157. löggjafarþing 2025–2026.
Þingskjal 147 — 144. mál.
Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um kílómetragjald á ökutæki.

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

1. gr.
Kílómetragjald.

Greiða skal í ríkissjóð kílómetragjald af akstri ökutækja eins og nánar er ákveðið í lögum þessum.

2. gr.
Gjaldskyldir aðilar.

Skráður eigandi gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. er gjaldskyldur aðili samkvæmt lögum þessum.

Ef annar aðili en skráður eigandi skv. 1. mgr. hefur umráðarétt yfir gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 3. gr., annaðhvort samkvæmt samningi við handhafa leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, eða samningi við ökutækjaleigu með starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, og er skráður umráðamaður ökutækis númer eitt í ökutækjaskrá, hvílir gjaldskyldan, þrátt fyrir 1. mgr., á umráðamanni.

Skráður eigandi, þ.m.t. meðeigandi, og umráðamaður, sbr. 1. og 2. mgr., bera óskipta ábyrgð á greiðslu kílómetragjalds, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjaldi og sektum ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði af gjaldskyldum ökutækjum. Innheimtumaður ríkissjóðs getur gengið að hverjum og einum aðila fyrir sig.

Skylda til greiðslu kílómetragjalds af gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 2. mgr. 3. gr., hvílir á þeim aðila sem fær heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi skv. 4. tölul. 1. mgr. 7. gr. tollalaga, nr. 88/2005, þ.m.t. heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar bifhjóls hér á landi, sbr. 2. mgr. 18. gr. reglugerðar um ýmis tollfríðindi, nr. 630/2008.

Þrátt fyrir 1.–4. mgr. hvílir gjaldskylda vegna eftirvagns sem ekki er búinn akstursmæli á þeim sem gjaldskyldur er af ökutæki sem dregur eftirvagninn hverju sinni, óháð eignarhaldi eða umráðum yfir eftirvagninum.

3. gr.
Gjaldskyld ökutæki.

Gjaldskyld ökutæki samkvæmt lögum þessum eru eftirtalin skráningar- og skoðunarskyld ökutæki:

1. *Bifhjól:* Vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 cm^3 sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.

2. *Bifreið:*
   a. Vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúið, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga.
   b. Vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er yfir 400 kg að eigin þyngd.
3. *Dráttarvél:* Vélknúið ökutæki sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki og er á hjólum og/eða beltum, sbr. þó 5. tölul. 4. gr.
4. *Eftirvagn:* Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúnu ökutæki og er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd, sbr. þó 5. tölul. 4. gr.
5. *Létt bifhjól:* Vélknúið ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst., þó ekki hraðari aksturs en 45 km á klst. og er með:
   a. sprengirými sem er ekki yfir 50 cm^3 sé það búið brunahreyfli eða
   b. samfellt hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. er ökutæki, sbr. 1.–5. tölul. 1. mgr., sem skráð er erlendis eða keypt nýtt og óskráð á Evrópska efnahagssvæðinu, í aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða Færeyjum, og heimilt er að nýta tímabundið hér á landi samkvæmt heimild tollyfirvalda, gjaldskylt samkvæmt lögum þessum.

4. gr.

Ökutæki undanþegin gjaldskyldu.

Eftirtalin ökutæki skulu undanþegin kílómetragjaldi:

1. Ökutæki sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita, sem og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra, enda liggi fyrir staðfesting landssamtaka björgunarsveita á að viðkomandi tæki verði einungis notuð í þágu björgunarsveita, með því að auðkenna þau í ökutækjaskrá sem björgunartæki eða sem ökutæki sem einungis eru ætluð fyrir starfsemi björgunarsveita. Með björgunarsveit er átt við félag sem fellur undir lög um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn.
2. Ökutæki með fyrstu skráningu 1. janúar 1965 eða fyrr og sýnt er fram á að ökutæki hafi aldrei verið með akstursmæli, ekki sé hægt að koma akstursmæli fyrir eða ekki sé hægt að lagfæra hann.
3. Ökutæki í eigu erlendra sendiráða eða erlendra sendiráðsmanna erlendra ríkja vegna notkunar hér á landi, enda séu ökutækin merkt með viðeigandi skráningarmerki eða auðkennd sem slík í ökutækjaskrá.
4. Ökutæki í eigu aðila sem eiga rétt á endurgreiðslu virðisaukaskatts samkvæmt lögum um virðisaukaskatt, á grundvelli alþjóðasamninga eða tvíhliða samninga eða sérstakra laga þar um.
5. Dráttarvél í ökutækjaflokki T1 eða T2 og eftirvagn hennar. Það skilyrði skal vera uppfyllt að dráttarvél og eftirvagn hennar séu til nota í landbúnaði hjá aðila sem skráður er á landbúnaðarskrá hjá ríkisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti eða í starfsemi sem fellur undir flokk 1 í atvinnugreinaflokkun Hagstofu Íslands, annarri en þjónustu við búrekstur.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

5. gr.

Undanþága frá greiðslu.

Kílómetragjald af ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 3. gr. ber ekki að greiða í eftirtöldum tilvikum:

1. Þegar ökutæki hafa verið flutt tímabundið úr landi. Skilyrði fyrir undanþágunni er að gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður skrái stöðu akstursmælis ökutækis, sbr. 7. gr., við brottför frá landinu og við komu til landsins ásamt því að tilgreina að um tímabundinn flutning úr landi sé að ræða. Tollyfirvöldum er heimilt að staðreyna skráningu gjaldskylds aðila. Ef ökutæki er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skulu tollyfirvöld við brottför og komu ökutækis lesa af mæli þess til að staðfesta rétta skráningu gjaldskylds aðila. Einnig ber að framvísa staðfestingu til sönnunar á tímabundnum útflutningi á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.
2. Þegar ökutæki hefur verið skráð úr umferð í ökutækjaskrá. Skilyrði fyrir undanþágunni er að gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður skrái stöðu akstursmælis ökutækis, sbr. 7. gr., samhliða beiðni um skráningu ökutækis úr umferð. Óheimilt er að skrá ökutæki aftur í umferð nema gjaldfallið kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess og vanskráningargjald ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði, vegna ökutækisins hjá eiganda eða umráðamanni þess, sé greitt.
3. Þegar ákvarðað kílómetragjald, hvort heldur bráðabirgðagreiðsla, álagt gjald eða breyting á bráðabirgðagreiðslu eða álögðu kílómetragjaldi er jafnt eða lægra en 100 kr.

Við skráningu á stöðu akstursmælis skv. 1. tölul. 1. mgr., vegna flutnings ökutækis úr landi, og 2. tölul. 1. mgr., við skráningu ökutækis úr umferð, skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann sem og yfirstandandi greiðslutímabils sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann frá upphafi tímabilsins fram að skráningu á stöðu akstursmælis.

6. gr.

Fjárhæð kílómetragjalds.

Fjárhæð gjalds á hvern kílómetra samkvæmt akstursmæli vegna aksturs ökutækis sem fellur undir 2.–4. tölul. 1. mgr. 3. gr. skal vera eftirfarandi:

Leyfð heildarþyngd, kg	*Kílómetragjald, kr.*	*Leyfð heildarþyngd, kg*	*Kílómetragjald, kr.*
0 – 3.500	6,95	18.001 – 19.000	27,37
3.501 – 5.000	9,85	19.001 – 20.000	28,55
5.001 – 6.000	10,44	20.001 – 21.000	29,77
6.001 – 7.000	11,06	21.001 – 22.000	31,06
7.001 – 8.000	11,73	22.001 – 23.000	32,40
8.001 – 9.000	12,43	23.001 – 24.000	33,79
9.001 – 10.000	13,18	24.001 – 25.000	35,24
10.001 – 11.000	13,98	25.001 – 26.000	36,75
11.001 – 12.000	14,81	26.001 – 27.000	38,04
12.001 – 13.000	16,29	27.001 – 28.000	39,36
13.001 – 14.000	17,92	28.001 – 29.000	40,74
14.001 – 15.000	19,71	29.001 – 30.000	42,17
15.001 – 16.000	21,68	30.001 – 31.000	43,65

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11 2026

16.001 – 17.000	23,86	31.001 og yfir	45,17
17.001 – 18.000	26,25		

Fjárhæð kílómetragjalds af ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. ræðst af gjaldþyngd þess. Gjaldþyngd ökutækis skal vera sú heildarþyngd sem leyfð er við skráningu ökutækis. Gjaldþyngd ökutækis sem er 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða meira skal þó að hámarki vera sú gjaldþyngd sem fram kemur í viðauka við lög þessi.

Fjárhæð gjalds vegna aksturs ökutækja sem falla undir 1. eða 5. tölul. 1. mgr. 3. gr. og eru 400 kg að eigin þyngd eða minna skal vera 4,15 kr. á hvern kílómetra samkvæmt akstursmæli ökutækis.

Fjárhæð daggjalds skv. 12. gr. skal vera 1.390 kr. fyrir hvern hafinn útleigudag og skal lagt á fjölda útleigudaga samkvæmt leigusamningi á greiðslutímabili, sbr. 1. mgr. 9. gr.

7. gr.

Skráning á stöðu akstursmælis.

Skráning á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. skal vera rafræn og fara fram að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári. Skráning skal framkvæmd af gjaldskyldum aðila á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður eða hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja. Skráning skal ávallt eiga sér stað við reglubundna skoðun ökutækis.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal að lágmarki á sex mánaða fresti skrá stöðu akstursmælis, þ.m.t. ökurita gjaldskylds ökutækis skv. 1. mgr. 3. gr. sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Að minnsta kosti einu sinni á hverju almanaksári skal skráning vera framkvæmd af álestraraðila sem er faggilt skoðunarstofa ökutækja, t.d. við árlega aðalskoðun ökutækis, tollyfirvöld við inn- og útflutning eða Vegagerðin. Þá skal skrá stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis í eigu eða umráðum ökutækjaleigu að lágmarki á sex mánaða fresti, þar af einu sinni á hverju almanaksári hjá faggiltri skoðunarstofu ef ökutækið er 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða þyngra.

Skrá skal stöðu akstursmælis ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn akstursmæli fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn, sbr. 5. mgr. 2. gr.

Skráning á stöðu akstursmælis, sbr. 1. og 2. mgr., skal framkvæmd í hvert sinn sem eftirtaldar breytingar eru gerðar á stöðu ökutækis í ökutækjaskrá:

1. Ökutæki er skráð tímabundið úr umferð, til að mynda með innlögn skráningarnúmera hjá skráningaraðila og þegar það er skráð aftur í umferð. Þrátt fyrir 1. málsl. skal skráning á stöðu akstursmælis ekki fara fram þegar lögregla leggur skráningarmerki inn hjá Samgöngustofu.
2. Skráð er breyting á notkun ökutækis.
3. Tilkynnt er um eigendaskipti á ökutæki eða breyting er gerð á skráningu umráðamanns þess.
4. Ökutæki er nýskráð, afskráð eða sótt er um endurgreiðslu á skilagjaldi ökutækis.

Gjaldskyldum aðila skal vera heimilt að skrá nýja stöðu á akstursmæli ökutækis þegar 30 dagar eru liðnir frá síðustu skráningu gjaldskylds aðila. Þrátt fyrir 1. málsl. skal gjaldskyldum aðila sem fellur undir 2. mgr., ökutækjaleigu og aðila sem fellur undir 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. ávallt heimilt að skrá stöðu á akstursmæli ökutækis. Breyting skal heimiluð innan sama dags og skráning fór fram. Gjaldskyldum aðila skv. 1. eða 2. mgr. er ávallt heimilt að skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja eða öðrum álestraraðila. Faggiltri skoðunarstofu eða öðrum álestraraðila er skylt að framkvæma skráninguna og skal skila henni

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

til ökutækjaskrár Samgöngustofu svo fljótt sem auðið er. Skráning á stöðu akstursmælis á síðasta degi mánaðar tekur ekki gildi fyrr en næsta dag.

Skráning á stöðu akstursmælis skv. 1. eða 2. mgr. skal vera grundvöllur að álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr.

Hafi skráning á stöðu akstursmælis ökutækis sem fellur undir 1. mgr. ekki farið fram á almanaksárinu skal gjaldskyldur aðili láta skrá stöðuna hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja.

Þrátt fyrir ákvæði 1.–7. mgr. skulu aðilar sem hafa með höndum sölu bifreiða, ábyrgðar- og þjónustuskoðanir eða viðgerðir í atvinnuskyni á ökutækjum skv. 1. mgr. 3. gr. lesa af og senda Samgöngustofu rafrænt upplýsingar um stöðu akstursmælis ökutækis á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Þá skulu vátryggingafélög senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis þegar um er að ræða tjón á þeim ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 3. gr.

Tilgreina skal þá mælieiningu sem akstursmælir sýnir og skráning tekur mið af.

Ríkisskattstjóra er heimilt að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt beiðni gjaldskylds aðila vegna skráningarskekkju ef óviðráðanleg atvik eða aðrar gildar ástæður að mati ríkisskattstjóra standa í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis.

Lögreglu er ávallt heimilt að skrá stöðu akstursmælis ökutækis, þ.m.t. ef ökumaður hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Samgöngustofa hefur umsjón með rafrænni móttöku, varðveislu og miðlun gagna um skráningu á stöðu akstursmælis, þ.m.t. ökurita, samkvæmt ákvæði þessu.

8. gr.

Áætlun á meðalakstri.

Ríkisskattstjóri skal gera áætlun um meðalakstur ökutækis, sbr. 1. mgr. 3. gr., á greiðslutímabili. Áætlunin skal lögð til grundvallar bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. og skal birta hana gjaldskyldum aðila í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda. Áætlunin skal taka mið af tveimur síðustu skráningum á stöðu akstursmælis ökutækis skv. 7. gr. Þrátt fyrir 3. málsl. skal ekki taka mið af skráningu á stöðu akstursmælis skv. 8. og 11. mgr. 7. gr. Áætlun skal ákvörðuð fyrir hvern og einn almanaksmánuð og taka mið af meðalakstri ökutækis á dag.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. skal áætlun ríkisskattstjóra, um meðalakstur á hverju greiðslutímabili ef eingöngu ein þekkt skráð staða akstursmælis hjá gjaldskyldum aðila liggur fyrir, miðuð við eftirfarandi:

1. 40 km akstur á dag margfaldaðan með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum einstaklings.
2. 110 km akstur á dag margfaldaðan með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum lögaðila.
3. 150 km akstur á dag margfaldaðan með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015.
4. 270 km akstur á dag margfaldaðan með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum aðila sem hefur rekstrarleyfi til leigubifreiðaaksturs skv. 6. gr. laga um leigubifreiðaakstur, nr. 120/2022, og skráningarnúmer leigubifreiðar heyrir undir rekstrarleyfi.
5. Þrátt fyrir 1.–4. tölul. skal þó að lágmarki miðað við 10 km akstur á dag margfaldaðan með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki fellur undir 1. eða 5. tölul. 1. mgr. 3. gr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Ef staða á akstursmæli gjaldskylds ökutækis er ekki skráð innan tímamarka skv. 1. og 2. mgr. 7. gr. skal áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur á greiðslutímabili taka mið af fyrirliggjandi upplýsingum um akstur hlutaðeigandi ökutækis. Áætlun á akstri ökutækis á hverju greiðslutímabili skal þó að lágmarki vera eftirfarandi:

1. 60 km akstur á dag margfaldaðanur með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum einstaklings.
2. 165 km akstur á dag margfaldaður með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum lögaðila.
3. 225 km akstur á dag margfaldaður með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015.
4. 405 km akstur á dag margfaldaður með fjölda daga á tímabilinu ef ökutæki er í eigu eða umráðum aðila sem hefur rekstrarleyfi til leigubifreiðaaksturs skv. 6. gr. laga um leigubifreiðaakstur, nr. 120/2022, og skráningarnúmer leigubifreiðar heyrir undir rekstrarleyfi.
5. Þrátt fyrir 1.–4. tölul. skal þó að lágmarki miðað við 15 km akstur á dag ef ökutæki fellur undir 1. eða 5. tölul. 1. mgr. 3. gr.
6. Þrátt fyrir ákvæði 1.–5. tölul. skal áætlun meðalaksturs þó vera svo rífleg að ekki sé hætt við að hann sé áætlaður minni en hann var í raun.

Áætlaður akstur á greiðslutímabili skal vera forsenda útreiknings á bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. Áætlun skv. 1. málsl. skal nýtt sem forsenda fyrir bráðabirgðagreiðslu þar til breyting verður á forsendum áætlunar, svo sem við skráningu gjaldskylds aðila eða álestraraðila á nýrri stöðu akstursmælis.

9. gr.

Greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds.

Greiðslutímabil kílómetragjalds ökutækja sem falla undir 1. mgr. 3. gr. er hver almanaksmánuður.

Gjaldskyldum aðila skv. 1.–3. mgr. og 5. mgr. 2. gr. skal gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu þess skv. 10. gr., miðað við áætlun um meðalakstur skv. 8. gr. og fjárhæð kílómetragjalds skv. 6. gr. Bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds skal innheimt mánaðarlega fram að álagningu þess, sbr. 10. gr.

Ríkisskattstjóra er ávallt heimilt að lækka bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds hjá gjaldskyldum aðila fyrir álagningu ef í ljós kemur við skoðun ríkisskattstjóra að bráðabirgðagreiðsla hefur augljóslega byggst á röngum forsendum og ákvörðuð greiðsla er hærri en sú greiðsla sem ætla mætti að rétt væri.

10. gr.

Álagning og innheimta.

Ríkisskattstjóri annast álagningu og innheimtu kílómetragjalds og bráðabirgðagreiðslu þess.

Við skráningu gjaldskylds aðila eða álestraraðila, þ.m.t. faggiltrar skoðunarstofu ökutækja, á stöðu akstursmælis, sbr. 7. gr., skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem gjald hefur ekki verið lagt á. Þrátt fyrir 1. málsl. skal ekki leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna skráningar á stöðu akstursmælis skv. 8. og 11. mgr. 7. gr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Stofn kílómetragjalds við álagningu skal nema meðalakstri á dag margfölduðum með fjölda daga á tímabilinu sem lagður er til grundvallar álagningu. Við álagningu á því greiðslutímabili þar sem skráning á stöðu akstursmælis átti sér stað skal miða við meðalakstur og fjölda daga fyrir og eftir skráningardag. Skráningardagur tilheyrir fyrra tímabilinu. Meðalakstur er reiknaður út frá akstri ökutækja milli tveggja síðustu þekktra skráninga á stöðu akstursmælis ökutækis skv. 7. gr. Verði breyting á fjárhæð kílómetragjalds á því tímabili sem lagt er til grundvallar álagningu skal miða við meðalakstur á tímabilinu, fjölda daga og fjárhæð gjalds fyrir og eftir gildistöku breytingar.

Á stofn skv. 3. mgr. reiknast kílómetragjald skv. 6. gr. Frá álögðu kílómetragjaldi ökutækis skal draga bráðabirgðagreiðslu sem skilað hefur verið í ríkissjóð skv. 9. gr. vegna sama ökutækis.

Álagning kílómetragjalds skal tilheyra því greiðslutímabili sem næst er á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis.

Tilkynna skal um niðurstöðu álagningar í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda.

11. gr.

Ökutæki sem eru tímabundið hér á landi.

Gjaldskyldur aðili skv. 4. mgr. 2. gr. sem er með ökutæki skv. 2. mgr. 3. gr. tímabundið hér á landi skal greiða fast akstursgjald eða eftir atvikum kílómetragjald í samræmi við akstur samkvæmt akstursmæli. Gjaldskyldur aðili skv. 1. málsl. skal ávallt skrá stöðu akstursmælis ökutækis á komudegi þess til landsins og senda tollyfirvöldum á því formi sem þau ákveða.

Greiða skal fast akstursgjald af ökutækjum skv. 1. mgr. út frá eftirfarandi forsendum:

Leyfð heildar-þyngd, kg	*Fast akstursgjald, 10 dagar eða skemur, kr.*	*Fast akstursgjald, 11–20 dagar*	*Fast akstursgjald 21–30 dagar*
0 – 3.500	13.900 kr.	20.850 kr.	24.325 kr.
3.501 – 5.000	19.700 kr.	29.550 kr.	34.475 kr.
5.001 – 6.000	20.880 kr.	31.320 kr.	36.540 kr.
6.001 – 7.000	22.120 kr.	33.180 kr.	38.710 kr.
7.001 – 8.000	23.460 kr.	35.190 kr.	41.055 kr.
8.001 – 9.000	24.860 kr.	37.290 kr.	43.505 kr.
9.001 – 9.999	26.360 kr.	39.450 kr.	46.130 kr.

Þrátt fyrir 1. málsl. skal fjárhæð fasts akstursgjalds vegna bifhjóls eða létts bifhjóls sem er 400 kg að eigin þyngd eða minna vera 8.300 kr. fyrir notkun allt að 10 daga, 12.450 kr. fyrir notkun í 11–20 daga og 14.525 kr. fyrir notkun í 21–30 daga. Gjaldskyldur aðili skal greiða fast akstursgjald fyrir eða við komu ökutækis til landsins.

Sé ökutæki lengur en 30 daga samfellt hér á landi skal gjaldskyldur aðili greiða kílómetragjald, sbr. 1. eða 3. mgr. 6. gr., í samræmi við ekna vegalengd samkvæmt skráningu á stöðu akstursmælis ökutækis á komu- og brottfarardegi og leyfða heildarþyngd ökutækis. Gjaldskyldur aðili skal gera upp kílómetragjald sem lagt hefur verið á við brottför ökutækis frá landinu á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Ef akstursgjald skv. 2. mgr. hefur verið greitt vegna ökutækis skal það koma til frádráttar kílómetragjaldi sem lagt hefur verið á. Kílómetragjald samkvæmt þessari málsgrein skal þó aldrei ákvarðað lægra en sem nemur föstu akstursgjaldi miðað við að akstur hafi staðið yfir í 10 daga eða skemur skv. 2. mgr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. sem nýtir tímabundið hér á landi ökutæki sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skal greiða kílómetragjald í samræmi við ekna vegalengd samkvæmt skráningu á stöðu akstursmælis ökutækis á komu- og brottfarardegi. Tollyfirvöld skulu við brottför ökutækis ákvarða kílómetragjald skv. 1. mgr. 6. gr. í samræmi við ekna vegalengd og innheimta gjaldið hjá gjaldskyldum aðila.

Hafi skráning á stöðu akstursmælis við komu ökutækis til landsins skv. 2. málsl. 1. mgr. ekki farið fram skal gjaldskyldur aðili greiða kílómetragjald út frá eftirfarandi forsendum:

a. Sé ökutæki innan við 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd skal gjaldskyldur aðili greiða fast akstursgjald skv. 2. mgr. miðað við hvert hafið 10 daga tímabil ef ökutæki er 30 daga eða skemur hér á landi. Ef ökutækið er lengur en 30 daga hér á landi skal greiðsla miðuð við fast akstursgjald skv. 1. málsl. 2. mgr. og 500 kr. fyrir hvern hafinn dag eftir það.
b. Sé ökutæki 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skal ákvörðun ríkisskattstjóra um kílómetragjald miðuð við 200 km akstur á dag fyrstu 10 dagana, 100 km akstur á dag næstu 10 daga og 60 km akstur á dag eftir það. Tollyfirvöld skulu við brottför ökutækis ákvarða fjárhæð kílómetragjalds skv. 1. mgr. 6. gr. og innheimta gjaldið hjá gjaldskyldum aðila.

Þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. skal skrá stöðu akstursmælis ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn akstursmæli fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn, sbr. 5. mgr. 2. gr.

Ákvörðun tollyfirvalda um álagningu á föstu akstursgjaldi og kílómetragjaldi sætir kæru til ríkisskattstjóra. Úrskurður ríkisskattstjóra um kæru er endanlegur úrskurður á stjórnsýslustigi.

Farmflytjandi skal skila upplýsingum um ökutæki samkvæmt þessari grein til Skattsins á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

12. gr.

Skil ökutækjaleigna á daggjaldi.

Þrátt fyrir ákvæði 6. gr. og 8.–10. gr. er ökutækjaleigu heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkissjóð vegna ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. að eftirtöldum skilyrðum uppfylltum:

a. Ökutæki sé í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, og uppfylli að öðru leyti skilyrði laga þessara.
b. Leyfð heildarþyngd ökutækis sé 3.500 kg eða minna.
c. Leigutími ökutækis samkvæmt leigusamningi sé samfellt 30 dagar eða skemmri tími.
d. Ökutækjaleiga og leigutaki ökutækis séu ekki tengdir aðilar, sbr. 4. mgr. 57. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, og leigutaki, maki hans, barn eða nákomnir ættingjar hafi ekki ráðandi stöðu í ökutækjaleigu vegna eigna- eða stjórnunaraðildar, sbr. 4. mgr. 58. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003.

Ökutækjaleiga skal skrá hjá ríkisskattstjóra þau ökutæki sem óskað er að daggjald verði greitt af sem og breytingar þar á. Skráning skal fara fram á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Samhliða breytingu á skráningu ökutækis skal skrá stöðu akstursmælis. Skráning tekur gildi degi eftir skráningu. Upplýsingar skulu berast ríkisskattstjóra eigi síðar en sjö virkum dögum fyrir gjalddaga bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, sbr. 1. mgr. 13. gr. Lágmarkstímabil daggjalds vegna hvers ökutækis skal vera einn almanaksmánuður.

Ökutækjaleiga skal skila ríkisskattstjóra skýrslu vegna daggjalds á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Skýrslu skal skilað til álagningar eigi síðar en á 15. degi næsta mánaðar

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

eftir lok greiðslutímabils. Hafi skýrslu ekki verið skilað skal við álagningu miða við að ökutæki hafi verið samfellt í útleigu á greiðslutímabili.

Álagt daggjald telst endanleg álagning kílómetragjalds vegna tiltekins ökutækis.

13. gr.

Gjalddagi og eindagi.

Gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds skv. 9. gr. er fyrsti dagur næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils og eindagi 14 dögum síðar.

Gjalddagi álagningar kílómetragjalds skv. 10. gr. er fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok síðasta greiðslutímabils bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds og eindagi 14 dögum síðar. Við eigendaskipti eða breytta skráningu umráðamanns skv. 16. gr., tímabundinn flutning úr landi skv. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., það að skráningarmerki eru sett í varðveislu skráningaraðila skv. 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og afskráningu ökutækis skv. 17. gr. er, þrátt fyrir 1. málsl., gjalddagi álagningar fyrsti dagur næsta mánaðar og eindagi 14 dögum síðar.

Gjalddagi og eindagi á föstu akstursgjaldi skv. 2. mgr. 11. gr. og a-lið 5. mgr. 11. gr. vegna ökutækis sem er 30 daga eða skemur hér á landi er komudagur þess til landsins. Að öðru leyti er gjalddagi og eindagi kílómetragjalds ökutækis sem fellur undir 11. gr. brottfarardagur þess frá landinu.

Gjalddagi kílómetragjalds hjá ökutækjaleigum, sbr. 12. gr., er fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok greiðslutímabils, sbr. 1. mgr. 9. gr., og eindagi 14 dögum síðar.

Ef gjöld skv. 1.–4. mgr. eru ekki greidd á eindaga skal lögregla, eftir kröfu innheimtumanns, taka af ökutækinu skráningarmerki til geymslu. Lögregla skal ekki afhenda þau aftur fyrr en færðar hafa verið sönnur á greiðslu gjaldsins.

Beri eindaga gjalds af ökutækjum sem skráningarskyld eru hér á landi upp á helgidag eða almennan frídag færist hann yfir á næsta virka dag á eftir. Ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skal greiða ríkissjóði dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, af þeirri fjárhæð sem gjaldfallin er frá gjalddaga.

14. gr.

Boðun í álestur.

Ríkisskattstjóri skal boða gjaldskyldan aðila ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. í álestur á stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja í eftirtöldum tilvikum:

1. Ef skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki farið fram, sbr. 1. eða 2. mgr. 7. gr.
2. Ef aðrar ástæður þykja vera fyrir hendi sem kalla á að ökutæki fari í álestur hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja samkvæmt mati ríkisskattstjóra.

15. gr.

Skil á upplýsingum.

Gjaldskyldum einstaklingi eða umboðsmanni hans er, þrátt fyrir ákvæði þessara laga, ávallt heimilt að skila inn upplýsingum og gögnum skriflega á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Gjaldskyldum einstaklingi eða umboðsmanni hans er jafnframt heimilt að óska eftir skráningu á stöðu akstursmælis ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja í stað rafrænnar skráningar á stöðu akstursmælis. Faggilt skoðunarstofa skal skrá stöðu akstursmælis eftir beiðni einstaklings eða umboðsmanns hans.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

16. gr.

Eigendaskipti og breytt skráning umráðamanns.

Við eigendaskipti á gjaldskyldu ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. skal skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis samhliða skráningu eigendaskipta í ökutækjaskrá, á því formi sem Samgöngustofa ákveður, sbr. 3. tölul. 4. mgr. mgr. 7. gr. Sama á við um breytta skráningu á umráðamanni. Þrátt fyrir 1. málsl. þarf ekki að skrá stöðu akstursmælis ef ekki verður breyting á gjaldskyldum aðila við eigendaskipti ökutækis. Kaupandi eða nýr umráðamaður skal samþykkja skráða stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis eða á tilkynningu um breytta skráningu umráðamanns.

Við breytta skráningu skv. 1. mgr. skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann og yfirstandandi greiðslutímabil sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann fram að skráningu eigendaskipta eða breyttrar skráningar umráðamanns. Gjaldskyldan færist yfir á kaupanda eða nýjan umráðamann næsta dag eftir skráningu á eigendaskiptum eða breytingu á skráningu umráðamanns í ökutækjaskrá.

Hafi eigendaskipti eða breyting á umráðamanni orðið á gjaldskyldu ökutæki án þess að þau hafi verið tilkynnt til skráningar skal álagning kílómetragjalds taka mið af stöðu akstursmælis ökutækis við eigendaskipti eða við breytingu á skráningu umráðamanns. Ef ekki liggur fyrir hver staðan var á akstursmæli við eigendaskipti eða við breytingu á skráningu umráðamanns skal reikna meðalakstur á dag miðað við síðustu þekktu stöðu akstursmælis fyrir eigendaskipti eða breytingu á skráningu umráðamanns og fyrsta álestur eftir eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni. Leggja skal kílómetragjald á aðila í hlutfalli við eignarhalds- eða umráðatíma út frá síðustu þekktu stöðu akstursmælis. Taki kílómetragjald ekki mið af akstri samkvæmt skráningu á stöðu akstursmælis skal álagning á seljanda ákvarðast eftir atvikum skv. 11. eða 12. gr.

Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema kílómetragjald seljanda eða fyrri umráðamanns vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald, hafi áður verið greitt, sbr. þó 3. málsl. 1. mgr.

17. gr.

Afskráning ökutækja.

Við afskráningu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. skal gjaldskyldur aðili skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um afskráningu til Samgöngustofu á því formi sem Samgöngustofa ákveður, sbr. 4. tölul. 4. mgr. 7. gr. Í kjölfarið leggur ríkisskattstjóri kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann og yfirstandandi greiðslutímabils sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann frá upphafi þess fram að afskráningu. Þrátt fyrir 1. málsl. ber ekki að skrá stöðu akstursmælis við afskráningu gjaldskylds ökutækis sem er undanþegið greiðslu skv. 1. eða 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og skráning á stöðu akstursmælis hefur þegar farið fram við þær aðstæður sem fram koma í þeim töluliðum.

Ef ekki er hægt að lesa af akstursmæli eða annars konar ómöguleiki er til staðar við aflestur af akstursmæli, til að mynda ef ökutæki er týnt eða ónýtt, skal við útreikning á álagningu kílómetragjalds taka mið af fyrirliggjandi upplýsingum um akstur gjaldskylds aðila á hlutaðeigandi ökutæki. Ef engar upplýsingar um akstur liggja fyrir skal miða álagningu við akstur skv. 2. mgr. 8. gr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

18. gr.

Akstursmælir, virkni o.fl.

Gjaldskylt ökutæki skv. 3. gr. skal vera búið virkum akstursmæli til ákvörðunar kílómetragjalds. Með akstursmæli er átt við akstursmæli í mælaborði ökutækis. Undir hugtakið akstursmælir fellur einnig ökuriti eða eftir atvikum nafmælir í eftirvagni í tilviki þeirra ökutækja sem falla undir 2. mgr. 7. gr. og eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd.

Ríkisskattstjóri getur, ef sérstaklega stendur á, veitt undanþágu frá því að gjaldskylt ökutæki skv. 4. tölul. 1. mgr. 3. gr. sé útbúið akstursmæli, enda fari ákvörðun kílómetragjalds fram á annan jafn tryggan hátt.

Eigandi og umráðamaður ökutækis skv. 1. mgr. bera ábyrgð á að akstursmælir, eða eftir atvikum ökuriti eða nafmælir sem notaðir eru sem akstursmælar, telji rétt. Ef talning akstursmælis er röng eða engin skal ákvörðun um bráðabirgðagreiðslu og álagningu, þ.m.t. álagningu kílómetragjalds vegna óuppgerðra greiðslutímabila, taka mið af eftirfarandi forsendum:

a. Sé ökutæki skráð hér á landi fer um ákvörðun og eftir atvikum endurákvörðun skv. 21. gr.
b. Sé ökutæki skráð erlendis skal ákvörðun ríkisskattstjóra um kílómetragjald miðuð við a- eða b-lið 5. mgr. 11. gr.

Komi í ljós við skráningu á stöðu akstursmælis eða við skoðun á skráningarblöðum, skífu eða korti ökurita ökutækis eða eftir atvikum nafmælis skv. 1. mgr., að mælir telur rangt eða telur ekki skal gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður gjaldskylds ökutækis skv. 1. mgr. 3. gr. tilkynna svo fljótt sem honum er unnt um bilun mælis í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda. Jafnframt skal hann, innan 15 virkra daga frá því er bilun í akstursmæli kom fram, fara með hann til viðgerðar, og á viðurkennt verkstæði ef um ökutæki er að ræða skv. a-lið 3. mgr. Ef taka þarf akstursmæli úr ökutæki til viðgerðar skal lesið af akstursmælinum áður en hann er tekinn úr og annar settur í stað hins bilaða. Tilkynna skal þegar í stað í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda ef nýr akstursmælir er settur í ökutæki og um lok viðgerðar, eða eftir atvikum skipti á akstursmæli, og skal þá jafnframt skrá stöðu akstursmælis.

Faggilt skoðunarstofa ökutækja skal skoða virkni akstursmælis við skráningu á stöðu akstursmælis og við reglubundna skoðun ökutækis skv. 1. mgr. 3. gr. Komi í ljós við skoðun ökutækis að akstursmælir telur ekki rétt skal skoðunarstofa upplýsa eiganda um það og skrá athugasemd í ferilskrá. Ef í ljós kemur við álestur faggiltrar skoðunarstofu ökutækja á akstursmæli að augljóslega hefur verið átt við mælinn, til að stytta gjaldskylda vegalengd ökutækis eða gefa rangar upplýsingar um hana, eða grunur er uppi um að sviksamlegt athæfi hafi átt sér stað hjá eiganda eða umráðamanni gjaldskylds ökutækis skal faggilt skoðunarstofa ökutækja tilkynna ríkisskattstjóra um það án ástæðulauss dráttar.

Í reglugerð er heimilt að kveða nánar á um tegundir og útbúnað akstursmæla fyrir þau ökutæki sem falla undir 2. mgr. 7. gr., m.a. ísetningu mæla, álestur, viðgerðir og eftirlit. Ef skylt er að búa ökutæki ökurita til eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna skv. X. kafla umferðarlaga, nr. 77/2019, skal ökuritinn notaður sem akstursmælir og er ökumanni þá skylt að hafa skráningarblað, skífu eða kort í ökuritanum.

19. gr.

Aðalskoðun.

Við aðalskoðun gjaldskylds ökutækis skv. 1. mgr. 3. gr. skal gjaldskyldur aðili færa sönnur á að greitt hafi verið af því gjaldfallið kílómetragjald. Gjaldskyldum aðila er þó ekki skylt að færa sönnur á að hafa greitt gjaldfallið kílómetragjald fyrr en eftir eindaga. Að öðrum kosti skal faggilt skoðunarstofa ökutækja neita um skoðun á ökutækinu.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

20. gr.

Upplýsingaskylda.

Öllum aðilum sem veitt geta upplýsingar við framkvæmd laga þessara er skylt að láta ríkisskattstjóra og eftir atvikum Samgöngustofu í té ókeypis og á því formi sem óskað er allar nauðsynlegar upplýsingar og gögn sem unnt er að láta þeim í té.

21. gr.

Eftirlit og endurákvörðun.

Ríkisskattstjóri annast skatteftirlit samkvæmt lögum þessum, svo sem hvers konar könnun á forsendum fyrir ákvörðun kílómetragjalds, þ.m.t. daggjalds og fasts akstursgjalds, og samtímaeftirlit með gjaldskyldum aðilum. Skatteftirlit tekur einnig til annarra aðgerða sem ætlað er að tryggja að gjaldskyldir aðilar standi skil á gögnum og upplýsingum um kílómetragjald, þ.m.t. um stöðu akstursmælis. Ríkisskattstjóra er ávallt heimilt vegna skatteftirlits að boða gjaldskyldan aðila í álestur á stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu. Ráðherra er heimilt að fela lögreglu eða Vegagerðinni framkvæmd tiltekinna þátta eftirlitsins með reglugerð.

Heimilt er, sbr. 1. mgr., að stöðva ökutæki og gera þær athuganir á því sem taldar eru nauðsynlegar vegna greiðslu og álagningar kílómetragjalds, þ.m.t. að athuga þyngd ökutækis og virkni akstursmælis. Ökumanni er skylt að stöðva ökutæki sé þess óskað og heimila nauðsynlegar athuganir á forsendum til ákvörðunar kílómetragjalds.

Ríkisskattstjóri skal skriflega skora á eiganda eða eftir atvikum umráðamann ökutækis að láta í té skýringar og gögn um akstur komi í ljós verulegir annmarkar á forsendum álagningar kílómetragjalds, svo sem að ökutæki hafi verið heimildarlaust í umferð án þess að vera búið akstursmæli, akstursmælir hafi verið óvirkur eða vantalið kílómetra eða ríkisskattstjóri telji frekari skýringa þörf á einhverju atriði varðandi skráningu gjaldskylds aðila á akstursstöðu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. Fái ríkisskattstjóri innan tiltekins tíma fullnægjandi skýringar og gögn ákvarðar hann eða endurákvarðar gjald. Að öðrum kosti skal ríkisskattstjóri ákvarða eða endurákvarða gjald skv. 3. mgr. 8. gr. nema fyrirliggjandi gögn bendi til þess að akstur gjaldskylds aðila hafi verið meiri. Áætlun skal vera svo rífleg að ekki sé hætt við að akstur sé áætlaður minni en hann var í raun.

Áður en ríkisskattstjóri endurákvarðar skal hann skriflega gera gjaldskyldum aðila viðvart um fyrirhugaða endurákvörðun og forsendur hennar. Skal gjaldskyldum aðila veittur a.m.k. 15 daga frestur, frá birtingu tilkynningar um fyrirhugaða endurákvörðun, til að tjá sig skriflega um efni máls og leggja fram viðbótargögn áður en úrskurður er kveðinn upp. Nemi gjaldbreyting 5.000 kr. eða lægri fjárhæð skal falla frá endurákvörðun.

Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan þriggja mánaða frá lokum þess frests sem hann hefur veitt gjaldskyldum aðila til að tjá sig um fyrirhugaðar breytingar kveða upp rökstuddan úrskurð um endurákvörðunina og birta hann í samræmi við lög um stafrænt pósthólf í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda eða tilkynna gjaldskyldum aðila á annan sannanlegan hátt.

Heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar samkvæmt lögum þessum nær til yfirstandandi árs og síðustu sex ára sem næst eru á undan því ári þegar endurákvörðun fer fram.

Verði gjaldskyldum aðila ekki kennt um að kílómetragjald hafi verið vanálagt og/eða hafi hann látið í té við álagningu eða álestur fullnægjandi upplýsingar og/eða gögn sem byggja mátti rétta álagningu á er ekki heimilt að ákvarða honum gjald nema vegna yfirstandandi árs og síðustu tveggja ára sem næst voru á undan því ári þegar endurákvörðun fer fram.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

22. gr.

Kæruheimildir.

Álagning kílómetragjalds, þ.m.t. daggjalds, fasts akstursgjalds og vanskráningargjalds samkvæmt lögum þessum vegna ökutækja sem falla undir 1. mgr. 3. gr. er kæranleg til ríkisskattstjóra innan 30 daga frá dagsetningu tilkynningar.

Ríkisskattstjóri skal að jafnaði innan þriggja mánaða frá lokum kærufrests kveða upp rökstuddan úrskurð um kæruna og birta hann í samræmi við lög um stafrænt pósthólf í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda.

Heimilt er að kæra úrskurð ríkisskattstjóra skv. 2. mgr., endurákvörðun skv. 21. gr. og ákvörðun um sektir skv. 25. gr. til yfirskattanefndar samkvæmt ákvæðum laga um yfirskattanefnd.

Ákvörðun ríkisskattstjóra um bráðabirgðagreiðslu er endanleg á stjórnsýslustigi, sbr. þó 3. mgr. 9. gr.

23. gr.

Vanskráningargjald.

Gjaldskyldur aðili ökutækis sem er gjaldskylt skv. 1. mgr. 3. gr. skal greiða sérstakt vanskráningargjald sem ríkisskattstjóri leggur á og innheimtir hafi skráning ekki farið fram innan tímamarka skv. 1. eða 2. mgr. 7. gr. eða ef boðun skv. 2. tölul. 14. gr. er ekki sinnt innan 15 daga.

Fjárhæð vanskráningargjalds vegna hvers gjaldskylds ökutækis, sbr. 1. mgr. 3. gr. skal vera eftirfarandi:

a. 20.000 kr. vegna ökutækis sem er undir 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd.
b. 40.000 kr. vegna ökutækis sem er 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða þyngra.

Vanskráningargjald skal lækkað um 50% ef gjaldskyldur aðili lætur skrá stöðu akstursmælis á faggiltri skoðunarstofu ökutækja og greiðir vanskráningargjaldið innan 30 daga frá álagningu þess. Þá má fella niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis.

Þegar liðnir eru þrír mánuðir frá álagningu vanskráningargjalds skal ríkisskattstjóri senda lögreglu yfirlit yfir þau ökutæki þar sem staða akstursmælis er enn óskráð. Lögregla hefur að liðnum tímamörkum skv. 1. málsl. heimild til að fjarlægja skráningarmerki af þeim ökutækjum sem um ræðir. Lögregla skal ekki afhenda þau aftur fyrr en staða akstursmælis hefur verið skráð hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja.

24. gr.

Lögveð og fjárnám.

Kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, vanskráningargjald og sektir ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði, hvílir sem lögveð á hlutaðeigandi ökutæki sem er aðfararhæft og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum og framar öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Lögveð fellur niður við skráningu á eigendaskiptum ökutækis hjá Samgöngustofu skv. 16. gr.

Heimilt er að innheimta gjaldfallið kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjald og sektir ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnað vegna hlutaðeigandi ökutækis með fjárnámi hjá skráðum eigenda eða gjaldskyldum umráðamanni án undangengins dóms eða sáttar.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

25. gr.

Viðurlög.

Ef gjaldskylt ökutæki er í umferð án þess að það sé búið akstursmæli, sbr. þó 2. mgr. 18. gr., eða ef akstursmælir telur ekki rétt eða ef gjaldþyngd ökutækis eða vagnlestar með farmi er umfram leyfilega gjaldþyngd þess, sbr. 2. og 3. málsl. 2. mgr. 6. gr., varðar það gjaldskyldan aðila sektum allt að 500.000 kr. Gjald- eða skilaskyldum aðila verður gerð sekt skv. 1. málsl. óháð því hvort brot megi rekja til saknæmrar háttsemi hans.

Hver sá aðili sem er gjald- eða skilaskyldur og af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi skýrir rangt eða villandi frá einhverju því sem máli skiptir um gjöld samkvæmt lögum þessum skal greiða fésekt allt að tífaldri fjárhæð vangreidds gjalds og aldrei lægri fésekt en nemur tvöfaldri fjárhæð þess.

Ef gjald- eða skilaskyldur aðili vanrækir af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi að skrá stöðu akstursmælis varðar það brot fésektum sem aldrei skulu nema lægri fjárhæð en tvöfaldri fjárhæð vangreidds gjalds ef áætlun ríkisskattstjóra reynist of lág við endurútreikning gjalds.

Ef gjald- eða skilaskyldur aðili skýrir af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi rangt eða villandi frá einhverju er varðar gjöld samkvæmt lögum þessum má gera honum sekt þótt upplýsingarnar geti ekki haft áhrif á gjald- eða skilaskyldu hans eða greiðsluskil.

Hver sá sem af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi lætur skattyfirvöldum í té rangar eða villandi upplýsingar eða gögn varðandi gjald- eða skilaskyldu annarra aðila eða aðstoðar við ranga eða villandi skýrslugjöf til skattyfirvalda skal sæta þeirri refsingu er segir í 2. mgr.

Tilraun til brota eða hlutdeild í brotum á lögum þessum varðar fésektum allt að hámarki því sem ákveðið er í öðrum málsgreinum þessarar greinar.

Gera má lögaðila fésekt fyrir brot á lögum þessum óháð því hvort brotið megi rekja til saknæms verknaðar fyrirsvarsmanns eða starfsmanns lögaðilans. Hafi fyrirsvarsmaður hans eða starfsmaður gerst sekur um brot á lögum þessum má auk refsingar sem hann sætir gera lögaðilanum sekt og sviptingu starfsréttinda, enda sé brotið framið til hagsbóta fyrir lögaðilann eða hann notið hagnaðar af brotinu.

Séu brot gegn lögum þessum stórfelld eða ítrekuð má auk sektar beita fangelsi allt að tveimur árum. Tilraun og hlutdeild í brotum samkvæmt lögum þessum eru refsiverðar skv. III. kafla almennra hegningarlaga.

26. gr.

Málsmeðferð og fyrning brota.

Skattrannsóknarstjóri leggur á sektir skv. 25. gr., sbr. 88. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, nema máli sé vísað til rannsóknar og dómsmeðferðar skv. 4. mgr. Við ákvörðun sekta skal hafa hliðsjón af eðli og umfangi brota. Skjóta má ákvörðun skattrannsóknarstjóra um sektir til yfirskattanefndar og kemur hann fram af hálfu hins opinbera fyrir nefndinni við meðferð málsins. Um meðferð mála hjá nefndinni fer eftir lögum um yfirskattanefnd, nr. 30/1992. Úrskurðir nefndarinnar eru fullnaðarúrskurðir á stjórnsýslustigi.

Sektir skv. 25. gr. geta að hámarki numið 100 millj. kr. Sektir skv. 1. mgr. 25. gr. skulu þó að hámarki nema 500.000 kr.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. er ríkisskattstjóra heimilt að ljúka meðferð með ákvörðun stjórnvaldssektar við brotum er varða refsingu skv. 25. gr., ef brot varðar ekki hærri sekt en 5 millj. kr., enda hafi málinu ekki verið vísað til skattrannsóknarstjóra til meðferðar. Sé sekt skv. 1. málsl. greidd innan 14 daga frá ákvörðun hennar lækkar sektarfjárhæðin um 20 af hundraði. Sektarákvörðun ríkisskattstjóra er kæranleg til yfirskattanefndar innan þriggja mánaða frá

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

póstlagningu ákvörðunar. Ríkisskattstjóri kemur fram af hálfu hins opinbera fyrir nefndinni vegna kæru á úrskurði hans.

Skattrannsóknarstjóri getur vísað máli til rannsóknar lögreglu af sjálfsdáðum.

Sektir fyrir brot gegn lögum þessum renna í ríkissjóð.

Vararefsing fylgir ekki sektarákvörðunum samkvæmt lögum þessum. Um innheimtu sekta gilda sömu reglur og um innheimtu virðisaukaskatts samkvæmt lögum um virðisaukaskatt.

Sök skv. 2.–8. mgr. 25. gr. fyrnist á sex árum miðað við upphaf meðferðar máls á vegum ríkisskattstjóra eða skattrannsóknarstjóra, enda verði ekki óeðlilegar tafir á meðferð máls eða ákvörðun refsingar.

27. gr.

Ýmis ákvæði.

Kílómetragjald, þ.m.t. daggjald og fast akstursgjald, sem innheimt er samkvæmt lögum þessum skal ekki mynda gjaldstofn til virðisaukaskatts.

Að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í lögum þessum skulu gilda, eftir því sem við getur átt, ákvæði laga um virðisaukaskatt.

Að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í lögum þessum um tímabundinn innflutning ökutækja skulu gilda, eftir því sem við getur átt, ákvæði tollalaga.

28. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um:

a. skil á kílómetragjaldi hjá gjaldskyldum aðilum, sbr. 6. gr.,
b. skráningu á stöðu akstursmælis, sbr. 7. gr.,
c. áætlun á meðalakstri, sbr. 8. gr.,
d. greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, sbr. 9. gr.,
e. álagningu og innheimtu kílómetragjalds, sbr. 10. gr.,
f. akstursmæli og virkni, sbr. 18. gr.,
g. eftirlit og endurákvörðun, sbr. 21. gr.

29. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2026.

Við gildistöku laga þessara falla eftirtalin lög brott:

1. Lög um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Ákvæði laganna skulu þó gilda um olíugjald og kílómetragjald sem gjaldfallin eru eða greiða á til og með 1. janúar 2026.
2. Lög um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023. Ákvæði laganna skulu þó gilda um kílómetragjald sem gjaldfallið er eða greiða á til og með 1. janúar 2026.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. skulu ákvæði til bráðabirgða I–V öðlast þegar gildi.

Þrátt fyrir ákvæði b-liðar 1. tölul. 30. gr. skulu ákvæði III. kafla laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, gilda um vörugjald af eldsneyti sem gjaldfallið er eða greiða á til og með 1. janúar 2026.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

30. gr.

Breytingar á öðrum lögum.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á öðrum lögum:

1. *Lög um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993:*
   a. Orðin „og eldsneyti, sbr. 27. kafla viðauka I við tollalög, nr. 88/2005, eftir því sem segir í lögum þessum“ í 1. gr. laganna falla brott.
   b. III. kafli laganna, **Vörugjöld af eldsneyti**, fellur brott, ásamt fyrirsögn.
   c. 24. gr. laganna fellur brott.
   d. Heiti laganna verður: **Lög um vörugjald af ökutækjum**.
2. *Lög um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009:*
   a. Í stað „21,40 kr.“, „18,60 kr.“, „26,20 kr.“ og „23,25 kr.“ í 2. mgr. 1. gr. laganna kemur: 28,30 kr.; 24,25 kr.; 33,10 kr.; og: 28,45 kr.
   b. Á eftir 3. gr. laganna kemur ný grein, 3. gr. a, ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

Endurgreiðsla kolefnisgjalds.

Endurgreiða skal skipafélagi fjárhæð sem sannanlega hefur verið greidd vegna kaupa á losunarheimild skips í sjóflutningum á milli hafna hér á landi samkvæmt lögum um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir, nr. 96/2023, vegna losunar frá og með 1. janúar 2026 að eftirtöldum skilyrðum uppfylltum:

a. Skip sé í sjóflutningum á milli hafna hér á landi og falli undir lög um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir, nr. 96/2023.
b. Skipafélag hafi sent Umhverfis- og orkustofnun losunarskýrslu fyrir skip og upplýsingar um þann fjölda losunarheimilda sem skilað var inn vegna sjóflutninga á milli hafna hér á landi.
c. Skipafélag sýni fram á að greitt hafi verið kolefnisgjald af eldsneyti skips skv. a- og b-lið.

Endurgreiðsla skal að hámarki nema þeirri fjárhæð sem greidd hefur verið í kolefnisgjald af því eldsneyti sem nýtt hefur verið á skip í sjóflutningum milli hafna hér á landi.

Skipafélag sem óskar eftir endurgreiðslu skal sækja um endurgreiðsluna í sérstakri skýrslu til ríkisskattstjóra á því formi sem hann ákveður. Leggja skal fram þær upplýsingar og gögn sem nauðsynleg eru til afgreiðslu umsóknar, svo sem staðfestingu Umhverfis- og orkustofnunar á uppgjöri losunarheimilda og ríkisskattstjóra á greiðslu kolefnisgjalds. Þá skal jafnframt skila gögnum um þá fjárhæð sem greidd hefur verið vegna kaupa á losunarheimildum skips í sjóflutningum milli hafna hér á landi.

Fjárhæð sem sótt er um endurgreiðslu á hverju sinni skal vera að lágmarki 10.000 kr. Fallist ríkisskattstjóri á umsóknina án frekari skýringa skal endurgreiðsla fara fram eigi síðar en 30 dögum eftir að umsókn er lögð fram, enda hafi fullnægjandi upplýsingar og gögn fylgt henni.

3. *Lög um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi, nr. 40/2013:*

7. tölul. 2. gr. orðast svo: *Söluaðilar eldsneytis*: Söluaðilar og dreifingaraðilar sem eru gjaldskyldir aðilar skv. 2. gr. laga um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, til greiðslu kolefnisgjalds skv. 1. gr. sömu laga.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Ákvæði til bráðabirgða

I.

Þrátt fyrir ákvæði 7. gr. skal rafræn skráning á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis eiga sér stað eigi síðar en 20. janúar 2026 eða fyrr hvort sem skráningin er framkvæmd af gjaldskyldum aðila eða álestraraðila skv. 1. eða 2. mgr. 7. gr., hafi skráning ekki átt sér stað af hálfu gjaldskylds aðila eða álestraraðila síðustu 12 mánuði fyrir gildistöku laganna á eignar- eða umráðatíma ökutækis hjá gjaldanda.

Hafi skráning á stöðu akstursmælis ekki farið fram innan tímamarka 1. mgr. skal ríkisskattstjóri senda gjaldskyldum aðila ítrekun um skráningu.

Ef skráning á stöðu akstursmælis liggur ekki fyrir 1. apríl 2026 skal gjaldskyldur aðili láta skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja.

Gjaldskyldur aðili skal greiða vanskráningargjald hafi skráning ekki farið fram innan tímamarka skv. 3. mgr. Fjárhæð vanskráningargjalds samkvæmt þessari grein skal vera 20.000 kr. Vanskráningargjald fellur niður ef gjaldskyldur aðili lætur skrá stöðu akstursmælis á faggiltri skoðunarstofu ökutækja innan 30 daga frá álagningu gjaldsins. Þá má fella niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis eða ef gjaldskyldur aðili færir gildar ástæður fyrir því að skráning hafi ekki átt sér stað. Ríkisskattstjóri metur það í hverju tilviki hvað telja skuli gildar ástæður í þessu sambandi.

Faggilt skoðunarstofa ökutækja skal senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis á álestrardegi rafrænt.

II.

Þrátt fyrir ákvæði 8. gr. skal ríkisskattstjóri gera áætlun um meðalakstur ökutækis vegna fyrsta greiðslutímabils ársins 2026 og birta hana í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda fyrir 1. febrúar 2026. Áætlun um akstur skal miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 1. eða 2. mgr. 8. gr. og skal ákvörðuð fyrir hvern og einn dag á greiðslutímabili.

Ef staða akstursmælis ökutækis liggur ekki fyrir í lok fyrsta greiðslutímabils skal áætlun á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds frá og með 1. febrúar 2026 að lágmarki miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 2. mgr. 8. gr.

Gjaldskyldum aðila skal gert að greiða til bráðabirgða upp í álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr. út frá áætlun um akstur skv. 1. og 2. mgr. Áætlun skal ákvörðuð fyrir hvern og einn almanaksmánuð og skal taka mið af meðalakstri ökutækis á dag.

Gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds vegna fyrsta greiðslutímabils er 1. febrúar 2026 og eindagi 14 dögum síðar. Ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skal greiða ríkissjóði dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, af þeirri fjárhæð sem gjaldfallin er frá gjalddaga.

III.

Liggi ekki fyrir upplýsingar og gögn til að reikna út meðalakstur gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. frá 1. janúar 2026 til fyrstu skráningar á stöðu akstursmælis skal þrátt fyrir ákvæði 10. gr. ákvarða meðalakstur á þessu tímabili út frá fyrsta þekkta meðalakstri eftir gildistöku laganna.

IV.

Sé ökutæki erlendis, sbr. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., eða ökutæki skráð úr umferð við gildistöku laganna skal ekki skrá stöðu akstursmælis við afskráningu þess ef aðstæður hafa ekki breyst frá gildistöku laganna.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

V.

Gjaldskyldir aðilar skv. 18. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, sbr. III. kafla laganna, og 2. gr. laga um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, sbr. I. kafla laganna, skulu senda ríkisskattstjóra upplýsingar um birgðir af tollafgreiddu eldsneyti sem fellur undir gildissvið þeirra laga og er í þeirra eigu eða vörslu 31. desember 2025. Í þeim upplýsingum skal koma fram hve mikið af birgðum er á innlendum birgða- og sölustöðum. Upplýsingar samkvæmt þessari málsgrein skulu berast ríkisskattstjóra eigi síðar en 26. janúar 2026.

Gjaldskyldir aðilar skv. I. kafla laga um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, skulu greiða kolefnisgjald af vörubirgðum eldsneytis skv. 1. mgr. til viðbótar því kolefnisgjaldi sem lagt hefur verið á gjaldskylda aðila. Fjárhæð kolefnisgjalds sem leggja skal á til viðbótar þegar álögðu kolefnisgjaldi skal vera 6,90 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 5,65 kr. á hvern lítra af bensíni, 6,90 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 5,20 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni. Gjaldskyldir aðilar skulu greiða kolefnisgjald samkvæmt þessari málsgrein til innheimtumanns ríkissjóðs 16. febrúar 2026.

Hinn 16. febrúar 2026 ákvarðar ríkisskattstjóri að almennt vörugjald, sbr. 14. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, sem þegar hefur verið lagt á vörubirgðir eldsneytis skv. 1. mgr. verði fellt niður miðað við gildisdaginn 16. febrúar 2026.

Inneign skv. 3. mgr. skal ráðstafað til greiðslu á almennu vörugjaldi sem er á greiðslufresti skv. 2. gr. reglugerðar nr. 255/1993, um vörugjöld af eldsneyti. Að öðru leyti en kveðið er á um í ákvæði þessu, gilda eftir því sem við á, ákvæði laga um innheimtu opinberra skatta og gjalda, nr. 150/2019, þ.m.t. ákvæði laganna um skuldajöfnun.

VI.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 6. gr. skal kílómetragjald á árunum 2026, 2027, 2028 og 2029 af eftirfarandi gjaldskyldum ökutækjum vera sem hér segir:

1. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra hópbifreiðar sem er 10.000–12.000 kg að leyfðri heildarþyngd skal vera 90% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópbifreiðar á árinu 2026 og 95% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópbifreiðar á árinu 2027.
2. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra hópbifreiðar sem er 12.001–20.000 kg að leyfðri heildarþyngd skal vera 75% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópbifreiðar á árinu 2026 og 87,5% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópbifreiðar á árinu 2027.
3. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra hópbifreiðar sem er 20.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skal vera 70% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópbifreiðar á árinu 2026 og 85% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi hópbifreiðar á árinu 2027.
4. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra eftirvagns skal vera 60% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi eftirvagns á árinu 2026 og 80% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi eftirvagns á árinu 2027.
5. Fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra vegna aksturs hópbifreiðar og vörubifreiðar, sem knúin er metani, metanóli, rafmagni eða vetni og er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, skal vera 20% af fjárhæð gjaldflokks hlutaðeigandi bifreiðar á árunum 2026, 2027, 2028 og 2029.

Endurskoðun skal fara fram á ákvæðinu fyrir lok árs 2027.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

VII.

Þrátt fyrir 4. tölul. 1. mgr. 3. gr. skal gjaldskylda eftirvagna á árinu 2026 eingöngu miðuð við þá eftirvagna sem falla undir 2. mgr. 7. gr.

Viðauki:

Hámark gjaldþyngdar.

Hámark gjaldþyngdar:		
	Kg	**Lýsing ökutækis**
1.1		Ökutæki sem hluti vagnlestar:
1.1.1	18.000	Tvíása tengivagn
1.1.2	24.000	Þríása tengivagn
1.2	44.000	Heildarþungi samtengdra ökutækja
1.2.1		Fimm- eða sex ása vagnlest sem er bifreið og tengivagn:
1.2.1.1	40.000	Tvíása bifreið með þríása tengivagni
1.2.1.2	40.000	Þríása bifreið með tvíása tengivagni
1.2.1.3	40.000	Þríása bifreið með þríása tengivagni
1.2.1.4	44.000	Þríása bifreið með þríása tengivagni sé drifás með tvöföldum hjólum og loftfjöðrum eða öðrum fjöðrunarbúnaði, viðurkenndum innan EES, sbr. viðauka II með tilskipun 96/53/EB, eða þar sem hver drifás er með fjórum hjólum og þungi hvers áss er ekki meiri en 9,5 tonn
1.2.1.5	44.000	Fjórása bifreið með tvíása tengivagni
1.2.2		Fimm- eða sexása vagnlest sem er bifreið og festivagn:
1.2.2.1	40.000	Tvíása bifreið með þríása festivagni
1.2.2.2	40.000	Þríása bifreið með tvíása festivagni
1.2.2.3	44.000	Þríása bifreið með tví- eða þríása festivagni þar sem vagnlest ber 40 feta ISO gám
1.2.2.4	40.000	Þríása bifreið með þríása festivagni
1.2.2.5	44.000	Þríása bifreið með þríása festivagni og drifás með tvöföldum hjólum og loftfjöðrum eða öðrum fjöðrunarbúnaði, viðurkenndum innan EES, sbr. viðauka II með tilskipun 96/53/EB, eða þar sem hver drifás er með fjórum hjólum og þyngd hvers áss er ekki meiri en 9,5 tonn
1.2.2.6	44.000	Fjórása bifreið með tvíása festivagni
1.2.3	36.000	Fjórása vagnlest sem er tvíása bifreið og tvíása tengivagn
1.2.4		Fjórása vagnlest sem er tvíása bifreið og tvíása festivagn, sé fjarlægðin milli ása festivagns:
1.2.4.1	36.000	1,3 m eða þar yfir, þó ekki yfir 1,8 m
1.2.4.2	36.000	yfir 1,8 m + 2 tonn þegar ákvæði um leyfilega heildarþyngd bifreiðar (18 tonn) og tvíása festivagns (20 tonn) eru virt og drifás er með tvöföldum hjólum og loftfjöðrum eða öðrum fjöðrunarbúnaði sem er viðurkenndur innan EES, sbr. viðauka II með tilskipun 96/53/EB

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

1.3		Bifreið:
1.3.1	18.000	Tvíása bifreið
1.3.2	25.000	Þríása bifreið
1.3.3	26.000	Þríása bifreið sé drifásinn með tvöföldum hjólum og loftfjöðrum eða öðrum fjöðrunarbúnaði, viðurkenndum innan EES, sbr. viðauka II með tilskipun 96/53/EB eða hver drifás sé með tvöföldum hjólum og þungi hvers áss er ekki meiri en 9,5 tonn
1.3.4	32.000	Fjórása bifreið með tveimur stýrisásum:
		a. sé drifásinn með tvöföldum hjólum og loftfjöðrum eða öðrum fjöðrunarbúnaði, viðurkenndum innan EES, sbr. viðauka II með tilskipun 96/53/EB eða
		b. sé hver drifás með tvöföldum hjólum og þungi hvers áss ekki meiri en 9,5 tonn
Aðrir eiginleikar ökutækis:		
		Heildarþyngd fjórása bifreiðar í tonnum má ekki fara yfir sexfalda fjarlægð milli fremsta og aftasta áss bifreiðar í metrum
1.4	28.000	Þríása liðvagn

G r e i n a r g e r ð .

1. Inngangur.

Frumvarpið er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu. Frumvarp til laga um kílómetragjald á ökutæki var lagt fram á 155. löggjafarþingi og á 156. löggjafarþingi (123. mál) en náði ekki fram að ganga. Frumvarpið er nú endurflutt að mestu óbreytt frá síðasta þingi. Breytingarnar nú felast einkum í að tekið hefur verið tillit til breytingartillagna meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar (þskj. 668) á 156. löggjafarþingi eins og við á. Auk þess er að finna breytingartillögur á einstökum ákvæðum frumvarpsins með hliðsjón af athugasemdum Skattsins sem ætlað er að leiða til aukins skýrleika.

Með lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, var fyrsta skrefið stigið í lögfestingu á nýju tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti með upptöku á kílómetragjaldi frá og með 1. janúar 2024 vegna notkunar rafmagns- og vetnisbifreiða annars vegar og tengiltvinnbifreiða hins vegar á vegakerfinu. Í frumvarpi til þeirra laga kom fram að fyrirhugað væri að síðara skrefið yrði stigið á árinu 2025 vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu. Með frumvarpinu er lagt til að lögfest verði nýtt tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti með upptöku á kílómetragjaldi frá og með 1. janúar 2026 vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu, þ.m.t. ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Kílómetragjaldið mun taka mið af þyngd ökutækja og þar með af vegsliti sem þau valda. Með því verður gjaldtaka af ökutækjum í betra samræmi við áhrif þeirra á viðhaldskostnað vegakerfisins. Breytingarnar skjóta ekki aðeins styrkari stoðum undir tekjuöflun ríkisins heldur koma þær einnig á skilvirkara og sanngjarnara gjaldakerfi fyrir eigendur og umráðamenn ökutækja.

Samhliða innleiðingu á kílómetragjaldi fyrir ökutæki eru lagðar til breytingar á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, þar sem lagt er til að vörugjöld af eldsneyti falli niður. Auk þess er lögð til breyting á lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

129/2009, þar sem lagt er til að kolefnisgjald á kolefni af jarðefnauppruna verði hækkað um rúm 25%. Í frumvarpi til laga um kílómetragjald á ökutæki sem lagt var fram á 155. löggjafarþingi var lagt til að kolefnisgjald yrði rúmlega tvöfaldað. Það frumvarp náði ekki fram að ganga á þinginu en ákveðið var að gjaldið yrði hækkað um tæp 60% með lögum um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2025. Í samræmi við áform um að kolefnisgjald yrði u.þ.b. tvöfaldað, sbr. frumvarp um kílómetragjald á ökutæki sem lagt var fram á 155. löggjafarþingi, var lagt til að kolefnisgjald yrði hækkað um u.þ.b. 25% í frumvarpi um kílómetragjald á ökutæki sem lagt var fram á 156. löggjafarþingi. Þar sem það frumvarp náði ekki fram að ganga er nú aftur lagt til að kolefnisgjald verði hækkað um u.þ.b. 25%. Sú hækkun kemur til viðbótar við 3,7% verðlagshækkun krónutölugjalda vegna fjárlaga 2026. Jafnframt er lagt til að lög um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, og lög um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, falli brott.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Tekjur af ökutækjum og eldsneyti eru að miklu leyti tengdar því eldsneyti sem notað er á ökutækin og losun þeirra á gróðurhúsalofttegundum. Sá mikli árangur sem náðst hefur af aðgerðum stjórnvalda í orkuskiptum í samgöngum með fjölgun vistvænna og sparneytinna bifreiða hér á landi hefur leitt til þess að skatttekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti hafa rýrnað umtalsvert. Allt útlit er fyrir að slíkar tekjur ríkissjóðs muni að öllu óbreyttu halda áfram að lækka á næstu árum. Annars vegar eru tekjur af gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti, einkum vörugjöld, teknar að fjara út sökum þess að fram hafa komið nýir orkugjafar og sparneytnari ökutæki. Hins vegar hafa stjórnvöld markað þá stefnu að auka notkun hreinna orkugjafa í samgöngum og hraða þannig orkuskiptum, m.a. með verulegum skattastuðningi undanfarin ár sem verður í formi beinna styrkja við bifreiðakaup næstu árin. Á sama tíma er viðvarandi þörf fyrir uppbyggingu og viðhald á vegakerfinu. Sú þörf mun síst minnka í fyrirsjáanlegri framtíð með vaxandi íbúafjölda, grósku í ferðaþjónustu og tilheyrandi umferð. Við þessari þróun þarf að bregðast og innleiða nýtt, einfaldara og gagnsærra fyrirkomulag gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti til framtíðar með aukið jafnræði eigenda og umráðamanna ökutækja að leiðarljósi.

Orkuskipti og aukin kaup landsmanna á vistvænum ökutækjum, þ.m.t. rafmagnsbílum, marka jákvæða þróun og eru til marks um grundvallarbreytingu á neysluhegðun og umhverfisvitund. Orkuskiptin hafa hins vegar áðurnefndar áskoranir í för með sér þar sem tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti munu þverra eftir því sem betri árangur næst í orkuskiptum. Segja má að þróunin í þessum efnum hafi verið það hröð að ekki megi draga lengur að bregðast við. Þetta kallar á nýja löggjöf til að innleiða nýtt fyrirkomulag gjaldheimtu.

Nýtt tekjuöflunarkerfi á rætur að rekja til sáttmála þáverandi stjórnarflokka um ríkisstjórnarsamstarf frá nóvember 2021 þar sem fram kemur að framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verði mótað og innleitt á kjörtímabilinu. Í febrúar 2023 var sett á fót sameiginleg verkefnastofa fjármála- og efnahagsráðuneytisins og innviðaráðuneytisins til að móta tillögur um nýtt fyrirkomulag, en forsætisráðuneytið á einnig aðild að stýrihópi vegna verkefnisins. Í þeirri vinnu hefur komið fram að eftirsóknarvert þyki að nýtt fyrirkomulag tekjuöflunar af ökutækjum og eldsneyti feli í sér heildstætt og samræmt gjaldtökukerfi á landsvísu þar sem tekjulindir og hagrænir hvatar falli vel saman innbyrðis. Jafnframt að gagnsæi og einfaldleiki kerfisins verði sem mestur gagnvart greiðendum og að gjaldtaka verði notendavæn og yfirbygging sem minnst til að óhagræði og innheimtukostnaði verði haldið í lágmarki.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Fyrsta skrefið við innleiðingu kerfisins var stigið 1. janúar 2024 þegar kílómetragjald var lagt á notkun rafmagns- og vetnisbíla annars vegar og tengiltvinnbíla hins vegar á vegakerfinu. Innleiðing þess gekk vel og fyrir lok janúar árið 2024 höfðu 97% eigenda/umráðamanna þessara bifreiða skráð stöðu akstursmælis á Ísland.is. Sú reynsla sem þar hefur fengist og sá lærdómur sem af því hefur verið dreginn, auk mikilvægra ábendinga sem hafa komið fram við innleiðingu kerfisins, hefur nýst við áframhaldandi innleiðingu kerfisins sem lagt er til í frumvarpi þessu.

Með frumvarpinu er lögð til innleiðing á nýju tekjuöflunarkerfi vegna ökutækja og eldsneytis frá og með 1. janúar 2026. Megináherslan í nýju tekjuöflunarkerfi felst í því að gjaldtakan færist í meira mæli á afnot af samgönguinnviðum þannig að þeir borgi sem noti. Sú leið er í samræmi við framtíðarsýn stjórnvalda víða um heim um gjaldtöku vegna notkunar á samgönguinnviðum. Nýtt kerfi felur í sér að greitt verður annars vegar fyrir akstur ökutækja með tilliti til þess niðurbrots og slits á vegum sem ökutæki valda vegna þyngdar þeirra. Hins vegar felur kerfið í sér að greitt verður áfram fyrir losun koltvísýrings, CO_2, með kolefnisgjaldi á jarðefnaeldsneyti til að gjaldskylda vegna neikvæðra ytri áhrifa af notkun þess viðhaldi hvötum til orkuskipta. Gjaldtakan mun þannig endurspegla betur kostnað vegna aksturs ökutækja á vegakerfinu og stuðla að auknu jafnræði hjá notendum þess ásamt því að hvetja til orkuskipta. Við innleiðingu kílómetragjalds fyrir þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem frumvarpið tekur til er gert ráð fyrir að um 233.000 ökutæki bætist við þau sem fyrir eru og nú greiða kílómetragjald samkvæmt lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023.

Í fjármálastefnu þáverandi ríkisstjórnar og árlegum fjármálaáætlunum hennar hefur verið sett stefnumið um að skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti verði aftur 1,7% af vergri landsframleiðslu líkt og að meðaltali á árunum 2010–2017. Gert er ráð fyrir að þær lagabreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu hafi jákvæð áhrif á tekjur ríkissjóðs og að á árinu 2026 verði tekjur af ökutækjum og eldsneyti um 1,6% af vergri landsframleiðslu. Því má jafnframt líta á kerfisbreytinguna sem mikilvægt skref í þeim umbótum að skapa grundvöll fyrir aðlögun skattstofna að breyttum tímum vegna orkuskipta í samgöngum, enda getur tekjuöflun af skattstofnum sem fara hratt minnkandi ekki verið sjálfbær til framtíðar. Frumvarpið er þannig liður í heildarstefnumótun stjórnvalda sem felst í að breyta samsetningu tekna af ökutækjum, eldsneyti og vegasamgöngum til framtíðar.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið skiptist í 30 greinar auk sjö ákvæða til bráðabirgða og viðauka. Með frumvarpinu er lagt til að lögfest verði heimild til að leggja kílómetragjald á ökutæki vegna aksturs. Auk þess eru lagðar til breytingar á lögum um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, og lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009. Samhliða er lagt til að lög um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004 og lög um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða nr. 101/2023, verði felld brott.

3.1. Almennt ákvæði og gjaldskylda, 1.–3. gr.

Í upphafsákvæði frumvarpsins er að finna almennt inngangsákvæði um greiðslu kílómetragjalds þar sem fram kemur að greiða skuli kílómetragjald í ríkissjóð af akstri þeirra ökutækja sem falla undir frumvarpið. Þá er greint frá því hvaða aðilar eru gjaldskyldir og hvaða ökutæki eru gjaldskyld samkvæmt lögunum.

Fjallað er um gjaldskylda aðila í 2. gr. Meginreglan er sú að skráður eigandi gjaldskyldrar bifreiðar sé gjaldskyldur. Það frávik er frá þeirri meginreglu að sá aðili skal vera gjaldskyldur

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

sem er skráður umráðamaður gjaldskyldrar bifreiðar í ökutækjaskrá á grundvelli samnings við handhafa leyfis til að stunda eigna- eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki eða samnings við ökutækjaleigu með starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja. Þegar þannig háttar til er talið eðlilegt að gjaldið sé lagt á þann sem hefur umráð yfir ökutæki, auk þess sem það stendur honum næst að veita upplýsingar um akstur og notkun ökutækisins þar sem notkun vega landsins er andlag gjaldtöku. Skráðir eigendur gjaldskyldra ökutækja og umráðamenn þeirra bera þó óskipta ábyrgð (in solidum) á greiðslu gjaldsins. Auk gjaldskyldu skráðra eigenda og umráðamanna gjaldskyldra ökutækja eru þeir aðilar sem fá heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækja hér á landi, að hámarki í 12 mánuði, gjaldskyldir samkvæmt frumvarpinu, sbr. 11. gr. Gjaldskylda vegna eftirvagns sem ekki er búinn akstursmæli skal þó ávallt hvíla á þeim sem gjaldskyldur er af því ökutæki sem dregur eftirvagninn hverju sinni.

Í 3. gr. eru þau ökutæki tilgreind sem verða gjaldskyld samkvæmt lögunum, nái frumvarpið fram að ganga. Miðað er við að gjaldskyld ökutæki skuli bæði vera skráningar- og skoðunarskyld samkvæmt umferðarlögum og viðeigandi reglugerðum. Þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem tilgreind eru sem gjaldskyld ökutæki í 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins eiga það sammerkt að vera almennt notuð í akstri á opinberum vegum. Ökutæki sem almennt er gert ráð fyrir að séu notuð utan vega og eru þannig eftir atvikum undanþegin skráningar- og/eða skoðunarskyldu samkvæmt umferðarlögum og reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra laga verða því ekki gjaldskyld samkvæmt ákvæðum frumvarpsins. Í því sambandi má nefna að gert er ráð fyrir að dráttarvélar í ökutækjaflokki T1 eða T2 og eftirvagnar þeirra sem notaðar eru í landbúnaði hjá gjaldskyldum aðila sem skráður er á landbúnaðarskrá hjá ríkisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti eða í starfsemi sem fellur undir flokk 1 í atvinnugreinaflokkun Hagstofu Íslands, annarri en þjónustu við búrekstur, skuli vera undanþegnar gjaldskyldu. Það sama gildir um torfærutæki og vinnuvélar. Af því leiðir að slík ökutæki skulu ekki vera gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu.

3.2. Undanþágur frá gjald- eða greiðsluskyldu, 4. og *5. gr.*

Í greinunum er fjallað um tvenns konar undanþágur, þ.e. undanþegin ökutæki og undanþágu frá greiðslu kílómetragjalds við tilteknar aðstæður.

3.3. Fjárhæð kílómetragjalds, 6. gr.

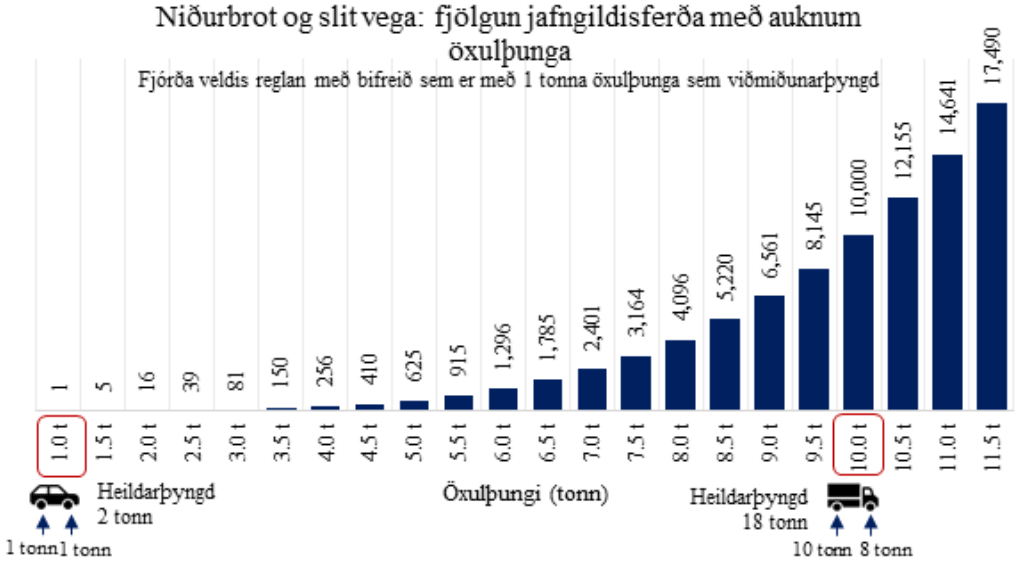
Í greininni er fjallað um fjárhæð kílómetragjalds á hvern kílómetra. Kílómetragjald skal vera lagt á í 29 gjaldbilum eftir leyfðri heildarþyngd ökutækis í kílóum. Fjárhæðin ræðst þannig af gjaldþyngd ökutækis sem skal vera leyfð heildarþyngd ökutækis við skráningu þess.

Til að stuðla að sanngjarnri gjaldtöku er horft til þess að kílómetragjald endurspegli eins og kostur er raunverulega notkun hvers ökutækis á vegainnviðum. Á sama tíma er lögð áhersla á að kerfið sé einfalt og gagnsætt. Í grunninn er notkun miðuð við kílómetrastöðu samkvæmt akstursmæli en einnig er horft til þess að notkun þyngri ökutækja veldur meira álagi á vegina en þeirra sem eru léttari. Af þeirri ástæðu er kílómetragjald stighækkandi með aukinni heildarþyngd ökutækja.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Álag af notkun þungra ökutækja sem geta verið allt að 32 tonn að þyngd er umtalsvert meira en álag af notkun léttra ökutækja eins og fólksbifreiða og sendibifreiða sem eru að jafnaði léttari en 3,5 tonn. Álag ökutækja á vegslit og niðurbrot vega eykst í veldisvexti með aukinni þyngd sem þýðir að munur á álagi á milli misþungra bifreiða eykst með vaxandi þyngd. Því er verulegur munur á því álagi sem 2 tonna bifreið og 18 tonna bifreið veldur en að sama skapi er munurinn óverulegur á milli 2 tonna fólksbifreiðar og 3 tonna fólksbifreiðar.

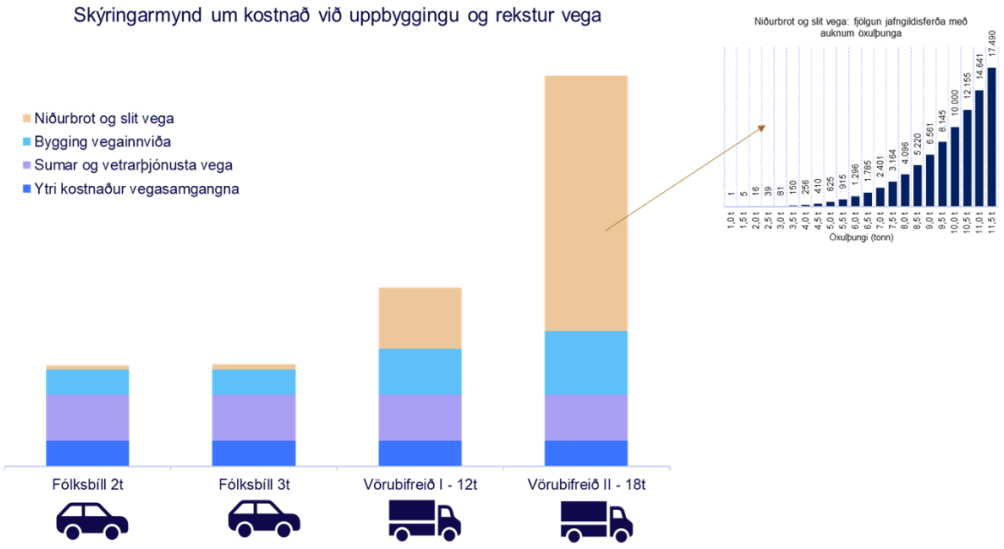
Mynd 1



Þrátt fyrir að niðurbrot og slit vega aukist í veldisvexti er annar kostnaður sem snýr að veganotkun nokkuð einsleitur fyrir allar þyngdir ökutækja. Þess vegna hækkar kílómetragjald ekki í fjórða veldi með aukinni þyngd.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Mynd 2



Fjárhæð kílómetragjalds fyrir ökutæki sem falla undir 2.–4. tölul. 1. mgr. 3. gr., þ.e. bifreiðar, gjaldskyldar dráttarvélar og eftirvagnar, er sett fram í 29 gjaldbilum þar sem gjaldið er lægst fyrir léttustu ökutækin og hækkar síðan eftir þyngd. Fólksbifreiðar og sendibifreiðar, sem eru 3,5 tonn eða léttari að heildarþyngd samkvæmt flokkun í ökutækjaskrá Samgöngustofu, eru í lægsta gjaldþrepi enda er óverulegur munur á því sliti og niðurbroti vega sem bifreiðar innan þessara flokka valda. Fyrir þyngri ökutæki, eins og rútur, vörubíla og stóra pallbíla, hækkar fjárhæð kílómetragjalds eftir heildarþyngd. Til að tryggja einfaldari yfirfærslu á milli kerfa eru gjaldþrep eins og hefur verið samkvæmt almennu kílómetragjaldi í lögum um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004.

Fjárhæð kílómetragjalds fyrir ökutæki sem falla undir 1. og 5. tölul. 1. mgr. 3. gr., þ.e. bifhjól og létt bifhjól, mun verða föst krónutala, þ.e. 4,15 kr. á kílómetra, óháð þyngd.

3.4. Skráning, áætlun á meðalakstri, greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðsla, 7.–9. gr.

Gert er ráð fyrir að skráning á stöðu akstursmælis skuli að meginreglu fara fram í gegnum miðlæga þjónustugátt stjórnvalda, þ.e. smáforrit eða vefinn Ísland.is, að lágmarki einu sinni á ári. Ef ökutæki er aftur á móti 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skal staða akstursmæla þeirra gjaldskyldu ökutækja sem eru í ökutækjaskrá hér á landi skráð á a.m.k. sex mánaða fresti. Skráning skal a.m.k. einu sinni á hverju almanaksári gerð rafrænt hjá álestraraðilum, þ.e. faggiltum skoðunarstofum ökutækja, tollyfirvöldum við inn- og útflutning og Vegagerðinni, sem skal þá koma til viðbótar rafrænni skráningu í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda. Talið er rétt að ríkari kröfur séu gerðar til skráningar þegar um þyngri ökutæki er að ræða og að slík skráning fari einnig ávallt fram hjá álestraraðilum. Skráning gjaldskylds aðila eða álestraraðila á stöðu akstursmælis er grundvöllur álagningar og uppgjörs á kílómetragjaldi. Þá er jafnframt talið nauðsynlegt, út frá eftirliti með réttri skráningu á stöðu akstursmælis, að þau fyrirtæki sem hafa með höndum sölu gjaldskyldra ökutækja sem skráð eru hér á landi,

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

ábyrgðar- og þjónustuskoðanir eða viðgerðir í atvinnuskyni á þeim ökutækjum sendi upplýsingar rafrænt um stöðu akstursmælis þeirra ökutækja á álestrardegi til Samgöngustofu sem hefur umsjón með rafrænni móttöku, varðveislu og miðlun gagna um skráningu á stöðu akstursmælis samkvæmt ákvæðinu. Einnig skulu vátryggingafélög senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis þegar um er að ræða tjón á þeim gjaldskyldu ökutækjum sem eru skráningar- og skoðunarskyld hér á landi.

Samkvæmt frumvarpinu er miðað við að greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds sé hver almanaksmánuður. Út frá fyrirsjáanleika, skýrleika og skilvirkni, m.a. út frá innheimtu kílómetragjalds, er talið rétt að hvert og eitt greiðslutímabil sé miðað við hvern almanaksmánuð og meðalakstur út frá dagafjölda í hverjum og einum almanaksmánuði. Þannig er hægt að reikna meðalakstur niður á hvern og einn dag og greiða kílómetragjald í formi bráðabirgðagreiðslu út frá samþykktri áætlun þar um. Í kjölfarið er kílómetragjald lagt á út frá uppgjöri vegna hlutaðeigandi greiðslutímabils eða greiðslutímabila. Þrátt fyrir að hvert og eitt greiðslutímabil sé miðað við einn almanaksmánuð skal þó ávallt vera heimilt að gera upp fleiri heil greiðslutímabil í kjölfar skráningar á stöðu akstursmælis.

Ávallt skal áætla meðalakstur á hverju greiðslutímabili og greiða þannig til bráðabirgða upp í væntanlega álagningu kílómetragjalds. Sú meginregla skal gilda að áætlun skal taka mið af síðustu tveimur skráningum á stöðu akstursmælis ökutækis. Ef um kaup ökutækis er að ræða eða ein þekkt skráð staða akstursmælis ökutækis liggur fyrir skal áætlun þó miðuð við tiltekinn fyrirframákveðinn akstur á dag í hverjum almanaksmánuði að teknu tilliti til fjölda daga á tímabilinu. Gjaldskyldum aðilum er gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu þess miðað við áætlun um meðalakstur.

3.5. Álagning og innheimta, 10. gr.

Í 10. gr. er kveðið á um álagningu og innheimtu. Þau atvik sem leiða til þess að álagning eigi sér stað eru tvenns konar, að staða akstursmælis sé skráð af gjaldskyldum aðila eða af hálfu álestraraðila, ellegar að tímamörk skráningar á stöðu akstursmælis, sbr. 1. og 2. mgr. 7. gr. séu liðin. Greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu er hver almanaksmánuður en meðalaksturinn getur verið reiknaður út frá lengra tímabili. Við álagningu kílómetragjalds er meginreglan sú að álagningin skuli tilheyra því greiðslutímabili sem næst er á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis. Gera skal upp í einu lagi við álagningu öll þau greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds sem næst eru á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis.

3.6. Ökutæki sem eru tímabundið hér á landi, 11. gr.

Gert er ráð fyrir að sá aðili sem fær heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, að hámarki í allt að 12 mánuði, skuli greiða fast akstursgjald eða eftir atvikum kílómetragjald vegna þeirrar notkunar. Gjaldið skal vera mismunandi og fara eftir þyngd ökutækis. Í fyrsta lagi er gert ráð fyrir að greiða skuli fast akstursgjald vegna allra ökutækja sem eru hér á landi í allt að 30 daga og eru allt að 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd á grundvelli tiltekinna gjaldbila. Fast akstursgjald fyrir ökutæki allt að 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd sem eru hér á landi í allt að 30 daga eykur skilvirkni við eftirlit tollyfirvalda með ökutækjum sem fá heimild til tímabundinnar notkunar hér á landi og minnkar flækjustig í gjaldtöku, bæði fyrir tollyfirvöld og gjaldskylda aðila. Meiri hluti þeirra ökutækja sem flutt eru hingað til lands samkvæmt heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi eru 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd eða léttari. Miklum erfiðleikum yrði bundið að staðreyna, hafa eftirlit og leggja kílómetragjald á öll ökutæki, í eigu eða umráðum innlendra og erlendra aðila, sem skráð eru erlendis, út frá aflestri af akstursmæli allra ökutækja við komu

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

og brottför þeirra hjá tollyfirvöldum eða eftir atvikum faggiltri skoðunarstofu, bæði vegna flækjustigs og þess tíma sem það tæki. Við brottför þyrfti að fara fram uppgjör og greiðsla á kílómetragjaldi út frá álestri og skoðun á heildarþyngd áður en ökutæki færi úr landi, oft á mjög skömmum tíma, með tilheyrandi fjölgun starfsmanna, innleiðingu á tölvukerfum og flækjustigi fyrir gjaldendur sem þyrftu þá að greiða gjaldið eftir á. Einnig gæti verið erfitt að innheimta sérstakt daggjald af gjaldskyldum aðilum þegar aðili er ekki með bókaða brottför frá landinu, óljóst er með dagsetningu brottfarar eða ef dvöl er framlengd hér á landi. Fast akstursgjald vegna þeirra ökutækja sem eru 30 daga eða skemur hér á landi leiðir til aukinnar skilvirkni, tímasparnaðar og aukinnar yfirsýnar við alla umsýslu og meðferð gjaldsins bæði hjá tollyfirvöldum og gjaldskyldum aðilum. Gjaldið leiðir þannig til aukins einfaldleika á skilum á kílómetragjaldi fyrir innflytjendur ökutækja sem skráð eru erlendis líkt og að er stefnt með því fyrirkomulagi sem viðhaft er í tilfelli ökutækja sem skráð eru hér á landi.

Ef ökutæki er lengur en 30 daga hér á landi í senn fer greiðsla kílómetragjalds þó fram samkvæmt álestri við brottför ökutækis frá landinu. Þá skulu gjaldskyldir aðilar sem nýta ökutæki tímabundið hér á landi, sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, ávallt greiða kílómetragjald út frá skráningu á akstursmæli við upphaf og lok tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi, en þegar svo ber undir skulu tollyfirvöld lesa af akstursmæli ökutækis og ákvarða kílómetragjald.

3.7. Innheimta daggjalds hjá ökutækjaleigum, 12. gr.

Gert er ráð fyrir að ökutækjaleigum verði heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkissjóð þar sem miðað verði við tiltekinn akstur ökutækis á dag út frá ákveðinni fastri fjárhæð að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Í þeim tilvikum þegar ökutækjaleiga krefur leigutaka um greiðslu kílómetragjalds vegna aksturs getur verið erfiðleikum bundið að óska eftir greiðslu frá leigutaka eftir skil á ökutæki. Ökutækjum og lyklum af ökutækjum er oft á tíðum skilað utan opnunartíma og greiðslur leigutaka til ökutækjaleigna fara almennt fram við afhendingu ökutækis. Vegna þessa er lagt til að ökutækjaleiga geti óskað eftir því að tiltekin ökutæki falli undir fast daggjald. Upplýsingar um þau ökutæki í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem bera eiga daggjald skulu berast ríkisskattstjóra. Miða skal daggjald við fjölda seldra útleigudaga á greiðslutímabili. Álagt daggjald skal teljast endanleg álagning kílómetragjalds tiltekins ökutækis.

3.8. Gjalddagi og eindagi, 13. gr.

Í 13. gr. frumvarpsins er fjallað um gjalddaga og eindaga kílómetragjalds, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, daggjald, fast akstursgjald og dráttarvexti.

3.9. Boðun í álestur, 14. gr.

Í 14. gr. er að finna ákvæði um hvenær ríkisskattstjóri skuli boða gjaldskyldan aðila, þ.e. eiganda eða umráðamann ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr., í álestur á stöðu akstursmælis ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja.

3.10. Skil á upplýsingum, 15. gr.

Þrátt fyrir þá meginreglu að áætlun á meðalakstri og skráning á stöðu akstursmælis og önnur samskipti milli gjaldskylds einstaklings og stjórnvalda skuli fara fram rafrænt í gegnum miðlæga þjónustugátt hjá stjórnvöldum er talið rétt og í samræmi við vandaða stjórnsýslu að gjaldskyldir einstaklingar og umboðsmenn þeirra eigi kost á því að skila inn upplýsingum og

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

gögnum skriflega á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Auk þess eigi gjaldskyldur einstaklingur ávallt kost á að skrá stöðu akstursmælis ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja í stað þess að skrá stöðu akstursmælis í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda. Sú leið sem hér er farin tryggir m.a. að sá hópur fólks sem ekki hefur raunhæfa möguleika á að nýta sér rafræna stjórnsýslu geti nýtt sér skriflega málsmeðferð, m.a. um áætlaðan akstur, skráningu á stöðu akstursmælis o.fl., sbr. m.a. álit umboðsmanns Alþingis í máli nr. F118/2022.

3.11. Eigendaskipti eða breytt skráning umráðamanns og afskráning, 16. og *17. gr.*

Þegar eigendaskipti eða breytt skráning umráðamanns á sér stað á ökutæki sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. skal skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigenda- eða umráðamannaskipti ökutækis, samhliða skráningu eigendaskipta eða breytingu á umráðamanni í ökutækjaskrá. Gert er að skilyrði að kaupandi eða nýr umráðamaður samþykki skráða stöðu akstursmælis. Við eigendaskipti eða eftir atvikum breytingu á umráðamanni skal leggja kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna liðinna gjaldtímabila sem ekki hefur áður verið lagt á. Gjaldskyldan færist í kjölfarið yfir á kaupanda eða nýjan umráðamann næsta dag á eftir skráningu eigendaskipta í ökutækjaskrá. Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breyta skráningu á umráðamanni nema seljandi hafi áður greitt kílómetragjald, og eftir atvikum vanskráningargjald, vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess. Við afskráningu gjaldskylds ökutækis skal á sama hátt skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu til Samgöngustofu. Ríkisskattstjóri leggur í kjölfarið kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem kílómetragjald hefur ekki hefur verið lagt á hann og yfirstandandi gjaldtímabil sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á hann fram að afskráningu. Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema seljandi hafi greitt kílómetragjald, og eftir atvikum vanskráningargjald, vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess. Við afskráningu gjaldskylds ökutækis skal á sama hátt skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu til Samgöngustofu. Ríkisskattstjóri leggur í kjölfarið kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu gjaldtímabila sem kílómetragjald hefur ekki hefur verið lagt á hann og yfirstandandi gjaldtímabil sem kílómetragjald hefur ekki verið lagt á gjaldskyldan aðila fram að afskráningu.

3.12. Akstursmælir, virkni o.fl., 18. gr.

Þau ökutæki sem eru gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu skulu vera búin virkum akstursmæli til ákvörðunar kílómetragjalds. Tekið er sérstaklega fram að eigandi eða umráðamaður ökutækis beri ábyrgð á að akstursmælir, þ.e. akstursmælir í mælaborði, ökuriti eða eftir atvikum nafmælir í tilviki eftirvagna, telji rétt. Við mat á þeim kröfum sem gerðar eru til virkni og eiginleika akstursmæla í þeim ökutækjum sem falla undir ákvæði frumvarpsins skal m.a. hafa hliðsjón af þeim reglum sem innleiddar hafa verið hér á landi samkvæmt EES-samningnum og gilda um gerðarviðurkenningu ökutækja og virkni akstursmæla, sjá nánari umfjöllun í skýringum við 18. gr. frumvarpsins. Faggilt skoðunarstofa ökutækja skal skoða virkni akstursmælis við skráningu á stöðu akstursmælis sem og við reglubundna skoðun þess og gera athugasemd og tilkynna inn á miðlægri þjónustugátt stjórnvalda ef akstursmælir er óvirkur eða telur ekki rétt.

3.13. Ýmis ákvæði, 19.–29. gr.

Í þessum greinum er að finna ýmis almenn ákvæði, svo sem um aðalskoðun, upplýsingaskyldu, eftirlit og endurákvörðun, kæruheimildir, vanskráningargjald, lögveð og fjárnám, viðurlög, málsmeðferð og fyrningu brota, reglugerðarheimild og gildistöku.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

3.14. Kolefnisgjald, 30. gr.

Kolefnisgjald er lagt á eldsneyti sem inniheldur kolefni af jarðefnauppruna og notað er í fljótandi eða loftkenndu formi. Með eldsneyti sem inniheldur kolefni af jarðefnauppruna í fljótandi eða loftkenndu formi er átt við gas- og dísilolíu, bensín, brennsluolíu og jarðolíugas og annað loftkennt vetniskolefni. Gjaldið tekur heildstætt á losun kolefnis frá jarðefnaeldsneyti, bæði frá samgöngum og öðrum uppsprettum. Kolefnisgjald kemur þannig til viðbótar öðrum almennum gjöldum á eldsneyti, þ.m.t. almennu og sérstöku vörugjaldi á bensín og olíugjaldi. Frá 1. janúar 2010 þegar lög um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, tóku gildi hefur gjaldið farið hækkandi, en upphaflegt viðmið gjaldsins var söluverð losunarheimilda í viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir.

Markmið kolefnisgjalds er m.a. að hvetja bæði einstaklinga og fyrirtæki til að velja vistvæna tækni og orkugjafa, sem stuðlar að aukinni framleiðslu endurnýjanlegra orkugjafa. Skattlagning á losun koltvísýrings, CO_2, þ.mt. kolefnisgjald, gerir stjórnvöldum fært að beina samfélaginu í átt að kolefnishlutleysi. Kolefnisgjald er þannig skilvirkt, hagkvæmt og áhrifaríkt stjórntæki til að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis og þar með losun CO_2. Tilgangur kolefnisgjalds snýst einnig um að neikvæð ytri áhrif losunar verði gjaldskyld svo að verð endurspegli raunkostnað losunar gróðurhúsalofttegunda. Álagning kolefnisgjalds hefur þannig skírskotun til mengunarbótareglunnar (e. polluter pays principle), þ.e. þá meginreglu að sá sem valdi mengun bæti umhverfistjón sem af henni hlýst og beri kostnað af því. Um leið gerir kolefnisgjald hreina orkugjafa samkeppnishæfari í verði við jarðefnaeldsneyti og hefur þann kost að leggja ríkissjóði til tekjur á sama tíma og ríkissjóður tekur á sig kostnað vegna markmiða í loftslagsmálum.

Fjárhæðir kolefnisgjalds eru nú 21,40 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 18,60 kr. á hvern lítra af bensíni, 26,20 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 23,25 kr. á hvert kg af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni.

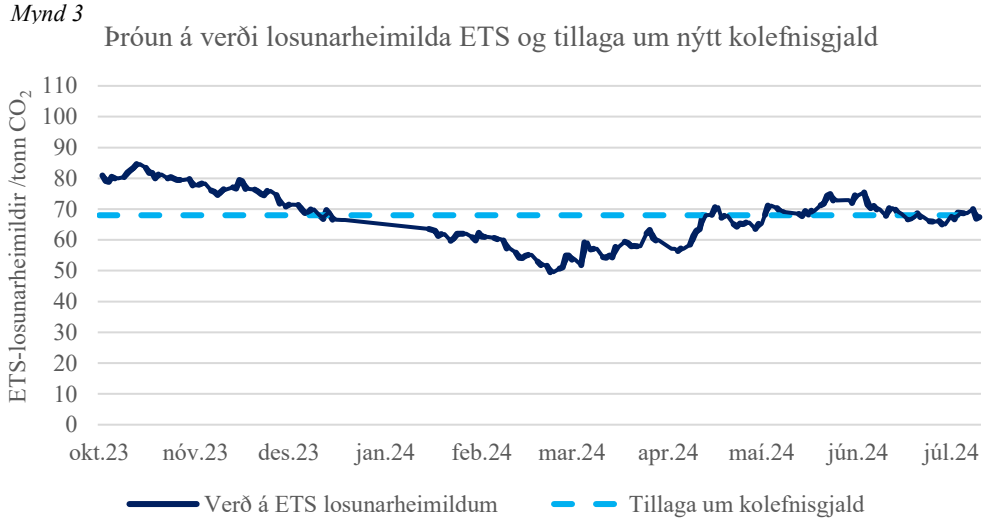
Alþjóðastofnanir hafa lagt mat á hvert kolefnisgjald þurfi að vera fyrir árslok 2030 svo að ríki heims nái loftslagsmarkmiðum sínum ásamt því að leggja mat á samfélagslegan kostnað af losun gróðurhúsalofttegunda. Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn hefur til að mynda miðað við að kolefnisgjald í Evrópu sé á bilinu 150–200 dalir á hvert tonn af CO_2, þ.e. um það bil 20–30.000 kr. Í samantekt frá Efnahags- og framfarastofnuninni (OECD) um skilvirkar fjárhæðir kolefnisgjalds (e. effective carbon rates) er talin þörf á að kolefnisgjald verði um 120 evrur á hvert tonn af CO_2, þ.e. um það bil 18.000 kr., árið 2030 til að markmið um afkolun náist fyrir miðja öldina. Kolefnisgjald á Íslandi er nú um 8.000 kr. á hvert tonn af CO_2.

Í fjármálaáætlun fyrir árin 2026–2030 kemur fram að kolefnisgjald verði hækkað til að fanga neikvæð ytri áhrif af brennslu kolefnis. Þá kemur fram að kolefnisgjald verði áfram lagt á jarðefnaeldsneyti til að fanga neikvæð ytri áhrif af notkun þess. Í fjárlögum fyrir árið 2025 koma einnig fram áform stjórnvalda um hækkun kolefnisgjalds til að viðhalda hvötum til orkuskipta.

Í frumvarpinu er lagt til að kolefnisgjald verði hækkað um u.þ.b. 25%, til viðbótar við 3,7% verðlagshækkun krónutölugjalda vegna fjárlaga fyrir árið 2026. Hækkunin leiðir til þess að kostnaður af brennslu jarðefnaeldsneytis verður í samræmi við söluverð losunarheimilda í viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Verð á losunarheimildum í viðskiptakerfi ESB var um 70 evrur á hvert tonn af CO_2 árið 2024. Lagt er til í frumvarpinu að kolefnisgjald verði sambærilegt því, eða um 10.200 kr. á hvert tonn af CO_2.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Mynd 3



Heimild: International Carbon Action Partnership. ETS Prices. Sótt 15. október 2024. *https://icapcarbonaction.com/en/ets-prices.*

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Frumvarpið þykir ekki fela í sér álitaefni sem kalli á sérstaka umfjöllun um samræmi við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar. Við samningu frumvarpsins var þess gætt að efni þess og framsetning samrýmdist 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar.

Það kílómetragjald sem lagt er til að lögfest verði með frumvarpi þessu telst skattur en yfirlýstur tilgangur með innheimtu gjaldsins er m.a. sá að vera tekjuöflunarleið fyrir ríkissjóð. Kílómetragjald er þannig ekki markað til tiltekinna verkefna eða vegaframkvæmda, sbr. 51. gr. laga um opinber fjármál, nr. 123/2015, en ákvæðið endurspeglar þá meginreglu að skatttekjur skuli ekki eyrnamerktar verkefnum eða rekstraraðilum heldur sé það í verkahring Alþingis að ákveða til hvaða aðila og verkefna skatttekjum er ráðstafað. Í frumvarpinu er jafnframt lögð til hækkun á kolefnisgjaldi sem telst skattur líkt og kílómetragjald.

Innheimta skattanna er talin uppfylla skilyrði ákvæða stjórnarskrárinnar um skattheimtu. Í 40. gr. stjórnarskrárinnar segir að engan skatt megi á leggja né breyta né af taka nema með lögum. 1. mgr. 77. gr. stjórnarskrárinnar gerir þann áskilnað að skattamálum skuli skipað með lögum og að stjórnvöldum megi ekki fela ákvörðun um hvort leggja skuli á skatt, breyta honum eða afnema. Þá mælir 2. mgr. 77. gr. stjórnarskrárinnar fyrir um að enginn skattur verði lagður á nema heimild hafi verið fyrir honum í lögum þegar þau atvik urðu sem ráða skattskyldu. Með samþykkt frumvarps þessa telst framangreindum skilyrðum 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar fullnægt.

Skoðun fór fram á samspili EES-samningsins og ákvæða frumvarpsins í tengslum við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/62/EB frá 17. júní 1999 um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum. Þá hefur jafnframt verið til skoðunar hvort ákvæði frumvarpsins falli undir tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2022/362 frá 24. febrúar 2022 um breytingu á tilskipunum 1999/62/EB, 1999/37/EB og 2019/520/EBE um gjald á ökutæki vegna notkunar tiltekinna grunnvirkja. Litið er svo á að ákvæði frumvarpsins falli ekki undir tilskipanirnar. Ef sú forsenda breytist má þó telja að engar vísbendingar séu um að ákvæði frumvarpsins stangist á við þær skuldbindingar sem fram koma í tilskipun

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

1999/62/EB og tilskipun 2022/362. Ekki er búið að taka tilskipun 2022/362 upp í EES-samninginn en gerðin er í skoðun hjá EFTA-ríkjunum.

5. Samráð.

Frumvarpið snertir eigendur og umráðamenn vegna aksturs gjaldskyldra ökutækja hér á landi. Jafnframt snertir frumvarpið Skattinn vegna innheimtu og álagningar kílómetragjalds og umsjón með skráningu á stöðu akstursmælis þyngri ökutækja. Auk þess snertir frumvarpið Samgöngustofu vegna umsjónar með skráningu á stöðu akstursmælis gjaldskyldra ökutækja í ökutækjaskrá. Þá hefur frumvarpið áhrif á faggiltar skoðunarstofur og aðila sem hafa með höndum sölu, ábyrgð og þjónustuskoðanir eða viðgerðir í atvinnuskyni og tryggingafélög vegna skráningar á stöðu akstursmælis gjaldskyldra ökutækja.

Frumvarp þetta er að miklu leyti óbreytt frá því það var lagt fram á 155. og 156. löggjafarþingi. Í aðdraganda þess var haft samráð við Fjársýsluna, Samgöngustofu og Skattinn. Þá hefur verkefnastofa um samgöngugjöld haft víðtækt samráð við fjölda hagsmunaaðila, en að henni standa fjármála- og efnahagsráðuneytið og innviðaráðuneytið auk þess sem forsætisráðuneytið á aðild að stýrihópi um verkefnið. Einnig hefur verkefnastofa um stafrænt Ísland unnið að undirbúningi að tæknilegum atriðum og viðmótshönnun með Fjársýslunni, Samgöngustofu og Skattinum.

Áform um lagasetningu voru til umsagnar í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is dagana 11. júlí til 12. ágúst 2024 (mál nr. S-147/2024) og bárust alls 61 umsögn um áformin. Frumvarpsdrögin voru einnig kynnt almenningi í samráðsgátt stjórnvalda dagana 15.–20. október 2024 (mál nr. S-214/2024) og bárust alls 194 umsagnir um drögin. Brugðist var við mörgum athugasemdum sem fram komu í umsögnum og tók frumvarpið breytingum í samræmi við það.

Teknar voru m.a. til skoðunar þær ábendingar sem bárust vegna kílómetragjalds bifhjóla og léttra bifhjóla. Við nánari skoðun á gjaldskyldu bifhjóla vegna aksturs í ýmsum Evrópulöndum kom í ljós að víða í Evrópu þekkist það að innheimt séu lægri gjöld af bifhjólum en t.d. af fólksbifreiðum, m.a. til að einfalda flokkun á gjaldtöku slíkra léttari ökutækja og til að auka skilvirkni við innheimtu. Vegna þessa var ákveðið að koma til móts við þau sjónarmið sem varða fjárhæð kílómetragjalds fyrir bifhjól og miða við að föst fjárhæð kílómetragjalds fyrir bifhjól og létt bifhjól verði 4,15 kr.

Hvað viðkemur þeim ábendingum sem varða samkeppnisstöðu landshluta í tengslum við þungaflutninga má benda á að áhrif af breyttu tekjuöflunarkerfi á notkun vörubifreiðar verða mjög sambærileg í nýju kerfi kílómetragjalds á árinu 2026 miðað við núverandi kerfi. Hér á eftir er tekið dæmi af 26 tonna vörubifreið með eyðslu upp á 35 lítra á 100 km sem ekið er 1.000 km. Þar má sjá að áhrifin munu verða sambærileg fyrir umrætt ökutæki í nýju kerfi kílómetragjalds og í eldra kerfi, sjá mynd nr. 12. Þá er bent á að gert er ráð fyrir tímabundinni aðlögun tiltekinna þungra ökutækja inn í nýtt kerfi kílómetragjalds til að milda áhrif kerfisbreytinganna á þau ökutæki og styðja um leið orkuskipti þyngri ökutækja.

Í kjölfar ábendinga sem bárust í samráðsgátt um akstur bílaleigubíla var daggjald ökutækjaleigna tekið til nánari skoðunar. Bent er á að samkvæmt gögnum frá Vegagerðinni hafi daglegur meðalakstur erlendra ferðamanna á bílaleigubílum á árinu 2017 verið 230–250 km yfir sumarið. Yfir veturinn hafi meðalaksturinn verið 190–210 km. Samkvæmt umræddri skýrslu fyrirtækisins Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar ehf., sem unnin var með stuðningi rannsóknasjóðs Vegagerðarinnar í júní 2018, kemur fram að meðalakstur ferðamanna hafi numið að meðaltali um 230 km á dag á árinu 2017. Í ljósi þessa er talið rétt að fjárhæð daggjalds verði miðuð við 200 km akstur á dag og verði því 1.390 kr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Þá tók ráðuneytið til skoðunar þær ábendingar sem bárust um fyrirhugaða hækkun kolefnisgjalds og áhrif hennar á sjávarútveg. Líkt og fram kemur í kafla 6.3 um áhrif á umhverfi og sjálfbæra þróun hafa breytingar á kolefnisgjaldi víðtækari áhrif en á ökutæki. Í því sambandi má ætla að fyrirtæki í sjávarútvegi greiði um 31% af kolefnisgjaldinu. Gert er ráð fyrir að tekjuauki kolefnisgjalds nemi um 3 milljörðum kr. á ári. Það má því ætla að um 1 milljarður kr. af kolefnisgjaldinu falli á fyrirtæki í sjávarútvegi. Hins vegar má vænta þess að lækkun tekjuskatts lögaðila og veiðigjalds muni nema yfir 50% af hækkun kolefnisgjaldsins. Af því leiðir að heildaráhrif á sjávarútveg munu væntanlega nema um 0,5 milljörðum kr. af framangreindri hækkun kolefnisgjalds.

Í ljósi þess að þær breytingar og viðbætur sem hafa átt sér stað við vinnslu frumvarpsins vegna endurflutnings þess eru óverulegar þótti ekki ástæða til frekara samráðs áður en frumvarpið verður nú lagt fram að nýju.

6. Mat á áhrifum.

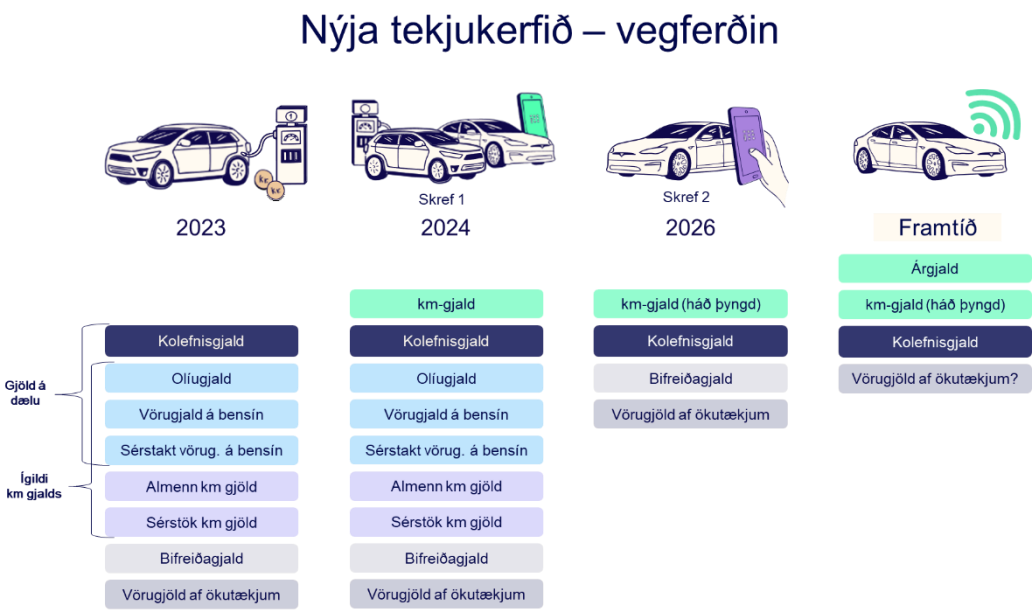
Síðastliðna áratugi hafa tekjur af umferð að stórum hluta runnið til ríkissjóðs í formi olíu- og bensíngjalda. Ljóst er að það kerfi er að renna sitt skeið á enda vegna orkuskipta og minnkandi eldsneytisnotkunar. Nú þegar hafa tekjur ríkissjóðs af umferð lækkað töluvert vegna þessara þátta. Til að bregðast við þeirri þróun hefur átt sér stað vinna við stefnumótun og innleiðingu á breyttu tekjuöflunarkerfi óháð orkugjafa.

Fyrsta skrefið í þeirri stefnumótun var tekið í ársbyrjun 2024 með nýju kílómetragjaldi á akstur rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbifreiða (fólks- og sendibifreiða). Gjaldið byggist á fjölda ekinna kílómetra og er nú 6 kr./km fyrir rafmagns- og vetnisbifreiðar en 2 kr./km fyrir tengiltvinnbifreiðar. Gjaldið er greitt mánaðarlega út frá áætlun um meðalakstur á gjaldtímabili og er gert upp þegar ný skráning á stöðu akstursmælis ökutækis er skráð í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is. Ákvörðun um að innleiða nýtt tekjuöflunarkerfi í tveimur skrefum þýðir að verkefnið var mun smærra í sniðum í upphafi en ella hefði orðið. Fyrsta skrefið náði einungis til hluta bílaflotans, eða 51 þúsund bifreiða, sem er um 18% af heildarfjöldanum. Með því móti hefur verið hægt að draga lærdóm af framkvæmd verkefnisins og endurbæta það með tilliti til reynslu og ábendinga gjaldskyldra aðila áður en kílómetragjald verður lagt á öll ökutæki frá og með 1. janúar 2026, verði frumvarpið samþykkt, en þá bætast við yfir 233 þúsund ökutæki.

Síðara skrefið, sem er meginefni frumvarpsins, felur í sér að öll veganotkun verði skattlögð miðað við notkun í stað þess að vera skattlögð miðað við eyðslu. Þá munu allir sem nota vegakerfið borga eftir fjölda ekinna kílómetra í samræmdu kerfi þar sem tekið verður tillit til fleiri þátta eins og þyngdar ökutækja umfram tiltekið lágmark og þar með tekið tillit til slits og niðurbrots vega sem þyngri ökutæki valda. Gjaldið mun því vera gagnsætt og endurspegla raunverulega notkun á vegasamgöngum. Samhliða því er gert ráð fyrir að kolefnisgjald verði sambærilegt verði á losunarheimildum með það markmið að leiðarljósi að styðja við loftslagstefnu stjórnvalda. Þannig verður áfram hvati í kerfinu til að vera á sparneytnum bifreiðum. Á mynd nr. 4 má sjá yfirlitsmynd um hvernig gert er ráð fyrir að gjöldum í núverandi tekjuöflunarkerfi verði fækkað og kerfið þannig einfaldað og gert gegnsærra frá og með 1. janúar 2026.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Mynd 4



Á upplýsingavefnum vegirokkarallra.is er nánar fjallað um innleiðinguna á nýju og samræmdu tekjuöflunarkerfi vegna veganotkunar sem verkefnastofa um tekjur af ökutækjum og umferð leiðir fyrir hönd þriggja ráðuneyta, þ.e. fjármála- og efnahagsráðuneytis, innviðaráðuneytis og forsætisráðuneytis.

6.1. Mat á fjárhagslegum áhrifum fyrir ríkissjóð.

Þær lagabreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu munu hafa jákvæð áhrif á tekjur ríkissjóðs og er áætlað að tekjuauki af breyttu tekjuöflunarkerfi verði um 3,3 milljarðar kr. á árinu 2026. Meðtalið í því eru hliðaráhrif á virðisaukaskatt sem eru áætluð neikvæð um 2,7 milljarðar kr. árið 2026 og koma til lækkunar á tekjum ríkissjóðs. Tekjur af ökutækjum og eldsneyti verða þá um 1,6% af VLF árið 2026. Auk þess eru hliðaráhrif á tekjuskatt og veiðigjald sem koma inn með tímatöf árin þar á eftir. Með breyttu tekjuöflunarkerfi af veganotkun verða tekjur ríkissjóðs sjálfbærari til lengri tíma. Skattur sem tekur mið af eknum kílómetrum tryggir ríkissjóði tekjur til framtíðar ólíkt núverandi bensín- og olíugjaldi þar sem sparneytnum bifreiðum og hreinorkubifreiðum fjölgar ár frá ári. Kerfisbreytingin er mikilvægt skref í þeim umbótum á skattlagningu ökutækja og eldsneytis sem leiða á til þess að skatttekjur af umferð og eldsneyti verði aftur um 1,7% af vergri landsframleiðslu (VLF) árið 2027 líkt og að jafnaði á árunum 2010–2017.

Samþykkt fumvarpsins mun fela í sér aukinn kostnað hjá Skattinum og Samgöngustofu vegna innleiðingar á nýju kílómetragjaldi á árinu 2026 og árlegum rekstrarkostnaði hjá stofnununum. Auk þess er gert ráð fyrir árlegum innheimtukostnaði í tengslum við innheimtu kílómetragjalds og stofnunar á kröfum.

Gert er ráð fyrir að árlegur rekstrarkostnaður hjá Skattinum frá árinu 2026 verði 135 millj. kr.

Skjal sótt af '99999999999' dags: 22.11.2026

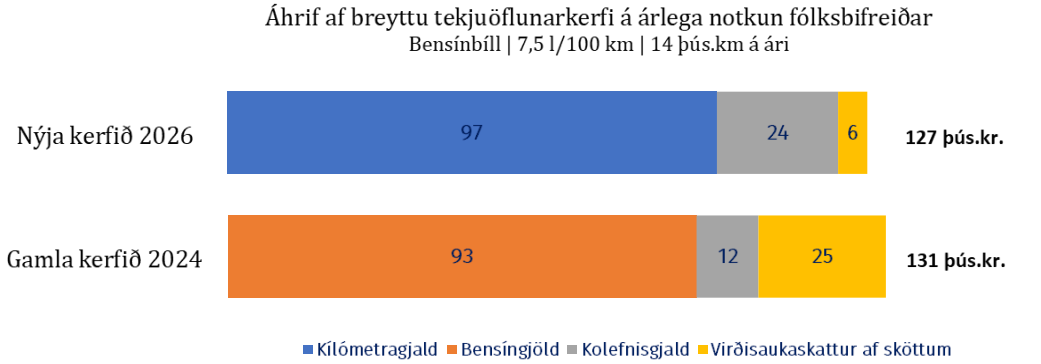
Gert er ráð fyrir að kostnaður hjá Samgöngustofu á árinu 2026 verði 25–30 millj. kr. Þá er áætlað að eftir það verði árlegur rekstrarkostnaður hjá Samgöngustofu 15–20 millj. kr.

Gert er ráð fyrir að stofnkostnaður hjá Fjársýslu ríkisins verði 15 millj. kr. og frá árinu 2026 verði árlegur innheimtukostnaður 100 millj. kr.

6.2. Mat á samfélagslegum áhrifum.

Verði frumvarpið samþykkt má gera ráð fyrir að það hafi ólík áhrif á samfélagshópa. Þeir sem reiða sig lítið á einkabílinn verða fyrir tiltölulega litlum áhrifum ásamt þeim sem geta auðveldlega nýtt sér annan samgöngumáta. Breytt tekjuöflunarkerfi mun leiða af sér töluverðar breytingar á skattlagningu veganotkunar, ýmist til hækkunar eða lækkunar, háð eyðslu ökutækja o.fl. Af meðalbensínbifreið, sem eyðir um 7,5 ltr./100 km, eru greiddir sambærilegir skattar fyrir veganotkun og mengun fyrir og eftir innleiðingu á breyttu tekjuöflunarkerfi. Samsetning skattlagningarinnar breytist þó líkt og sjá má á mynd nr. 5.

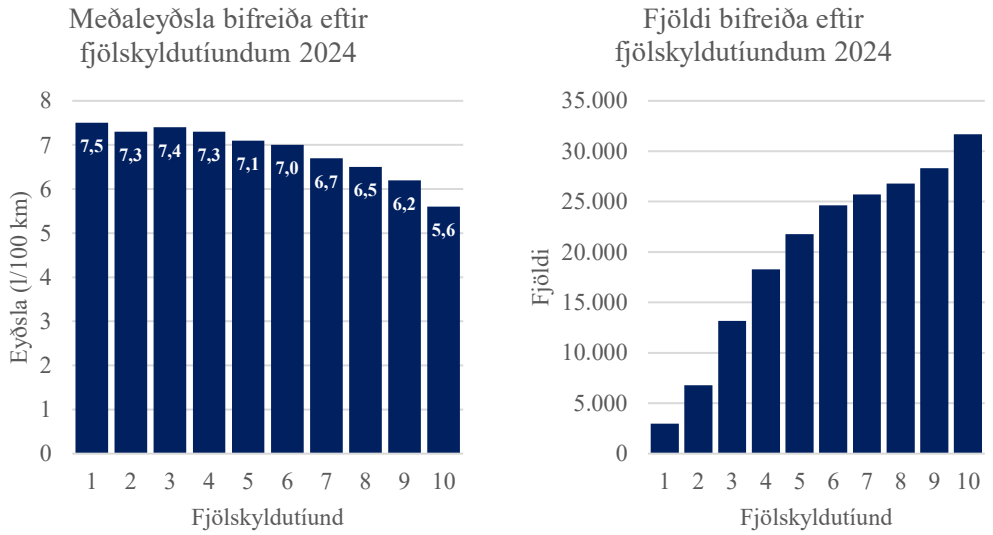
Mynd 5



Skattlagning sem byggist nánast eingöngu á eyðslu bifreiða, líkt og nú er, leiðir til þess að þeir sem aka á eldri bifreiðum, sem menga að meðaltali meira en aðrar bifreiðar, greiða almennt meira fyrir veganotkun en eigendur nýrra og sparneytnari bifreiða. Breytt tekjuöflunarkerfi byggist hins vegar að stórum hluta á raunverulegri veganotkun, óháð gerð bifreiðar. Það stuðlar að jafnari skattlagningu bifreiða eftir tekjuhópum en almennt eiga einstaklingar í lægri tekjuhópum eldri bifreiðar og þar af leiðandi meira mengandi bifreiðar en einstaklingar í efri tekjuhópum, sbr. mynd nr. 6. Þar að auki er hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða meiri hjá einstaklingum í efri tekjuhópum. Af þessum upplýsingum má draga þá ályktun að áhrif skattlagningar á notkun bifreiða verði meiri hjá tekjuhærri hópum en tekjulægri hópum ef breytt tekjuöflunarkerfi verður samþykkt. Áhrif kerfisbreytinganna eru þannig í samræmi við markmið stjórnvalda um réttlát umskipti sem felur það í sér að allar aðgerðir stjórnvalda gegn loftslagsvánni tryggi um leið jöfnuð og réttlæti. Í því sambandi ber jafnframt að hafa í huga að mengun verður áfram skattlögð með hækkuðu kolefnisgjaldi og verða eyðslufrekari bifreiðar áfram skattlagðar meira en sparneytnar bifreiðar.

Skjal sótt af '99999999999' dags: 22.11.2026

Myndir 6 og 7

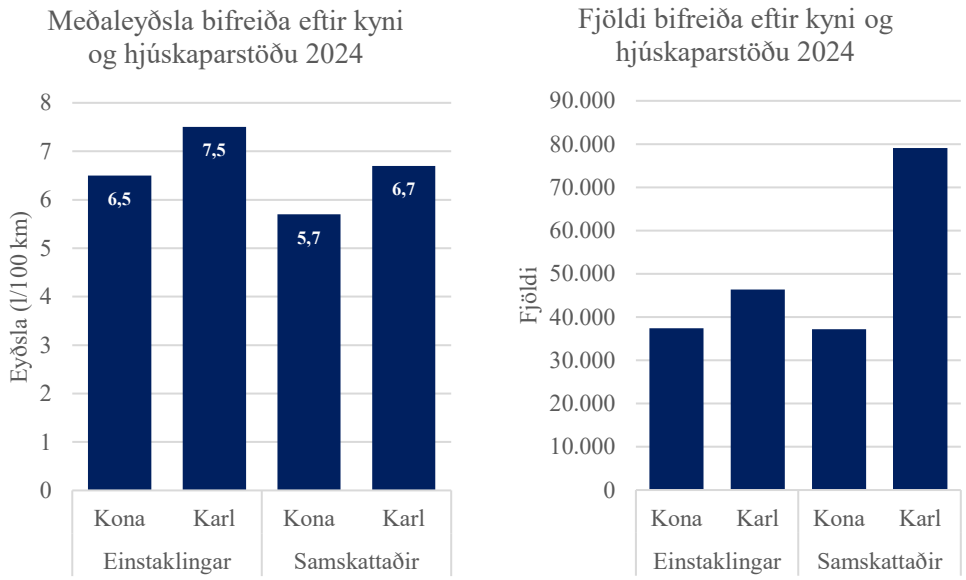


Fjölskyldutíund: Tíund miðast við tekjuskatts- og útsvarsstofn fjölskyldna.
Meðaleyðsla er reiknuð út frá uppgefinni koltvísýringslosun frá framleiðanda.
Heimild: Staðgreiðsluskrá einstaklinga 2024 (Skatturinn), ökutækjaskrá 2024 (Samgöngustofa), fjármála- og efnahagsráðuneytið og útreikningar verkefnastofu um samgöngumál.

Gera má ráð fyrir að skattlagning á notkun ökutækja hafi mismunandi áhrif á kynin. Ferðavenjukannanir og kannanir á ferðum innan vinnusóknarsvæða hafa sýnt fram á kynbundinn mun á ferðavenjum, en þær sýna að konur nota einkabílinn ekki síður en karlar. Umtalsverður kynjamunur er þó á eignarhaldi ökutækja þar sem karlar eru skráðir eigendur tæplega ⅔ fólks- og sendibifreiða. Þá eyða bifreiðar í eigu kvenna almennt minna eldsneyti en bifreiðar í eigu karla, sbr. mynd nr. 8. Af þeim sökum má gera ráð fyrir að áhrif skattlagningar á notkun bifreiða í eigu kvenna verði meiri en á notkun bifreiða í eigu karla ef breytt tekjuöflunarkerfi verður samþykkt. Þó skal tekið fram að konur og karlar munu greiða sama gjald fyrir vegnotkun bifreiða en konur munu að jafnaði greiða lægra kolefnisgjald fyrir mengun þar sem bifreiðar í eigu þeirra eru almennt sparneytnari.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Myndir 8 og 9

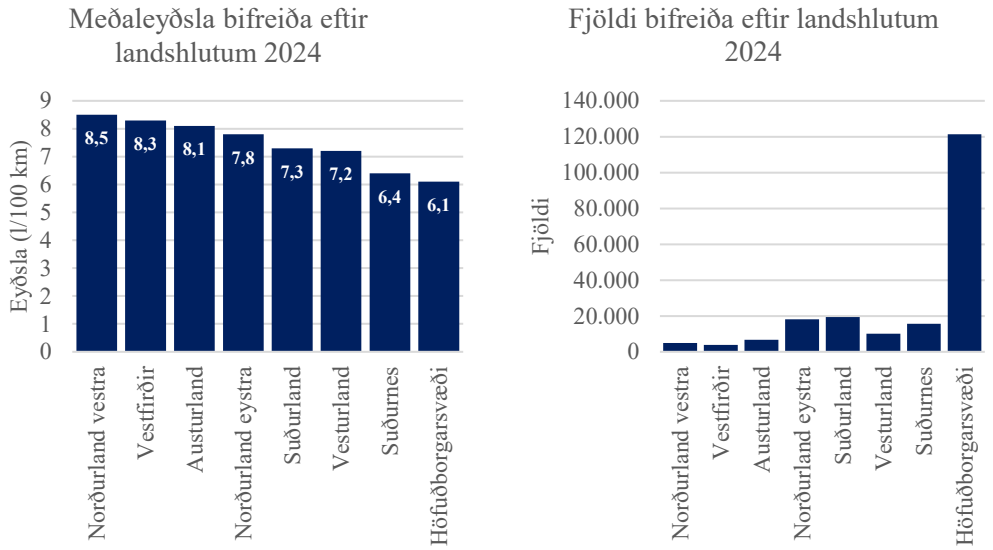


Meðaleyðsla er reiknuð út frá uppgefinni koltvísýringslosun frá framleiðanda bifreiðar.
Heimild: Staðgreiðsluskrá einstaklinga 2024 (Skatturinn), ökutækjaskrá 2024 (Samgöngustofa), fjármála- og efnahagsráðuneytið og útreikningar verkefnastofu um samgöngumál.

Áhrif af kerfisbreytingunni koma einnig til með að vera ólík eftir landshlutum enda samsetning ökutækjaflotans ólík eftir búsetu. Til að mynda eru hlutfallslega fleiri rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og nærliggjandi sveitarfélögum en annars staðar á landinu. Þá eru bifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurnesjum sparneytnari en annars staðar á landinu líkt og sjá má á mynd nr. 10. Þar af leiðandi má draga þá ályktun að áhrif skattlagningar á notkun bifreiða á þeim svæðum hækki umfram skattlagningu á öðrum svæðum landsins verði breytt tekjuöflunarkerfi samþykkt.

Skjal sótt af '99999999999' dags: 22.11.2026

Myndir 10 og 11



Meðaleyðsla er reiknuð út frá uppgefinni koltvísýringslosun frá framleiðanda.
Heimild: Staðgreiðsluskrá einstaklinga 2024 (Skatturinn), ökutækjaskrá 2024 (Samgöngustofa), fjármála- og efnahagsráðuneytið og útreikningar verkefnastofu um samgöngumál.

Breytingar frumvarpsins eru margþættar og eru áhrifin af þeim því fjölbreytt. Bein áhrif af afnámi eldsneytisgjalda ásamt hækkun kolefnisgjalds munu birtast einstaklingum og fyrirtækjum í lægra verði við kaup á eldsneyti. Í frumvarpinu er í bráðabirgðaákvæði V kveðið á um hvernig uppgjöri á óseldum tollafgreiddum birgðum af eldsneyti hjá gjaldskyldum aðilum skuli háttað 1. janúar 2026. Ákvæðið tekur á því að nýtt kílómetragjald taki gildi 1. janúar 2026 og eldsneytisgjöld falli brott. Því má gera ráð fyrir því að ekki verði töf á því að þær skattbreytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu birtist í verði eldsneytislítra.

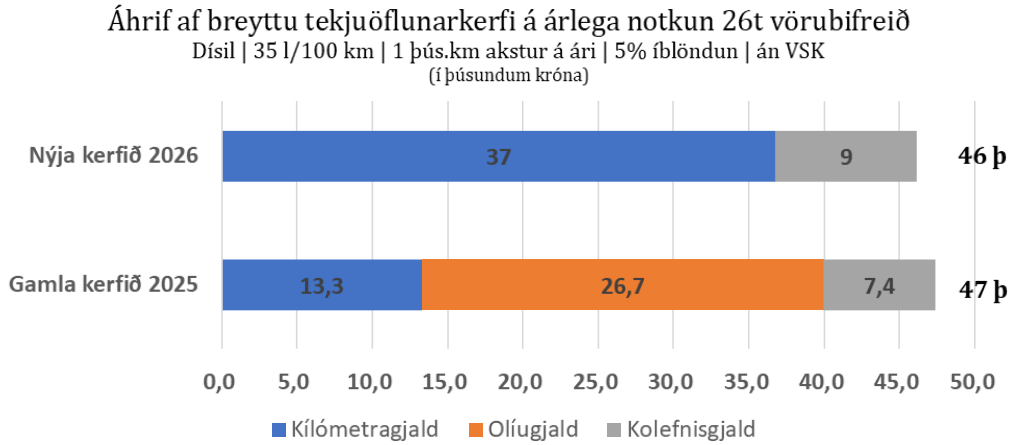
Hinn 1. janúar 2024 var tekið upp sams konar kílómetragjald fyrir hreinorku- og tengiltvinnbíla (fólksbíla og sendibíla) og stefnt er að samkvæmt frumvarpi þessu fyrir öll ökutæki. Hagstofa Íslands mat þá að það gjald skyldi ekki tekið inn í útreikning í vísitölu neysluverðs. Eftir skoðun á málinu út frá ýmsum hliðum hefur Hagstofa Íslands komist að þeirri niðurstöðu að þar sem gjaldið sé háð notkun á vegum og þar sem greiðsla fer fram í réttu hlutfalli við fjölda ekinna kílómetra skuli líta á kílómetragjaldið sem veggjöld og skuli það því tekið með í vísitölu neysluverðs. Kílómetragjaldið mun því hafa áhrif á vísitölu neysluverðs til hækkunar. Afnám olíugjalds og vörugjalda á eldsneyti mun hins vegar hafa áhrif til lækkunar á vísitölu neysluverðs. Gert er ráð fyrir að heildarbreytingin hafi óveruleg áhrif á vísitölu neysluverðs eða u.þ.b. 0–0,1% hækkun á vísitölunni.

Í breyttu tekjuöflunarkerfi verður tekið tillit til þyngdar ökutækja umfram tiltekið lágmark og þar með til slits og niðurbrots vega sem þyngri ökutæki valda. Fjárhæð kílómetragjalds verður stighækkandi með aukinni þyngd ökutækja og verður á bilinu 6,95–45,17 kr. á ekinn kílómetra, að teknu tilliti til 3,7% verðlagshækkunar krónutölugjalda vegna fjárlaga 2026. Þess háttar fyrirkomulag þekkist nú þegar í skattkerfinu en bifreiðar sem eru þyngri en 10 tonn greiða nú almennt kílómetragjald samkvæmt lögum um olíugjald og kílómetragjald, nr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

87/2004, sem er á bilinu 0,39–17,40 kr. háð þyngd, til viðbótar við eldsneytisskatta. Skattlagning á ekna kílómetra er því vel kunnug rekstraraðilum stærri bifreiða. Á mynd nr. 12 má sjá hvaða áhrif kerfisbreytingin hefur á skattlagningu veganotkunar hjá 26 tonna bifreið með eyðslu upp á 35 ltr./100 km sem ekið er 1.000 km. Þá skal áréttað að kerfisbreytingin hefur ekki aðeins áhrif á eigendur eða eftir atvikum umráðamenn ökutækja heldur alla þá sem nýta jarðefnaeldsneyti þar sem tillagan felur í sér verulega hækkun á kolefnisgjaldi.

Mynd 12



Að lokum er vert að nefna að breytt tekjuöflunarkerfi mun hafi ólík áhrif á einstaklinga og lögaðila þar sem virðisaukaskattur er lagður á bensín- og olíugjald en ekki á nýtt kílómetragjald. Það leiðir til þess að innskattsréttur minnkar hjá þeim lögaðilum sem geta talið virðisaukaskatt vegna rekstrar ökutækja til innskatts.

6.3. Áhrif á umhverfi og sjálfbær þróun.

Tillögur frumvarpsins fela í sér töluverðar breytingar á skattlagningu af veganotkun sem tengist ekki eins eyðslu bifreiða og áður. Í núverandi kerfi, þar sem skattlagning tekur fyrst og fremst mið af eldsneytisnotkun, hvetur skattlagningin til kaupa á sparneytnum bifreiðum eða minni aksturs. Í nýju kerfi, þar sem kílómetragjald tekur mið af raunakstri, hvetur skattlagningin til minni aksturs og hærra kolefnisgjaldi er ætlað að hvetja til minni mengunar, t.d. með kaupum á sparneytnari bifreiðum og hreinorkubifreiðum. Engu að síður mun skattlagning á eldsneyti lækka á móti tilkomu nýs kílómetragjalds og má því ætla að hvatar til að velja sparneytnari bifreiðar umfram aðrar minnki þar sem skattlagning veganotkunar verður ekki lengur tengd eldsneytisnotkun heldur fjölda ekinna kílómetra. Kerfisbreytingin mun hins vegar tryggja að þeir sem menga borgi, sem hefur skírskotun til greiðslureglu umhverfisréttarins eða mengunarbótareglunnar. Í núverandi kerfi greiða bensínbifreiðar meira fyrir mengun en dísilbifreiðar þar sem bensíngjald er hærra en olíugjald þrátt fyrir að brennsla af hverjum lítra af dísilolíu losi meiri koltvísýring. Það verður leiðrétt með breyttu tekjuöflunarkerfi. Að sama skapi greiða rafmagnsbílar hærra gjald fyrir veganotkun en sparneytnari bensín- og dísilbílar eftir að byrjað var að innheimta kílómetragjald af þeim síðustu áramót. Fyrir lá við lögfestingu á kílómetragjaldi vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða að kílómetragjald á öll

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

ökutæki yrði innleitt. Því er mikilvægt að árétta að þessi vegferð við innleiðingu kílómetragjalds hófst um þarsíðustu áramót. Verði þetta frumvarp samþykkt mun það tryggja að það verði aftur skattalega hagkvæmast að velja hreinorkubifreið umfram aðrar bifreiðar sem styður markmið stjórnvalda í loftslagsmálum. Í því sambandi má nefna að hreinorkubifreiðum hefur fjölgað á eftirmarkaði sem gerir tekjulægri hópum kleift í meira mæli að velja hreinorkubifreið umfram aðrar bifreiðar.

Mat á áhrifum kerfisbreytingarinnar á heildarlosun frá vegasamgöngum bendir til þess að losun verði nokkuð áþekk því sem yrði miðað við óbreytt kerfi. Þar vegast á lækkun á eldsneytissköttum, sem er líkleg til að auka eldsneytisnotkun þar sem kostnaður á hvern lítra lækkar, og nýtt kílómetragjald sem er líklegt til að draga úr akstri þar sem kostnaður á hvern kílómetra verður sýnilegri. Sé litið til framtíðar, með hlutfallslega fleiri sparneytnum bifreiðum, munu áhrif af breyttu tekjuöflunarkerfi á heildarlosun vera jákvæðar, þ.e. stuðla að auknum samdrætti samanborið við núverandi kerfi.

Í frumvarpinu er lögð til hækkun á kolefnisgjaldi, sem leiðir til þess að kostnaður af brennslu jarðefnaeldsneytis verður í samræmi við söluverð losunarheimilda (EU ETS). Verð á losunarheimildum sveiflast á mörkuðum en það hefur verið um 70 evrur á hvert tonn af CO_2 árið 2024. Í frumvarpinu er miðað við að kolefnisgjald verði sambærilegt því, eða um 10.200 kr. á hvert tonn af CO_2 sem nemur um 68 evrum á hvert tonn af CO_2. Gjaldið tekur heildstætt á losun koltvísýrings frá jarðefnaeldsneyti, bæði frá samgöngum og öðrum uppsprettum.

Ljóst er að breytingar á kolefnisgjaldi hafa víðtækari áhrif en á ökutæki. Þar má helst nefna áhrif á sjávarútveg sem má áætla að greiði um 31% af kolefnisgjaldinu. Nú er gert ráð fyrir að tekjuauki vegna kolefnisgjalds nemi um 3 milljörðum kr. Því má ætla að um 1 milljarður kr. af því falli á sjávarútveg. Þá hefur tillagan um hækkun kolefnisgjalds auk þess áhrif á tekjuskatt lögaðila ári síðar, sem og veiðigjald að tveimur árum liðnum. Töluverð óvissa er um nákvæm áhrif framangreindra breytinga á þessa skatta þar sem erfitt hefur reynst að áætla áhrif af uppsöfnuðu tapi, þróun fiskstofna og breytingum í rekstraraðstæðum fyrirtækja sem stunda fiskveiðar. Ef miðað er við einfaldar en markvissar forsendur milli ára má vænta þess að lækkun tekjuskatts lögaðila og veiðigjalds nemi yfir 50% af hækkun kolefnisgjalds. Því eru heildaráhrif á sjávarútveg væntanlega um 0,5 milljarðar kr. af ofangreindri hækkun kolefnisgjalds.

Tilgangur kolefnisgjalds er að fanga neikvæð ytri áhrif losunar og að losunin verði gjaldskyld svo að verð endurspegli raunkostnað losunar gróðurhúsalofttegunda. Markmið hækkunarinnar er að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og er beiting kolefnisgjalds skilvirk leið til þess.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í greininni er fjallað um greiðslu kílómetragjalds. Fram kemur að greiða skuli í ríkissjóð kílómetragjald af akstri ökutækja eins og nánar er ákveðið í lögunum.

Um 2. gr.

Í 1. mgr. kemur fram sú meginregla að skráður eigandi gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. sé gjaldskyldur. Meginreglan er því sú að skráður eigandi gjaldskylds ökutækis í ökutækjaskrá á hverjum eignarhaldstíma sé bæði greiðslu- og gjaldskyldur vegna hlutaðeigandi ökutækis, þ.e. vegna bráðabirgðagreiðslu áætlunar og álagningar og uppgjörs kílómetragjalds. Vísað er til þess að greiðsluskyldan haldist á eignarhaldstíma sem tekur mið af opinberri skráningu ökutækis í ökutækjaskrá. Með gjaldskyldum eiganda er átt við skráðan

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

eiganda og meðeiganda ökutækis í ökutækjaskrá Samgöngustofu á hverjum eignarhaldstíma. Nýr eigandi verður þannig ekki gjaldskyldur vegna aksturs í tíð fyrri eiganda. Þegar tveir eða fleiri aðilar eru skráðir eigendur að ökutæki er einn þeirra skráður aðaleigandi í ökutækjaskrá og aðrir meðeigendur. Tilkynningum, greiðsluseðlum og kröfum er þó eingöngu beint að aðaleiganda, sbr. núverandi framkvæmd, svo sem vegna bifreiðagjalda og tryggginga.

Í 2. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar fjármögnunar-, eigna- eða ökutækjaleiga er eigandi að ökutæki og umráðamaður er leigjandi. Hér er um að ræða undantekningu frá meginreglu 1. mgr. Í málsgreininni er tekið fram að umráðamaður samkvæmt samningi við handhafa leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, eða samningi við ökutækjaleigu með starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, sé gjaldskyldur þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. Umráðamaður skal þá bæði vera greiðsluskyldur vegna bráðabirgðagreiðslu áætlunar á kílómetragjaldi og gjaldskyldur vegna álagningar og uppgjörs vegna aksturs hlutaðeigandi ökutækis. Í því sambandi ber að hafa í huga að almennt hefur umráðamaður ökutækis í þessum tilvikum meiri vitneskju um akstur þess út frá umráðum og notkun hlutaðeigandi ökutækis en skráður eigandi. Eigandi ökutækis getur tilkynnt Samgöngustofu um umráðamann ökutækis og röð þeirra sem og niðurfellingu á umráðamanni. Með gjaldskyldum umráðamanni samkvæmt ákvæðinu er átt við umráðamann sem skráður er sem umráðamaður númer eitt hjá Samgöngustofu, þ.e. sá umráðamaður sem er aðalumráðamaður ökutækis hverju sinni. Í flestum tilfellum er umráðamaður sá aðili sem gert hefur samning við fjármögnunarfyrirtæki og er þá skráður umráðamaður ökutækisins í ákveðinn tíma. Sem dæmi má nefna að ef fjármögnunarfyrirtæki, sem skráður eigandi ökutækis, skráir einstakling eða fyrirtæki, til að mynda ökutækjaleigu, sem umráðamann ökutækis skal viðkomandi umráðamaður vera hinn gjaldskyldi aðili. Þá má nefna sem dæmi að ef ökutækjaleiga, sem skráður eigandi ökutækis, skráir leigutaka sem umráðamann ökutækis, til að mynda út frá samningi um langtímaleigu, skal leigutakinn vera hinn gjaldskyldi aðili. Gjaldskyldur umráðamaður er skráður umráðamaður á hverjum umráðatíma. Nýr umráðamaður verður þannig ekki gjaldskyldur vegna aksturs í tíð fyrri umráðamanns.

Í 3. mgr. kemur fram sú regla að skráður eigandi, þ.m.t. meðeigandi og umráðamaður, sbr. 1. og 2. mgr., skuli bera óskipta ábyrgð á greiðslu kílómetragjalds, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjaldi og sektum ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði af gjaldskyldum ökutækjum og að innheimtumaður geti gengið bæði að eiganda og umráðamanni fyrir greiðslu gjaldfallins kílómetragjalds. Ábyrgðin er því óskipt, einn fyrir alla og allir fyrir einn (in solidum). Þar sem skráður umráðamaður er ekki skráður eigandi ökutækis er talið rétt að ríkissjóður geti bæði gengið að eiganda og skráðum umráðamanni vegna gjaldfallinna krafna til þess að tryggja fjárkröfur sínar. Innheimtumaður skal ekki færa inneignir á milli kennitalna eftir því hver greiðandi er þar sem óskipt ábyrgð er til staðar vegna umræddra greiðslna og krafna.

Í 4. mgr. er kveðið á um að greiðsla kílómetragjalds af ökutæki sem fengið hefur heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar hér á landi hvíli á þeim aðila sem fengið hefur slíka heimild til tímabundinnar notkunar hér á landi. Líta skal til skráningar hjá farmflytjanda ef um innflutning á gjaldskyldu ökutæki er að ræða, skráðs innflytjanda í aðflutningsskýrslu eða til annarra tollskjala, til að mynda yfirlýsingar um tímabundinn innflutning sem skilað er til tollyfirvalda, sbr. 7. gr. tollalaga, nr. 88/2005.

Í 5. mgr. kemur fram að gjaldskylda vegna eftirvagns sem ekki er búinn akstursmæli skuli hvíla á þeim sem gjaldskyldur er af ökutæki sem dregur eftirvagninn hverju sinni óháð eignarhaldi eða umráðum á eftirvagninum. Nærtækast er að sá aðili sem dregur eftirvagn sem

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

ekki er með akstursmæli, svo sem nafmæli, skuli vera gjaldskyldur vegna þess eftirvagns sem dregur eftirvagninn hverju sinni þar sem sá aðli hefur vitneskju og yfirsýn yfir akstur eftirvagns hverju sinni.

Um 3. gr.

Í greininni er skilgreint hvaða ökutæki teljist gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu.

Í inngangsmálslið 1. mgr. kemur fram að gjaldskyld ökutæki séu þau skráningar- og skoðunarskyldu ökutæki sem tilgreind eru í 1.–5. tölul. 1. mgr. Af því leiðir að þau ökutæki sem falla undir 1. mgr. þurfa að vera skráningar- og skoðunarskyld samkvæmt umferðarlögum svo þau falli undir gjaldskyldusvið ákvæðisins. Í 72. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, er kveðið á um skráningu ökutækis í ökutækjaskrá og í 74. gr. laganna er fjallað um reglubundna aðalskoðun ökutækis. Líta ber til umferðarlaga og reglugerða sem settar hafa verið á grundvelli þeirra laga, sbr. reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, og reglugerð um skoðun ökutækja, nr. 414/2021, við mat á skráningar- og skoðunarskyldu ökutækja samkvæmt málsgreininni.

Í 1. tölul. 1. mgr. er kveðið á um gjaldskyldu bifhjóls. Með bifhjóli er átt við vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 cm^3 sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. Sömu skilgreiningu á bifhjóli er að finna í 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

Í 2. tölul. 1. mgr. er kveðið á um gjaldskyldu bifreiðar. Í a-lið kemur fram að með bifreið sé átt við vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúið og hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. Í b-lið kemur fram að undir hugtakið falli jafnframt vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er yfir 400 kg að eigin þyngd. Sömu skilgreiningu á bifreið er að finna í 9. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

Í 3. tölul. 1. mgr. kemur fram að dráttarvél skuli vera gjaldskyld samkvæmt frumvarpinu. Með dráttarvél er átt við vélknúið ökutæki á hjólum og/eða beltum sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki. Sömu skilgreiningu á dráttarvél er að finna í 10. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Dráttarvélar eru skráningarskyld ökutæki. Þá eru þær dráttarvélar skoðunarskyldar sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km á klst. og eru aðallega notaðar á opinberum vegum. Aftur á móti eru dráttarvélar sem hannaðar eru til aksturs 40 km/klst. eða minna, og dráttarvélar sem eru hannaðar til aksturs yfir 40 km/klst. og aðallega eru notaðar utan opinberra vega, undanþegnar skoðunarskyldu. Þær dráttarvélar sem falla hér undir eru því eingöngu þær dráttarvélar sem eru bæði skráningar- og skoðunarskyldar samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019. Í töluliðnum er þó sérstaklega kveðið á um að tilteknar dráttarvélar sem notaðar eru í landbúnaði skuli vera undanþegnar gjaldskyldu að ákveðnum skilyrðum uppfylltum, sbr. 5. tölul. 4. gr.

Í 4. tölul. 1. mgr. er kveðið á um gjaldskyldu eftirvagna. Með eftirvagni er átt við ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúnu ökutæki og er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd. Hér undir falla m.a. eftirvagnar sem aðallega eru ætlaðir til farþega- og vöruflutninga og eftirvagnar sem búnir eru áfestum vélum og tækjum. Þar sem gert er að skilyrði að gjaldskylda eftirvagna sé miðuð við leyfða heildarþyngd sem er 3.500 kg eða meira skulu

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

léttari eftirvagnar ekki falla undir töluliðinn og falla þar með utan gjaldskyldusviðs kílómetragjalds. Þá er einnig, líkt og í 3. tölul. 1. mgr., kveðið á um að þeir eftirvagnar sem notaðir eru í landbúnaði skuli vera undanþegnir gjaldskyldu, sbr. 5. tölul. 4. gr.

Í 5. tölul. 1. mgr. kemur fram að létt bifhjól skuli vera gjaldskylt. Hér undir falla þau léttu bifhjól sem skráð eru í flokki II í ökutækjaskrá samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019, og eru þannig bæði skráningar- og skoðunarskyld. Með léttu bifhjóli er átt við vélknúið ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst., en þó ekki hraðari aksturs en 45 km á klst., og er með sprengirými sem er ekki yfir 50 cm^3 sé það búið brunahreyfli eða með samfellt hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli.

Í 2. mgr. er kveðið á um að þau ökutæki sem tilgreind eru í 1.–5. tölul. 1. mgr. skuli vera gjaldskyld ef ökutækið er skráð erlendis eða keypt nýtt og óskráð á Evrópska efnahagssvæðinu, í aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða í Færeyjum og er ætlað til tímabundinnar notkunar hér á landi, samkvæmt heimild tollyfirvalda. Hér er um að ræða ökutæki sem skráð eru erlendis með erlend skráningarmerki, eða ökutæki sem keypt hafa verið ný og óskráð á Evrópska efnahagssvæðinu, í aðildarríki EFTA, eða í Færeyjum og hafa fengið heimild tollyfirvalda til tímabundinnar nýtingar hér á landi í allt að 12 mánuði út frá þeim kröfum tollalaga, nr. 88/2005, sem gilda um slík tímabundin not ökutækja hér á landi, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 7. gr. þeirra laga.

Um 4. gr.

Í greininni eru taldar upp í fimm töluliðum þau ökutæki sem skulu vera undanþegin frá gjaldskyldu kílómetragjalds.

Í 1. tölul. er fjallað um undanþágu ökutækja sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita, sem og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra. Skilyrði undanþágunnar er að staðfesting landssamtaka björgunarsveita liggi fyrir um að viðkomandi tæki verði einungis notað í þágu björgunarsveita með því að auðkenna þau sem björgunartæki eða ökutæki sem einungis eru ætluð fyrir starfsemi björgunarsveita í ökutækjaskrá. Þá skal það skilyrði uppfyllt að björgunarsveit falli undir lög um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn, nr. 43/2003.

Í 2. tölul. kemur fram að ökutæki sem eru skráð með fyrstu skráningu 1. janúar 1965 eða fyrr skuli vera undanþegin gjaldskyldu kílómetragjalds ef umrætt ökutæki hefur aldrei verið með akstursmæli, ekki sé hægt að koma akstursmæli fyrir eða sýnt er fram á svo óyggjandi sé að ekki sé hægt að lagfæra akstursmæli ökutækis. Sú staða getur verið uppi að eldri ökutæki hafi ekki verið framleidd með akstursmæli eða að ógjörningur sé að koma akstursmæli fyrir í ökutæki eða lagfæra akstursmæli í eldra ökutæki, t.d. þar sem varahlutir eru ekki lengur til. Því er lagt til að ökutæki sem eru skráð með fyrstu skráningu 1. janúar 1965 eða fyrr skuli vera undanþegin frá gjaldskyldu kílómetragjalds í þeim tilvikum sem fjallað er um í töluliðnum.

Í 3. tölul. er fjallað um undanþágu ökutækja í eigu erlendra sendiráða eða erlendra sendiráðsmanna erlendra ríkja frá gjaldskyldu vegna notkunar hér á landi. Það skilyrði skal vera uppfyllt að ökutækið sé merkt með viðeigandi skráningarmerki eða auðkennt í ökutækjaskrá samkvæmt þeim kröfum sem Samgöngustofa gerir til skráningar og áletrunar slíkra ökutækja.

Í 4. tölul. kemur fram að ökutæki í eigu aðila sem eiga rétt á endurgreiðslu virðisaukaskatts samkvæmt lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, á grundvelli alþjóðasamninga eða tvíhliða samninga eða sérstakra laga þar um skuli vera undanþegnar gjaldskyldu kílómetragjalds. Hér undir falla til að mynda ökutæki í eigu erlends liðsafla og borgaralegra deilda hans, þ.m.t. Atlantshafsbandalagsins.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Í 5. tölul. kemur fram að dráttarvél í ökutækjaflokki T1 eða T2 og eftirvagn hennar skuli vera undanþegin gjaldskyldu kílómetragjalds. Með ökutækjaflokkum T1 og T2 er átt við dráttarvélar sem falla undir umrædda flokka í reglugerð um gerð og búnað ökutækja, nr. 822/2004, með síðari breytingum. Hér undir falla því eingöngu þær dráttarvélar og eftirvagnar sem skráð eru í ökutækjaflokka T1 eða T2 í ökutækjaskrá og notaðar eru í landbúnaði hjá aðila sem skráður er á landbúnaðarskrá hjá ríkisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti eða í starfsemi sem fellur undir flokk 1 í atvinnugreinaflokkun Hagstofu Íslands, annarri en þjónustu við búrekstur.

Um 5. gr.

Í greininni er fjallað um undanþágu frá greiðslu kílómetragjalds. Í 1. mgr. eru talin þau tilvik þegar gjaldskyldir aðilar skv. 1.–3. mgr. 2. gr. skuli undanþegnir frá álagningu kílómetragjalds af gjaldskyldum ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 3. gr., að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Gjaldskyldir aðilar skulu eftir sem áður ávallt greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu. Í 2. mgr. er fjallað um skráningu á stöðu akstursmælis vegna flutnings ökutækis úr landi.

Í 1. tölul. 1. mgr. er fjallað um undanþágu frá greiðsluskyldu vegna tímabundins útflutnings ökutækis. Mikilvægt er að skráning eigi sér stað á stöðu akstursmælis af hálfu gjaldskylds aðila eða faggiltrar skoðunarstofu við brottför ökutækis frá landinu og komu þess til landsins. Tollyfirvöldum er heimilt að staðreyna skráningu gjaldskylds aðila á skráningu á stöðu akstursmælis ökutækis. Tollyfirvöld skulu þó ávallt lesa af akstursmæli ökutækis við brottför þess og komu ef ökutæki er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og staðfesta rétta skráningu gjaldskylds aðila. Þá ber að tilgreina að um tímabundinn flutning úr landi sé að ræða á tilteknu ökutæki í eigu eða umráðum gjaldskylds aðila. Gjaldskyldur aðili skal einnig framvísa staðfestingu til sönnunar á tímabundnum útflutningi á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður, til að mynda brottfararspjöldum.

Í 2. tölul. 1. mgr. er fjallað um tímabundna skráningu ökutækis úr umferð í ökutækjaskrá, þ.e. með innlögn skráningarmerkja til varðveislu hjá skráningaraðila eða miða með áletruninni „notkun bönnuð“ sem límdur er yfir skoðunarmiða, sé ekki kostur að fjarlægja númeraplötur af ökutæki. Gjaldskyldur aðili skal skrá stöðu akstursmælis samhliða beiðni um skráningu ökutækis úr umferð. Ekki er heimilt að skrá ökutæki aftur í umferð nema eigandi þess eða umráðamaður sé búinn að standa skil á gjaldföllnu kílómetragjaldi vegna þess ökutækis sem um ræðir hverju sinni, þ.e. því kílómetragjaldi sem komið er á gjalddaga, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess og vanskráningargjaldi ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði.

Í 3. tölul. 1. mgr. kemur fram að ekki skuli greiða kílómetragjald af gjaldskyldum ökutækjum, hvorki vegna bráðabirgðagreiðslu, álagningar né breytingum sem gerðar eru á bráðabirgðagreiðslu eða álagningu sem og leiðréttingu til hækkunar ef fjárhæðin er jöfn eða lægri en 100 kr. Fyrir liggur að tiltekinn kostnaður felst í stofnun krafna í heimabanka. Sá kostnaður getur í tilteknum tilvikum einnig verið hærri en undirliggjandi krafa hverju sinni. Þá liggur fyrir að ef ökutæki er lítið ekið verður álagning kílómetragjalds lág. Í slíkum tilvikum getur kostnaður vegna innheimtu kílómetragjaldsins verið mun hærri en ávinningur af innheimtu þess. Til aukins hagræðis bæði fyrir skattyfirvöld og gjaldskylda aðila er talið rétt að lögfesta ákvæði um undanþágu kílómetragjalds út frá tiltekinni viðmiðunarfjárhæð.

Í 2. mgr. er fjallað um skráningu á stöðu akstursmælis skv. 1. tölul. 1. mgr. vegna flutnings ökutækis úr landi og 2. tölul. 1. mgr. við skráningu ökutækis úr umferð. Þegar svo ber undir

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

skal ríkisskattstjóri leggja kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem ekki hefur verið lagt á sem og yfirstandandi greiðslutímabils frá upphafi þess fram að skráningu á stöðu akstursmælis.

Um 6. gr.

Í 1. mgr. er fjallað um fjárhæð gjalds á hvern ekinn kílómetra, samkvæmt skráðum kílómetrum á akstursmæli ökutækis, vegna aksturs gjaldskyldra ökutækja sem falla undir 1. mgr. 3. gr., þ.e. bifreiða, dráttarvéla og eftirvagna. Kílómetragjald af gjaldskyldum eftirvögnum skal þannig taka mið af þeim fjárhæðum sem fram koma í málsgreininni. Í 1. mgr. kemur fram að kílómetragjald verði lagt á í 29 gjaldbilum og taki mið af leyfðri heildarþyngd ökutækja í kílógrömmum og eknum kílómetrum samkvæmt akstursmæli. Kílómetragjaldið er stighækkandi með aukinni þyngd og er á bilinu 6,95 kr. til 45,17 kr. á hvern ekinn kílómetra samkvæmt kílómetrastöðu á akstursmæli ökutækis. Fjárhæð gjalds á hvern kílómetra skal notuð sem grundvöllur að annars vegar áætlun á meðalakstri ökutækis og bráðabirgðagreiðslu skv. 8. og 9. gr. og hins vegar að álagningu og innheimtu kílómetragjalds skv. 10. gr.

Í 2. mgr. er fjallað um gjaldþyngd og leyfða heildarþyngd ökutækis. Í 2. málsl. kemur fram sú meginregla að gjaldþyngd ökutækis skuli vera sú heildarþyngd sem leyfð sé við skráningu ökutækis. Samsvarandi skilgreiningu á leyfðri heildarþyngd er að finna í 27. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Í 3. málsl. kemur fram að gjaldþyngd ökutækis sem er 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða meira skuli þó að hámarki vera sú gjaldþyngd sem fram kemur í viðauka við lögin.

Í 3. mgr. kemur fram að fjárhæð á hvern kílómetra vegna aksturs ökutækja sem falla undir 1. eða 5. tölul. 1. mgr. 3. gr. og eru 400 kg að eigin þyngd eða minna skuli vera fast gjald að fjárhæð 4,15 kr. á hvern kílómetra samkvæmt akstursmæli bifhjóls óháð þeim þyngdarviðmiðunum sem fram koma í 1. mgr. Hér undir falla bifhjól og létt bifhjól sem eru skráð í flokk II í ökutækjaskrá, en þau eru bæði skráningar- og skoðunarskyld samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019. Víða í Evrópu þekkist það að innheimt séu lægri gjöld af bifhjólum en t.d. af fólksbifreiðum vegna aksturs á vegum, m.a. til að einfalda flokkun gjaldtöku slíkra léttari ökutækja og auka skilvirkni við innheimtu.

Í 4. mgr. kemur fram að fjárhæð daggjalds hjá ökutækjaleigum skv. 12. gr. skuli vera 1.390 kr. fyrir hvern hafinn útleigudag og skuli lagt á fjölda útleigudaga samkvæmt leigusamningi á greiðslutímabili, sbr. 1. mgr. 9. gr. Til staðfestingar á útleigudögum hjá ökutækjaleigu getur ríkisskattstjóri óskað eftir afriti af leigusamningi milli ökutækjaleigu og leigutaka.

Um 7. gr.

Í greininni er fjallað um skráningu á stöðu akstursmælis ökutækja.

Samkvæmt 1. mgr. ber gjaldskyldum aðila, þ.e. eiganda eða eftir atvikum umráðamanni gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr., að skrá stöðu akstursmælis rafrænt að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári. Með akstursmæli er átt við akstursmæli í mælaborði ökutækis, og jafnframt ökurita eða eftir atvikum nafmæli í eftirvögnum í tilviki þeirra þungu ökutækja sem falla undir 2. mgr. Nauðsynlegt er að hafa tímaviðmið um skráningu á stöðu akstursmælis einu sinni á hverju almanaksári svo að álagning og uppgjör vegna áætlunar og bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds á gjaldtímabili eigi sér stað að lágmarki einu sinni á ári. Skráning á stöðu akstursmælis skal því ávallt vera framkvæmd innan ársins. Slík skráning skal framkvæmd af gjaldskyldum aðila eða hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja. Faggilt skoðunarstofa skal falla undir reglugerð um skoðun ökutækja, nr. 414/2021, og vera viðurkennd sem slík hjá Samgöngustofu. Skráning á stöðu akstursmælis skal ávallt fara fram við reglubundna

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

skoðun ökutækis. Rafræn skráning, t.d. með skráningu í smáforriti eða á vefnum Ísland.is í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda, er í samræmi við stefnu ríkisstjórnarinnar um að stafræn þjónustu skuli vera meginleið samskipta á milli hins opinbera, þ.e. ríkis og sveitarfélaga, almennings og fyrirtækja. Öllum gjaldskyldum aðilum er þannig heimilt að skrá stöðu akstursmælis á ökutæki í miðlæga þjónustugátt stjórnvalda. Ekki er gerð krafa um að akstursmælir sé löggildur nema í þeim tilvikum þegar ökutæki fellur undir 2. mgr. og skylt er samkvæmt umferðarlögum að ökutæki sé búið löggildum akstursmæli (ökurita) eða þegar um er að ræða eftirvagn sem búinn er sérstökum akstursmæli (nafmæli), sbr. nánar 1. og 2. mgr. 18. gr.

Í 2. mgr. er kveðið á um að þrátt fyrir 1. mgr. skuli að lágmarki á sex mánaða fresti skrá stöðu akstursmælis, þ.m.t. ökurita gjaldskylds ökutækis, skv. 1. mgr. 3. gr. sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Hér undir fellur álestur á akstursmæli ökutækis í mælaborði þess, eða eftir atvikum álestur á akstursmæli sem hlotið hefur löggildingu, þ.e. ökurita eða nafmæli sem settur er á hjólnaf ökutækis. Þó skulu eigendur eða umráðamenn ökutækja sem eru 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða þyngri jafnframt skrá stöðu akstursmælis einu sinni á hverju almanaksári hjá faggiltri skoðunarstofu. Ef skylt er að búa ökutæki ökurita samkvæmt reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit, nr. 605/2010, skal skrá stöðu aksturs samkvæmt ökurita og skal þá ökuritinn notaður sem akstursmælir. Talið er rétt að aukið eftirlit með skráningu á stöðu akstursmælis sé til staðar á þyngri ökutækjum vegna greiðslu kílómetragjalds.

Í 3. mgr. kemur fram, í samræmi við 5. mgr. 2. gr., að skrá skuli stöðu akstursmælis ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn akstursmæli fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um þau tilvik sem skráning á stöðu akstursmælis skuli ávallt fara fram vegna breytinga á stöðu ökutækis út frá skráningu í ökutækjaskrá. Í 2. málsl. 1. tölul. kemur fram að þrátt fyrir 1. málsl. skuli skráning á stöðu akstursmælis ekki fara fram þegar um er að ræða innlögn skráningarmerkis af hálfu lögreglu sem skilað er til Samgöngustofu. Sú aðstaða að lögregla taki skráningarmerki af ökutæki getur t.d. átt sér stað þegar ökutæki veldur hættu fyrir umferðaröryggi, hefur verið skráð á fölskum forsendum eða er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, sbr. 75. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Þar sem lögregla er oftast ekki í aðstöðu til þess að lesa af akstursmæli ökutækis þegar skráningarmerki er tekið af tilteknu ökutæki og skilað til Samgöngustofu er lagt til að ekki þurfi að lesa af akstursmæli ökutækis í slíkum tilvikum. Í 2. tölul. kemur fram að skrá skuli stöðu akstursmælis ef breyting er gerð á notkunarflokki ökutækis hjá Samgöngustofu, til að mynda þegar ökutæki er skráð í notkunarflokkinn ökutækjaleiga. Í 3. tölul. er kveðið á um að þegar tilkynnt er um eigendaskipti á ökutæki eða breyting er gerð á skráningu umráðamanns skuli skráning á stöðu akstursmælis eiga sér stað. Sú regla á einnig við þegar eigendaskipti verða á ökutæki við nauðungarsölu.

Í 5. mgr. er kveðið á um heimild gjaldskylds aðila til að skrá nýja stöðu akstursmælis ökutækis á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður þegar 30 dagar eru liðnir frá síðustu skráningu gjaldskylds aðila. Talið er rétt að ákveðinn tími líði frá síðustu skráningu vegna þess umstangs og kostnaðar sem hlýst af skráningum, til að mynda vegna útsendingar greiðsluseðla. Þó skal gjaldskyldum aðila sem fellur undir 2. mgr., ökutækjaleigu og aðila sem fellur undir 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. ávallt heimilt að skrá stöðu á akstursmæli ökutækis, á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Breyting á skráningu gjaldskylds aðila á stöðu akstursmælis er þó ávallt heimiluð innan sama dags og skráning fór fram. Rétt er að gjaldskyldir aðilar skv. 1. mgr. hafi svigrúm til þess að leiðrétta rangfærslur í skráningu á þeim degi þegar skráning á sér stað. Þá er kveðið á um það að gjaldskyldir aðilar skv. 1. mgr. geti ávallt skráð stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja og aðilar skv. 2 mgr. geti jafnframt

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

látið skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja eða öðrum álestraraðilum, þ.e. tollyfirvöldum vegna inn- og útflutnings og eftir atvikum Vegagerðinni vegna þyngri ökutækja sem falla undir 2. mgr. Þó gildir sú regla að skráning á stöðu akstursmælis á síðasta degi mánaðar taki ekki gildi fyrr en næsta dag. Faggiltri skoðunarstofu, eða öðrum álestraraðila, er skylt að framkvæma skráninguna og skal skila henni til ökutækjaskrár Samgöngustofu svo fljótt sem auðið er. Skráning á stöðu akstursmælis á síðasta degi mánaðar tekur ekki gildi fyrr en næsta dag. Sem dæmi má nefna að skráning sem fer fram þann 31. desember tekur gildi 1. janúar árið eftir.

Í 6. mgr. segir að skráning á stöðu akstursmælis skv. 1. eða 2. mgr. skuli vera grundvöllur að álagningu kílómetragjalds skv. 10. gr.

Í 7. mgr. er sett fram það skilyrði að gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. skuli skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja ef engin skráning liggur fyrir á stöðu akstursmælis á almanaksárinu.

Í 8. mgr. er gert að skilyrði að þrátt fyrir 1.–7. mgr. skuli þeir aðilar sem hafa með höndum sölu bifreiða, ábyrgðar- og þjónustuskoðanir, eða viðgerðir í atvinnuskyni á þeim ökutækjum sem falla undir 1. mgr. 3. gr. láta lesa af og senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis á álestrardegi á því formi sem Samgöngustofa ákveður. Um er að ræða atvinnurekstraraðila sem hafa með höndum atvinnustarfsemi í formi bílasölu, ábyrgðar- og þjónustuskoðana eða viðgerða á slíkum bifreiðum. Talið er nauðsynlegt að slík skráning eigi sér stað til að tryggja áreiðanleika upplýsinga um stöðu akstursmælis eins og kostur er með það að markmiði að auðvelda eftirlit. Slík skráning skal til að mynda ávallt eiga sér stað þegar um er að ræða sölu nýrra eða notaðra ökutækja í atvinnuskyni, ábyrgðar- og þjónustuskoðun gjaldskyldra ökutækja hjá bílaumboðum og tjónaviðgerðir út frá skilmálum vátryggingafélaga. Skráningin skal eiga sér stað rafrænt á því formi sem Samgöngustofa ákveður. Þá skulu vátryggingafélög jafnframt senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælis rafrænt þegar um er að ræða tjón á þeim ökutækjum sem falla undir málsgreinina, til að mynda í kjölfar skráningar á stöðu akstursmælis á tjónstilkynningar.

Í 9. mgr. er kveðið á um að staða akstursmælis skuli ávallt skráð samkvæmt þeirri mælieiningu sem fram kemur á akstursmæli. Þannig skal tilgreina þá mælieiningu sem akstursmælir sýnir og skráning tekur mið af. Mikill meirihluti ökutækja hér á landi er með akstursmæli sem mælir ekna vegalengd í kílómetrum. Þó mæla tiltekin ökutæki akstur í annarri mælieiningu, þá aðallega í mílum. Ef svo ber undir skal gjaldskyldur aðili eða álestraraðili, þ.m.t. faggilt skoðunarstofa ökutækja, tilgreina í miðlæga þjónustugátt til Skattsins ef akstur er mældur samkvæmt annarri mælieiningu en í kílómetrum. Skatturinn skal þegar svo ber undir umreikna akstur ökutækis eins og akstur hefði verið mældur í kílómetrum. Upplýsingar um akstur ökutækis skulu vistaðar í ökutækjaskrá.

Í 10. mgr. er fjallað um heimild ríkisskattstjóra til að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt beiðni gjaldskylds aðila vegna skráningarskekkju ef óviðráðanleg atvik eða aðrar gildar ástæður að mati hans standa í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis. Sú meginregla skal viðhöfð að gjaldskyldum aðila beri að skrá stöðu akstursmælis vegna skráningarskekkju hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja, eða eftir atvikum öðrum álestraraðilum. Þó er talið rétt að gjaldskyldum aðila sé heimilt að beina beiðni um skráningu á stöðu akstursmælis vegna skráningarskekkju í ákveðnum tilvikum til ríkisskattstjóra í stað faggiltrar skoðunarstofu ökutækja, eða annarra álestraraðila. Ríkisskattstjóri metur það í hverju tilviki fyrir sig hvort óviðráðanleg atvik eða aðrar gildar ástæður að mati ríkisskattstjóra leiði til þess að rétt sé að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt ákvæðinu. Með óviðráðanlegum atvikum er fyrst og fremst átt við utanaðkomandi og óviðráðanleg atvik sem gjaldskyldur aðili ber ekki ábyrgð á, til að mynda

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

náttúruhamfarir og styrjaldir (e. force majeure), þ.e. slík utanaðkomandi atvik sem aðili fær engu um ráðið. Sem dæmi um aðrar gildar ástæður sem leiða til skráningar ríkisskattstjóra á stöðu akstursmælis má nefna þá aðstöðu þegar einstaklingur hefur ekki aðgang að rafrænum skilríkjum og þarfnast aðstoðar hjá ríkisskattstjóra við skráningu á stöðu akstursmælis.

Fram kemur í 11. mgr. að lögreglu skuli ávallt vera heimilt að skrá stöðu akstursmælis ökutækis, þ.m.t. ef ökumaður hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Þá er kveðið á um það í 12. mgr. að Samgöngustofa skuli hafa umsjón með rafrænni móttöku, varðveislu og miðlun gagna um skráningu á stöðu akstursmælis, þ.m.t. aksturssstöðu samkvæmt ökurita, þar sem eðlilegt er að slíkar upplýsingar séu geymdar í ökutækjaskrá. Hlutverk Samgöngustofu er að meginstefnu til tæknilegt og lýtur að miðlun gagna um stöðu og skráningu akstursmælis samkvæmt lögunum, þ.m.t. til ríkisskattstjóra. Í því felst að Samgöngustofa skal tryggja eins vel og unnt er áreiðanleika þeirra gagna sem safnað er saman um skráningu á stöðu akstursmælis og miðlað er hverju sinni.

Um 8. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að ríkisskattstjóri geri áætlun um meðalakstur ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. á greiðslutímabili sem leggja skal til grundvallar bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. Ríkisskattstjóri skal birta hana gjaldskyldum aðila í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda, þ.e. í smáforriti eða á vefnum Ísland.is. Áætlun ríkisskattstjóra um meðalakstur skal taka mið af síðustu tveimur þekktu stöðum á akstursmæli ökutækis skv. 7. gr. Þannig er meðalakstur hvers dags fundinn út. Þrátt fyrir 3. málsl., sem kveður á um að áætlun skuli taka mið af tveimur síðustu skráningum á stöðu akstursmælis skv. 7. gr., skal þó ekki taka mið af skráningu á stöðu akstursmælis skv. 8. og 11. mgr. 7. gr. þar sem slíkar skráningar eru eingöngu framkvæmdar í eftirlitsskyni. Ríkisskattstjóri birtir í kjölfarið áætlun um bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds á greiðslutímabili, sbr. 9. gr., sem fundin er út frá meðalakstri á dag út frá síðustu þekktu skráningum, að teknu tilliti til áætlaðs aksturs á greiðslutímabili. Þar sem dagafjöldi innan greiðslutímabila er mismunandi er áætlun bráðabirgðagreiðslu breytileg á milli greiðslutímabila.

Í 2. mgr. segir að þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. skuli áætlun ríkisskattstjóra, um meðalakstur á hverju greiðslutímabili ef eingöngu ein þekkt skráð staða á akstursmæli liggur fyrir, miðuð við tiltekinn kílómetrafjölda út frá fyrirframgefnum forsendum, þ.e. tilteknum akstri á dag margfölduðum með fjölda daga á hverju greiðslutímabili, sbr. 9. gr. Umrædd regla er sett m.a. vegna kaupa á nýju eða notuðu ökutæki þegar skráð staða akstursmælis liggur ekki fyrir út frá akstri hjá kaupanda sem grundvöllur að akstri nýs eiganda eða umráðamanns að ökutæki. Í því ljósi er talið rétt að áætlunin sé í slíkum tilvikum miðuð við fyrirframákveðinn kílómetrafjölda sem tekur mið af því hvort um sé að ræða einstakling, fyrirtæki, ökutækjaleigu, rekstrarleyfishafa leigubifreiðar eða eiganda eða umráðamann bifhjóls eða létts bifhjóls.

Í 3. mgr. kemur fram að ef staða akstursmælis ökutækis er ekki skráð innan þeirra tímamarka sem fram koma í 1. og 2. mgr. 7. gr. skuli ríkisskattstjóri áætla akstur hjá gjaldskyldum aðila út frá fyrirliggjandi upplýsingum um akstur hans. Ef slíkar upplýsingar liggja ekki fyrir skal áætlunin þó að lágmarki miðuð við skilgreindan akstur á dag margfaldaðan með fjölda daga á hverju greiðslutímabili, þar sem tekið er mið af því hvort um sé að ræða einstaklinga, fyrirtæki, ökutækjaleigu, rekstrarleyfishafa leigubifreiðar eða eiganda eða umráðamann bifhjóls eða létts bifhjóls. Áætlun um meðalakstur skal þó ávallt vera svo rífleg að ekki sé hætt við að hann sé áætlaður minni en hann var í raun. Ólíkt því sem fram kemur í 1. og 2. mgr. er gjaldskyldum aðila ekki heimilt að gera breytingar á áætlun um meðalakstur skv. 3. mgr. og skal láta skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja ef ökutæki er innan við

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða eftir atvikum faggiltri skoðunarstofu ökutækja og öðrum álestraraðilum ef ökutæki er 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd eða þyngra.

Í 4. mgr. kemur fram að áætlaður akstur á greiðslutímabili skuli vera forsenda útreiknings á bráðabirgðagreiðslu skv. 9. gr. Áætlun skv. 1. málsl. skal nýtt sem forsenda fyrir bráðabirgðagreiðslu þar til breyting verður á forsendum áætlunar. Slík breyting getur t.d. orðið við skráningu gjaldskylds aðila, faggiltrar skoðunarstofu ökutækja eða annars álestraraðila á stöðu akstursmælis.

Um 9. gr.

Í 1. mgr. kemur fram að greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds þeirra ökutækja sem falla undir 1. mgr. 3. gr. sé hver almanaksmánuður. Fyrsta greiðslutímabil laganna, verði frumvarpið óbreytt að lögum, er því janúar 2026. Greiðslutímabilið, þ.e. hver almanaksmánuður, er grundvöllur álagningar og uppgjörs kílómetragjalds, sbr. 10. gr., sem á sér stað við skráningu á stöðu akstursmælis af hálfu gjaldskylds aðila, faggiltrar skoðunarstofu ökutækja, eða eftir atvikum öðrum álestraraðilum, sbr. 1. og 2. mgr. 7. gr.

Í 2. mgr. er fjallað um bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds. Fram kemur að gjaldskyldum aðila skv. 1.–3. mgr. og 5. mgr. 2. gr. skuli gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu þess skv. 10. gr., miðað við áætlun um þann meðalakstur sem fundinn er út skv. 8. gr. og fjárhæð kílómetragjalds skv. 6. gr. Fjárhæðin skal reiknuð út frá meðalakstri ökutækis á dag að teknu tilliti til þeirra fjárhæða sem fram koma í 1. og 3. mgr. 6. gr. Bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds skal innheimt mánaðarlega fram að álagningu þess. Ekki er um að ræða tvö aðskilin gjöld heldur skal litið á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds og álagningu kílómetragjalds sem eitt og sama gjaldið í fjárhagskerfi ríkissjóðs. Bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds felur þannig í sér greiðslu upp í endanlegt kílómetragjald gjaldskylds ökutækis sem lagt er á gjaldskyldan aðila skv. 10. gr.

Í 3. mgr. er mælt fyrir um að ríkisskattstjóra skuli ávallt vera heimilt að lækka bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds hjá gjaldskyldum aðila fyrir álagningu ef í ljós kemur við skoðun ríkisskattstjóra að bráðabirgðagreiðslan hafi augljóslega byggst á röngum forsendum og ákvörðuð bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds sem er hærri en sú greiðsla sem ætla mætti að rétt væri. Um er að ræða ívilnandi breytingu fyrir gjaldskyldan aðila þar sem heimild ríkisskattstjóra er bundin við augljósar rangfærslur sem áhrif hafa á fjárhæð bráðabirgðagreiðslu til hækkunar.

Um 10. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að ríkisskattstjóri skuli annast bæði álagningu og innheimtu kílómetragjaldsins og bráðabirgðagreiðslu þess. Með það að leiðarljósi að einfalda skattframkvæmd er lagt til að ríkisskattstjóri skuli einn annast innheimtu gjaldsins á landsvísu.

Í 2. mgr. kemur fram að ríkisskattstjóri leggi kílómetragjald á þegar skráning á stöðu akstursmælis, þ.m.t. á stöðu ökurita eða nafmælis, er framkvæmd annaðhvort af gjaldskylda aðilanum sjálfum eða eftir atvikum álestraraðila, þ.m.t. faggiltri skoðunarstofu ökutækja. Samkvæmt ákvæðinu leggur ríkisskattstjóri á kílómetragjald vegna þeirra liðnu gjaldtímabila sem gjald hefur ekki verið lagt á. Hafi álestur t.d. farið fram 5. mars verður það til þess að ríkisskattstjóri leggur á gjaldtímabilin febrúar og fyrr sem ekki hefur verið lagt á þá þegar. Þeir dagar sem eru frá 1. til og með 5. mars eru gerðir upp við næstu álagningu. Skráning á stöðu akstursmælis skv. 8. og 11. mgr. 7. gr. leiðir ekki til álagningar kílómetragjalds, enda er skráning eingöngu í eftirlitsskyni.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Í 3. mgr. er kveðið á um hvernig stofn kílómetragjalds er ákvarðaður. Stofn kílómetragjalds við álagningu þess er reiknaður út frá meðalakstri á dag margfölduðum með fjölda daga á greiðslutímabili (almanaksmánuði) eða hlutum af greiðslutímabili. Meginreglan er sú að meðalakstur er fundinn út frá tveimur síðustu skráningum á stöðu akstursmælis viðkomandi ökutækis, á meðan það er í eigu eða umráðum gjaldskylds aðila. Þannig getur meðalakstur verið mismunandi á milli fyrri og seinni hluta greiðslutímabils í þeim almanaksmánuði þegar skráning á stöðu akstursmælis á sér stað. Ef breyting verður aftur á móti á fjárhæð kílómetragjalds á því tímabili sem lagt er til grundvallar álagningu skal miða við meðalakstur á tímabilinu, fjölda daga og fjárhæð fyrir og eftir gildistöku breytingar. Sjá nánari skýringar í kafla 3.5.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um að á stofn skv. 3. mgr. skuli reikna kílómetragjald skv. 6. gr. Þá skuli bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds skv. 9. gr. sem skilað hefur verið í ríkissjóð vegna tiltekins ökutækis koma til frádráttar kílómetragjaldi sem lagt hefur verið á við álagningu gjaldsins.

Í 5. mgr. segir að álagning kílómetragjalds skuli tilheyra því greiðslutímabili sem næst er á undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis. Við álagningu skal þannig gera upp í einu lagi öll þau greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu sem næst eru undan síðustu skráningu á stöðu akstursmælis. Hækkun eða eftir atvikum lækkun kílómetragjalds skal því bókfærast á því tímabili þegar álagning fer fram, þ.e. á gjalddaga álagningar að teknu tilliti til þessa.

Fram kemur í 6. mgr. að tilkynna skuli um niðurstöðu álagningar í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda.

Um 11. gr.

Í greininni er fjallað um gjaldskyldu ökutækja sem eru tímabundið hér á landi.

Í 1. mgr. er lagt til að gjaldskyldur aðili sem fellur undir 4. mgr. 2. gr. og fær þannig heimild tollyfirvalda til að nota ökutæki tímabundið hér á landi í allt að 12 mánuði skuli greiða kílómetragjald samkvæmt föstu akstursgjaldi eða eftir atvikum kílómetragjaldi samkvæmt skráningu á akstursmæli af ökutæki sem skráð er erlendis eða keypt nýtt og óskráð á Evrópska efnahagssvæðinu, í aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópa eða Færeyjum og heimilt er að nýta tímabundið á Íslandi, sbr. 2. mgr. 3. gr. Þá er lagt til að gjaldskyldur aðili samkvæmt ákvæðinu skuli ávallt skrá stöðu akstursmælis ökutækis á komudegi þess til landsins og senda tollyfirvöldum stöðu akstursmælis á því formi sem þau ákveða. Slík skráning getur t.d. farið fram samhliða skilum innflytjanda ökutækis á yfirlýsingu um tímabundinn innflutning ökutækis með erlend skráningarmerki (E9).

Í 2. mgr. eru fjárhæðir akstursgjalds skv. 1. mgr. tilgreindar vegna ökutækja sem eru léttari en 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd. Lagt er til að fast akstursgjald verði lagt á í sjö gjaldbilum og taki mið af leyfðri heildarþyngd ökutækis og þeim tíma sem það er hér á landi. Lagt er til að akstursgjaldið verði stighækkandi með aukinni þyngd ökutækis og verði á bilinu 13.900–46.130 kr. þegar um er að ræða bifreiðar, dráttarvélar og eftirvagna. Í hverjum gjaldflokki skal greiða akstursgjald eftir því hvort ökutæki er 10 daga eða skemur, í 11–20 daga, eða í 21–30 daga hér á landi. Ef ökutæki er 10 daga eða skemur hér á landi er viðmið fasts akstursgjalds 200 km akstur á tímabili samkvæmt þeim fjárhæðum sem fram koma í 1. mgr. 6. gr. Gert er ráð fyrir minni akstri eftir það og miðað við 100 km akstur á næsta tímabili og 50 km akstur eftir það upp að 30 dögum. Ef um er að ræða bifhjól eða létt bifhjól skal greiða fast akstursgjald skv. 2. málsl. Gjaldskyldur aðili, þ.e. innlendur eða erlendur aðili sem telst vera innflytjandi ökutækis sem skráð er erlendis og er með ökutækið tímabundið hér a landi,

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

skal ávallt gera upp fast akstursgjald fyrir eða við komu ökutækis til landsins á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

Í 3. mgr. kemur fram að ef ökutæki er lengur en 30 daga hér á landi í hvert sinn skuli gjaldskyldur aðili sem fengið hefur heimild tollyfirvalda til tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi greiða kílómetragjald út frá skráningu hans á stöðu akstursmælis ökutækis við komu til landsins og við brottför frá landinu. Gjaldskyldur aðili skal gera upp kílómetragjald sem lagt hefur verið á við brottför ökutækis frá landinu á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Ef innheimtu á föstu akstursgjaldi vegna ökutækis hefur verið skilað í ríkissjóð skal það koma til frádráttar gjaldinu. Kílómetragjald samkvæmt ákvæðinu skal þó aldrei ákvarðað lægra en sem nemur föstu akstursgjaldi miðað við að akstur hafi staðið yfir í 10 daga eða skemur skv. 2. mgr.

Í 4. mgr. er fjallað um gjaldskyldu ökutækja sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Þegar svo ber undir skal gjaldskyldur aðili skv. 1. mgr. greiða kílómetragjald út frá skráningu á stöðu akstursmælis við upphaf og lok tímabundinnar notkunar ökutækis samkvæmt þeim fjárhæðum og þyngdarviðmiðum sem fram koma í 1. mgr. 6. gr. Gjaldskyldur aðili skal gera upp kílómetragjald sem lagt hefur verið á við lok tímabundinnar notkunar þess hér á landi á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Tollyfirvöld skulu við lok tímabundinnar notkunar ökutækis lesa af akstursmæli þess og ákvarða kílómetragjald í samræmi við ekinn kílómetrafjölda.

Í 5. mgr. segir að hafi skráning gjaldskylds aðila sem fellur undir 2. málsl. 1. mgr. ákvæðisins á stöðu akstursmælis ekki farið fram skuli gjaldskyldur aðili greiða akstursgjald út frá tilteknum forsendum. Í a-lið er tekið fram að sé ökutæki innan við 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd skuli gjaldskyldur aðili greiða fast akstursgjald skv. 2. mgr. miðað við hvert hafið 10 daga tímabil ef ökutæki er 30 daga eða skemur hér á landi. Ef ökutækið er lengur en 30 daga hér á landi skuli greiðsla miðuð við fast akstursgjald skv. 1. málsl. 2. mgr. og 500 kr. fyrir hvern hafinn dag eftir það. Í b-lið kemur fram að sé ökutæki 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skuli ákvörðun ríkisskattstjóra um kílómetragjald miðuð við 200 km akstur á dag fyrstu 10 dagana, 100 km akstur á dag næstu 10 daga og 60 km akstur á dag eftir það. Ef ökutæki er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skulu tollyfirvöld við brottför ökutækis ákvarða fjárhæð kílómetragjalds skv. 1. mgr. 6. gr. og innheimta gjaldið hjá gjaldskyldum aðila. Nauðsynlegt er að skráning á stöðu akstursmælis fari fram við upphaf tímabundinna nota ökutækis hér á landi til þess að tryggja álagningu kílómetragjalds, t.d. ef ökutæki er lengur en 30 daga hér á landi. Sem dæmi má nefna að ef ökutæki er 60 daga hér á landi og skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki átt sér stað, skal gjaldskyldur aðili greiða fast akstursgjald út frá þyngdarviðmiðum 2. mgr. miðað við að ökutæki hafi verið 21–30 daga hér á landi. Jafnframt skal gjaldskyldur aðili greiða 500 kr. í kílómetragjald á dag fyrir hvern hafinn dag eftir þann tíma.

Í 6. mgr. kemur fram að þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. skuli skrá akstursmæli ökutækis sem dregur eftirvagn sem ekki er búinn akstursmæli, fyrir bæði ökutækið og eftirvagninn, sbr. 5. mgr. 2. gr.

Fram kemur í 7. mgr. að ákvörðun tollyfirvalda um álagningu á föstu akstursgjaldi og kílómetragjaldi sæti kæru til ríkisskattstjóra. Úrskurður ríkisskattstjóra um kæru skal vera endanlegur úrskurður á stjórnsýslustigi.

Í 8. mgr. er fjallað um upplýsingaskil til ríkisskattstjóra. Fram kemur að farmflytjandi skuli skila upplýsingum um þau ökutæki sem fjallað er um í ákvæðinu til Skattsins á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Hér undir falla m.a. upplýsingar um komu ökutækja til landsins, þ.m.t. bókunarupplýsingar í tengslum við tímabundinn innflutning ökutækja til landsins.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Um 12. gr.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um heimild ökutækjaleigna til innheimtu kílómetragjalds í formi daggjalds vegna ökutækja sem eru í eigu eða umráðum þeirra að þeim skilyrðum uppfylltum sem fram koma í a–d-lið ákvæðisins. Tekið er fram að þrátt fyrir þær fjárhæðir sem fram koma í 6. gr., um greiðslu kílómetragjalds, og ákvæði 8–10. gr., þar sem fjallað er um áætlun á meðalakstri, greiðslutímabil bráðabirgðagreiðslu og álagningu kílómetragjalds, skuli ökutækjaleigu með starfsleyfi samkvæmt lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja heimilt að skila sérstöku daggjaldi í ríkissjóð í stað bráðabirgðagreiðslu vegna þeirra ökutækja sem eru í eigu eða umráðum ökutækjaleigu og falla undir 1. mgr. 3. gr. og eru þannig skráningar- og skoðunarskyld hér á landi að uppfylltum þeim skilyrðum sem fram koma í a–d-lið málsgreinarinnar.

Þau skilyrði sem þurfa að vera fyrir hendi til þess að framangreind heimild fáist eru talin upp í fjórum stafliðum. Meginskilyrði fyrir slíkri heimild, sbr. a-lið er að ökutæki sé í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laganna, verði frumvarpið samþykkt.

Í b-lið er kveðið á um að leyfð heildarþyngd ökutækis sé 3.500 kg eða minna. Undir heimildina falla því m.a. fólksbifreiðar í flokki (M1) og sendibifreiðar í flokki (N1) sem eru 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd.

Í c-lið er kveðið á um afmörkun á leigutíma ökutækis. Undir ákvæðið fellur eingöngu leiga sem afmörkuð er til 30 daga eða skemmri tíma. Markmið ákvæðisins er að einfalda leiguferlið fyrir ökutækjaleigur þegar leiga stendur samfellt yfir í skamman tíma. Undir heimildina fellur því ekki leiga sem ætlað er að standa yfir í lengri tíma en 30 daga samfellt.

Í d-lið er finna ákvæði til að fyrirbyggja misnotkun milli tengdra aðila á heimildinni til skila á sérstöku daggjaldi. Þar kemur fram að ökutækjaleiga og leigutaki ökutækis skuli ekki vera tengdir aðilar, sbr. 4. mgr. 57. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, og leigutaki, maki hans, barn eða nákomnir ættingjar hafi ekki ráðandi stöðu í ökutækjaleigu vegna eigna- eða stjórnunaraðildar, sbr. 4. mgr. 58. gr. sömu laga.

Í 2. mgr. segir að ökutækjaleiga skuli skrá hjá ríkisskattstjóra þau ökutæki sem óskað er að daggjald verði greitt af sem og breytingar þar á. Við breytingu á skráningu ökutækis, t.d. ef ökutækjaleiga ákveður að breyta skráningu ökutækis frá hefðbundnum álestri akstursmælis yfir í daggjald, skal ávallt skrá stöðu akstursmælis. Skráning skal fara fram á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Tekið er fram að upplýsingar skuli berast ríkisskattstjóra eigi síðar en sjö virkum dögum fyrir gjalddaga bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, sbr. 1. mgr. 13. gr. Nauðsynlegt er að ríkisskattstjóri fái upplýsingar í tæka tíð fyrir gjalddaga bráðabirgðagreiðslu til þess að getað skráð upplýsingar um þau ökutæki sem greiða ber daggjald af. Þá kemur fram það skilyrði að lágmarkstímabil daggjalds vegna hvers og eins ökutækis skuli vera einn almanaksmánuður, þ.e. þrjú greiðslutímabil. Slíkur lágmarkstími skráningar er nauðsynlegur til þess að stuðla að aukinni skilvirkni í skráningum og minnka fyrirhöfn og kostnað við skráningar ökutækja hjá ríkisskattstjóra.

Í 3. mgr. kemur fram að ökutækjaleiga skuli skila ríkisskattstjóra skýrslu vegna daggjalds á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Skýrslu skuli skilað eigi síðar en á 15. degi næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils. Þar skuli greint frá fjölda seldra útleigudaga á greiðslutímabili. Ef ökutækjaleiga skilar ekki skýrslu vegna daggjalds innan tímamarka skal við álagningu miðað við að ökutæki hafi verið samfellt í útleigu á greiðslutímabili.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Í 4. mgr. kemur fram að álagt daggjald samkvæmt ákvæðinu skuli teljast endanleg álagning kílómetragjalds vegna tiltekins ökutækis. Ekki er greidd bráðabirgðagreiðsla upp í álagningu daggjalds og ekin vegalengd er ekki lögð til grundvallar álagningu gjaldsins.

Um 13. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um gjalddaga og eindaga á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds og álagningu þess. Jafnframt er fjallað um gjalddaga og eindaga á föstu akstursgjaldi vegna tímabundinnar notkunar ökutækis hér á landi og daggjaldi hjá ökutækjaleigum. Auk þess er fjallað um skyldu lögreglu til að taka skráningarmerki af ökutæki til geymslu og dráttarvexti.

Í 1. mgr. er fjallað um gjalddaga og eindaga bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds, sbr. 9. gr. Fram kemur að gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds sé fyrsti dagur næsta mánaðar eftir lok greiðslutímabils og eindagi 14 dögum síðar. Til nánari skýringar má nefna að vegna greiðslutímabils fyrir janúarmánuð skal gjalddagi bráðabirgðagreiðslu vera 1. febrúar og eindagi 14 dögum síðar.

Fram kemur í 2. mgr. að gjalddagi álagningar sé fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok síðasta greiðslutímabils álagningar kílómetragjalds og eindagi 14 dögum síðar. Sem dæmi má nefna að ef síðasta greiðslutímabil sem lagt er á er febrúar, svo sem á við ef skráning á stöðu akstursmælis fer fram í marsmánuði, er gjalddagi 1. apríl. Í greininni kemur fram að eindagi skuli vera 14 dögum eftir gjalddaga. Þá segir að við eigendaskipti eða breytta skráningu umráðamanns skv. 16 gr., tímabundinn flutning úr landi skv. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., það þegar skráningarmerki eru sett í varðveislu skráningaraðila skv. 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og afskráningu ökutækis skv. 17 gr. er, þrátt fyrir 1. málsl., gjalddagi álagningar fyrsti dagur næsta mánaðar og eindagi 14 dögum síðar.

Í 3. mgr. er fjallað um gjalddaga og eindaga kílómetragjalds ökutækja sem eru tímabundið hér á landi og falla undir 11. gr., þ.m.t. ökutækja sem greitt er fast akstursgjald fyrir. Fram kemur að gjalddagi og eindagi á föstu akstursgjaldi skv. 2. mgr. 11. gr. og a-lið 5. mgr. 11. gr. vegna ökutækis sem er 30 daga eða skemur hér á landi sé komudagur þess til landsins. Að öðru leyti sé gjalddagi og eindagi kílómetragjalds ökutækis sem falli undir 11. gr. brottfarardagur þess frá landinu.

Fjallað er um gjalddaga og eindaga kílómetragjalds í formi daggjalds hjá ökutækjaleigum í 4. mgr. Þar kemur fram að gjalddagi daggjalds sé fyrsti dagur annars mánaðar eftir lok greiðslutímabils, sbr. 1. mgr. 9. gr., og eindagi 14 dögum síðar. Sem dæmi má nefna að vegna daggjalds fyrir janúarmánuð skal gjalddagi vera 1. mars og eindagi 14 dögum síðar.

Samkvæmt 5. mgr. skal lögregla, eftir kröfu ríkisskattstjóra sem hefur með höndum innheimtu kílómetragjalds, sbr. 1. mgr. 10. gr., taka af ökutæki skráningarmerki til geymslu ef gjöld skv. 1.–4. mgr. eru ekki greidd á eindaga. Lögregla skal ekki afhenda þau aftur fyrr en færðar hafa verið sönnur á greiðslu gjaldsins. Mikilvægt er að beitt sé meðalhófi og að slík aðgerð fari ekki fram fyrr en sýnt er fram á að ítrekaðar innheimtutilraunir hafa ekki skilað árangri.

Í 6. mgr. kemur fram að beri eindaga upp á helgidag eða almennan frídag skuli eindagi færast yfir á næsta virka dag á eftir. Þá kemur fram að ef gjaldskyldur aðili hefur ekki greitt á eindaga skuli hann greiða ríkissjóði dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, nr. 38/2001, af þeirri fjárhæð sem gjaldfallin er frá gjalddaga.

Um 14. gr.

Ríkisskattstjóri skal boða gjaldskyldan aðila ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. í álestur á stöðu akstursmælis, þ.e. eiganda eða umráðamann ökutækis, ef skráning á stöðu hans

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

hefur ekki farið fram á þeim tíma sem fram kemur í 1. eða 2. mgr. 7. gr. Ríkisskattstjóri skal jafnframt boða gjaldskyldan aðila í álestur á stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja ef aðrar ástæður þykja vera fyrir hendi sem kalla á að ökutæki fari í álestur á faggiltri skoðunarstofu ökutækja samkvæmt mati ríkisskattstjóra. Slíkar ástæður geta til að mynda verið grunur um að akstursmælir sýni ekki rétta stöðu á kílómetrum eða út frá eftirliti á skattskilum gjaldskylds aðila og greiðslu og álagningu kílómetragjalds.

Um 15. gr.

Í greininni kemur fram að einstaklingi eða umboðsmanni hans sé ávallt heimilt að skila upplýsingum og gögnum skriflega á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður, þrátt fyrir meginreglu frumvarpsins um rafræn skil. Þá sé einstaklingi eða umboðsmanni hans ávallt heimilt að óska eftir skráningu á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja í stað skráningar í gegnum miðlæga þjónustugátt stjórnvalda, með smáforriti eða í gegnum vefinn Ísland.is. Faggilt skoðunarstofa skal skrá stöðu akstursmælis ökutækis ef beiðni um slíkt berst frá gjaldskyldum einstaklingi eða umboðsmanni hans.

Um 16. gr.

Í 1. og 2. mgr. kemur fram sú grundvallarregla að við eigendaskipti eða breytta skráningu á umráðamanni vegna gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. skuli skrá stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti ökutækis, samhliða skráningu eigendaskipta í ökutækjaskrá á því formi sem Samgöngustofa ákveður, sbr. 3. tölul. 4. mgr. 7. gr. Kaupandi, þ.e. nýr eigandi eða eftir atvikum umráðamaður, skal þá samþykkja stöðu akstursmælis á tilkynningu um eigendaskipti eða breytingu umráðamanns að ökutæki sem send er til Samgöngustofu. Bæði seljandi og kaupandi, eða eftir atvikum umráðamaður, samþykkja þannig skráða stöðu akstursmælis í tilkynningu um eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni sem senda skal til Samgöngustofu. Undantekning frá þessu er þegar sami aðili er gjaldskyldur vegna ökutækis fyrir og eftir eigendaskipti, svo sem þegar um er að ræða eigendaskipti við lok kaupleigusamnings. Ríkisskattstjóri leggur í kjölfarið kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna þeirra liðnu greiðslutímabila sem ekki hefur verið lagt á auk yfirstandandi greiðslutímabils frá upphafi þess til og með skráningardegi. Þetta á við óháð því hvort um er að ræða kílómetragjald skv. 10. eða 12. gr. Kaupandi eða eftir atvikum umráðamaður skal samhliða tilkynningu um eigenda- eða umráðaskipti skila upplýsingum til ríkisskattstjóra um áætlaðan akstur á greiðslutímabili. Gjaldskyldan færist yfir á kaupanda eða nýjan umráðamann næsta dag eftir skráningu á eigendaskiptum eða breytingu á skráningu umráðamanns í ökutækjaskrá.

Í 3. mgr. er kveðið á um að ef tilkynning á eigendaskiptum eða breyting á umráðamanni hafi orðið á gjaldskyldu ökutæki án þess að tilkynning um skráningu hjá Samgöngustofu hafi átt sér stað skuli miða uppgjör við stöðu á akstursmæli við eigendaskipti eða breytingu á skráðum umráðamanni. Ef sú staða liggur ekki fyrir skuli reikna meðalakstur á dag miðað við síðustu þekktu stöðu akstursmælis fyrir eigenda- eða umráðaskipti og fyrsta álestur eftir eigenda- eða umráðaskipti og leggja á kílómetragjald í samræmi við eignarhalds- eða umráðatíma hvors aðila fyrir sig. Taki kílómetragjald ekki mið af akstri samkvæmt skráningu á stöðu akstursmælis skal álagning hjá seljanda ákvarðast eftir atvikum skv. 11. eða 12. gr.

Þá segir í 4. mgr. að óheimilt sé að skrá eigendaskipti eða breytingu á umráðamanni ökutækis nema kílómetragjald seljanda eða fyrri umráðamanns vegna ökutækisins, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, og eftir atvikum vanskráningargjald hafi áður verið greitt. Tilgangurinn er fyrst og fremst að tryggja innheimtu kílómetragjalds á gjaldföllnu kílómetragjaldi

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

seljanda eða fyrri umráðamanns vegna þess tiltekna ökutækis sem selt er hverju sinni. Ef óskað er eftir skráningu á eigendaskiptum eða breyttri skráningu umráðamanns að ökutæki og fyrir liggur, út frá upplýsingum frá gjaldskyldum aðila eða upplýsingum um vanskil hjá gjaldskyldum aðila sem innheimtumenn ríkissjóðs hafa miðlað til Samgöngustofu, að kílómetragjald eða eftir atvikum vanskráningargjald er gjaldfallið, skal Samgöngustofa hafna skráningu, sbr. þó 3. málsl. 1. mgr., þar sem fram kemur að ekki þurfi að skrá stöðu akstursmælis ef ekki verður breyting á gjaldskyldum aðila við eigendaskipti ökutækis.

Um 17. gr.

Í 1. mgr. segir að við afskráningu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. skal skráning á stöðu akstursmælis eiga sér stað á tilkynningu um afskráningu til Samgöngustofu á því formi sem hún ákveður, sbr. 4. tölul. 4. mgr. 7. gr. Í kjölfar skráningar á stöðu akstursmælis ákvarðar ríkisskattstjóri kílómetragjald á gjaldskyldan aðila vegna þeirra heilu liðnu gjaldtímabila sem ekki hefur verið lagt á auk þess hluta yfirstandandi gjaldtímabils sem ekki hefur verið lagt á fram að afskráningardegi. Þó ber ekki að skrá stöðu akstursmælis við afskráningu ef slík skráning er til staðar vegna ökutækis sem undanþegið er greiðslu skv. 1. eða 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. og skráning á stöðu akstursmælis hefur þegar farið fram við þær aðstæður, þ.e. þegar ökutæki hefur verið flutt tímabundið úr landi eða þegar ökutæki hefur verið skráð úr umferð í ökutækjaskrá.

Í 2. mgr. er mælt fyrir um að ef ekki er hægt að lesa af akstursmæli, t.d. vegna bilunar eða af öðrum ástæðum, svo sem ef ökutæki er týnt eða ónýtt, skuli við útreikning á kílómetragjaldi taka mið af síðustu fyrirliggjandi upplýsingum um akstur gjaldskylds aðila en annars skuli miða álagningu við hlutfallslegan akstur samkvæmt viðmiði skv. 2. mgr. 8. gr. frumvarpsins.

Um 18. gr.

Í 1. mgr. kemur fram að gjaldskyld ökutæki skv. 3. gr. skulu vera búin virkum akstursmæli til ákvörðunar kílómetragjalds. Það er grundvallaratriði að akstursmælir, þ.e. akstursmælir í mælaborði, ökuriti eða eftir atvikum nafmælir í tilviki eftirvagna, sé virkur og mæli rétta stöðu á akstri þar sem skráning á stöðu akstursmælis er grundvöllur bráðabirgðagreiðslu og álagningu kílómetragjalds samkvæmt lögunum. Með virkum akstursmæli er átt við að hann mæli þá vegalengd sem ökutæki hefur ekið með eins nákvæmum hætti og völ er á hverju sinni. Við mat á þeim kröfum sem gerðar eru til virkni akstursmæla í þeim ökutækjum sem falla undir gildissvið frumvarpsins skal m.a. hafa hliðsjón af 5. gr. laga nr. 91/2024, um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019, og reglugerð nr. 1363/2024, um breytingu á reglugerð um gerð og búnað ökutækja, nr. 822/2004. Með 5. gr. laga nr. 91/2024 var m.a. innleidd reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki. Með reglugerð nr. 1363/2024 var reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/2144 frá 27. nóvember 2019 jafnframt innleidd. Þar er m.a. að finna kröfur um virkni kílómetramæla og vísað til reglugerðar Sameinuðu þjóðanna nr. 39 um kröfur sem gerðar eru til virkni og nákvæmni akstursmæla. Þá skal hafa hliðsjón af reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/1151 frá 1. júní 2017 um viðbætur við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB), nr. 715/2007, sem fjallar m.a. um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6), sem hafa verið teknar upp í EES-samninginn og eru í gildi, en reglugerð nr. 2017/1151 var innleidd hér á landi með reglugerð nr. 1079/2018. Þar kemur m.a. fram að framleiðendur skuli á árangursríkan hátt fyrirbyggja endurforritun stöðu kílómetramælis í

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

netkerfi ökutækis, í stýrieiningum aflrásar sem og í sendieiningu þráðlausra gangaskipta. Umræddar gerðir hafa verið teknar upp í EES-samninginn.

Fram kemur í 2. mgr. að ríkisskattstjóri geti, ef sérstaklega standi á, veitt undanþágu frá því að gjaldskylt ökutæki skv. 4. tölul. 1. mgr. 3. gr., þ.e. gjaldskyldur eftirvagn, sé útbúið akstursmæli, enda fari ákvörðun kílómetragjalds fram á annan jafn tryggan hátt. Í þeim tilvikum þegar að eftirvagn er ekki búinn akstursmæli hvílir gjaldskyldan á þeim sem gjaldskyldur er af ökutæki sem dregur eftirvagninn hverju sinni óháð eignarhaldi eða umráðum yfir eftirvagninum, sbr. 5. mgr. 2. gr. Málsgreinin er í samræmi við 9. mgr. 13. gr. laga um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Tilkynning skal berast frá skráðum eiganda eða umráðamanni samkvæmt skráningu í ökutækjaskrá, eða gjaldskyldum aðila skv. 5. mgr. 2. gr.

Í 3. mgr. kemur fram að það sé á ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis að akstursmælir ökutækis telji rétt. Ef fyrir liggur að talning akstursmælis, þ.m.t. ökurita eða nafmælis, er röng eða engin skal ákvörðun um bráðabirgðagreiðslu og álagningu, þ.m.t. álagningu kílómetragjalds vegna óuppgerðra greiðslutímabila, taka mið af forsendum a- eða b-liðar málsgreinarinnar.

Í 4. mgr. er fjallað um tilkynningarskyldu gjaldskylds aðila vegna bilaðra akstursmæla, þ.m.t. ökurita og nafmæla. Gjaldskyldur aðili, þ.e. gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður gjaldskylds ökutækis skv. 1. mgr. 3. gr., skal tilkynna um slíkt svo fljótt sem verða má í miðlæga gátt stjórnvalda. Þá skal gjaldskyldur aðili fara með mæli á viðurkennt verkstæði, þ.e. verkstæði sem hlotið hafa viðurkenningu hjá Samgöngustofu, til viðgerðar innan 15 virkra daga frá því bilun í mæli kom fram ef um mæla er að ræða í ökutæki skv. a-lið 3. mgr. Lesa skal af akstursmæli áður en hann er tekinn úr ökutæki og annar settur í stað hins bilaða. Tilkynna skal um slík skipti í miðlæga gátt stjórnvalda sem og ef nýr akstursmælir er settur í ökutæki og um lok viðgerðar og skipti á akstursmæli. Tilkynning skal bæði eiga sér stað þegar nýr akstursmælir er settur í ökutæki í upphafi og þegar hann er endurnýjaður, t.d. vegna viðgerðar. Skrá skal stöðu nýs akstursmælis sem skal þá vera grundvöllur bráðabirgðagreiðslu og álagningar kílómetragjalds viðkomandi ökutækis eftir ísetningu.

Í 5. mgr. er kveðið á um þá skyldu faggiltra skoðunarstofa ökutækja að skoða virkni akstursmælis við skráningu á stöðu hans sem og eftir atvikum við reglubundna skoðun ökutækis skv. 1. mgr. 3. gr. Ef í ljós kemur við skoðun faggiltrar skoðunarstofu ökutækja að akstursmælir telur ekki rétt skal skoðunarstofa upplýsa eiganda um það og skrá athugasemd í ferilskrá. Ef faggilt skoðunarstofa ökutækja verður þess áskynja við álestur á akstursmæli að augljóslega hafi verið átt við mælinn, til að stytta gjaldskylda vegalengd ökutækis eða gefa rangar upplýsingar um hana, eða ef grunur er uppi um sviksamlegt athæfi hjá eiganda eða umráðamanni gjaldskylds ökutækis, t.d. fölsun á stöðu akstursmælis, skal skoðunarstofa umsvifalaust tilkynna um slíkt til ríkisskattstjóra án ástæðulauss dráttar.

Í 6. mgr. kemur fram að heimilt sé að kveða nánar á um tegundir og útbúnað löggiltra akstursmæla í þeim þungu ökutækjum sem falla undir 2. mgr. 7. gr. og skulu hafa löggilda akstursmæla. Fram kemur að ef skylt er að búa ökutæki ökurita til eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna skv. X. kafla umferðarlaga, nr. 77/2019, þar sem fjallað er um aksturs- og hvíldartíma ökumanna þungra ökutækja í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni, skuli ökuritinn notaður sem akstursmælir og er þá ökumanni skylt að hafa skráningarblað, skífu eða kort í ökuritanum.

Um 19. gr.

Greinin fjallar um aðalskoðun en gjaldskyldur aðili skal færa sönnur á að greitt hafi verið gjaldfallið kílómetragjald við aðalskoðun ökutækis, þó ekki fyrr en eftir eindaga.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Um 20. gr.

Greinin fjallar um upplýsingaskyldu til ríkisskattstjóra og Samgöngustofu. Þar kemur fram að öllum þeim aðilum sem veitt geta upplýsingar við framkvæmd laganna sé skylt að láta ríkisskattstjóra og eftir atvikum Samgöngustofu í té ókeypis og á því formi sem óskað er allar nauðsynlegar upplýsingar og gögn sem unnt er að láta þeim í té. Í því sambandi skiptir ekki máli hvort upplýsingarnar varða þann aðila sem beiðninni er beint til eða annan aðila sem hann getur veitt upplýsingar um og varða athuganir og eftirlit samkvæmt lögum þessum.

Um 21. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um eftirlit og endurákvörðun. Ríkisskattstjóri annast skatteftirlit samkvæmt lögunum, þ.e. hvers konar könnun á forsendum fyrir ákvörðun kílómetragjalds, þ.m.t. daggjalds og fasts akstursgjald. Í greininni er jafnframt ákvæði um heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar kílómetragjalds. Ríkisskattstjóri skal hafa heimild til endurákvörðunar kílómetragjalds komi í ljós verulegir annmarkar á forsendum álagningar kílómetragjald eða ríkisskattstjóri telur frekari skýringa þörf á einhverju atriði varðandi skráningu gjaldskylds aðila á aksturstöðu gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. Með gjaldskyldum aðila í ákvæðinu er átt við þann aðila sem var gjaldskyldur á því tímabili sem um ræðir hverju sinni. Ríkisskattstjóri skal þá skora á gjaldskyldan aðila að láta í té skýringar og gögn um aksturinn. Til verulegra annmarka telst til að mynda verulegt frávik á stöðu akstursmælis, þ.e. 80% eða hærra hlutfall fráviks frá skráðum akstri gjaldskylds ökutækis. Ef fullnægjandi gögn berast innan tiltekins frests ákvarðar ríkisskattstjóri eða endurákvarðar að fengnum skýringum og mótteknum gögnum. Að öðrum kosti ákvarðar eða endurákvarðar ríkisskattstjóri kílómetragjald skv. 3. mgr. 8. gr. Áætlun skal ávallt vera svo rífleg að ekki sé hætt við að akstur sé áætlaður minni en hann var í raun. Gera skal gjaldskyldum aðila viðvart um fyrirhugaða endurákvörðun. Talið er rétt að fallið sé frá endurákvörðun nemi gjaldbreyting 5.000 kr. eða lægri fjárhæð. Um er að ræða hagræði í ljósi þess kostnaðar sem hlýst af málsmeðferð. Ríkisskattstjóri kveður upp rökstuddan úrskurð um endurákvörðun að jafnaði innan tveggja mánaða frá lokum frests samkvæmt greininni og birtir hann gjaldskyldum aðila í samræmi við lög um stafrænt pósthólf í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda eða á annan sannanlegan hátt, svo sem með ábyrgðarbréfi eða almennri póstsendingu. Þá kemur fram að heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar nái til yfirstandandi árs og síðustu sex ára á undan því ári þegar endurákvörðun fer fram. Heimild ríkisskattstjóra til endurákvörðunar skal þó einungis ná til yfirstandandi árs og síðustu tveggja ára sem næst voru á undan því ári sem endurákvörðun fer fram ef gjaldskyldum aðila verður eigi kennt um að kílómetragjald hafi verið vanálagt, og/eða hann hafi látið í té við álagningu eða álestur fullnægjandi upplýsingar og/eða gögn sem byggja mátti rétta álagningu á.

Um 22. gr.

Í greininni er fjallað um kæruheimildir. Heimilt er að kæra álagningu ríkisskattstjóra á kílómetragjaldi, þ.m.t. daggjaldi, föstu akstursgjaldi sem og vanskráningargjaldi til embættisins innan 30 daga frá dagsetningu tilkynningar. Þá er heimilt að kæra úrskurð ríkisskattstjóra skv. 2. mgr., endurákvörðun skv. 21. gr. og ákvörðun um sektir skv. 25. gr. til yfirskattanefndar samkvæmt lögum um yfirskattanefnd. Ákvörðun ríkisskattstjóra um bráðabirgðagreiðslu skal vera endanleg á stjórnsýslustigi, sbr. þó 3. mgr. 9. gr., en þar kemur fram að ríkisskattstjóra skuli ávallt vera heimilt að lækka bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds hjá gjaldskyldum aðila

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

ef skoðun ríkisskattstjóra leiðir í ljós að greiðsla gjaldskylds aðila hafi byggst á röngum forsendum og verið of há.

Um 23. gr.

Í greininni er að finna umfjöllun um vanskráningargjald. Greiða skal sérstakt vanskráningargjald sem ríkisskattstjóri leggur á og innheimtir ef skráning á stöðu akstursmælis ökutækis hefur ekki farið fram innan tímamarka skv. 1. eða 2. mgr. 7. gr. eða ef boðun skv. 2. tölul. 14. gr. er ekki sinnt innan 15 daga. Vanskráningargjald vegna ökutækis sem er undir 10.000 kg að leyfðri heildarþyngd skal vera 20.000 kr. og 30.000 kr. ef ökutæki er 10.000 kg eða þyngra að leyfðri heildarþyngd. Gjaldið skal þó lækkað um 50% ef skráning af hálfu gjaldskylds aðila á sér stað á faggiltri skoðunarstofu ökutækja innan 30 daga frá álagningu gjaldsins og vanskráningargjaldið hefur verið greitt. Sambærileg heimild er nú til staðar í 74. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vegna skoðunar ökutækis. Þá kemur fram að fella megi niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis. Með óviðráðanlegum atvikum er átt við utanaðkomandi og óviðráðanleg atvik sem gjaldskyldur aðili ber ekki ábyrgð á, til að mynda náttúruhamfarir og styrjaldir (force majeure), þ.e. slík utanaðkomandi atvik sem aðili fær engu um ráðið. Þá getur ríkisskattstjóri óskað liðsinnis lögreglu vegna þeirra ökutækja þar sem staða akstursmælis er enn óskráð. Lögreglu er heimilt að fjarlægja skráningarmerki af ökutæki að liðnum þremur mánuðum frá álagningu vanskráningargjalds. Vanskráningargjald nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki og er heimilt að gera fjárnám til tryggingar greiðslu þess hjá gjaldskyldum aðila ökutækis án undangengins dóms eða sáttar, sbr. 24. gr. Lagt er til að hugtakið vanskráningargjald sé notað til aðgreiningar frá hugtakinu vanrækslugjald sem notað er yfir viðurlög sem þeir sæta sem færa ökutæki sín ekki til skoðunar innan tiltekins tíma.

Um 24. gr.

Í greininni er fjallað um lögveð og fjárnám. Til að tryggja fjárkröfur ríkissjóðs kemur fram að kílómetragjald, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjald og sektir, ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði, hvíli sem lögveð á hlutaðeigandi ökutæki sem sé aðfararhæft og gangi fyrir öllum öðrum skuldbindingum og framar öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Á grundvelli lögveðs má því krefjast nauðungarsölu á ökutæki án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. Í ljósi þess að erfiðleikum getur verið bundið fyrir nýjan eiganda að ökutæki að vita hvort lögveð hvíli á umræddu ökutæki við eigendaskipti er þó lagt til að lögveð skuli falla niður við skráningu á eigendaskiptum að ökutæki hjá Samgöngustofu. Þá er jafnframt heimilt að innheimta gjaldfallið kílómetragjald, bráðabirgðagreiðslu þess, vanskráningargjald, sektir, dráttarvexti og innheimtukostnað vegna hlutaðeigandi ökutækis með fjárnámi hjá skráðum eiganda eða gjaldskyldum umráðamanni á hverjum tíma, án undangengins dóms eða sáttar. Fjárnám skal því eingöngu framkvæmt hjá þeim gjaldskylda aðila sem stofnaði til kröfunnar, þ.e. þeim aðila sem er gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður ökutækis þegar gjald fellur á.

Um 25. gr.

Í ákvæðinu er fjallað ítarlega um viðurlög. Refsiákvæðin eru eins og við getur átt sambærileg 40. gr. laga um virðisaukaskatt nr. 50/1988.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um sektarviðurlög við þrenns konar brotum sem talin eru grafa undan grundvallarforsendum kílómetragjaldsins. Þetta eru þau tilvik þegar gjaldskylt ökutæki er í umferð án akstursmælis, þegar akstursmælir telur ekki rétt eða þegar gjaldþyngd ökutækis eða

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

vagnlestar með farmi er umfram þá leyfilegu gjaldþyngd sem fram kemur í 2. og 3. málsl. 2. mgr. 6. gr. Lagt er til að sektarábyrgð vegna þessara brota verði hlutlæg og beinist að gjaldeða skilaskyldum aðila, sem að jafnaði er skráður eigandi eða umráðamaður ökutækisins, óháð því hvort brotið megi rekja til saknæmrar háttsemi hans.

Í 2. mgr. er fjallað um brot sem beinast að því að komast hjá greiðslu kílómetragjalds með því að veita rangar eða villandi upplýsingar sem hafa veruleg áhrif á greiðslu kílómetragjalds. Hér er gerð krafa um saknæmi, þ.e. að brot sé framið af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi. Ákvæðið tekur til einna af alvarlegustu brotunum sem beinast að því að komast hjá greiðslu kílómetragjalds með því að veita rangar eða villandi upplýsingar sem hafa veruleg áhrif. Fésektarviðurlögin, allt að tíföld fjárhæð vangreidds gjalds en að lágmarki tvöföld sú fjárhæð, endurspegla alvarleika slíkra brota.

Í 3. mgr. er fjallað sérstaklega um þá háttsemi að vanrækja skráningu á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis. Slík vanrækslа er alvarleg þar sem hún gerir rétta álagningu kílómetragjaldsins ómögulega. Gerð er krafa um ásetning eða stórkostlegt hirðuleysi. Lágmarkssektin, tvöföld fjárhæð vangreidds gjalds, er í samræmi við það sem almennt gildir um alvarleg brot skv. 2. mgr. og undirstrikar mikilvægi þess að réttar upplýsingar liggi fyrir.

Ákvæði 4. mgr. er sambærilegt við 4. mgr. 40. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Tilgangur þess er að vernda heilleika upplýsingagjafar til Skattsins. Refsivert er að veita rangar eða villandi upplýsingar, jafnvel þótt þær hafi ekki bein áhrif á fjárhæð gjaldsins. Slíkt er nauðsynlegt til að tryggja að ríkisskattstjóri geti reitt sig á þær upplýsingar sem honum eru látnar í té, m.a. við skatteftirlit. Gert er ráð fyrir að sama saknæmisskilyrði, ásetningur eða stórkostlegt hirðuleysi, gildi um brot gegn þessari málsgrein.

Í 5. mgr. er mælt fyrir um refsiábyrgð þriðja aðila, svo sem ráðgjafa, bókara eða annarra, sem aðstoða gjaldskyldan aðila við að fremja brot með því að láta skattyfirvöldum í té rangar eða villandi upplýsingar. Ákvæðið er nauðsynlegt til að koma í veg fyrir að sérfræðingar eða aðrir sem búa yfir þekkingu á kerfinu misnoti hana til að aðstoða við undanskot. Saknæmisskilyrði er ásetningur eða stórkostlegt hirðuleysi. Ákvæðið er sambærilegt við 6. mgr. 40. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Vísað er til viðurlaga í 2. mgr.

Fram kemur í 6. mgr. að tilraun til brota eða hlutdeild í brotum á lögunum varði fésektum allt að hámarki því sem kveðið er á um í öðrum málsgreinum ákvæðisins.

Í 7. mgr. er kveðið á um refsiábyrgð lögaðila. Málsgreinin er í samræmi við 8. mgr. 40. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Málsgreinin er tvíþætt. Annars vegar er heimilt að gera lögaðila fésekt á hlutlægum grundvelli, þ.e. án þess að sanna þurfi sök á tiltekinn fyrirsvarsmann eða starfsmann. Þetta er mikilvægt þegar brot er þess eðlis að erfitt er að sanna sök hjá einstaklingi. Hins vegar er kveðið á um að ef sök einstaklings er sönnuð, megi bæði refsa honum og lögaðilanum, enda hafi brotið verið framið til hagsbóta fyrir lögaðilann eða hann notið hagnaðar af brotinu. Með sviptingu starfsréttinda í málsgreininni er til að mynda átt við þau opinberu leyfi eða heimildir sem lögaðila er nauðsynlegt að hafa til að stunda tiltekna atvinnustarfsemi, t.d. starfsleyfi, fjármálafyrirtækja, vátryggingafélaga, innheimtuaðila og réttindi endurskoðunarfyrirtækja. Markmiðið er að tryggja að lögaðilinn, sem oft er hinn raunverulegi aðili sem nýtur ávinnings af broti, geti ekki skýlt sér á bak við einstaka starfsmenn og komist þannig hjá viðurlögum.

Fram kemur í 8. mgr. að séu brot gegn lögunum stórfelld eða ítrekuð megi auk sektar beita fangelsi allt að tveimur árum. Þá kemur fram að tilraun og hlutdeild í brotum samkvæmt lögunum séu refsiverðar skv. III. kafla almennra hegningarlaga. Sambærilegt refsiákvæði er að finna í 7. mgr. 19. gr. laga um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Fangelsisrefsing

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

fyrir stórfelld og ítrekuð brot er nauðsynleg til að tryggja virkni gjaldtökukerfisins og sporna gegn skattundanskotum.

Um 26. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um málsmeðferð við ákvörðun sekta vegna brota á lögunum og um fyrningu sakar. Ákvæðið er í meginatriðum byggt á þeirri framkvæmd sem skapast hefur í íslenskum skattarétti og á sér fyrirmyndir í ákvæðum annarra skattalaga, einkum 41. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, og 110. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um þá meginreglu að skattrannsóknarstjóri, sem starfar í umboði ríkisskattstjóra, fari með vald til að ákvarða stjórnvaldssektir vegna brota á lögunum. Við ákvörðun sekta ber að gæta meðalhófs og hafa hliðsjón af eðli og umfangi brots. Til að tryggja réttaröryggi gjaldenda er kveðið á um kæruleið til yfirskattanefndar. Um meðferð mála fyrir nefndinni fer samkvæmt lögum um yfirskattanefnd, nr. 30/1992.

Í 2. mgr. er kveðið á um fjárhæðir við hámark sekta. Annars vegar er um að ræða almennt hámark að fjárhæð 100 millj. kr. fyrir alvarleg, saknæm brot, þ.e. brot sem framin eru af ásetningi eða stórkostlegu hirðuleysi. Hins vegar er lagt til sérstakt og mun lægra hámark, 500.000 kr., vegna þeirra brota sem falla undir hlutlæga refsiábyrgð skv. 1. mgr. 25. gr. Markmiðið með þessari tvískiptingu er að tryggja að viðurlög séu í réttu hlutfalli við eðli og alvarleika brots.

Í 3. mgr. kemur fram að þrátt fyrir 1. mgr. sé ríkisskattstjóra veitt heimild til að ljúka afmörkuðum málum með álagningu stjórnvaldssektar, að því gefnu að sektin fari ekki yfir 5 millj. kr. og að málinu hafi ekki þegar verið vísað til formlegrar rannsóknar hjá skattrannsóknarstjóra. Markmiðið með þessari heimild er að auka skilvirkni í málsmeðferð minni háttar brota og stytta málsmeðferðartíma. Jafnframt er kveðið á um 20% afslátt af sektarfjárhæð sé hún greidd innan 14 daga frá dagsetningu ákvörðunar, sem er hvati til skjótra málaloka. Slíkur afsláttur skal reiknast af hinni upphaflega ákvörðuðu sektarfjárhæð. Ákvarðanir ríkisskattstjóra eru, líkt og ákvarðanir skattrannsóknarstjóra, kæranlegar til yfirskattanefndar.

Í 4. mgr. er kveðið á um að skattrannsóknarstjóri geti ávallt vísað málum sem hann telur alvarleg til rannsóknar lögreglu. Er það í samræmi við gildandi rétt og tryggir að alvarlegustu brotin, sem kunna að varða fangelsisrefsingu, sæti meðferð innan sakamálakerfisins.

Í 5. mgr. kemur fram að sektir sem ákvarðaðar eru samkvæmt lögunum renni í ríkissjóð.

Í 6. mgr. er áréttað að um stjórnvaldssektir sé að ræða en ekki refsidóma og því fylgi þeim ekki vararefsing, þ.e. fangelsi. Til einföldunar og hagkvæmni er lagt til að um innheimtu sektanna fari eftir sömu reglum og gilda um innheimtu virðisaukaskatts, en þær reglur eru vel þekktar og skilvirkar.

Í 7. mgr. er mælt fyrir um að sök skv. 2.–8. mgr. 25. gr. skuli fyrnast á sex árum miðað við upphaf meðferðar máls á vegum ríkisskattstjóra eða skattrannsóknarstjóra, enda verði ekki óeðlilegar tafir á meðferð máls eða ákvörðun refsingar. Ef máli hefur verið vísað til skattrannsóknarstjóra skal ávallt miða upphafstíma fyrningar við upphaf rannsóknar á vegum skattrannsóknarstjóra. Sú regla á sér fyrirmynd í fjölmörgum sérlögum á sviði skattaréttar, svo sem 8. mgr. 110. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, og 8. mgr. 41. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988.

Um 27. gr.

Í greininni kemur fram að kílómetragjald, þ.m.t. daggjald og fast akstursgjald, sem innheimt er samkvæmt frumvarpinu myndi ekki gjaldstofn til virðisaukaskatts. Kílómetragjald telst því ekki til skattverðs í skilningi 1. tölul. 2. mgr. 7. gr. laga um virðisaukaskatt, nr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

50/1988. Þá er sérstaklega tiltekið í ákvæðinu að lög um virðisaukaskatt skulu gilda eftir því sem við getur átt að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í frumvarpinu. Vegna tímabundins innflutnings ökutækja skulu tollalög gilda að því leyti sem ekki er öðruvísi kveðið á um í frumvarpinu og eftir því sem við getur átt.

Um 28. gr.

Í greininni er fjallað um reglugerðarheimild. Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, m.a. um skil á kílómetragjaldi hjá gjaldskyldum aðilum, skráningu á stöðu akstursmælis, áætlun á meðalakstri, greiðslutímabil og bráðabirgðagreiðslu og álagningu og innheimtu.

Um 29. gr.

Greinin fjallar um gildistöku.

Í 1. mgr. kemur fram að lögin öðlist gildi 1. janúar 2026.

Fram kemur í 1. tölul. 2. mgr. að við gildistöku laganna, verði frumvarpið samþykkt, skuli lög um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, falla brott. Ákvæði þeirra laga skulu þó gilda um olíu- og kílómetragjald sem gjaldfallið er eða greiða á til og með 1. janúar 2026. Af því leiðir að ef olíu- eða kílómetragjald er gjaldfallið en ógreitt við gildistöku skulu ákvæði laga nr. 87/2004 gilda vegna þeirra gjalda.

Í 2. tölul. 2. mgr. er mælt fyrir um að lög um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, skuli falla brott við gildistöku laganna, verði frumvarpið samþykkt. Þó skulu ákvæði laganna gilda um kílómetragjald sem gjaldfallið er eða greiða á til og með 1. janúar 2026.

Í 3. mgr. er kveðið á um að ákvæði til bráðabirgða I–V skuli öðlast þegar gildi.

Í 4. mgr. er kveðið á um að þrátt fyrir b-lið 1. tölul. 30. gr., þar sem fjallað er um brottfall III. kafla laga um vörugjald af ökutækjum og eldsneyti, nr. 29/1993, skuli ákvæði kaflans þó gilda um það vörugjald af eldsneyti sem er gjaldfallið eða greiða á til og með 1. janúar 2026.

Um 30. gr.

Í 1. tölul. eru lagðar til viðeigandi breytingar á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, þar sem vörugjald af eldsneyti fellur brott 1. janúar 2026. Til að endurspegla réttilega efnisatriði laganna sem eftir standa er lagt til að nýtt heiti laganna verði „**Lög um vörugjald af ökutækjum**“.

Í 2. tölul. eru lagðar til breytingar á lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009.

Í a-lið eru lagðar til breytingar á fjárhæðum kolefnisgjalds þar sem lagt er til að þær fjárhæðir kolefnisgjalds sem tilgreindar eru í 2. mgr. 1. gr. laganna verði hækkaðar. Um frekari skýringar vísast til umfjöllunar í kafla 3.14.

Í b-lið er lagt til að nýju ákvæði verði bætt við lögin þar sem kveðið verði á um að endurgreiða skuli skipafélagi fjárhæð sem sannanlega hefur verið greidd vegna kaupa á losunarheimild skips í sjóflutningum milli hafna hér á landi samkvæmt lögum um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir, nr. 96/2023, vegna losunar frá og með 1. janúar 2026 að þeim skilyrðum uppfylltum sem fram koma í a–c-lið 1. mgr. Fyrir liggur að kolefnisgjald er lagt á aðföng í formi kolefnis en í viðskiptakerfi ESB er lagt gjald á útblástur gróðurhúsalofttegunda vegna sama kolefnis. Markmið endurgreiðslunnar er að koma til móts við þau skipafélög sem þurfa að greiða kolefnisgjald af keyptu eldsneyti í sjóflutningum milli hafna hér á landi (strandflutningar) og einnig að greiða losunarheimildir af sömu sjóflutningum, sbr. lög um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir, nr. 96/2023. Í ákvæðinu er þannig lagt til að

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

skipafélag geti fengið endurgreiðslu hjá ríkisskattstjóra vegna kaupa á losunarheimildum sem nemur að hámarki þeirri fjárhæð sem umrætt skipafélag hefur greitt í kolefnisgjald vegna sjóflutninga skips milli hafna hér á landi. Heimildin verður fyrst virk á árinu 2027 vegna losunar á árinu 2026 þar sem skipafélög skulu standa skil á losunarheimildum fyrir 100% losunar á árinu 2026, í síðasta lagi 30. september árið 2027, sbr. 2. mgr. 12. gr. og bráðabirgðaákvæði V laga nr. 96/2023. Sem dæmi má nefna að ef greiðsla skipafélags vegna kaupa á losunarheimildum að fjárhæð 1.000.000 kr. fer fram 30. september árið 2027 vegna losunar frá 1. janúar 2026, og greitt kolefnisgjald vegna keyptra lítra af sama magni eldsneytis vegna sjóflutninganna nemur einnig 1.000.000 kr., skal ríkisskattstjóri endurgreiða skipafélaginu þá fjárhæð. Hámark endurgreiðslu skal hins vegar ávallt miðað við greiðslu kolefnisgjalds vegna sama magns eldsneytis. Til nánari skýringar má nefna að ef greiðsla skipafélags vegna kaupa á losunarheimildum nemur 1.000.000 kr., en greitt kolefnisgjald af sama magni eldsneytis vegna sjóflutninganna nemur 800.000 kr., skal endurgreiðslan að hámarki vera 800.000 kr.

Í 3. tölul. er lögð til breyting á skilgreiningu á söluaðilum eldsneytis í 7. tölul. 2. gr. laga um endurnýjanlegt eldsneyti í samgöngum á landi, nr. 40/2013. Í 7. tölul. 2. gr. kemur nú fram að söluaðilar eldsneytis séu þeir söluaðilar og dreifingaraðilar sem teljast vera gjaldskyldir aðilar í skilningi 3. gr. laga um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, og 18. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Í ljósi þess að til stendur að fella brott lög um olíu- og kílómetragjald sem og III. kafla laga um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, er lagt til að gerð verði breyting á skilgreiningunni á þann veg að söluaðilar eldsneytis teljist vera þeir söluaðilar og dreifingaraðilar sem eru gjaldskyldir aðilar skv. 2. gr. laga um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, til greiðslu kolefnisgjalds skv. 1. gr. sömu laga.

Um ákvæði til bráðabirgða I.

Í ákvæðinu kemur fram að þrátt fyrir 7. gr. skuli rafræn skráning á stöðu akstursmælis gjaldskylds ökutækis sem fellur undir 1. mgr. 3. gr. eiga sér stað 20. janúar 2026 eða fyrr, hvort heldur skráningin er framkvæmd af gjaldskyldum aðila eða hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja skv. 1. eða 2. mgr. 7. gr. Ekki er þó gerð krafa um skráningu samkvæmt ákvæðinu ef skráning gjaldskylds eiganda eða umráðamanns á stöðu akstursmælis vegna greiðslu kílómetragjalds hefur farið fram hjá gjaldskyldum aðila eða álestraraðila síðustu 12 mánuði fyrir gildistöku laganna á eignar- eða umráðatíma ökutækis hjá gjaldanda. Sem dæmi má nefna að ef gjaldskyldur aðili, þ.e. eigandi eða umráðamaður, hefur skráð stöðu akstursmælis á grundvelli laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023 á umráðatíma ökutækis hjá gjaldanda, er ekki gerð krafa um skráningu samkvæmt ákvæðinu. Ef skráning á stöðu akstursmælis liggur ekki fyrir, hjá skráningarskyldum aðilum skv. 1. mgr., 20. janúar 2026 kallar ríkisskattstjóri eftir skráningu. Ef skráning liggur ekki fyrir 1. apríl 2026 eru þær skyldur lagðar á gjaldskyldan aðila að mæta á faggilta skoðunarstofu ökutækja og láta skrá stöðu akstursmælis. Við sama tímamark fellur á vanskráningargjald. Vanskráningargjaldið skal þó fellt niður ef aðili mætir í skráningu hjá faggiltri skoðunarstofu ökutækja innan 30 daga. Þá má fella niður vanskráningargjald hafi óviðráðanleg atvik staðið í vegi fyrir skráningu á stöðu akstursmælis eða ef gjaldskyldur aðili færir að mati ríkisskattstjóra gildar ástæður fyrir því að skráning hafi ekki átt sér stað. Með óviðráðanlegum atvikum er, líkt og fram kemur í skýringum við 7. gr., átt við utanaðkomandi og óviðráðanleg atvik sem gjaldskyldur aðili ber ekki ábyrgð á, til að mynda náttúruhamfarir og styrjaldir (*force majeure*), þ.e. slík utanaðkomandi atvik sem aðili fær engu um ráðið. Þá er ríkisskattstjóra einnig heimilt að fella niður vanskráningargjald ef gjaldskyldur aðili færir gildar ástæður fyrir því að skráning hafi ekki átt sér stað. Ríkisskattstjóri metur í hverju tilviki hvað telja skuli gildar ástæður í

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

þessu sambandi. Faggilt skoðunarstofa ökutækja skal senda Samgöngustofu upplýsingar um stöðu akstursmælir á álestrardegi rafrænt.

Um ákvæði til bráðabirgða II.

Í bráðabirgðaákvæði II er fjallað um áætlaðan meðalakstur fyrir fyrsta gjaldtímabil, þ.e. vegna janúar 2026. Ríkisskattstjóri skal birta áætlun um meðalakstur ökutækis í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda fyrir 1. febrúar 2026. Áætlun vegna aksturs skal miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 1. eða 2. mgr. 8. gr. og skal ákvörðuð fyrir hvern og einn dag á greiðslutímabili að teknu tilliti til fjölda daga á greiðslutímabili. Þannig er meðalakstur hvers dags fundinn út. Áætlunin er lögð til grundvallar bráðabirgðagreiðslu á fyrsta greiðslutímabili og eftir atvikum annarra greiðslutímabila ef ekki eru gerðar breytingar á áætluninni. Ef skráning á stöðu akstursmælis ökutækis liggur ekki fyrir í lok fyrsta greiðslutímabils skal áætlun á bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds frá og með 1. febrúar 2026 þó að lágmarki miðuð við akstur á greiðslutímabili skv. 2. mgr. 8. gr. Gjalddagi bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds vegna fyrsta gjaldtímabils er 1. febrúar 2026 og eindagi 14 dögum síðar.

Um ákvæði til bráðabirgða III.

Sú staða getur komið upp að einungis sé til ein skráning aksturs á eignarhaldstíma ökutækis hjá gjaldskyldum aðila. Vegna þess er nauðsynlegt vegna tímabilsins frá 1. janúar 2026 til fyrstu skráningar á stöðu akstursmælis að byggja á akstri út frá fyrstu þekktu skráningu gjaldskylds aðila eða faggiltrar skoðunarstofu ökutækja á stöðu akstursmælis við útreikning á meðalakstri vegna álagningar gjaldsins.

Um ákvæði til bráðabirgða IV.

Í ákvæðinu er lagt til að ef ökutæki er erlendis, sbr. 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., eða ökutæki er skráð úr umferð við gildistöku laganna, svo sem ef skráningarmerki er í varðveislu skráningaraðila, skuli ekki skrá stöðu akstursmælis við afskráningu þess ef aðstæður hafa ekki breyst frá gildistöku laganna. Í ljósi þess að ekki reynir á gjaldskyldu samkvæmt lögunum við þessar aðstæður er ekki talin þörf á skráningu á stöðu akstursmælis ef þær aðstæður eru uppi sem kveðið er á um í ákvæðinu.

Um ákvæði til bráðabirgða V.

Tilefni ákvæðisins eru þau lagaskil sem munu eiga sér stað 1. janúar 2026. Vegna gildistöku ákvæða frumvarpsins, sem felur m.a. í sér brottfall vörugjalda af eldsneyti og hækkun á kolefnisgjaldi, er nauðsynlegt að kveða á um hvernig uppgjöri á óseldum tollafgreiddum birgðum af eldsneyti hjá gjaldskyldum aðilum skuli háttað við þau tímamót. Markmið ákvæðisins er að tryggja eins og kostur er að verðlagning eldsneytis hjá gjaldskyldum aðilum frá 1. janúar 2026 taki mið af þeim kerfisbreytingum sem lagðar eru til í frumvarpinu þar sem kílómetragjald mun koma í stað eldsneytisgjalda.

Í 1. mgr. ákvæðisins er kveðið á um að gjaldskyldir aðilar skv. 18. gr. laga nr. 29/1993 sem greiða eiga vörugjöld af eldsneyti skv. III. kafla laganna og þeir aðilar sem eru gjaldskyldir skv. 3. gr. laganna, sbr. I. kafla laganna, skuli senda ríkisskattstjóra upplýsingar um þær tollafgreiddu birgðir af eldsneyti sem fellur undir gildissvið þeirra laga og er í þeirra eigu eða vörslu 31. desember 2025. Hér undir falla óseldar birgðir gjaldskyldra aðila sem eru í vörslu þeirra, þ.m.t. á innlendum birgða- og sölustöðum þann 31. desember 2025. Upplýsingar samkvæmt málsgreininni skulu berast ríkisskattstjóra eigi síðar en 26. janúar 2026.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Fram kemur í 2. mgr. að gjaldskyldir aðilar skuli greiða kolefnisgjald af vörubirgðum eldsneytis skv. 1. mgr. til viðbótar því kolefnisgjaldi sem lagt hefur verið á gjaldskylda aðila. Fjárhæð kolefnisgjalds sem leggja skal á til viðbótar því kolefnisgjaldi sem þegar hefur verið lagt á tollafgreiddar óseldar birgðir gjaldskyldra aðila í lok árs skal vera 6,90 kr. á hvern lítra af gas- og dísilolíu, 5,65 kr. á hvern lítra af bensíni, 6,90 kr. á hvert kílógramm af brennsluolíu og 5,20 kr. á hvert kílógramm af jarðolíugasi og öðru loftkenndu kolvatnsefni. Greiða skal kolefnisgjaldi til innheimtumanns ríkissjóðs eigi síðar en 16. febrúar 2026.

Samkvæmt 3. mgr. skal ríkisskattstjóri ákvarða að það almenna vörugjald, sbr. 14. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, sem þegar hefur verið lagt á vörubirgðir eldsneytis skv. 1. mgr. verði fellt niður miðað við gildisdaginn. 16. febrúar 2026.

Ólíkt sérstöku vörugjaldi af eldsneyti, sem lagt er á við tollafgreiðslu en er síðan fellt niður og innheimt við sölu á eldsneyti, er almennt vörugjald lagt á við tollafgreiðslu og veittur gjaldfrestur samkvæmt tilteknum reglum, sbr. reglugerð um vörugjöld af eldsneyti, nr. 255/1993. Í því ljósi er talið rétt að ríkisskattstjóri taki nýja ákvörðun og ákvarði þann 16. febrúar 2026 að vörugjald sem þegar hefur verið lagt á tollafgreiddar óseldar vörubirgðir eldsneytis í lok árs, skv. 1. mgr., verði fellt niður miðað við gildisdaginn 16. febrúar 2026. Markmið málsgreinarinnar er stuðla að því að bensínverð til neytenda frá 1. janúar 2026 taki mið af þeim kerfisbreytingum sem lagðar eru til í frumvarpinu með upptöku kílómetragjalds og brottfalls olíu- og bensínsgjalda og fyrirbyggja þannig hærra verð á eldsneyti á innlendum sölustöðum olíufélaga eftir gildistöku frumvarpsins, vegna óseldra tollafgreiddra eldsneytisbirgða.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um ráðstöfun inneignar skv. 3. mgr. Inneign skal fyrst ráðstafað til greiðslu á almennu vörugjaldi eldsneytis sem er á greiðslufresti skv. 2. gr. reglugerðar um vörugjald af eldsneyti, nr. 255/1993, en þar kemur fram að vegna almenns vörugjalds skuli greiða 36% við tollafgreiðslu, 20% innan 60 daga og 44% innan 90 daga talið frá komudegi flutningsfars. Að öðru leyti skulu ákvæði laga um innheimtu opinberra skatta og gjalda, nr. 150/2019, gilda, þ.m.t. ákvæði laganna um skuldajöfnun.

Um ákvæði til bráðabirgða VI.

Í ákvæðinu er lagt til að þrátt fyrir 1. mgr. 6. gr. sem fjallar um fjárhæðir kílómetragjalds út frá tilteknum þyngdarviðmiðum ökutækja, skuli gjaldskyldir aðilar greiða kílómetragjald af gjaldskyldum hópbifreiðum og eftirvögnum samkvæmt sérstakri gjaldskrá á árunum 2026 og 2027, og á árunum 2026, 2027, 2028 og 2029 hjá hóp- og vörubifreiðum sem knúnar eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni og eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd. Fyrir liggur að nýtt kílómetragjald getur haft töluverð áhrif til hækkunar umfram þegar álagt kílómetragjald samkvæmt lögum um olíu- og kílómetragjald, nr. 87/2004, í tilfelli þeirra ökutækja sem fjallað er um í ákvæðinu. Í því sambandi ber m.a. að geta þess að kílómetragjald hefur ekki verið innheimt af ökutækjum sem ætluð eru til fólksflutninga samkvæmt lögum um olíu- og kílómetragjald. Til að veita eigendum eða eftir atvikum umráðamönnum ökutækjanna aðlögun að upptöku nýs kílómetragjalds og styðja við orkuskipti vistvænna hóp- og vörubifreiða er lagt til að gjaldskyldir aðilar skuli greiða kílómetragjald samkvæmt sérstakri gjaldskrá á árunum 2026 og 2027 hjá hópbifreiðum og eftirvögnum og á árunum 2026, 2027, 2028 og 2029 hjá hópbifreiðum og vörubifreiðum sem knúnar eru metani, metanóli, rafmagni eða vetni. Endurskoðun skal fara fram á ákvæðinu fyrir lok árs 2027. Greining skal m.a. fela í sér mat á þörf og ávinningi fyrir því að hafa sérstaka gjaldskrá fyrir þau ökutæki sem falla undir ákvæðið.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026

Um ákvæði til bráðabirgða VII.

Lagt er til að þrátt fyrir 4. tölul. 1. mgr. 3. gr. skuli gjaldskylda eftirvagna á árinu 2026 eingöngu miðuð við þá eftirvagna sem falla undir 2. mgr. 7. gr.

Skjal sótt af '9999999999' dags: 22.11.2026