

Fjármála- og efnahagsráðuneytið  
sent á Samráðsgátt

Reykjavík, 16. september 2026

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

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“ eftir atvikum) hafa tekið til umsagnar áform til frumvarps til laga um breytingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki, mál s-164/2026, birt í samráðsgátt 02.09.2026.

Samtökin fagna því að stjórnvöld hyggist bregðast við þeirri reynslu sem fengist hefur af framkvæmd kílómetragjaldsins frá gildistöku laganna 1. janúar 2026. Mikilvægt er að gjaldtakan sé einföld, gagnsæ og sanngjörn og endurspegli eftir því sem kostur er raunverulega notkun ökutækja á vegakerfinu.

Í áformunum kemur fram að markmið breytinganna sé meðal annars að styrkja lagaumgjörð og framkvæmd gjaldtökunnar og afmarka nánar undanþágur frá gjaldskyldu.

### **Undanþága ökutækja sem ekki eru notuð á almennu vegakerfi**

Samtökin fagna sérstaklega þeim áformum að undanþiggja tiltekin ökutæki kílómetragjaldi sem ekki eru notuð á vegakerfinu, svo sem námuökutæki og beltabifreiðar sem notuð eru utan vega eða á lokuðum vinnusvæðum. Grundvallarforsenda kílómetragjaldsins er að gjaldtaka taki mið af notkun ökutækja á vegakerfinu og þeirri þyngd og þar með vegsliti sem þeim fylgir. Að mati samtakanna er því eðlilegt að ökutæki sem að meginstefnu til eru vinnuvélar og eru notuð utan hins almenna vegakerfis beri ekki gjald með sama hætti og ökutæki sem nýta vegakerfið reglulega.

Samtökin leggja þó áherslu á að útfærsla undanþágunnar verði skýr og taki mið af raunverulegri notkun ökutækja. Í áformunum er vísað til námuökutækja og beltabifreiða sem „eingöngu“ eru notuð utan vega eða á lokuðum vinnusvæðum. Að mati samtakanna þarf að gæta þess að það skilyrði verði ekki túlkað með óþarflega þröngum hætti. Ökutæki sem að meginstefnu til er notað innan námu, á framkvæmdasvæði eða öðru lokuðu vinnusvæði kann í einstaka tilvikum að þurfa að aka stuttan kafla á almennum vegi, t.d. vegna flutnings milli aðliggjandi vinnusvæða. Slík takmörkuð notkun ætti ekki ein og sér að leiða til þess að ökutækið falli að fullu undir almenna gjaldskyldu.

Samtökin leggja því til að við útfærslu frumvarpsins verði sérstaklega skoðað hvort réttara sé að miða undanþáguna við meginnýtingu ökutækisins fremur en algert skilyrði um að það sé „eingöngu“ notað utan vegakerfisins. Jafnframt þarf að liggja skýrt fyrir hvernig eigendur eða umráðamenn sýni fram á að skilyrði undanþágunnar séu uppfyllt. Mikilvægt er að slíkt fyrirkomulag verði einfalt og leiði ekki til óþarfa stjórnsýslu eða kostnaðar fyrir fyrirtæki.

### **Leiðrétting rangrar álagningar**

Samtökin fagna einnig fyrirhugaðri heimild ríkisskattstjóra til að lækka álagt kílómetragjald þegar álagning hefur augljóslega byggst á röngum forsendum. Mikilvægt er að slíkt leiðréttingarferli verði einfalt og hraðvirk og að gjaldskyldir aðilar þurfi ekki að sæta óþarflega íþyngjandi málsmeðferð þegar augljóst er að skráning eða álagning er röng.

Samtökin taka jafnframt undir að skoðað verði hvort breyta eigi gjalddögum þannig að ríkisskattstjóri hafi aukið svigrúm til að leiðrétta rangar skráningar áður en bráðabirgðagreiðsla eða endanleg álagning er ákvörðuð.

### **Rekstrarkostnaður og virðisaukaskattur**

Samtökin telja til bóta að tekin verði af tvímæli um skattalega meðferð kílómetragjaldsins. Í áformunum er lagt til að skýrt verði að kílómetragjald teljist til rekstrarkostnaðar samkvæmt tekjuskattslögum og að gjaldið myndi ekki stofn til virðisaukaskatts. Slíkur skýrleiki er mikilvægur fyrir fyrirtæki og dregur úr óvissu við bókhaldslega og skattalega meðferð gjaldsins.

### **Framkvæmd og fyrirkomulag**

Samtökin hafa áður lagt áherslu á að gjaldtaka vegna notkunar ökutækja sé gagnsæ og að jafnframt ríki gagnsæi um ráðstöfun þeirra tekna sem gjalddagur skapar. Samtökin ítreka þá afstöðu að tekjur af kílómetragjaldi renni til uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins, enda er fyrirsjáanleg og fullnægjandi fjármögnun þess mikilvæg fyrir atvinnulífið og samfélagið í heild.

Í sama anda er mikilvægt að framkvæmd gjaldtökunnar sé einföld, skilvirk og byggji á réttum upplýsingum. Samtökin gera því ekki athugasemd við fyrirhugaða skyldu faggiltra skoðunarstofa til að upplýsa Skattinn þegar akstursmælir ökutækis mælir ekna vegalengd í mílum í stað kílómetra. Slík upplýsingagjöf getur stuðlað að réttri álagningu og komið í veg fyrir mistök vegna mismunandi mælieininga.

Samtökin fagna jafnframt því að til skoðunar sé að samræma gjalddaga og eindaga kílómetragjalds eða lengja frest til gjaldaga. Mikilvægt er að ríkisskattstjóri hafi nægilegt svigrúm til að leiðrétta rangar skráningar áður en til álagningar eða greiðsluskyldu kemur. Með því má draga úr óþarfa umsýslu bæði fyrir greiðendur og stjórnvöld og koma í veg fyrir að gjaldendur þurfi að greiða ranglega ákvarðað gjald og óska síðar eftir leiðréttingu.

### **Lokaorð**

Samtök iðnaðarins fagna því að reynsla af framkvæmd kílómetragjaldsins sé nýtt til að bæta lagaumgjörðina og styðja við fyrirhugaðar breytingar að meginstefnu.

Samtökin leggja sérstaka áherslu á að fyrirhuguð undanþága vegna námuökutækja, beltabifreiða og annarra ökutækja sem ekki eru að meginstefnu til notuð á almennu vegakerfi verði útfærð með skýrum og raunhæfum hætti. Gjaldtaka sem ætlað er að endurspeglar notkun og slit á vegakerfinu ætti eftir fremsta megni að taka mið af raunverulegri notkun ökutækja á því vegakerfi.

Virðingarfyllst,  
f.h. Samtaka iðnaðarins



---

Íris Gunnarsdóttir  
Viðskiptastjóri á mannvirkjasviði