



Reykjavík, 1. desember 2022

Nefndasvið Alþingis  
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar  
Austurstræti 8–10  
101 Reykjavík  
[nefnasvid@althingi.is](mailto:nefnasvid@althingi.is)

Bls. | 1

### Efni: Óskynsamleg og órókrétt áhrif m.t.t. orkuskipta í samgöngum (þskj. 2. í 2. máli)

Bilgreinasambandið og SVP – Samtök verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*) hafa verið gestir efnahags- og viðskiptanefndar við umfjöllun um [2. mál](#), frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2023. Á fundum með nefndinni hafa samtökin gagnrýnt ákvæði 5., 6. og 11. gr. frumvarpsins og m.a. bent á að þær breytingar sem ákvæðin munu hafa í för með sér muni ekki aðeins draga úr hvötum til orkuskipta í samgöngum heldur fela í sér að tekið verði skref aftur á bak. Ákvæðin munu bæði draga úr mun á kaupverði og rekstrarkostnaði rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og eyðslugrannra bifreiða annars vegar og hins vegar eyðslufrekra ökutækja sem losa mikinn koltvísýring í notkun. Verði 5., 6. og 11. gr. frumvarpsins lögfestar óbreyttar mun í samanburðinum verða fýsilegra en áður að fjárfesta í eyðslufrekum ökutækjum. Það er í senn stílbrot og í helberu ósamræmi við þau markmið sem eru tíunduð í greinargerð frumvarpsins.

Að mati samtakanna ber efni framangreindra frumvarpsgreina ekki aðeins með sér úrræðaleysi þegar að fjárförf ríkisins kemur heldur einnig skammsýni. Langtímaáætlun orkuskipta í samgöngum virðist ekki til staðar þrátt fyrir að stjórnvöld hafi sett metnaðarfull markmið og fyrir liggja á vettvangi þeirra að í orkuskiptum í samgöngum liggur um þessar mundir besta tækifærið til árangurs í loftslagsmálum. Þeim mun jafnframt fylgja annar afleiddur ábati á borð við orkusjálftæði, aukið orkuöryggi, lægra orkuverð og öflugra og betur nýtt raforkukerfi. Þar að auki má ætla að orkuskipti hafi jákvæð áhrif á viðskiptajöfnuð og spari gjaldeyri.

Á fundum með nefndinni hafa samtökin vakið athygli á þeim einstöku tímamótum sem við stöndum á. Hagsmunir ríkisins, almennings og bilgreinarinnar fara nær fullkomlega saman. Stjórnvöld vilja hvetja til orkuskipta, meðal almennings er eftirspurn eftir hreinorkubifreiðum og bifreiðum sem eyða litlu jarðefnaeldsneyti og framboðið er til staðar hjá bilgreininni. Forsendur hraðra orkuskipta eru sannarlega til staðar og bilgreinin er að ganga í gegnum umfangsmestu umbreytingar sem hún hefur nokkru sinni tekist á við. Fjölmörg ljón eru í veginum en það er hins vegar óþarft að fjölga þeim þegar vel er unnt er að komast hjá því.

Afstaða samtakanna hefur verið sú að það sé í raun fyrst og fremst tæknilegt viðfangsefni að útfæra skattlagningu ökutækja með þeim hætti að sem best samræmist þeim, orkuskipta- og tekjumarkmiðum og áherslu á skattlagningu notkunar. Það vill svo til að vörugjaldakerfið sem innleitt var fyrir um áratug er eins og sniðið að orkuskiptunum enda gefur það löggjafanum færi á auka hvata til orkuskipta með einföldum breytingum á viðmiðum á sama tíma og hugað er að tekjumarkmiðum. Í því ljósi leyfa samtökin sér að leggja fram í fylgiskjali með erindi þessu drög að breytingartillögu sem samræmist þeim tillögum sem þau hafa lagt fyrir nefndina.



## BÍLGREINASAMBANDIÐ

Í huga samtakanna er það í grundvallaratriðum stjórnmálalegt viðfangsefni hvernig efnahags- og viðskiptanefnd meðhöndlar frumvarpið. Stjórnmálalegar áherslur munu því fyrst og fremst ráða niðurstöðunni. Telji stjórnvöld og Alþingi rétt að víkja til hliðar yfirlýstum markmiðum um hröð orkuskipti í ljósi loftslagsmarkmiða væri hreinlegast að gera það á opinskáan hátt.

Virðingarfyllst,

Bls. | 2

f.h. Bílgreinasambandsins

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

*María Jóna Magnúsdóttir*  
framkvæmdasjóri

*Andrés Magnússon*  
framkvæmdasjóri

*Fylgiskjal:*

*Drög að breytingartillögu við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna íjárlaga fyrir árið 2023*

**BÍLGREINASAMBANDIÐ****153. löggjafarþing 2022–2023.****Þingskjal [x] — 2. mál.****[x]. umræða.**

## Drög að breytingartillögu

Bl. | 3

**við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2023**

Frá [x]

## 1. 5. gr. orðist svo:

Eftirfarandi breytingar verða á 3. gr. laganna:

- Í stað „65%“ í 2. másl. 1. mgr. kemur: 70%.
- Í stað „0,37%“ og „74 grömm“ í 1. tölul. 1. mgr. kemur: 0,42%; og: 54 grömm.
- Í stað „0,31%“ og „90 grömm“ í 2. og 3. tölul. 1. mgr. kemur: 0,35%; og: 65 grömm.

## 2. 6. gr. falli brott.

3. Í stað „15.080 kr.“ og „168 gramma“ í a-lið 11. gr. komi: 8.121 kr.; 121 gramm.

4. Í stað „15.080 kr.“ og „204 grömmum“ í b- og c-lið 11. gr. komi: 8.121 kr.; 146 grömmum.

5. Á eftir 11. gr. komi sex nýjar greinar, er verða 11.–16. gr., svohljóðandi:

## a. (11. gr.)

Á eftir 2. gr. laganna kemur ný grein, er verður 2. gr. a, svohljóðandi:

Af ökutækjum sem eru alfarið knúin rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiðum sem falla undir 3. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., skal greitt notkunargjald auk bifreiðagjalds skv. 2. gr.

Stofn notkunargjalds skal nema eignum kílómetrum á ári hverju. Fjárhæð gjaldsins nemur 6 kr. á hvern ekinn kílómetra.

Eiganda eða umráðamanni ökutækis ber að lesa af og skrá kílómetrastöðu akstursmælis þess í skattframtal skv. 90. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt, og skal skráningardags aflesturs þar getið. Við eigendaskipti skulu bæði seljandi og kaupandi ökutækis staðfesta rétta kílómetrastöðu akstursmælis ökutækis við Samgöngustofu og skal hún send ríkisskattstjóra. Þá ber Samgöngustofu að veita ríkisskattstjóra upplýsingar um kílómetrastöðu akstursmælis ökutækis í kjölfar reglubundinnar skoðunar ásamt skráningardegi aflesturs.

Notkunargjald skal lagt á miðað við 11.000 kílómetra árlegan akstur.

Mismunur álagningarviðmiðs 4. mgr. og kílómetrastöðu ökutækis skv. 3. mgr. skal koma til viðbótar eða frádráttar við álagningu notkunargjalds næsta árs. Eignum kílómetrum skal skipt milli seljanda og kaupanda í kjölfar eigendaskipta miðað við staðfesta kílómetrastöðu ökutækis. Liggi kílómetrastaða ökutækis ekki fyrir skv. 3. mgr. skal álagning nema þreföldu álagningarviðmiði skv. 4. mgr.

Þó skal álagning notkunargjalds af tengiltvinnbifreið nema helmingi álagningar skv. 2.–4. mgr. að viðbættum helmingi álagningar skv. 2. gr.

Að fenginni umsókn eiganda eða umráðamanns ökutækis skal ríkisskattstjóri veita ökutækjaleigum sem hafa starfsleyfi skv. 3. gr. laga nr. 65/2015, um leigu skráningarskyldra ökutækja, 25% afslátt af notkunargjaldi.

## b. (12. gr.)

Eftirfarandi breytingar verða á 3. gr. laganna:

3. másl. 1. mgr. fellur brott.



## BÍLGREINASAMBANDIÐ

- b. Á eftir 1. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:  
Heildarfjárhæð notkunargjalds skal skipt í 12 jafna hluta og er gjalddagi hvers hlutar fyrsti hvers almanaxmánaðar en eindagi 15. dagur þess mánaðar. Að fenginni umsókn eiganda eða umráðamanns ökutækis er ríkisskattstjóra þó heimilt að veita ökutækjaleigum sem hafa starfsleyfi skv. 3. gr. laga nr. 65/2015, um leigu skráningarskyldra ökutækja, og fyrirtækjum eða einstaklingum sem selja skráningarskyld ökutæki í atvinnuskyni í virðisaukaskattsskyldri starfsemi að greiða heildarfjárhæð notkunargjalds í einu lagi eigi síðar en fimmta dag nóvembermánaðar ár hvert.
- c. Í stað orðsins „bifreiðagjald“ í 3. mgr. kemur: Bifreiðagjald og notkunargjald.
- c. (13. gr.)  
Í stað orðsins „bifreiðagjald“ í fimm skipti í 5. gr. laganna kemur: Bifreiðagjald og notkunargjald.
- d. (14. gr.)  
Í stað orðanna „bifreiðagjald“ og „bifreiðagjalds“ í 6. gr. laganna kemur: Bifreiðagjald og notkunargjald; bifreiðagjalds og notkunargjalds.
- e. (15. gr.)  
Í stað orðsins „bifreiðagjalds“ í tvígang í 1. mgr. 7. gr. laganna kemur: Bifreiðagjalds og notkunargjalds.
- f. (16. gr.)  
B-liður 2. mgr. 4. gr. laganna fellur brott.
6. Eftirfarandi breytingar verði á 59. gr.
- a. Í stað „15. gr.“ í 2. mgr. komi: 21. gr.
- b. Í stað „33. gr. og 56. gr.“ í 3. mgr. komi: 39. gr. og 62. gr.

### Skýringar.

Með tillögunni er lagt til að fallið verði frá tillögum sem koma fram í 5., 6. og 11. gr. frumvarpsins. Efnislega er lagt upp með það í frumvarpsgreininum að tekið verði upp svokallað lágmarksvörugjald á ökutæki, einkum fólksbifreiðar, sem nemur 5% tollverðs. Þar að auki er lagt upp með að svokallað lágmarksbifreiðagjald hækki verulega.

Ljóst er að efni framangreindra greinar frumvarpsins samræmast ekki nægjanlega vel markmiðum stjórnvalda um orkuskipti í samgöngum, markmiðum í loftslagsmálum og því sjónarmiði að leggja beri áherslu á skattlagningu notkunar ökutækja. Þess í stað er lagt til að svokölluð losunarmörk vörugjalds verði hert þannig að fleiri ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti beri vörugjald en áður. Þá er lagt til að byrði vörugjaldsins aukist meira en áður eftir því sem um eyðslufrekari ökutæki er að ræða sem losa mikinn koltvísýring í notkun. Að auki er lagt til að til viðbótar lágmarksbifreiðagjaldi verði eigendum ökutækja sem eru alfarið knúin rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiðum gert að greiða nýtt notkunargjald sem tekur mið af akstri á ári hverju. Stefnir síðastgreinda tillagan að því að þátttaka eigenda slíkra ökutækja í fjármögnun samgöngukerfisins verði sambærileg þátttöku kaupenda jarðefnaeldsneytis, miðað við gefnar forsendur.

Í 1. tölul. tillögunnar er lögð til breyting á 5. gr. frumvarpsins þar sem kveðið er á um breytingar á 3. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Í a-lið er lagt til að svokallað hámark vörugjalds nemi 70% af tollverði í stað 65% eins og verið hefur og þar með hækka vörugjald á eyðslufrek ökutæki sem losa mikinn koltvísýring í notkun. Til grundvallar liggur það sjónarmið að fyrirliggjandi markmið stjórnvalda í loftslagsmálum krefjist þess að enn frekar verði hvatt til orkuskipta og fjárfestingar í eyðslugrönnum ökutækjum sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti sem losa minni koltvísýring í notkun. Í b- og c-liðum er annars vegar lagt til að svokölluð losunarmörk álagningar



## BÍLGREINASAMBANDIÐ

vörugjalds verði lækkuð mun meira en gert er ráð fyrir í frumvarpinu og hins vegar breytingar á álagningarprósentum. Auðsætt er að herðing markanna mun hvetja enn frekar til orkuskipta og fjárfestingar í eyðslugrönnum ökutækjum sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti og losa minni koltvísýring í notkun en verið hefur. Við gerð tillögunnar var ekki aðeins horft til orkuskipta- og loftslagsmarkmiða stjórnvalda heldur einnig til þróunar sem orðið hefur í ökutækjaframleiðslu í Evrópu í ljósi krafna sem gerðar eru til framleiðenda. Ætla má að a.m.k. næstu ár muni áhrifin koma fram í hærra útsöluverði ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Eftir því sem þau eyða meira eldsneyti og losa meiri koltvísýring í notkun verða verðáhrifin meiri. Var einnig til þess litið að hámarksfjárhæðir undanþegnar skattskyldri veltu og niðurfellingar virðisaukaskatts við tollafgreiðslu, samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, munu lækka um næstu áramót. Að óbreyttu getur lækkunin dregið úr þeim verðmun sem er á milli rafmagns- og vetnisbifreiða annars vegar og bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti hins vegar. Ef horft er til markmiða stjórnvalda og heildaráhrifa skattlagningar ökutækja sem kemur fram í kaupverði þeirra ættu þær breytingar á 5. gr. frumvarpsins sem hér eru fram settar að skila mun betri niðurstöðu en ákvæði 5. gr. eins og þau vöru lögð fram.

Bls. | 5

Í 2. tölul. tillögunar er lagt til að fallið verði frá upptöku 5% lágmarksvörugjalds eins og áður segir og í samhengi við 1. tölul. tillögunnar.

Í 3. og 4. tölul. tillögunnar er lagt til að fallið verði frá verulegri hækkun lágmarksbifreiðagjalds og látið við það sitja að verðlagsuppfæra krónutölur. Þess í stað er lagt til að tekið verði upp svokallað notkunargjald sem einvörðungu verður lagt á eigendur ökutækja sem eru alfarið knúnar rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiða eins og fram kemur í 5. tölul. tillögunnar.

Aðeins lágmarksbifreiðagjald er lagt á eigendur ökutækja sem eru alfarið knúnar rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiða. Þrátt fyrir tvöföldun þess er ljóst að þátttaka eigenda slíkra bifreiða í fjármögnun samgöngukerfisins verður mun minni en þeirra sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Þá mun tvöföldunin einnig koma þungt niður á eigendum sparneytinna bifreiða sem losa minni koltvísýring í notkun. Eigendur ökutækja sem eru alfarið knúnar rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiða mega hafa gert ráð fyrir því að þátttöku þeirra yrði krafist. Ef borinn er saman rekstrarkostnaður ökutækja sem eru alfarið knúnar rafmagni og tengiltvinnbifreiða annars vegar og bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti hins vegar er ljóst að miklu munar. Skiptir þar ekki síst máli hve hagstætt raforkuverð hefur verið á Íslandi borið saman við verð jarðefnaeldsneytis. Í því ljósi má telja svigrúm til staðar.

Lagt er upp með að notkunargjald verði lagt á eigendur ökutækja sem eru alfarið knúin rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiðum að því gefnu að þau falli undir 3. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Að meginstefnu er þar um fólksbifreiðar að ræða, þ.e. allt frá smábifreiðum til jeppa og pallbifreiða. Þetta eru þau ökutæki sem gegna um þessar mundir lykilhlutverki þegar að orkuskiptum í samgöngum kemur og hafa náð svo mikilli útbreiðslu að ætla má að hafi töluverð áhrif á tekjuöflun ríkisins. Stofn notkunargjalds verður eknir kílómetrar á hverju almanaksári og mun fjárhæð gjaldsins nema 6 kr. á hvern ekinn kílómetra. Sú fjárhæð nemur jafngildi tekna ríkisins af meðaltali olíugjalds og vörugjalda á bensín á hvern ekinn kílómetra miðað við 11.000 km akstur á ári á ökutæki sem eyðir 7 lítrum á hverja 100 kílómetra ekna að viðbættum virðisaukaskatti. Er í þessu samhengi horft til þess að meðalakstur fólksbifreiða sem ganga fyrir bensíni nam 11.020 km árið 2021 samkvæmt upplýsingum Samgöngustofu.

Til að koma í veg fyrir að upptaka notkunargjaldsins valdi heilabrotum og skapa fyrirsjáanleika um umfang gjaldsins er lagt til að sú skapalónsregla verði lögð til grundvallar að við álagningu gjaldsins skuli miðað við 11.000 kílómetra árlegan akstur. Þar með verður unnt að hefja álagningu gjaldsins strax



## BÍLGREINASAMBANDIÐ

á árinu 2023. Skapalónsreglan gerir þannig ráð fyrir að gjaldið nemi 66.000 kr. á ársgrundvelli eða 33.000 kr. væri gjaldið innheimt tvisvar ári eins og í tilviki bifreiðagjalds. Til að milda áhrifin og í því skyni að auka meðvitund um áhrif gjaldsins í rekstri heimila og fyrirtækja í hverjum mánuði er lagt til að gjaldið verði innheimt í 12 hlutum, þ.e. 1/12 hluta í hverjum almanaxsmánuði eða sem nemur 5.500 kr. á mánuði. Skapalónsreglan mun hins vegar ekki ráða endanlegri niðurstöðu heldur er lagt til að akstur undir eða umfram 11.000 kílómetra á ári komi til frádráttar eða viðbótar álagningu notkunargjalds næsta árs. Sá sem ekur 1.000 kílómetra árið 2023 mun því aðeins greiða 6.000 kr. notkunargjald árið 2024 eða sem nemur 500 kr. á mánuði. Sá sem ekur 15.000 km sama ár mun hins vegar greiða 90.000 kr. á ári eða sem nemur 7.500 kr. á mánuði. Til viðbótar má gera ráð fyrir að eigandi rafmagnsbifreiðar sem einkum hleður hana á eigin hleðslustöð heimavið greiði um 5–6.000 kr. fyrir rafmagn í hverjum mánuði. Til samanburðar má nefna að eldsneytiskostnaður þess sem ekur 15.000 km á ári, á bifreið sem eyðir 7 lítrum á hverja 100 kílómetra ekna, nemur 315.000 kr. á ári, ef hver lítri jarðefnaeldsneytis kostar 300 kr., eða sem nemur 26.250 kr. á mánuði. Þannig verður notkunargjaldið tengt raunverulegri notkun ökutækis og það hvetur til þess að aðrir samgöngumáttar verði nýttir ef kostur er. Þá tryggir notkunargjaldið þátttöku í fjármögnun samgöngukerfisins í takti við notkun kerfisins. Þar sem rekstrarkostnaður rafmagnsbifreiðarinnar í dæminu hér að framan verður a.m.k. helmingi lægri en bifreiðar sem gengur fyrir jarðefnaeldsneyti eru enn til staðar virkir hvatar til orkuskipta í samgöngum þó úr þeim hafi vissulega verið dregið.

Bls. | 6

Til að tryggja að ríkisskattstjóra berist upplýsingar til álagningar notkunargjalds miðað við raunverulega notkun er gert ráð fyrir að honum verði tryggður ríkur aðgangur að kílómetrastöðu akstursmælis ökutækja. Í fyrsta lagi verði skylt að skrá þær í skattframtal. Í öðru lagi verði skylt að veita slíkar upplýsingar við eigendaskipti á ökutæki. Eigendaskipti eru að meginstefnu orðin rafræn og því er tækifæri til að láta bæði seljanda og kaupanda ökutækis staðfesta stöðuna. Slík staðfesting mun ráða því hvor þeirra er gjaldskyldur fyrir notkun á eignarhaldstíma. Þá er loks gert ráð fyrir því að Samgöngustofa sendi ríkisskattstjóra upplýsingar um kílómetrastöðu í kjölfar skoðunar ökutækja. Hyggilegt er að gera breytingar á 19. gr. reglugerðar nr. 414/2021, um skoðun ökutækja, og kveða þar á um skyldu skoðunarstöðva til skráningar kílómetrastöðu akstursmælis ökutækja sem koma til skoðunar. Slíkar skráningar eru þegar framkvæmdar og Samgöngustofa býr yfir upplýsingunum. Samhliða væri rétt að létta skyldu skoðunarstofa til að upplýsa eiganda ökutækis um óeðlilegar breytingar á kílómetrastöðu frá fyrri skoðun enda mun hann fá þær við álagningu notkunargjalds. Ef engar slíkar upplýsingar berast ríkisskattstjóra er lagt til að honum beri að reikna notkunargjald miðað við 33.000 kílómetra árlegan akstur. Slíkur akstur er verulegur, a.m.k. í tilviki einstaklinga. Hafa ber í huga að þeir sem ekki skila skattframtali í tæka tíð geta komið skattframtali að með kærnu til ríkisskattstjóra. Sama á við hafi upplýsingar í framtali misritast eða skráning þeirra farist fyrir.

Ástæða þykir til að veita ökutækjaleigum afslátt af notkunargjaldi. Ætla verður að þeir leigutakar sem leigja rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar noti hraðhleðslustöðvar mun meira en aðrir og því mun virðisaukaskattur af rafmagnssölu nema mun meiru en í tilviki einstaklinga og fyrirtækja sem hlaða bifreiðar á heimastöð. Þá eru bifreiðar ökutækjaleiga jafnan eknar mjög mikið á ári hverju og því má gera ráð fyrir að tekjur af notkunargjaldi verði mun meiri af slíkum bifreiðum en þeirra sem eru í eigu almennings. Þá er jafnframt til þess að líta að upptöku notkunargjaldsins mun fylgja ýmiskonar umstang af hálfu ökutækjaleiga, t.d. að innheimta gjald sem nemur a.m.k. gjaldinu af leigutökum og halda utan um akstur töliverðs fjölda bifreiða.

Þá þykir eðlilegt að gera ráð fyrir því að tengiltvinnbifreiðar séu eknar að helmingi til á rafmagn og að helmingi á jarðefnaeldsneyti. Erfitt er um þetta að fullyrða en tilvist möguleikans til að nýta rafmagn í



## BÍLGREINASAMBANDIÐ

akstri, hagstætt raforkuverð og fyrrgreint notkunargjald ætti að styðja vel við orkuskipti í samgöngum. Á grundvelli sanngirnissjónarmiða er því lagt til að álagning notkunargjalds af tengiltvinnbifreið nemi helmingi og við bætist helmingur álagningar bifreiðagjalds, væntanlega lágmarksgjalds í flestum tilvikum.

Í tillögu að nýrri 12. gr. frumvarpsins er eins og áður segir lagt til að notkunargjald verði innheimt í hverjum almanaksmánuði. Hins vegar er ljóst að slík innheimta getur orðið ökutækjaleigum og þeim sem stunda innflutning og sölu bifreiða í atvinnuskyni mjög þung, annars vegar þar sem upplýsingagjöf um akstur bifreiða í þeirra eigu eða umráðum getur reynst krefjandi, þar sem þær geta verið afar margar, og hins vegar vegna fjármagnskostnaðar og áhrifa á tekjustreymi. Því þykir tilhlýðilegt að þessum aðilum verði gert fært að standa skil á notkunargjaldi einu sinni á ári æski þeir þess.

Bls. | 7

Að öðru leyti snýr tillagan að lagfæringum á ákvæðum laga nr. 39/1988, um bifreiðagjald, svo tryggja megi að ákvæði þeirra nái til notkunargjalds eftir því sem við á.

Ljóst er að áhrif tillögunnar munu koma fram í kostnaðarauka fyrir eigendur ökutækja sem eru alfarið knúin rafmagni eða vetni og tengiltvinnbifreiðum og falla undir 3. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Við kostnaðarauka mega þeir hafa búist. Borið saman við rekstrarkostnað eigenda bifreiða sem eru knúnar jarðefnaeldsneyti verður þó enn til staðar verulegur hvati til orkuskipta í samgöngum. Helgast það helst af þeim verðmun sem er á útsöluverði rafmagns og jarðefnaeldsneytis. Því meira sem menn aka því meira eykst kostnaðarmunurinn og samhliða styrkist hvatinn til orkuskipta í samgöngum.

Gera verður ráð fyrir því að upptaka notkunargjalds hafi jákvæð áhrif á ríkissjóð sem nemur 1,5–2 milljörðum kr. árið 2023. Þá má gera ráð fyrir að þeir hlutar tillögunnar sem snúa að vörugjaldi verði því sem næst hlutlausir ef horft er til þeirra áhrifa sem ætluð voru af samþykkt 5. gr. frumvarpsins. Á heildina litið má því gera ráð fyrir að tillögur þessar muni skila ríkissjóði u.þ.b. sömu tekjum og 5. og 11. gr. frumvarpsins væru þær lögfestar óbreyttar.