

Nefndarálit með breytingartillögu

um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum
vegna fjárlaga fyrir árið 2026.

Frá meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund gesti frá fjármála- og efnahagsráðuneyti, Vestmannaeyjabæ, Höfnum Ísafjarðarbæjar, Múlaþingi, Hafnasamlagi Norðurlands, Grundarfjarðarbæ, Cruise Iceland, AECO – Samtökum leiðangursskipa á norðurslóðum, SVÞ – Samtökum verslunar og þjónustu, Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi, Vatnajökli Travel, Fjallstakki ehf., Landssamtökum lífeyrissjóða, Þjóðkirkjunni, Alþýðusambandi Íslands, Félagi atvinnurekenda, Hafnasambandi Íslands, Landssamtökum íslenskra stúdenta, FHG – fyrirtækjum í hótél- og gistiþjónustu, Samtökum ferðaþjónustunnar, Bændasamtökunum, Bílaleigu Akureyrar – Höldi ehf., Bílaleigu Flugleiða ehf. – Hertz, Stormi ehf., S4S tækjum ehf., Bílaleigunni Geysi ehf., Akstursíþróttasambandi Íslands, Íþrótt- og Ólympíusambandi Íslands og Blue Car Rental ehf.

Nefndinni bárust 84 umsagnir og erindi auk fjögurra minnisblaða frá fjármála- og efnahagsráðuneyti og eru gögnin aðgengileg undir málinu á vef Alþingis.

Umfjöllun nefndarinnar.

Verðlagsuppfærsla krónutöluskatta.

Í frumvarpinu er lögð til hækkun á kolefnisgjaldi, olúgjaldi og kílómetragjaldi vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, almennu og sérstöku bensíngjaldi, bifreiðagjaldi og gjaldi af áfengi, tóbaki og nikótínvörum. Hækkunin er 3,7% í samræmi við verðlagsforsendur fjárlagafrumvarps fyrir árið 2026. Miðað er við áætlaða tólf mánaða breytingu á vísitölu neysluverðs árið 2025 sem er 3,7% samkvæmt þjóðhagsspá Hagstofu Íslands.

Í umsögnum sem bárust nefndinni kom fram það viðhorf að krónutöluskattar ættu ekki að hækka umfram 2,5% verðbólguþröskuldi Seðlabanka Íslands. Meiri hlutinn tekur undir rökstuðning fjármála- og efnahagsráðuneytis sem fram kemur í minnisblaði þess, dags. 28. október 2025. Þar segir að umrædd gjöld muni með þessu halda verðgildi sínu milli ára í stað þess að rýrna að raunverði. Um sé að ræða aðgerð stjórnvalda á tekjuhlíð ríkisfjármála sem miði að því að draga úr þenslu og verðbólgu.

Skrásetningargjald í opinbera háskóla (48. gr.).

Í 48. gr. frumvarpsins er lagt til að skrásetningargjald í opinbera háskóla hækki úr 75.000 kr. í 100.000 kr. fyrir hvern nemanda á ársgrundvelli. Gjaldið var síðast hækkað árið 2013 úr 60.000 kr. í 75.000 kr. Í greinargerð með frumvarpinu kemur fram að menningar-, nýsköpunar- og háskólaráðuneyti hafi borist bréf frá ríkisháskólum í maí um hækkun skrásetningargjalds. Þar kom fram að skrásetningargjald nægði ekki fyrir þeim útgjöldum sem því er ætlað að standa undir samkvæmt bókhaldi háskólanna.

Í umsögnum sem nefndinni bárust var þessari hækkun mótmælt. Rök fyrir því voru m.a. jafnt aðgengi að námi, en frekari kostnaður gæti verið hindrun fyrir tekjulága og fatlað fólk sem oft tilheyri þeim hópi. Þá var bent á að gjaldið hefði verið úrskurðað ólöglegt árið 2023 og enn sé beðið eftir niðurstöðu áfrýjunarnefndar í endurupptöku málsins.

Meiri hlutinn vísar til umfjöllunar fjármála- og efnahagsráðuneytis í minnisblaði, dags. 28. október 2025. Þar kemur fram að hafa beri í huga að hækkun þessi feli í sér heimild að lögum og hún ein og sér leiði ekki til þess að skrásetningargjöld í opinbera háskóla hækki. Hver opinber háskóli um sig gefur út gjaldskrá í samræmi við lög um opinbera háskóla, nr. 85/2008. Þá beri háskólunum við ákvörðun fjárhæðar skrásetningargjalds að gæta almennra sjónarmiða stjórnarsýsluréttar og við ákvörðun þjónustugjalda beri fjárhæðin að taka mið af raunkostnaði viðkomandi háskóla vegna nemendaskráningar og þjónustu við nemendur sem ekki telst kostnaður við kennslu og rannsóknarstarfsemi. Þá benti ráðuneytið á að gert væri ráð fyrir því í lögum um opinbera háskóla að veittur væri afsláttur af skrásetningargjöldum eða gjaldið felld niður gagnvart efnalitlum stúdentum sem búa við örorku eða fötlun, sbr. 4. mgr. 24. gr. laganna. Útfærsla kemur fram í gjaldskrá háskólanna og er hún ólík milli skóla.

Meiri hlutinn áréttar rökstuðning ráðuneytisins um að verði skrásetningargjald í opinberum háskólum ekki hækkað í samræmi við verðlagspróun frá árinu 2013 sé hætta á að fjárveitingar til háskólanna sem ætlaðar eru til kennslu og rannsókna renni í of miklum mæli til umsýslu eins og skráningar og þjónustu við nemendur. Það gæti leitt til þess að dregið verði úr gæðum kennslu og rannsókna. Að lokum tekur meiri hlutinn undir með OECD að Ísland þurfi að huga sérstaklega að fjárfestingu á háskólastigi til að tryggja að íslenskir háskólar standi jafnfætis háskólum í öðrum aðildarríkjum hvað gæði, aðgengi og alþjóðlega samkeppnishæfni varðar, sbr. skýrslu stofnunarinnar, „Education at a Glance“, frá árinu 2025.

Breytingartillögur.

Sóknargjöld (19. gr.).

Í 19. gr. frumvarpsins er lagt til að við lög um sóknargjöld o.fl., nr. 91/1987, bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða þess efnis að föst krónutala sóknargjalda verði 1.133 kr. á mánuði árið 2026 fyrir hvern einstakling 16 ára og eldri í lok næstliðins árs á undan gjaldári. Um er að ræða undanþágu frá meginreglu laganna um að fjárhæð sóknargjalda breytist í samræmi við áætlaða breytingu á meðaltekjuskattstofni einstaklinga 16 ára og eldri, sem og fjölgun einstaklinga. Undanfarin ár hafa sóknargjöld verið ákvörðuð með þessum hætti, þ.e. með bráðabirgðaákvæði sem kveður á um fasta krónutölu sóknargjalda. Á 155. löggjafarþingi (þskj. 362, 2. mál) ákvað meiri hluti efnahags- og viðskiptanefndar að leggja til hækkun á sóknargjaldi og var gjaldið 1.221 kr. Bráðabirgðaákvæðið samkvæmt frumvarpi þessu hljóðar því upp á lækkun gjaldsins um 7,2%.

Meiri hluti efnahags- og viðskiptanefndar hefur undanfarin ár lagt til hækkanir á sóknargjöldum. Sömuleiðis hefur því verið beint til fjármála- og efnahagsráðherra og dómsmálaráðherra að huga nú þegar að varanlegri útfærslu á tilhögun sóknargjalda í stað ákvarðana í formi bráðabirgðaákvæða ár hvert. Að teknu tilliti til þess að varanleg útfærsla liggur enn ekki fyrir leggur meiri hlutinn til breytingu á 19. gr. frumvarpsins þess efnis að sóknargjaldið haldist óbreytt milli ára og verði 1.221 kr.

Innviðagjald á skemmtiferðaskip í millilandasiglingum (49. gr. og ný ákvæði).

Í 49. gr. frumvarpsins segir að við lög um gistináttaskatt og innviðagjald, nr. 87/2011, bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða sem kveði á um að innviðagjald sem skemmtiferðaskip í millilandasiglingum greiða fyrir hvern farþega á meðan skip dvelur í höfn hér á landi eða

annars staðar á tollsvæði ríkisins skuli vera 2.000 kr. árið 2026. Hér sé því um að ræða 500 kr. lækun á innviðagjaldi í eitt ár.

Innviðagjald fyrir skemmtiferðaskip í millilandasiglingum kom fyrst til framkvæmda með lögum nr. 140/2024 sem tóku gildi 1. janúar 2025. Ári áður hafði þeim verið gert að greiða gistináttaskatt sem var 1.000 kr., sbr. lög nr. 102/2023.

Í umsögnum sem nefndinni bárust voru ýmis sjónarmið reifuð sem snerta innviðagjaldið. Meðal annars var tekið fram að innviðagjaldið hefði borið brátt að og það hefði leitt til samdráttar í bókunum. Nefndin fjallaði talsvert um innviðagjaldið og hafði viðhorf umsagnaraðila til hliðsjónar. Að mati meiri hlutans var innviðagjaldið ákveðið of hátt sem hafi haft neikvæð áhrif í för með sér. Meiri hlutinn fellst því á tillögu í frumvarpinu um lækun innviðagjalds á skemmtiferðaskip í millilandasiglingum. Aftur á móti telur hann að rétt sé að lækka gjaldið frekar en kveðið er á um.

Að því gættu leggur meiri hlutinn til að nýtt ákvæði bætist við frumvarpið sem kveði á um breytingu á 2. mgr. 3. gr. a laga um gistináttaskatt og innviðagjald, nr. 87/2011, þess efnis að innviðagjald skuli vera 1.600 kr. fyrir hvern farþega fyrir hvern byrjaðan sólarhring sem skip dvelur á tollsvæði ríkisins. Með þessu fellur meiri hlutinn frá því fyrirkomulagi að lækun gjaldsins verði takmörkuð með bráðabirgðaákvæði við árið 2026.

Tollfrelsi skipa í innanlandssiglingum (nýtt ákvæði).

Í 22. gr. laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld o.fl., nr. 102/2023, var kveðið á um breytingu á 6. gr. tollalaga, nr. 88/2005, þess efnis að skemmtiferðaskip, sem skráð eru erlendis en notuð í innanlandssiglingu hér við land í allt að fjóra mánuði á ári á hverju tólf mánaða tímabili, njóti ekki lengur tollfrelsis. Í breytingartillögu frá meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar sem lögð var fram við meðferð frumvarps þess sem varð að lögum nr. 102/2023 (þskj. 780 og 781, 468. mál á 154. löggjafarþingi) var gildistöku 22. gr. frestað um eitt ár, eða fram til 1. janúar 2025, með þeim skýringum að meta þyrfti betur fjárhagslegar afleiðingar ákvæðisins. Meiri hluti efnahags- og viðskiptanefndar lagði ári seinna aftur til breytingartillögu við meðferð frumvarps þess sem varð að lögum nr. 140/2024 (þskj. 356 og 357, 300. mál á 155. löggjafarþingi) þess efnis að gildistöku 22. gr. laga nr. 102/2023 yrði frestað um eitt ár, eða fram til 1. janúar 2026.

Nefndinni bárust umsagnir við meðferð frumvarpsins sem nú er til umfjöllunar þar sem á ný var hvatt til þess að 22. gr. laga nr. 102/2023 tæki ekki gildi um næstu áramót. Umsagnaraðilar þessir höfðu ólíka aðkomu að skipum í innanlandssiglingum. Meðal annars var um að ræða sveitarfélög, hafnasambönd, ferðapjónustuaðila og hagsmunasamtök. Tiltóku þeir að skip þessi hefðu gífurlega jákvæð fjárhagsleg áhrif á smærri hafnir á landsbyggðinni og aðra þjónustu í nágrenni. Auk þess væri það kostur hversu vel þessi skip dreifðu ferðamönnum um landið. Jafnframt var bent á að fyrirhugað afnám tollfrelsis hefði haft í för með sér mikinn samdrátt í komum þessara skipa til landsins sem endurspegladist í bókunarstöðu fyrir komandi ár. Þá fjallaði nefndin um þau sjónarmið sem fram hafa komið um að í tollfrelsinu felist ríkisaðstoð og um skuldbindingar Íslands samkvæmt EES-samningnum.

Í tollfrelsinu felst að skip þarf ekki að greiða aðflutningsgjöld af þeim vörum sem koma með skipi hingað til lands, til að mynda af ákveðnum matvælum, áfengi og tóbaki. Skip nýtur jafnframt tollfrelsis af öllum þeim vörum sem keyptar eru til nota fyrir farþega og áhöfn í þá fjóra mánuði sem það dvelur hér á landi. Meiri hlutinn bendir á að í fyrrgreindu áliti meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar um frumvarp er varð að lögum nr. 140/2024 var því beint til yfirvalda og rekstraraðila þessara skipa að þeim bæri að greiða virðisaukaskatt í sam-

ræmi við lög nr. 50/1988 og skrá sig á virðisaukaskattsskrá í samræmi við 6. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna. Þessu til staðfestingar má vísa til leiðbeinandi bréfs Skattsins nr. 2/2025.

Meiri hlutinn telur sem stendur og með hliðsjón af framangreindu ótímabært að afnema tollfrelsi skipa í innanlandssiglingum. Meiri hlutinn beinir því til fjármála- og efnahagsráðherra að leita leiða til að finna varanlega lausn á þessu máli. Nauðsynlegt sé að lausnin taki ríkt mið af landfræðilegri stöðu Íslands. Að þessu gættu leggur meiri hlutinn til að 22. gr. laga nr. 102/2023 falli brott.

Breytingartillögur sem varða lög um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993.

Almennt.

Nefndinni barst minnisblað frá fjármála- og efnahagsráðuneyti, dags. 17. október 2025, þar sem lagðar voru til breytingar á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Þar kemur fram að lagt sé til að gerðar verði breytingar á vörugjaldi sem lagt er á ný ökutæki við innflutning eða framleiðslu. Jafnframt segir að með tækniframförum og orkuskiptum hafi skráð losun nýrra ökutækja minnkað verulega á undanförunum árum. Breytingunum sé ætlað að mæta þeirri þróun með því að lækka viðmiðunarmörk losunar svo að sá hluti vörugjalda sem tengdur er losun færist neðar. Þá sé breytingunum ætlað að einfalda vörugjaldakerfið og breikka skattstofn vörugjalds, m.a. með fækkun á undanþágum frá vörugjöldum, en tekjur af vörugjaldi á ökutæki hafi dregist hratt saman undanfarin ár. Breytingar þessar eigi að efla hvata til kaupa á umhverfisvænum ökutækjum, þ.m.t. hreinorkuökutækjum, og þannig stuðla að áframhaldandi framgangi orkuskipta í samgöngum. Jafnframt sé horft til þess að lágmarka áhrif breytinganna á heimili landsins og verðbólgu.

Í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2026 (þskj. 1) kemur fram að ólögfestar breytingar vegna endurskoðunar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis séu 7,5 milljarðar kr. Breytingartillögum samkvæmt minnisblaðinu er ætlað að mæta þeirri tekjuþörf ríkisins og styðja um leið við markmið stjórnvalda um áframhaldandi orkuskipti í samgöngum. Í minnisblaðinu er fjallað um lækkun á tekjum ríkissjóðs vegna fjölgunar umhverfisvænna og sparneytinna ökutækja. Til að mynda er bent á að frá og með fjármálaáætlun fyrir árin 2023–2027 hafi verið gert ráð fyrir því að auka eigi þær tekjur svo að þær nái aftur 1,7% af vergri landsframleiðslu (VLF) sem var meðaltal árána 2010–2017. Markmið breytingartillagnanna eru ferns konar. Í fyrsta lagi orkuskipti í samgöngum með notkun á íslenskri orku, í öðru lagi einföldun, fækkun á undanþágum og að loka fyrir glufur í skattkerfinu, í þriðja lagi að draga úr lækkun tekna af ökutækjum og eldsneyti og loks í fjórða lagi að hafa lágmarksáhrif á heimili og fjölskyldur. Meiri hlutinn vísar til minnisblaðsins um nánari umfjöllun um þessa þætti. Meiri hlutinn fjallaði töluvert um umrætt minnisblað og bærust umsagnir þar sem fram komu ýmis sjónarmið. Meiri hlutinn taldi rétt að bregðast við ákveðnum ábendingum og leggur því til nokkrar breytingar á tillögum ráðuneytisins úr fyrrgreindu minnisblaði.

Breytingar er varða 3. gr. laganna.

Í a-lið 1. tölul. breytingartillögu meiri hlutans er lagt til að tilvísun til 5. gr. falli brott í 1. og 3. mgr. 3. gr. laganna. Breyting þessi er afleidd og til samræmis við tillögu um að 5. gr. laganna falli brott.

Í 2. málsl. 1. mgr. 3. gr. laganna segir að vörugjald skuli ekki vera samanlagt meira en 65% á hvert ökutæki. Í minnisblaði ráðuneytisins er ekki lagt til að framangreint hámark vörugjalds hækki. Fyrir vikið munu breytingar á losunarviðmiðum koltvísýrings, sem fjallað verður nánar um í kafla þessum, hafa óveruleg eða engin áhrif á vörugjöld ökutækja sem eiga

það sameiginlegt að vera annars vegar með mestu losun koltvísýrings og hins vegar dýrust. Hið gagnstæða gildir aftur á móti um til að mynda tengiltvinnbifreiðar sem eru umtalsvert umhverfissvænni, hagnýtari og eftirsóttari af heimilum, fjölskyldum og ökutækjaleigum í landinu. Meiri hlutinn telur því rétt að endurskoða tillöguna sem fram kemur í minnisblaðinu varðandi hækkun á hinu sérstaka vörugjaldi, sem nánar verður vikið að, og hámark vörugjalda skv. 1. mgr. 3. gr. laganna. Að því gættu leggur meiri hlutinn til að hámark vörugjalda verði hækkað um 5 prósentustig og verði þar af leiðandi 70%.

Í c- og d-lið er lögð til lækkun á losunarviðmiðum koltvísýrings ökutækja, en skatthlutfall vörugjalds á ökutæki tekur mið af þeim. Með þessu eru losunarviðmið ökutækja sem ráða skatthlutfalli vörugjalds á ökutæki hert. Í minnisblaði ráðuneytisins kemur fram að á undanförunum árum hafi skráð losun bifreiða farið sífellt lækkandi og þar með það vörugjald sem greitt er af hverri bifreið. Með því að lækka losunarviðmið mun vörugjaldið fylgja þeirri þróun sem stafar af tækniþróun undanfarinna ára og vera í samræmi við þær framfarir. Tillögu þessari er ætlað að hvetja enn frekar til orkuskipta. Mikil þróun hefur átt sér stað í ökutækjaframleiðslu í Evrópu vegna aukinnar kröfu um minni losun gróðurhúsalofttegunda. Í tillögunni er lagt til að upphafspunktur losunarmarka samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni (WLTP) verði lækkaður verulega og verði 30 grömm. Með því er ráðist að rót vandans sem er langvarandi mengun nýrra ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti, en hver nýr bíll sem gengur fyrir jarðefnaeldsneyti mun menga næstu 10–20 ár. Meiri hlutinn vísar til minnisblaðsins um frekari umfjöllun um WLTP og samræmi við markmið stjórnvalda í loftslagsmálum. Sömuleiðis leggur meiri hlutinn til að prósentutölum í 2. og 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. verði breytt til samræmis við 1. tölul. málsgreinarinnar.

Í e-lið er lagt til að 2. mgr. 3. gr. laganna falli brott. Breyting þessi er afleidd og til samræmis við tillögu um að ökutæki sem falla undir skilgreiningu 43. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, skuli vera undanþegin vörugjaldi. Í ljósi þess er ekki þörf á sérstakri hámarksívilnun fyrir ökutæki sem framleidd eru og skráð með metani sem orkugjafa eins og málsgreinin fjallar um. Tillögu þessari er ætlað að einfalda tollafgreiðslu og draga úr flækjustigi við álagningu vörugjalda.

Í 3. mgr. 3. gr. laganna er kveðið á um sérstakt vörugjald sem lagt er á alla nýja fólksbíla og önnur vélknúin ökutæki með skráða losun koltvísýrings, sem ekki eru sérstaklega tilgreind í tiltekna undirflokk. Vörugjald þetta er 5%. Ákvæðið var lögfest með lögum nr. 129/2022, um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2023, til að mæta tekjutapi ríkissjóðs, m.a. vegna þeirra breytinga sem uppi væru vegna orkuskipta í samgöngum og þess kostnaðar ríkissjóðs sem hlytist af vegakerfinu. Í minnisblaði ráðuneytisins er lagt til að hið sérstaka vörugjald verði hækkað í 15%. Meiri hlutinn tekur fram í þessum efnum að lækkun á losunarviðmiðum koltvísýrings ökutækja hefur sérstaklega áhrif á tengiltvinnbifreiðar sökum þess að þær falla utan losunarviðmiða nú. Að teknu tilliti til þessa og fyrirhugaðra breytinga á WLTP-prófunaraðferðinni gagnvart tengiltvinnbifreiðum telur meiri hlutinn ekki rétt að leggja til jafn mikla hækkun og kveðið er á um í minnisblaðinu. Fyrir vikið leggur meiri hlutinn til að hið sérstaka vörugjald í 3. mgr. 3. gr. laganna verði 10%.

Breytingar er varða 4. gr. laganna.

Í b-lið 1. mgr. 4. gr. laganna kemur fram að ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga og eru yfir 5 tonn að heildarþyngd séu undanþegin vörugjöldum. Í minnisblaði ráðuneytisins er lagt til að b-liður 1. mgr. ákvæðisins kveði á um að vöruflutningabifreiðar sem skráðar eru í ökutækjaflokk N3 og ætlaðar eru til vöruflutninga, eru yfir 12 tonn að heildarþyngd og falla undir vörulið 8704 í tollskrá verði undanþegnar vörugjöldum. Með ökutækjaflokkn-

um N3 er átt við skilgreiningu í reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja, með síðari breytingum, sem sett er með stoð í heimild í b-lið 4. mgr. 69. gr. umferðarlaga. Þar kemur fram að undir ökutækjaflokkinn Vörubifreið II (N3) falli vörubifreiðar með leyfða heildarþyngd meiri en 12.000 kg. Samkvæmt gildandi b-lið 1. mgr. 4. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. eru ökutæki sem aðallega eru ætluð til vöruflutninga og yfir 5 tonn að heildarþyngd að fullu undanþegin vörugjaldi. Upphafleg þyngdarmörk við 5 tonn voru sett sem einföld og hagkvæm viðmið til þess að skilja milli slíkra atvinnutækja og annarra léttari ökutækja þar sem einkanotkun gæti verið veruleg. Á undanförunum árum hefur framboð af stórum og þungum ökutækjum, sem uppfylla það skilyrði að vera aðallega ætluð til vöruflutninga, aukist til muna. Skapast hefur því staðkvæmni milli þeirra ökutækja sem bera vörugjöld, sbr. almennu regluna í 3. gr. laganna, og stærri ökutækja sem ekki eru gjaldskyld. Auk þess er stöðug aukning á valkostum á slíkum ökutækjum sem ganga fyrir rafmagni.

Í h-lið 1. mgr. 4. gr. laganna kemur fram að dráttarvélar eru undanþegnar vörugjöldum. Í minnisblaði ráðuneytisins er lagt til að h-liður verði afmarkaður nánar og færður til samræmis við tækniflokkun ökutækja. Þar kemur fram tillaga um að undanþágan takmarkist við dráttarvélar í ökutækjaflokkum T1 og T2 í ökutækjaskrá. Þessir flokkar eru skilgreindir á grundvelli tæknilegra viðmiða í reglugerð nr. 846/2016, um breytingu á reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Jafnframt eru sett þau skilyrði að dráttarvélin falli undir vörulið 8701 í tollskrá. Í umsögnum sem nefndinni bárust um þennan lið komu fram rök fyrir nauðsyn T3-dráttarvéla í landbúnaði. Með þessu myndu leggjast vörugjöld á T3-dráttarvélar. Bent var á að dráttarvélar í flokki T3 eru fjór- og sexhjól sem eyða langtum minna eldsneyti en aðrar stærri dráttarvélar eða tæki sem notuð yrðu í staðinn og myndu vinna gegn markmiðum um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Þá séu enn sem komið er ekki á markaði hreinorkuökutæki sem þjónað gætu sama tilgangi og dráttarvélar í flokki T3. Drægni umræddra hreinorkutækja nú sé til að mynda umtalsverð minni sem henti afar illa til landbúnaðarnota. Meiri hlutinn fellst á framangreint og leggur til þá viðbót við tillögu ráðuneytisins að dráttarvélar í ökutækjaflokknum T3 verði jafnframt áfram undanþegnar vörugjöldum.

Í l-lið 1. mgr. 4. gr. laganna kemur fram sérstök undanþága fyrir sérsníðaðar keppnisbifreiðar og keppnisbifhjól sem ætluð eru til nota í skipulögðum keppnum og æfingum á vegum samtaka akstursíþróttamanna. Í minnisblaði ráðuneytisins er lagt til að umræddur staflíður falli brott. Markmiðið með þeirri breytingu er m.a. að auka samræmi við umhverfismarkmið og stuðla að jafnræði og einfalda framkvæmd. Í umsögnum sem nefndinni bárust var þessari tillögu mótmælt. Bent var t.d. á að undanþágan hefði skipt sköpum við að fá nýrri, öruggari og öflugri keppnistæki til landsins. Jafnframt hefði hún stuðlað að jafnara aðgengi að akstursíþróttum og auðveldað ungu fólki að taka þátt í íþróttinni. Í minnisblaði ráðuneytisins er rakið að framkvæmd undanþágunnar hefur reynst flókin og leitt til ágreiningsmála. Auk þess hefur eftirlit með framkvæmdinni reynst vandasamt. Meiri hlutinn fellst á að ástæða sé til að huga sérstaklega að vörugjöldum sem leggjast á sérsníðaðar keppnisbifreiðar og keppnishjól. Að sama skapi telur meiri hlutinn efni til að skilyrði fyrir umrædd ökutæki verði skerpt og hefur hún þá í huga að framkvæmdin að þessu leyti hefur verið flókin. Leggur meiri hlutinn því til að við lögin bættist ný grein, 3. gr. a, sem kveði á um að ökutæki þessi njóti 500.000 kr. afsláttar af vörugjöldum skv. 1. mgr. 3. gr. laganna, þó með þeim fyrirvara að gjaldið sé aldrei lægra en 0 kr. Þá verða sett skilyrði fyrir afslættinum í þremur töluliðum. Kveðið verður áfram á um að ökutækið sé skráð sem keppnistæki og notkun þess bundin við keppni, æfingar og akstur til og frá slíkum atburðum, sbr. 1. tölul. Sömuleiðis að með umsókn um lækkuð vörugjöld verði að fylgja vottorð framleiðanda og yfirlýsing landssamtaka akstursíþróttar-

félaga sem viðurkennd eru af Íþrótt- og Ólympíusambandi Íslands, sbr. 2. tölul. Að lokum verða þessi ökutæki enn auðkennd sérstaklega. Meiri hlutinn telur einnig rétt að ökutæki sem njóta umræddrar lækkunar vörugjalds verði bundin skilyrði skv. 1. tölul. í 10 ár frá skráningu. Þá skulu töllyfirvöld leggja á skráðan eiganda fullt vörugjald skv. 1. mgr. að viðbættu 50% álagi ef ökutæki er notað til annars en kveðið er á um í 1. tölul.

Í d-lið eru lagðar til breytingar á orðalagi p-liðar 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna. Lagt er til að öll skráningarskyld vélknúin ökutæki sem falla undir skilgreiningu 43. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga sem eingöngu eru knúin metani, rafmagni eða vetni skuli vera undanþegin vörugjaldi. Í stað þess að taldar séu upp tilteknar tegundir ökutækja er lagt til að vísað verði til umrædds töluliðar í umferðarlögum. Tillögu þessari er ætlað að einfalda, rýmka og samræma undanþágu frá vörugjaldi fyrir öll vélknúin ökutæki sem ganga eingöngu fyrir þessum umhverfisvænu orkugjöfum. Markmiðið er að styðja markvisst við orkuskipti í samgöngum með skýrum og almennum hvata, í samræmi við markmið stjórnvalda í loftslagsmálum. Meiri hlutinn vísar til minnisblaðs ráðuneytisins um frekari umfjöllun um jákvæð umhverfisáhrif.

Í e-lið er lagt til að r-liður 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. falli brott. Breyting þessi er í samræmi við þá heildstæðu stefnumörkun sem felst í nýrri undanþágu p-liðar 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. R-liður verður fyrir vikið óþarfur.

Í f-lið er lögð til hækkun á skattprósentu þeirra tilteknu ökutækja sem falla undir 2. og 3. tölul. 1. mgr. 4. gr. Annars vegar er lögð til hækkun úr 13% í 20% á þau ökutæki sem falla undir 2. tölul. sem eru einkum ýmiss konar vinnuvélar og ökutæki til sérhæfðra nota undir fimm tonnum að leyfðri heildarþyngd. Hins vegar er lögð til hækkun úr 30% í 40% á þau ökutæki sem falla undir 3. tölul., en þar er einkum um að ræða minni hópferðabifreiðar, bifhjól, fjórhjól og önnur vélknúin ökutæki sem ekki eru sérstaklega tilgreind annars staðar í lögunum. Hækkun þessi er nauðsynlegur liður í því að tryggja að tekjur ríkissjóðs af gjöldum á ökutæki og eldsneyti nái því hlutfalli af VLF sem að er stefnt. Meiri hlutinn vísar til minnisblaðs ráðuneytisins um frekari umfjöllun.

Í g-lið er lagt til að f-liður 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. falli brott. Þar er kveðið á um að fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki sem eru 40 ára og eldri beri 13% vörugjald. Við brottfall ákvæðisins munu slík ökutæki færast undir meginreglu laganna um álagningu vörugjalds á grundvelli losunar koltvísýrings, sbr. 3. gr. laganna, eins og gildir um aðrar fólksbifreiðar. Ef skráð losun ökutækis liggur ekki fyrir skal áætluð losun þess ákvörðuð í samræmi við 6. gr. laganna. Með þessu eykst jafnræði í skattkerfinu auk þess sem skattlagning verður í betra samræmi við gildandi stefnu stjórnvalda í umhverfis- og skattamálum.

Í i-lið er lagt til að i-liður 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. falli brott. Þar segir að ökutæki ætluð til vöruflutninga, að heildarþyngd 5 tonn eða minna, sem ekki eru skráningarskyld samkvæmt umferðarlögum, skuli bera 13% vörugjald. Staflaðnum var bætt við lögin með 2. gr. laga nr. 117/2018. Í athugasemdum með breytingunni kom fram að með greindum ökutækjum væri helst átt við svokallaða dembara sem væru gerðir til nota utan þjóðvega. Talið er rétt að eingöngu þau vélknúnu ökutæki sem eru skráningarskyld samkvæmt umferðarlögum, sbr. 1. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., skuli falla undir gjaldskyldu þeirra, sbr. einkum 72. gr. umferðarlaga.

Í h-lið er lögð til lagfæring á orðalagi g-liðar 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. þess efnis að fram komi „5 tonn eða minna“ í stað orðalagsins „undir 5 tonnum“. Meiri hlutinn leggur til umrædda breytingu að höfðu samráði við fjármála- og efnahagsráðuneyti.

Í j-lið er lagt til að nýjum staflað verði bætt við 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. þess efnis að vélknúin ökutæki sem ætluð eru til vöruflutninga og eru yfir 5 tonn að heildarþyngd og allt að 12

tonnum skuli bera 20% vörugjald. Breyting þessi er nátengd þeirri breytingu sem lögð er til á b-lið 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna, þar sem gildissvið fullrar undanþágu frá vörugjaldi er þengt og takmarkað við ökutæki til vöruflutninga sem eru yfir 12 tonn að heildarþyngd, sbr. a-lið. Eins og áður sagði hefur framboð aukist á stórum og þungum ökutækjum í þyngdarflokki 5 til 12 tonn sem, þrátt fyrir að uppfylla formlega skilyrði um að vera ætluð til vöruflutninga, eru í verulegum mæli flutt inn til einkanota. Með setningu nýs h-liðar er brugðist við þessu með því að færa ökutæki í þessum milliflokki, þ.e. frá rúmunum 5 tonnum og upp að 12 tonnum, undir 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna. Undir staflíðinn falla þær vörubifreiðar sem eru skráðar sem vörubifreiðar I (N2) og uppfylla skilyrði um leyfða heildarþyngd yfir 5 tonn og eru 12 tonn eða minna að leyfðri heildarþyngd. Auk þess er gert að skilyrði að ökutæki falli undir vörulið 8704 í tollskrá. Álagning vörugjalds skv. 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. á þessi ökutæki er því talin sanngjörn og hófleg málamiðlun sem stuðlar að auknu skattalegu jafnræði sem dregur úr þeirri skekkju sem núverandi fyrirkomulag hefur í för með sér, án þess þó að leggja óhóflegar byrðar á þá sem nýta slík ökutæki í atvinnurekstur.

Loks er í k-lið lagt til að 2. mgr. 4. gr. falli brott. Þar er kveðið á um greiðslu 5% vörugjalds af fólksbifreiðum sem framleiddar eru og skráðar með metani eða metanóli, eða eru knúnar með vetni eða rafhreyfli að öllu leyti. Breyting þessi er til samræmis við breytingu á orðalagi p-liðar 1. tölul. 1. mgr. 4. gr. sem kveðið er á um í d-lið. Markmið breytingarinnar er að samræma og einfalda regluverkið, auka fyrirsjáanleika og umfram allt að efla skattalega hvata til orkuskipta í samræmi við loftslagsmarkmið stjórnvalda. Gera má ráð fyrir að breytingin feli í sér lækkun á kaupverði nýrra umhverfismarkmið bíla eins og rafmagnsbíla.

Í 5. gr. laganna er kveðið á um heimild til lægri álagningar vörugjalds á leigubifreiðar til fólksflutninga, bifreiðar til ökukennslu og sérútbúnað bifreiðar til fólksflutninga. Með brottfalli ákvæðisins munu þessi ökutæki færast undir meginreglu 3. gr. laganna þar sem vörugjald fólksbifreiða og annarra vélknúinna ökutækja, sem ekki eru sérstaklega tilgreind í undirflokkum, ákvarðast af skráðri losun koltvísýrings. Það tryggir að gjaldtakan verði gagnsærri, hlutlægi og í betra samræmi við umhverfismarkmið. Í minnisblaði ráðuneytisins er fjallað um að framkvæmd þessara sérreglna hafi reynst flókin og kostnaðarsöm og krafist verulegrar umsýslu af hálfu Skattsins. Dómaframkvæmd hefur jafnframt staðfest að eftirlit með sértækum notkunarskilyrðum skv. 5. gr. laganna sé íþyngjandi fyrir stjórnvöld og skapi hættu á ágreiningsmálum. Að lokum er tillagan í samræmi við markmiðið um að auka tekjur ríkissjóðs á skilvirknan hátt með einföldun og aukið jafnræði að leiðarljósi.

Að framangreindu virtu leggur meiri hlutinn til að frumvarpið verði **samþykkt** með eftirfarandi

BREYTINGU:

1. Á undan 6. gr. komi fjórar nýjar greinar, svohljóðandi:

a. (6. gr.)

Eftirfarandi breytingar verða á 3. gr. laganna:

- a. Orðin „og 5.“ í 1. og 3. mgr. falla brott.
- b. Í stað „65%“ í 1. mgr. kemur: 70%.
- c. Í stað „69 grömm“ í 1. tölul. 1. mgr. kemur: 15 grömm.
- d. Í stað „0,28%“ og „85 grömm“ í 2. og 3. tölul. 1. mgr. kemur: 0,34%; og: 30 grömm.
- e. 2. mgr. fellur brott.
- f. Í stað „5%“ og „65%“ í 3. mgr. kemur: 10%; og: 70%.

b. (7. gr.)

Á eftir 3. gr. laganna kemur ný grein, 3. gr. a, svohljóðandi:

Af sérsníðuðum keppnisbifreiðum og keppnisbifhjólum skal vörugjald vera 500.000 kr. lægra en útreikningur skv. 1. mgr. 3. gr. segir til um, þó aldrei lægra en 0 kr., að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

1. Ökutækið sé skráð sem slíkt og einungis notað í skipulögðum keppnum og æfingum á vegum landssamtaka akstursíþróttafélaga sem viðurkennd eru af Íþrótt- og Ólympíusambandi Íslands, svo og til aksturs til og frá slíkum atburðum.
2. Við umsókn um lækkun vörugjalds liggi fyrir vottorð framleiðanda, ásamt rökstuddri yfirlýsingu viðkomandi landssamtaka akstursíþróttafélaga, að um sé að ræða sérsníðað ökutæki til keppni í viðkomandi grein.
3. Skráningarkerki ökutækjanna skulu auðkennd sérstaklega.

Lækkun vörugjalds samkvæmt ákvæði þessu er bundin því skilyrði að ökutæki uppfylli skilyrði 1. tölul. 1. mgr. í 10 ár frá skráningu. Kvöð þess efnis skal skráð á ökutækið í ökutækjaskrá. Verði ökutækið selt til annarra nota, því breytt eða það skráð á almenn skráningarkerki áður en 10 ár eru liðin frá skráningu ber eiganda að endurgreiða eftirgefna fjárhæð til ríkissjóðs. Fjárhæð endurgreiðslu skal lækka um $\frac{1}{120}$ fyrir hvern byrjaðan mánuð sem liðinn er frá nýskráningu.

Ráðherra setur nánari reglur í reglugerð um gerð og útbúnað ökutækja samkvæmt ákvæði þessu, svo og til hvaða atburða akstursheimildin taki. Sé ökutæki notað til annars en kveðið er á um í 1. tölul. 1. mgr., án þess að uppgjör samkvæmt ákvæði þessu hafi farið fram, skulu töllyfirvöld leggja á skráðan eiganda þess fullt vörugjald skv. 1. mgr. eins og það hefði verið við upphaflega álagningu að viðbættu 50% álagi.

c. (8. gr.)

Eftirfarandi breytingar verða á 4. gr. laganna:

- a. B-liður 1. tölul. 1. mgr. orðast svo: Vélknúin ökutæki í ökutækjaflokki N3, sem eru ætluð til vöruflutninga, eru yfir 12 tonn að heildarþyngd og falla undir vörulið 8704 í tollskrá.
- b. H-liður 1. tölul. 1. mgr. orðast svo: Dráttarvélar í ökutækjaflokki T1, T2 og T3 sem eru skráðar sem dráttarvélar í ökutækjaskrá, sbr. 10. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og falla undir vörulið 8701 í tollskrá.
- c. L-liður 1. tölul. 1. mgr. fellur brott.
- d. P-liður 1. tölul. 1. mgr. orðast svo: Vélknúin ökutæki, sbr. 43. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, sem eru eingöngu knúin metani, rafmagnni eða vetni.
- e. R-liður 1. tölul. 1. mgr. fellur brott.
- f. Í stað „13%“ í 2. tölul. 1. mgr. og „30%“ í 3. tölul. 1. mgr. kemur: 20%; og: 40%.
- g. F-liður 2. tölul. 1. mgr. fellur brott.
- h. Í stað orðanna „undir 5 tonnum“ í g-lið 2. tölul. 1. mgr. kemur: 5 tonn eða minna.
- i. I-liður 2. tölul. 1. mgr. fellur brott.

- j. Við 2. tölul. 1. mgr. bætist nýr stafliður, svohljóðandi: Vélknúin ökutæki sem eru ætluð til vöruflutninga, eru yfir 5 tonn en 12 tonn eða minni að heildarþyngd og falla undir vörulið 8704 í tollskrá.
- k. 2. mgr. fellur brott.
- d. (9. gr.)
 - 5. gr. laganna fellur brott.
- 2. Í stað „1.133 kr.“ í 19. gr. komi: 1.221 kr.
- 3. Við 34. gr.
 - a. 1. og 2. tölul. a-liðar falli brott.
 - b. 1. og 2. tölul. b-liðar falli brott.
- 4. Í stað „1. másl.“ og „2. másl.“ í 40. gr. komi: 2. másl.; og: 3. másl.
- 5. 49. gr. orðist svo:
 - Í stað „2.500 kr.“ í 2. mgr. 3. gr. a laganna kemur: 1.600 kr.
- 6. Á eftir 51. gr. komi ný grein, svohljóðandi:
 - Tilvísunin „1. mgr. 50. gr.“ í 1. másl. 84. gr. laganna fellur brott.
- 7. Við bætist nýr kafli, XXVI. kafli, **Breyting á lögum um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld o.fl., nr. 102/2023, sbr. lög nr. 140/2024**, með tveimur nýjum greinum, 57. og 58. gr., svohljóðandi:
 - a. (57. gr.)
 - 22. gr. laganna fellur brott.
 - b. (58. gr.)
 - Orðin „og 22. gr. sem öðlast gildi 1. janúar 2026“ í 1. mgr. 36. gr. laganna falla brott.

Hildur Sverrisdóttir var fjarverandi við afgreiðslu málsins.

Alþingi, 2. desember 2025.

Arna Lára Jónsdóttir,
form., frsm.

Aðalsteinn Leifsson.

Ásthildur Lóa Þórsdóttir.

Sigmundur Ernir Rúnarsson.

Sigurþóra Steinunn Bergsdóttir.