

Reykjavík, 16. september 2026

Fjármála- og efnahagsráðuneyti
Arnarhvoli við Lindargötu
101 Reykjavík
fjr@fjr.is

Bls. | 1

Efni: Umsögn um áform um frumvarp til laga um breytingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025

Hinn 2. september síðastliðinn birti fjármála- og efnahagsráðuneytið áform um frumvarp til laga um breytingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025. Áformin hafa verið tekin til skoðunar á vettvangi SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu. Í D-kafla áformaskjalsins er fjallað um þær breytingar sem áformað er að leggja upp með frumvarpi til breytingar á lögum um kílómetragjald og eru þær taldar upp í níu töluliðum auk þess sem gerð er grein fyrir tveimur breytingum sem eru til skoðunar. Hér í upphafi telja SVÞ rétt að taka afstöðu til upptalningarinnar.

Upptalning í áformaskjali

Samkvæmt **1. og 4. tölul.** er áformað að kveða á um undanþágu frá kílómetragjaldi fyrir tiltekin ökutæki sem ekki eru notuð á vegakerfinu, svo sem námuökutæki og beltabifreiðar sem eingöngu eru notuð utan vega eða á lokuðum vinnusvæðum, flugvallarökutæki sem eingöngu eru notuð á lokuðum svæðum flugvalla og ökutæki í eigu björgunarsveita. SVÞ telja áformin jákvæð enda er ekki rökrænt samhengi milli markmiðs laga um kílómetragjald og gjaldfrelsis þessara ökutækja. Þessi ökutæki voru ekki kílómetragjaldsskyld samkvæmt ákvæðum 1. tölul. 1. mgr. 13. gr. sbr. 8. og 9. tölul. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 87/2004.

Samkvæmt **2. tölul.** er áformað að kveða á um heimild ríkisskattstjóra til að lækka álagt kílómetragjald ef í ljós kemur að álagning hefur augljóslega byggst á röngum forsendum og álagt gjald er hærra en ætla mætti að rétt fjárhæð sé. SVÞ telja áformin jákvæð. Upp hafa komið tilvik þar sem innsláttur kílómetrastöðu ökutækja hefur misfarist, t.d. þannig að einu eða fleiri núllum hafi verið bætt aftan við rétta kílómetratölu. Eigandi ökutækisins hefur í kjölfarið fengið reikning fyrir gjaldinu sem jafnvel getur numið einhverjum milljónum króna. Örðugt hefur reynst að ná fram leiðréttingu á hinum ranga innslætti, þó augljóst ætti að vera að mistök hafi átt sér stað. Eru dæmi um að eigendur ökutækja hafi þurft að sæta því að vangreiða kílómetragjald þar til unnt hefur verið að koma leiðréttingu við. Því má til viðbótar bæta við að upp hafa komið tilvik þar sem kílómetramælir bifreiðar oft elur ekna kílómetra verulega og það ekki orðið eiganda ökutækis ljóst fyrr en að einhverjum tíma liðnum. Gripið hefur verið til þess ráðs að bera saman GPS-mælingu og mælingu samkvæmt kílómetramæli til að leiða skekkjuna fram. Æskilegt væri að í lögnum væri kveðið á um farveg og formkröfur til að koma leiðréttingum á framfæri við Skattinn, með einföldum hætti, með endurákvörðun í huga.

Samkvæmt **5. tölul.** er áformað að breyta reglum um skráningu á stöðu akstursmælis þannig að gjaldskyldum aðilum verði heimilt að skrá nýja stöðu áður en 30 dagar eru liðnir frá síðustu skráningu. SVÞ telja áformin jákvæð. Upp hafa komið tilvik þar sem eigendur vörubifreiða hafa lagt sig fram um að vanda skráningu, enda oft um töluverða fjármuni að tefla, en ekki haft tök á að skrá fyrir en jafnvel 2–3 dögum eftir mánaðarmót. Fyrir vikið hafa þeir ekki getað skráð að nýju fyrir en 2–3 dögum eftir mánaðarmótin þar á eftir og svo koll af kolli. Þar með hefur gjaldendum verið gert erfitt um vik að tryggja sér fyrirsjáanleika sem ætti að vera til staðar við notkun kerfisins.

Samkvæmt **7. tölul.** er áformað að breyta ákvæði laganna um aðalskoðun þannig að ógreitt kílómetragjald fyrri eiganda eða umráðamanns komi ekki í veg fyrir að aðalskoðun ökutækis fari fram. SVÞ telja slíka breytingu jákvæða enda ótækt að nýr eigandi taki grunlaus við ökutæki sem í reynd getur ónýst honum þar sem það er ekki unnt að færa til aðalskoðunar. Afleiðingin getur orðið sú að nýr eigandi neyðist til að greiða skuldir fyrri eiganda. Þá yrði breytingin í góðu samræmi við sjónarmið um að ökutæki í umferð eigi að vera örugg og hafa fengið reglubundna aðalskoðun.

Samkvæmt **9. tölul.** er áformað að kveða á um skyldu faggiltra skoðunarstofa til að upplýsa Skattinn ef ökutæki er með akstursmæli sem mælir ekna vegalengd í mílum en ekki kílómetrum. SVÞ telja breytinguna skynsamlega en hvetja til þess að útfærsla hennar og framkvæmd verði unnin í góðu samráði við faggiltar skoðunarstofur. Í því tilliti ber að gæta varúð m.t.t. kostnaðar sem fallið getur til vegna endurforritunar kerfa. Þá er rétt að huga að því að þá þegar geta leynst í álestrarupplýsingum Samgöngustofu og Skattsins upplýsingar sem eru rangar þar sem ekki hefur verið gerður greinarmunur á mælieiningum.

SVÞ áskilja sér rétt til að koma á framfæri athugasemdum og ábendingum þegar nánar liggur fyrir hvernig til stendur að samræma ákvæði laganna um gjalddaga og eindaga kílómetragjalds, eða eftir atvikum lengja frest til gjaldaga, en telja jákvætt að Skattinum verði gert betur fært að leiðrétta skráningar leiði það til réttari álagningar.

Verður nú vikið að nokkrum atriðum sem SVÞ telja, til viðbótar við framangreint, mikilvægt að tekið verði á í endanlegu lagafrumvarpi.

Viðbótaratriði

1. Eins og margir þekkja er ferill kílómetragjalds oft eftirfarandi:

Skráning → Áætlun á meðalakstri → Bráðabirgðagreiðsla → Álagning og innheimta.

Við þetta má reyndar bæta endurálagningu samkvæmt nýrri skráningu eða leiðréttingu og jafnvel skuldajöfnun samkvæmt reglum nr. 797/2016.

Þar sem bæði bráðabirgðagreiðsla og álagning og innheimta byggja á meðalakstri milli tveggja tímapunkta skráðrar kílómetrastöðu er raunstaðan í raun ekki ljós. Í tilviki gjaldenda sem aka mismunandi miklar vegalengdir eftir mánuðum eða tímabilum getur raunstaðan verið mjög óljós. Óvissan magnast enn frekar hjá þeim gjaldendum sem reka stærri ökutæki í atvinnuskyni, annars vegar þar sem þau akst bera hátt kílómetragjald og hins vegar þar sem þeir selja þjónustu til þriðja aðila og þurfa því að hafa góða mynd af þróun

rekstrarkostnaðar á tilteknum tímabilum. Á vettvangi SVP hefur þessi vandi verið ræddur og svo virðist sem gildistaka laga nr. 100/2025 hafi gert það að verkum að rekstraraðilar vörubifreiða hafa mun minni tilfinningu en áður fyrir umfangi rekstrarkostnaðar vegna notkunar hvernar bifreiðar. Fyrir gildistöku lá meginhluti kostnaðar við akstur fyrir í olíukaupum í kerfum söluaðila eldsneytis og í bókhaldi rekstraraðila ökutækja. Fjárhæð kílómetragjalds nam þá mun lægri fjárhæð og var því jafnan áætluð, með skekkjumörkum, enda gjaldið lagt á tvisvar á ári. Að mati samtakanna er nauðsynlegt að bjóða rekstraraðilum stærri ökutækja upp á að skrá kílómetrastöðu hvers mánaðar í lok hans eða byrjun næsta mánaðar og sæta í því ljósi raunálagningu vegna liðins mánaðar. Þar með ætti þeim þá þegar að vera ljóst hverju rekstrarkostnaður líðandi mánaðar nemur auk þess sem mikið mundi draga úr þörf á að framkvæma leiðréttingar.

2. Í aðdraganda setningar laga nr. 100/2025 voru skapaðar væntingar meðal eigenda vörubifreiða um að litlar breytingar yrðu m.t.t. skráningar og álagningar á ökutæki með eftirvagni. Í 5. mgr. 2. gr. laganna er þannig kveðið á um að gjaldskylda vegna eftirvagns sem ekki er búinn akstursmæli hvíli á þeim sem er gjaldskyldur vegna ökutækisins sem dregur eftirvagninn hverju sinni, óháð eignarhaldi eða umráðum yfir eftirvagninum, og í 3. mgr. 7. gr. að skrá skuli stöðu akstursmælis ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn akstursmæli fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn, sbr. 5. mgr. 2. gr. laganna. Fyrir gildistöku laganna tíðkaðist að á ökutæki væru skráðir beislivagnar með akstursmæli en í ljósi skráningarinnar réði staða akstursmælis ökutækis niðurstöðunni m.t.t. aksturs eftirvagnsins. Í daglegu tali hefur þetta verið kallað tvöföld skráning. Eftir gildistöku laganna túlkaði Skatturinn hins vegar ákvæði 5. mgr. 2. gr. sbr. 3. mgr. 7. gr. með þeim hætti að ef eftirvagn væri með mæli bæri að lesa af honum og skrá sérstaklega og leggja kílómetragjald á hvort ökutæki fyrir sig. Varð afleiðingin sú að vagnlestir samsettar úr ökutæki og vagni með mæli tóku að bera samanlagt kílómetragjald langt umfram gjaldþyngdarhámark í viðauka í lögnum. Þeir sem hafa viljað komast hjá slíkri stöðu hafa þurft að fjarlægja mæli af eftirvögnum. Mun eðlilegra væri, m.a. til að koma í veg fyrir sóun fjármuna og vinnu, að gera eigendum ökutækja fært að skrá eftirvagna á ökutæki óháð því hvort eftirvagninn er með mæli eður ei og láta þá skráningu ráða því að staða akstursmælis ökutækis gildi einnig fyrir vagninn.
3. Eins og áður hefur komið fram geta endanlegar greiðslur kílómetragjalds ráðist af áætlun, bráðabirgðagreiðslu, álagningu, leiðréttingu og skuldajöfnun ef því er að skipta. Álagning kílómetragjalds miðast við meðalakstur á dag milli tveggja skráninga kílómetrastöðu. Í frumvarpi til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027 (þskj. 2 í 2. máli á líðandi löggjafarþingi) er boðuð 15,9% hækkun fjárhæða kílómetragjalds. Þar sem svokallaður eftirvagnaafsláttur lækkar á sama tíma og hækkuninni er ætlað að taka gildi eru dæmi um að hækkun fjárhæða kílómetragjalds á vagnlestir milli áranna 2026 og 2027 nemi 27,5%. Ef til þess kemur að kílómetragjald nái til meðaltals milli skráningartíma fyrir og eftir næstu áramót munu eknir kílómetrar dreifast með jöfnum hætti á daga fyrir og eftir áramót innan tímabilsins sem afmarkast af skráningardagsetningum kílómetrastöðu, t.d. mun helmingur þeirra bera gjald miðað við fjárhæð þess í dag en hinn helmingurinn gjald miðað við 27,5% hærri gjald. Þetta getur gerst jafnvel þó 90% aksturs hafi í reynd átt sér stað á þessu ári, t.d. í desember, en aðeins 10% á næsta ári, t.d. í janúar. Fari svo mun verulegrar óánægju gæta. Að mati SVP verður með einhverjum hætti við þessu að bregðast.

Hér að framan hafa SVP komið á framfæri ábendingum sem ættu að reynast fjármála- og efnahagsráðuneytinu verulega gagnlegar við gerð frumvarps til laga um breytingu á lögum um kílómetragjald. Áskilja samtökin sér rétt til að koma frekari athugasemdum og ábendingum á framfæri þegar drög að frumvarpinu liggja fyrir. Að endingu er rétt að taka fram að þau telja afar mikilvægt að byggt verði á fyrirbyggjandi reynslu og hún nýtt til að tryggja að kerfi kílómetragjalds virki með réttum hætti og bæði álagning og þau gögn sem hún byggir á séu sem aðgengilegust og gjaldendum skiljanleg.

Bls. | 4

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri