegunda frá vegasamgöngum hefur þróast á undanförunum árum.



Heimild: Umhverfisstofnun og útreikningar fjármálaráðuneytis.

Íslensk stjórnvöld hafa óskað eftir því að Ísland taki á sig sameiginlega skuldbindingu með aðildarríkjum ESB í nýjum alþjóðasamningi í loftslagsmálum. Ísland yrði með því þátttakandi í heildarfyrirkomulagi ESB á sviði loftslagsmála, þ.e. bæði viðskiptakerfinu og ákvörðun ESB um dreifingu sameiginlegrar skuldbindingar á tímabilinu 2013–2020. Ráð Evrópusambandsins féllst á þessa tillögu Íslands í desember 2009 og að hefja viðræður um gerð formlegs samnings þess efnis. Með slíku samkomulagi mundi óvissa um framtíðarskuldbindingar Íslands minnka.

Líklegar skuldbindingar Íslands innan ramma nýs alþjóðasamkomulags og tvíhliða samnings Íslands við ESB væru tvíþættar. Annars vegar mundi losun frá stóriðju falla alfarið undir viðskiptakerfi ESB og fá úthlutað heimildum úr sameiginlegum evrópskum potti út frá ákveðnum viðmiðum um losun í viðkomandi iðnaði; þessi losun væri í raun utan beinnar stýringar íslenskra stjórnvalda. Hins vegar mundi Ísland líklega þurfa að draga úr losun í öðrum geirum en stóriðju um u.þ.b. 20% til 2020, miðað við árið 2005. Á móti þessu kæmi binding kolefnis úr andrúmslofti með skógrækt og landgræðslu. Þessu frumvarpi er ætlað að hrinda í framkvæmd áformum stjórnvalda um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda frá vegasamgöngum í samræmi við þau áform sem þau hafa almennt í þessum málum.

Í tillögum starfshópsins kemur fram að þeim markmiðum sem honum voru sett verði best náð, á samræmdan og einfaldan hátt, með því að tengja skattlagningu á ökutæki almennt við skráða losun á koltvísýringi (CO₂). Er það í samræmi við þá þróun sem orðið hefur á síðustu árum meðal nágrannaljóða okkar. Samræmd skattlagning í þá veru felur í sér að vörugjald á ökutæki og bifreiðagjald taki mið af skráðri losun á koltvísýringi og upptöku kolefnisgjalds á jarðefnaeldsneyti, sbr. lög nr. 129/2009. Með því móti er grunnur skattlagningarinnar með

sameiginlega þræði um allt skattkerfið, ólíkt því sem verið hefur. Verði frumvarp þetta að lögum hefur slíku samræmi verið náð.

2. Efnisatriði þeirrar kerfisbreytingar sem lögð er til í frumvarpinu.

Í I. kafla frumvarpsins er lagt til að í stað þess að vörugjald af ökutækjum taki mið af sprengirými aflvélar verði gjaldtakan tengd beint við skráða CO₂-losun viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra. Er í því skyni í frumvarpinu stillt upp tillögu að nýju vörugjaldi, sbr. eftirfarandi töflu:

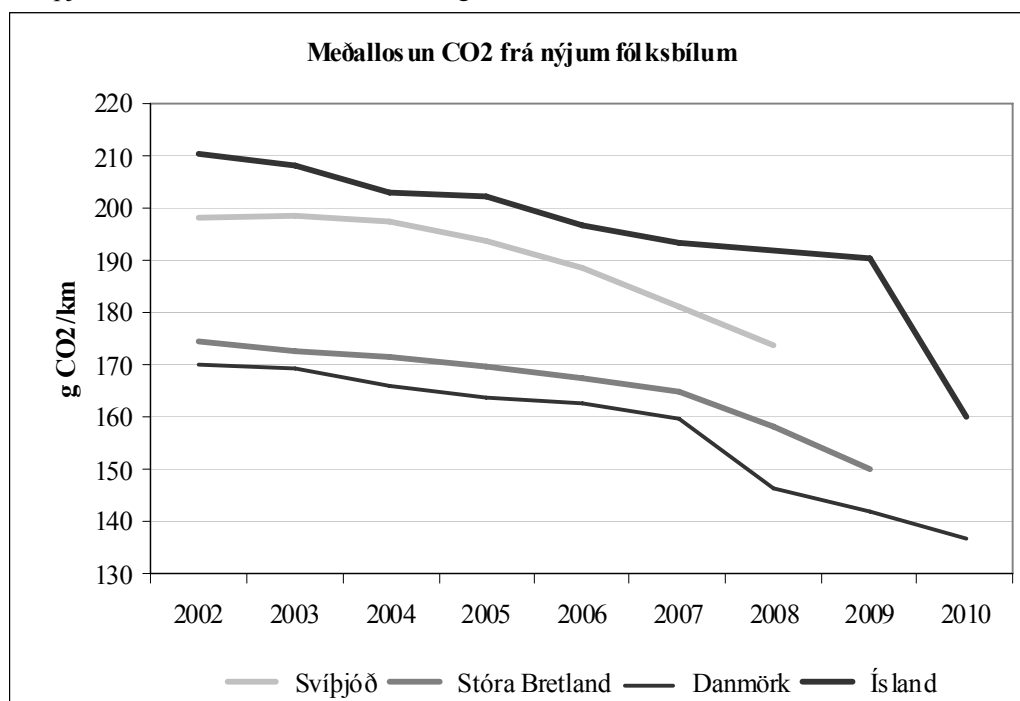
Flokkur	Skráð losun CO ₂	Nýtt gjald í %	Gildandi vörugjald
A	0–80	0	30%
B	81–100	10	30%
C	101–120	15	30%
D	121–140	20	30%
E	141–160	25	30%
F	161–180	35	30/45%
G	181–200	45	30/45%
H	201–220	55	45%
I	221–250	60	45%
J	Yfir 250	65	45%

Samkvæmt frumvarpinu er lagt til að lægra vörugjald samkvæmt eftirfarandi töflu gildi fyrir tilgreind ökutæki til sérstakra nota, en slík ökutæki greiða í dag sérstakt lækkað vörugjald. Lagt er til að hin lækkað vörugjaldstafla verði sem hér segir:

Flokkur	Skráð losun CO ₂	Nýtt gjald í %	Gildandi vörugjald
A	0–80	0	
B	81–100	0	10%
C	101–120	0	10%
D	121–140	0	10%
E	141–160	5	10%
F	161–180	10	10/13%
G	181–200	15	10/13%
H	201–220	20	13%
I	221–250	25	13%
J	Yfir 250	30	13%

Frá janúar til september 2010 var meðallosun koltvísýrings hjá nýskráðum ökutækjum á Íslandi 161 g CO₂/km. Ákveðinn fyrirvara verður þó að setja á þá meðallosun þar sem hlutfall lítilla bílaleigubíla var óvenjulega hátt í innflutningi á nýjum ökutækjum.

Miðað við þá tillögu að kerfisbreytingu sem lögð er fram í frumvarpinu og eðlilegt hlutfall stærri ökutækja í innflutningi hefur verið áætlað að meðallosun ökutækja eftir upptöku kerfisbreytingarinnar verði 165 g CO₂/km. Eins og sést af framangreindum tölum er hinu nýja vörugjaldi þannig stillt upp að meðalfólksbíll, með meðallosun CO₂, komi svipað út úr hinu nýja kerfi. Ökutæki sem losa minna af CO₂ koma hins vegar betur út úr kerfisbreytingunni en ökutæki sem losa meira koma verr út, almennt séð. Meðallosun nýrra ökutækja frá framleiðendum hefur lækkað hratt undanfarin ár og má gera ráð fyrir að sú þróun haldi áfram vegna aukinna krafna Evrópusambandsins um minni losun frá nýjum ökutækjum. Með reglugerð Evrópusambandsins, 443/2009/EB, eru skilgreind markmið sambandsins í meðallosun nýrra fólksbíla sem eru seldir, skráðir eða teknir í notkun. Samkvæmt reglugerðinni stefnir Evrópusambandið á að meðallosun frá nýjum fólksbílum verði 120 g CO₂/km, þar af að meðallosun lækki niður í 130 g CO₂/km vegna tæknilegra framfara en um 10 g CO₂/km með öðrum ráðstöfunum, fyrir lok árs 2015. Jafnframt stefnir Evrópusambandið á að árið 2020 verði meðallosun frá nýjum fólksbílum 95 g CO₂/km. Þessum markmiðum er náð með því að setja kvaðir á sölu hvers og eins framleiðanda innan sambandsins og þarf framleiðandinn að borga gjald af hverju grammi af CO₂/km sem er umfram skilgreind markmið. Í eftirfarandi mynd er að finna tölur um meðallosun CO₂/km af nýjum fólksbílum á árunum 2002–2010 í Svíþjóð, Stóra-Bretlandi, Danmörku og Íslandi.



Heimild: Eurostat, Umhverfisstofnun, danska hagstofan og útreikningar fjármálaráðuneytis. Tölur fyrir Danmörku ná til júlí 2010 og fyrir Ísland til september 2010.

Miðað við stöðugt gengi krónu og jafnan innflutning á ökutækjum er líklegt að þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu hafi lítills háttar áhrif á verðmæti þeirra ökutækja sem fyrir eru í landinu, annars vegar til lækkunar á endursöluverði minni ökutækja og hins vegar

til hækkunar á endursöluverði stærri ökutækja. Hitt er síðan óljóst hvort þau áhrif komi þegar í stað inn í verðlagningu eða hvort áhrif breytinganna á endursöluverð notaðra bifreiða komi í ljós smám saman með jafnari innflutningi á nýjum bifreiðum. Dæmi um áhrif þessara breytinga á vörugjaldi á einstakar tegundir nýrra ökutækja er að finna í lok almennra athugasemda við þetta frumvarp.

Í kaflanum er jafnframt lagt til að ökutæki sem nota metan sem eldsneyti njóti lækkunar á vörugjöldum en að sú lækkun sé jafnframt takmörkuð af ákveðinni upphæð í krónum. Er þessi breyting ekki síst gerð til þess að auka veg endurnýjanlegra orkugjafa í samgöngum á Íslandi. Nauðsynlegt er að taka metanbifreiðar sérstaklega út fyrir hið almenna kerfi því að án þess njóta metanbifreiðar ekki sama ávinnings og aðrar umhverfisvænar bifreiðar. Bifreiðar sem knúnar eru af rafmagni verða án vörugjalda ef frumvarp þetta verður samþykkt og hið sama gildir um aðra orkugjafa sem ekki losa gróðurhúsalofttegundir.

Í II. kafla frumvarpsins er lagt til að bifreiðagjald af ökutækjum taki mið af skráðri CO₂-losun viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra, í stað þyngdar. Lagt er til að bifreiðagjald á hverju gjaldtímabili verði 120 kr. fyrir hvert gramm á ekinn kílómetra samkvæmt skráðri kolefnislosun ökutækis hjá Umferðarstofu. Þó er lagt til að losun allt að 80 grömmum af koltvísýringi verði gjaldfrjáls en gjaldið verði aldrei lægra 5.000 kr. Samkvæmt því kæmu ökutæki sem losa 80 grömm eða minna af koltvísýringi á hvern kílómetra ekki til með að greiða bifreiðagjald umfram 5.000 kr. en skatturinn hækkaði svo með aukinni losun ökutækis á koltvísýringi. Nánari útskýringar á útreikningi er að finna í athugasemdum við 8. gr.

Jafnframt er lagt til að liggi upplýsingar um skráða losun koltvísýrings (CO₂) viðkomandi ökutækis ekki fyrir skuli losun ökutækis ákvörðuð sem eigin þyngd þess í kílógrömmum margfölduð með 0,12 að viðbættum 50 grömmum af koltvísýringi á hvern ekinn kílómetra. Til skýringar þýðir þetta að bifreið sem vegur 1.400 kg og er ekki með þekktu losun mun greiða bifreiðagjald eins og losunin næmi 218 g CO₂/km. Losun er skráð fyrir um það bil helming ökutækja sem eru í notkun hér á landi. Þar sem losun er ekki þekkt miðast hin reiknaða regla við samband þyngdar og losunar þar sem hvort tveggja er þekkt en þó þannig að losunin er reiknuð miðað við að hún sé einu staðalfráviki fyrir ofan meðaltal miðað við þyngd.

Um helmingur ökutækja sem eru minna en 1.000 kg að þyngd greiðir lægra bifreiðagjald eftir breytingu en samkvæmt núgildandi reglum og þar af nær öll nýrri ökutæki. Í flokki ökutækja sem eru 1.000–1.250 kg að þyngd greiðir um helmingur lægra bifreiðagjald eftir en áður. Ökutæki milli 1.250 og 3.000 kg að þyngd skiptast þannig að um 1/3 þeirra greiðir lægra bifreiðagjald eftir en áður.

Gerð er tillaga um að breyta álagningu bifreiðagjalda fyrir ökutæki sem eru þyngri en 3.500 kg að þyngd. Almenn er losun CO₂ ekki skráð fyrir þessi ökutæki og því eru ekki forsendur til þess nú að breyta fyrirkomulagi bifreiðagjaldsins í meginatriðum. Álagning gjaldsins ber hins vegar nokkur merki þess að langt er síðan núgildandi fyrirkomulag var lögfest sem sést af því að öll ökutæki sem eru þyngri en 9 tonn bera sama bifreiðagjald og það er meira en helmingur af flotanum sem er þyngri en 3,5 tonn. Fyrirkomulag bifreiðagjalds þyngri ökutækja er einfaldað og það er lækkað fyrir léttasta hluta þessara ökutækja. Gjaldið nær nú hámarki þegar ökutæki hefur náð 14,5 tonna þyngd í stað 9 tonna áður og er 2 kr. á hvert kg umfram 3.500 kg í stað þess að vera 3.100 kr. fyrir hvert byrjað tonn umfram 3.000 kg.

Kerfisbreytingin er útfærð þannig að tekjur ríkissjóðs af bifreiðagjaldi hækka um 200 millj. kr. milli ára sem er í samræmi við áætlun um hækkun gjaldsins samkvæmt forsendum fyrir frumvarpi til fjárlaga fyrir næsta ár.

Í frumvarpinu er jafnframt lagt til að hefðbundið jarðefnaeldsneyti, bensín eða dísilólía, er blandað með íblöndunarefnum sem ekki eru af jarðefnauppruna sé sá hluti blöndunnar undanþeginn bensín- og olíugjaldi. Undanfarin ár hefur töluverð þróun átt sér stað innan lands í framleiðslu á umhverfissvænu eldsneyti. Þannig er hafin framleiðsla á lífdísil úr steikingarolíu, sláturúrgangi og öðrum úrgangi og tilraunir með framleiðslu á repjuolíu úr repju eru langt á veg komnar. Jafnframt er ráðgert að metanól verksmiðja á Svartsengi hefji starfsemi innan fárra mánaða. Metan hefur verið fangað og hreinsað á Álfsnesi og notað sem eldsneyti á ökutæki um árabíl. Hingað til hefur verið litið svo á að vegna jákvæðra umhverfisáhrifa af notkun metans í stað hefðbundinna tegunda jarðefnaeldsneytis sé rétt að metan sem eldsneyti sé undanþegið skattlagningu. Nú er umhverfissvænum íblöndunarefnum sem hafa verið skattskyld hingað til, ef þau eru notuð sem eldsneyti, bætt við. Skynsamlegt er að eigi síðar en að fimm árum liðnum verði endurskoðað hvernig til hafi tekist að ná fram umræddum umhverfismarkmiðum og skattlagningin stillt af á nýjan leik miðað við sett markmið og breytta samsetningu bifreiðaflotans.

Með þeim tillögum sem felast í frumvarpinu og lýst er að framan er reynt að koma til móts við þau markmið sem áðurnefndum starfshópi fjármálaráðherra var ætlað að vinna eftir, sbr. eftirfarandi samanburð á markmiðum og frumvarpinu sem nú er lagt fram og því sem þegar hefur verið samþykkt:

- Hvatt er til notkunar vistvænna ökutækja með því að leggja vörugjald og bifreiðagjald á eftir CO₂-losun ökutækja. Jafnframt felur kolefnisgjald á jarðefnaeldsneyti og skattfrelsi íblöndunarefna sem ekki eru af jarðefnauppruna í sér aukinn hvata til að nota umhverfissvænt eldsneyti í meira mæli.
- Hvatt er til minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum með því að leggja vörugjöld og bifreiðagjald á eftir CO₂-losun ökutækja.
- Hvatt er til aukinnar notkunar innlendra orkugjafa þar sem endurvinnanlegir orkugjafar verða undanþegnir vörugjaldi og eru nú undanþegnir kolefnisgjaldi. Auk þess losa ökutæki sem nota óhefðbundna orkugjafa (t.d. vetni eða rafmagn) takmarkað magn af CO₂ og verða því undanþegin vörugjaldi þar sem þau lenda í fyrsta bili losunargjalds, sbr. einnig lögfestingu þeirra niðurfellinga sem verið hafa tímabundið í gildi fyrir slík ökutæki.
- Hinni nýju skattlagningu er þannig stillt upp að heildartekjur ríkissjóðs af skattlagningu eldsneytis og ökutækja eru því sem næst óbreyttar. Skattlagningin þjónar því áfram sem almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð ásamt því að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins. Í ljósi hraðrar þróunar í lækun losunar á CO₂ er ljóst að endurskoða þarf gjaldbilin innan fárra ára ef skattlagningin á áfram að þjóna sem tekjuöflun fyrir ríkissjóð.

3. Tekju- og verðlagsáhrif.

Eins og kunnugt er hefur innflutningur bíla minnkað verulega eftir efnahagshrunið og á síðustu tveimur árum hefur stærstur hluti hans verið á vegum bílaleigufyrirtækja. Því er ekki auðvelt að gera grein fyrir því hvaða áhrif þetta lagafrumvarp hefði á tekjur ríkissjóðs. Rannsóknir benda til þess að eftirspurn eftir nýjum bílum sé mjög tekjuteygin eins og kemur fram í skýrslu starfshóps fjármálaráðherra sem frumvarp þetta byggist á. Með samþykkt frumvarpsins munu vörugjöld lækka á sparneytnum bílum sem margir hverjir eru ódýrir í

innflutningi og má ætla að eftirspurn eftir þeim muni aukast og þar með tekjur ríkissjóðs. Eyðslufrekir bílar munu bera hærri vörugjöld og ættu því að öðru jöfnu að hækka í verði og eftirspurnin að minnka. Hvor tveggja ályktunin byggist á þeirri forsendu að innflytjendur láti kaupendur njóta lækkunar vörugjaldanna annars vegar og hækki þá bíla sem vörugjöld verða hækkuð á hins vegar. Hvorugt er þó fyrir fram gefið enda er verðlagning bíla frjáls og fer eftir aðstæðum á markaði. Önnur atriði í efnahagsumhverfinu kunna að hafa mun meiri áhrif á getu og vilja markaðarins til að kaupa nýja bíla á næstu árum. Meðal annars hafði innflutningur nýrra bíla verið gríðarlega mikill á árunum fyrir hrúnið og því minni þörf endurnýjunar en annars. Frumvarpinu er ætlað að virka sem hvati til þess að sú endurnýjun sem óhjákvæmilega kemur að verði umhverfislega eins hagkvæm og kostur er.

4. Áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.

Miðað við þá tillögu að kerfisbreytingu sem lögð er fram í frumvarpinu og eðlilega samsetningu stærri og minni bíla í innflutningi hefur verið áætlað að meðallosun ökutækja eftir upptöku kerfisbreytingarinnar verði 165 g CO₂/km. Samhliða tækniþróun og breytingu á samsetningu bílaflotans á næstu árum má gera ráð fyrir að þessi tala fari lækkanði og er það markmið frumvarps þessa að eiga þátt í þeirri þróun. Skynsamlegt er að eigi síðar en að fimm árum liðnum verði endurskoðað hvernig til hafi tekist við að ná fram umræddum markmiðum og skattlagningin stillt af á nýjan leik miðað við sett markmið og breytta samsetningu bifreiðaflotans.

5. Dæmi um áhrif breytts fyrirkomulags vörugjalds á einstakar tegundir ökutækja.

Sem áður segir er í frumvarpinu almennt gengið út frá því að ökutæki sem losa minna af koltvísýringi en sem nemur meðaltalslosun (165 g CO₂/km) muni koma betur út úr kerfisbreytingunni en ökutæki sem losa yfir þeirri meðaltalslosun. Er þannig skapaður hvati fyrir fjölgun vistvænni ökutækja. Af eftirgreindum dæmum má sjá hvernig áætlað er að ólíkar tegundir ökutækja komi út úr kerfisbreytingunni verði frumvarpið að lögum.

Tegund	CO ₂	Kg	Hækkun/lækkun á vörugjaldi
AYGO	106	843	-167.500 kr.
Yaris	118	1008	-190.000 kr.
Octavia	130	1285	-183.000 kr.
Avensis	157	1435	-117.000 kr.
RAV4	177	1538	130.000 kr.
Accord	182	1438	288.000 kr.
Legacy	202	1415	175.000 kr.
LandCruiser 150*	214	2215	400.000 kr.
Pajero*	243	2210	750.000 kr.

* Dísilbifreið

5. Samráð við hagsmunaaðila.

Starfshópur fjármálaráðherra sem skilaði af sér skýrslu um heildarstefnumótun í skattlagningu ökutækja og eldsneytis í maí 2008 fékk á sinn fund um 30 hagsmunaaðila og tók tillit til þeirra sjónarmiða í sinni skýrslu. Við vinnslu frumvarpsins var tekið mið af þeim sjónarmiðum auk þess sem haft var samband við helstu hagsmunaaðila og þeim gefinn kostur

á að koma með athugasemdir. Þeir hagsmunaaðilar sem starfshópur fjármálaráðherra hafði samband við og fékk á sinn fund við undirbúning skýrslunnar voru:

Alþýðusamband Íslands.

Atlantsolía.

Bílgreinasambandið.

Bændasamtökin.

Félag íslenskra stórkaupmanna.

Félag hópferðaleyfishafa.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda.

Íslenska lífmassafélagið hf.

Landvernd.

Landvari.

Metan hf.

N1 hf.

Nýorka.

Náttúruverndarsamtök Íslands.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Reykjavíkurborg.

Ríkisskattstjóri.

Samtök verslunar og þjónustu.

Samtök ferðaþjónustunnar.

Samtök iðnaðarins.

Samtök atvinnulífsins.

Sjóvá hf.

Skeljungur hf.

Sorpa.

Umferðarstofa.

Umhverfisstofnun.

Vegagerðin.

Vettvangur um vistvænt eldsneyti / Orkustofnun.

Sjálfstæðir vöru- og flutningabifreiðastjórar.

Þeir aðilar sem fengu drög frumvarpsins send og gefinn var kostur á að koma með athugasemdir voru:

Bifreiðastjórafélagið Frami.

Bílgreinasambandið.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda.

Græna orkan.

Metan hf.

Ríkisskattstjóri.

Samtök ferðaþjónustunnar.

Samtök iðnaðarins.

Samtök atvinnulífsins.

Samtök verslunar og þjónustu.

Umferðarstofa.

Tollstjóri.

Toyota.

Vistorka.

Vettvangur um vistvænt eldsneyti / Orkustofnun.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með greininni er lagt til að í stað þess að miða vörugjald af ökutækjum við sprengirými aflvélar verði vörugjaldið miðað við skráða CO₂-losun viðkomandi ökutækis, mælt í grómmum á hvern kílómetra. Nær þessi breyting til þeirra ökutækja sem nýskráð eru eftir gildistöku laganna. Eins og fram kemur í almennum athugasemdum er nýja taflan í stórum dráttum byggð þannig upp að ökutæki með meðallosun (165 g CO₂/km) greiða svipað vörugjald og nú en ökutæki með minni losun greiða minna, allt að 0%, en ökutæki sem losa yfir meðallosun greiða meira, allt að 65%. Jafnframt eru lagðir til undanþáguflokkar fyrir þau ökutæki sem í dag njóta lækkaðs vörugjalds skv. 5. gr. laganna. Núna eru þetta bílaleigubifreiðar, leigubifreiðar, bifreiðar til ökukennslu og bifreiðar til líkflutninga. Í greininni er jafnframt lagt til að ökutæki sem knúin eru metani verði undanþegin vörugjaldi. Er þetta lagt til þar sem ökutæki sem ganga fyrir metani eru með skráða losun CO₂ en mun umhverfisvænna er að brenna metani heldur en að sleppa því út í andrúmsloftið. Metanökutæki falla því illa að því kerfi sem sett er upp og þykir því nauðsynlegt að taka þau út fyrir hið almenna kerfi. Undanþágan er í samræmi við ákvæði til bráðbirgða X í lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Auk þessa er lagt til að lækkað vörugjald, hvort sem er vegna undanþáguflokks 1. mgr. eða þess að ökutækið er knúið metani skv. 2. mgr., geti aldrei numið hærri fjárhæð en 750.000. kr. Það þykir eðlilegt niðurfellingin sé takmörkuð með þessum hætti til þess að komast hjá misnotkun.

Um 2. gr.

Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á 4. gr., 1. mgr. 5. gr. og 1.–3. tölul. 2. mgr. 5. gr. Megintilgangur breytinganna er að einfalda og sameina ákvæðin og samræma þau bifreiðaskráningu Umferðarstofu.

Í nágildandi lögum er kveðið á um að dráttarvélar skuli undanþegnar vörugjaldi ef þær eru notaðar á lögbýlum. Ef dráttarvélar eru ekki til nota á lögbýlum skal greiða af þeim 10% vörugjald. Lagt er til að dráttarvélar verði í öllum tilvikum gjaldfrjálsar líkt og aðrar vinnuvélar. Reiknað er með að kostnaður ríkissjóðs vegna þessarar breytingar sé um 11.000.000 kr. á ári en á móti kemur að umtalsverður kostnaður við eftirlit sparast.

Lagt er til að ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga, að heildarþyngd 5 tonn eða minna, njóti ekki sérstaks lægra vörugjalds eins og verið hefur. Þar undir falla m.a. pallbílar og þykir ekki, út frá almennum notum þeirra, ástæða til að meðhöndla þá í skattalegu tilliti á annan hátt en aðra fólksbíla. Í stað þessarar undanþágu er lagt til nýtt ákvæði sem kveður á um að sendibifreiðar sem aðallega eru ætlaðar til vöruflutninga undir 5 tonn að leyfðri heildarþyngd, með sambyggt stýrishús og flutningsrými og án farþegasæta í farmrými njóti sömu undanþágu. Með þessari breytingu er markmiðið að pallbílar verði ekki lengur á lækkunum gjöldum en að sendibílar, sem alla jafna eru eingöngu notaðir eru í atvinnurekstri, njóti samt sem áður sömu lækkunar.

Jafnframt detta út úr greininni ákvæði um snjóplóga og grindur með hreyfli fyrir vélknúin ökutæki þar sem slíka ökutækjaflokka er ekki að finna í bifreiðaskrá.

Í nágildandi lögum er kveðið á um að hópþifreiðar fyrir 10–17 manns að meðtöldum ökumanni skuli greiða 30% vörugjald en 5% sé ökutækið í eigu hópferða- eða sérleyfishafa. Til þess að samræma ákvæðin við bifreiðaskrá er lagt til að hópferðabifreiðar fyrir 10 manns eða fleiri, að meðtöldum ökumanni, undir 5 tonnum greiði 30% vörugjald en 5% sé ökutækið í eigu hópferða- eða sérleyfishafa. Lagt er til að hópferðabifreiðar yfir 5 tonnum verði undanþegnar vörugjaldi líkt og nú er með hópferðabifreiðar fyrir 18 manns eða fleiri.

Auk þessa er lagt til að skilgreining laganna á bifhjólum verði aðlöguð að ákvæðum umferðarlaga og að bifhjól sem knúin eru af rafhreyfli verði undanþegin gjaldi.

Um 3. gr.

Í 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 er í 4., 5., 6., 7. og 8. tölul. ákvæði sem mæla fyrir um sérstakt lægra vörugjald fyrir leigubifreiðar, bílaleigubifreiðar, bifreiðar til ökukennslu og bifreiðar til líkflutninga, þ.e. 10%/13% í stað 30%/45%.

Með greininni er lagt til að umrædd ökutæki njóti áfram sérstakrar ívilnunar og greiði því sérstakt lækkað vörugjald eins og nánar er kveðið á um í greininni. Þó er lagt til að sérstök undanþága bifreiða til líkflutninga falli brott enda verður ekki séð að sérstakt tilefni sé til slíkrar undanþágu.

Um 4. gr.

Með greininni er lagt til breytt orðalag í samræmi við þá tillögu frumvarpsins að vörugjald af ökutækjum miðist við skráða koltvísýringslosun í stað sprengirýmis aflvélar. Jafnframt er með greininni lögð til formúla um það hvernig skuli reikna losun ökutækis þegar ekki er unnt að leggja fram gögn um skráða losun. Reglur Evrópusambandsins gera ráð fyrir að öll ökutæki sem seld eru ný á Evrópska efnahagssvæðinu hafi skráða losun frá og með 1. janúar 2010. Gert er því ráð fyrir að fyrst og fremst reyni á regluna þegar um er að ræða innflutning á eldri ökutækjum.

Um 5. gr.

Með greininni er lagt til breytt orðalag í samræmi við þá tillögu frumvarpsins að vörugjald af ökutækjum miðist við skráða koltvísýringslosun í stað sprengirýmis aflvélar.

Um 6. gr.

Með greininni er lagt til að tekin verði af öll tvímæli um það að þegar bensín er blandað íblöndunarefni sem ekki er af jarðefnauppruna verði sá hluti blöndunnar sem ekki er af jarðefnauppruna undanþeginn vörugjaldi af bensíni. Framleiðsla á metanóli er að hefjast hér á landi en metanól er framleitt úr koltvísýringi og vetni. Eldsneytinu mun svo verða blandað við bensín en hlutfall metanóls mun verða 3% af blöndunni fyrst um sinn en allt að 10% þegar á líður. Í ljósi þess að olúgjald og bensíngjald eru einn helsti tekjustofn ríkissjóðs þegar kemur að viðhaldi vegakerfisins er ljóst að ákvæði sem þetta þarf að endurskoða að nokkrum árum liðnum þegar framleiðsla og notkun á endurvinnanlegum orkugjöfum er orðin almennari.

Um 7. gr.

Með greininni er lagt til að skilgreining laganna á gjaldskyldu fjórhjóra verði útvíkkuð til allra bifhjóra sem eru 400 kg að eigin þyngd eða meira. Langflest bifhjól eru undir 400 kg að eigin þyngd og falla því utan gjaldskyldu. Tillagan kemur til af úrskurði yfirskattanefndar í máli nr. 252/2000 þar sem yfirskattanefnd taldi að ekki væri fullnægjandi lagastoð til innheimtu bifreiðagjalda á sexhjól sem var þyngra en 400 kg. Greinin er eina tillaga frumvarpsins sem lýtur ekki að þeirri kerfisbreytingu sem frumvarpið í heild felur í sér.

Um 8. gr.

Með greininni er lagt til að í stað þess að miða bifreiðagjald við þyngd ökutækis verði það miðað við skráða CO₂-losun af viðkomandi ökutæki, mælt í grömmum á hvern kílómetra.

Lagt er til að lágmarksbifreiðagjald fyrir ökutæki undir 3.500 kg verði 5.000 kr. en 120 kr. fyrir hvert gramm af skráðri kolefnislosun umfram 80 grömm. Ökutæki sem losa frá 0–80 g CO₂/km mundu öll greiða 5.000 kr. í bifreiðagjald en ökutæki sem losar 81 gramm mundi greiða 5.120 kr. o.s.frv. Nær þessi breyting til allra þeirra ökutækja sem skráð eru og greiða bifreiðagjald nú, sbr. þó 3. mgr. greinarinnar.

Í 3. mgr. er lögð til sérstök reikniregla bifreiðagjalds í þeim tilvikum þegar skráð losun koltvísýrings ökutækis liggur ekki fyrir. Upplýsingar um skráða losun eiga að liggja fyrir hjá öllum ökutækjum sem sett eru á markað í dag. Það er því helst í eldri ökutækjum sem upplýsingar um skráða losun koltvísýrings liggja ekki fyrir. Þetta þýðir að reiknuð losun ökutækis sem ekki er með skráða losun og er 3.500 kg að eigin þyngd mundi verða 470 (3.500 x 0,12 + 50). Bifreiðagjald þessa ökutækis mundi því verða 51.800 (470–80 x 120 + 5.000).

Í greininni er jafnframt kveðið á um það hvernig skuli reikna bifreiðagjald ökutækja að eigin þyngd meiri en 3.500 kg. Lagt er til að ökutæki að eigin þyngd meira en 3.500 kg greiði 51.800 kr., sbr. bifreiðagjald samkvæmt reiknireglu 3. mgr., og svo 2. kr. fyrir hvert kíló umfram það, þó þannig að bifreiðagjald þessara ökutækja verði aldrei hærra en 73.800 kr. á hverju gjaldtímabili.

Um 9. gr.

Lagt er til að ökutæki sem knúin eru metani verði undanþegin bifreiðagjaldi ef ökutæki er skráð með metan sem aðalorkugjafa. Ljóst er að jákvæð umhverfisáhrif af notkun metans í samgöngum eru mikil auk þess sem sparnaður verður í kaupum á jarðefnaeldsneyti með aukinni metanvæðingu í bílafлотanum. Í því ljósi þykir rétt að efla metanvæðingu í samgöngum með ívilnunum sem þessari. Í fúmvarpinu er jafnframt kveðið á um gjaldfrelsi metanbíla frá vörugjöldum upp að vissu marki og metanið sjálft sem eldsneyti hefur ekki verið skattlagt. Jafnframt er lagt til að ökutæki sem hefur verið breytt til þess að nýta metan sem aðalorkugjafa hljóti sömu lækkun á bifreiðagjöldum. Ástæða þess að ökutæki sem eru gerðarviðurkennd sem metanökutæki og ökutæki sem hefur verið breytt til þess að nýta metan eru aðskilin er sú að skráning þessara ökutækja er mismunandi. Ökutæki með gerðarviðurkenningu eru skráð með metan sem orkugjafa en ökutæki sem hefur verið breytt hafa fengið slíka breytingu skráða sem athugasemd í skráningarvottorð. Umferðarstofa hefur mótað vinnureglur um skráningu breyttra ökutækja sem ekki hafa hlotið gerðarviðurkenningu. Samkvæmt þeim vinnureglum er óheimilt að fjarlægja metanbúnaðinn auk þess sem búnaðurinn er skoðaður af skoðunarstofu við reglubundið eftirlit með ökutækinu.

Um 10. gr.

Með greininni er lagt til að olíur sem ekki eru af jarðefnauppruna verði undanþegnar olíugjaldi. Auk þess er lagt til að ef olíu sem ekki er af jarðefnauppruna verður blandað við olíu af jarðefnauppruna verði sá hluti blöndunar sem er af jarðefnauppruna gjaldskyldur. Í dag er olía sem ekki er af jarðefnauppruna, t.d. lífdísill, ekki gjaldskyld ef hún er notuð ein og sér á ökutæki en gjaldskyld ef henni er blandað við gjaldskylda olíu. Framleiðsla er hafin hér á landi á lífdísil úr sláturúrgangi jafnframt því sem tilraunir eru hafnar með ræktun á repju og framleiðslu á repjuolíu. Rétt þykir að styðja við slíka tilraunastarfsemi fyrst um sinn þar sem um er að ræða jákvæð umhverfishárf sem og minni þörf fyrir innflutning á jarðefnaeldsneyti. Í ljósi þess að olíugjald og bensíngjald eru einn helsti tekjustofn ríkissjóðs þegar kemur að viðhaldi vegakerfisins er ljóst að ákvæði sem þetta þarf að endurskoða að nokkrum árum liðnum þegar framleiðsla og notkun á endurvinnanlegum orkugjöfum er orðin almennari.

Um 11. gr.

Lagt er til að lögin taki gildi 1. janúar 2011. Talið er að tímasetning þessara breytinga sé góð með tilliti til þess að sala á nýjum ökutækjum hefur verið í lágmarki undanfarin tvö ár. Lagerar bílaumboðanna eru í lágmarki og bílafloti landsmanna er að meðaltali orðinn nokkuð gamall en breytingar á nývirði mildast eftir því sem bílarnir verða eldri.

Mikilvægt er að ekki verði tafir á gildistöku frumvarpsins eftir að það hefur verið lagt fram þar sem líklegt er talið að verulega muni draga úr sölu á nýjum ökutækjum sem lækka í skattlagningu strax við framlagningu frumvarpsins. Mjög takmarkaður lager er hins vegar til af þeim ökutækjum sem hækka í verði.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um breyting á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting í skattlagningu ökutækja).

Með frumvarpi þessu er lagt til að skattlagningu ökutækja og eldsneytis verði breytt þannig að hún taki mið af útblæstri bifreiða enn ekki þyngd þeirra og vélarstærð eins og nú er. Kerfisbreyting þess er gerð í samræmi við vinnu starfshóps sem falið var að gera tillögur um samræmda skattlagningu ökutækja og eldsneytis sem hafi þau markmið að leiðarljósi að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda, aukinnar notkunar innlendra orkugjafa, auk þess að fjármagna uppbyggingu og viðhald vegakerfisins og þjóna áfram sem almenn tekjuöflun fyrir ríkissjóð.

Í fyrsta lagi er lagt til að í stað þess að vörugjald af ökutækjum taki mið af sprengirými aflvélar verði gjaldtakan tengd beint við skráða CO₂ losun viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra. Erfitt er að spá fyrir um hvaða áhrif þessi breyting hefur á tekjur ríkissjóðs. Tillögurnar eru þó settar þannig upp að tekjur ríkissjóðs haldist óbreyttar miðað við spár um meðaltalslosun ökutækja næstu ár. Vegna lækkandi meðaltalslosunar sem helgast fyrst og fremst af tækniframförum er ljóst að endurskoða þarf samsetningu vörugjalda að nokkrum árum liðnum ef halda á jöfnum tekjum vegna vörugjalda af ökutækjum.

Í öðru lagi er lagt til að bifreiðagjald af ökutækjum taki mið af skráðri CO₂ losun viðkomandi ökutækis, mælt í grömmum á hvern ekinn kílómetra eins og hún er skráð í skráningarskírteini hverrar bifreiðar, í stað þyngdar. Er breytingin útfærð þannig að tekjur ríkissjóðs vegna bifreiðagjalda hækka um 200 m.kr. á milli ára sem er í samræmi við áætlun um hækkun gjaldsins í forsendum frumvarps til fjárlaga fyrir næsta ár. Annaðhvort losun eða þyngd ökutækja í landinu er þekkt sem gerir það að verkum að hægt er að ákvarða tekjur vegna þessarar breytingar nokkuð nákvæmlega.

Í þriðja lagi er lagt til að ef hefðbundið jarðefnaeldsneyti, bensín eða dísilólía, er blandað með íblöndunarefnum sem ekki eru af jarðefnauppruna sé sá hluti blöndunnar undanþeginn bensín- og oliugjaldi. Erfitt er að segja nákvæmlega til um hvaða áhrif þetta kemur til með að hafa á tekjur ríkissjóðs þar sem í sumum tilvikum hefðu þessi íblöndunarefni verið ógjaldskyld hvort sem er án breytinganna sem lagðar eru til í þessu frumvarpi. Miðað við að öll

notkun hefði verið gjaldskyld án þess að tillagan hefði komið fram er hægt að áætla að íblöndun metanóls í bensín vegna þess metanóls sem framleitt verður hér á landi á árinu 2011 gæti lækkað tekjur ríkissjóðs um allt að 70 m.kr. og íblöndun vegna lífdísils gæti lækkað tekjur ríkissjóðs um allt að 130 m.kr.

Í frumvarpinu er jafnframt lagt til að dráttarvélar verði í öllum tilvikum gjaldfrjálsar líkt og aðrar vinnuvélar. Hingað til hafa dráttarvélar eingöngu verið undanþegnar vörugjaldi ef þær eru notaðar á lögbýlum. Reiknað er með að tekjulækkun ríkissjóðs vegna þessarar breytingar sé um 11 m.kr. á ári en á móti kemur að talsverður kostnaður við eftirlit sparast.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum má gera ráð fyrir því að heildaráhrifin á tekjur ríkissjóð gæti orðið til lítils háttar lækkunar vegna lækkaðra tekna af íblöndunarefnum sem ekki eru af jarðefnauppruna á móti hækkuðum tekjum af bifreiðagjaldi. Kerfisbreyting þessi er ekki talin leiða til aukinna útgjalda fyrir ríkissjóð, hvorki í skattkerfinu né við innheimtu.

