

158. löggjafarþing 2026–2027.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um breytingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025 (lagaumgjörð og innheimta gjaldsins).

Frá fjármála- og efnahagsráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 4. gr. laganna:

a. 1. tölul. orðast svo: Ökutæki sem samkvæmt ökutækjaskrá eru í eigu björgunarsveita eða viðurkenndra heildarsamtaka þeirra, svo og ökutæki sem eru í umráðum slíkra aðila samkvæmt 2. mgr. 2. gr., enda liggi fyrir staðfesting landssamtaka björgunarsveita á því að viðkomandi aðili sé björgunarsveit eða viðurkennd heildarsamtök björgunarsveita. Með björgunarsveit er átt við félag sem fellur undir lög um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn, nr. 43/2003.

b. 5. tölul. orðast svo: Dráttarvél og eftirvagn hennar, sbr. 3. og 4. tölul. 1. mgr. 3. gr., sem eru skráð sem slík í ökutækjaskrá og notuð eru við landbúnaðarstarfsemi aðila sem skráður er á landbúnaðarskrá hjá rikisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti, enda séu ökutækin ekki notuð við aðra atvinnustarfsemi nema sú notkun sé tilfallandi og óveruleg að umfangi. Við mat á annarri atvinnunotkun skal líta til tíðni verkefna, tímalengdar þeirra og aksturs vegna þeirra og meta tengd eða endurtekin verkefni saman. Notkun við reglubundna eða viðvarandi verktöku telst ekki tilfallandi. Gjaldskyldum aðila ber að sýna fram á að önnur atvinnunotkun sé tilfallandi og óveruleg að umfangi. Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um framkvæmd mats samkvæmt þessum tölulið í reglugerð, þar á meðal um hlutlæg viðmið þess hvenær atvinnunotkun telst tilfallandi og óveruleg, svo sem með viðmiðun við hámarkstíma eða hlutfall ekinna kílómetra. Með landbúnaði í þessum tölulið er átt við starfsemi skv. 2. mgr. 30. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988.

c. Við greinina bætast tveir nýir töluliðir, 6. og 7. tölul., svohljóðandi:

6. Beltabifreið eða námuökutæki sem skráð er sem slíkt í ökutækjaskrá, enda sé ökutækið eingöngu notað utan vega eða á lokuðu og afmörkuðu vinnusvæði þar sem almenn umferð fer ekki fram. Nauðsynlegur akstur um veg vegna flutnings ökutækis milli lokaðra og afmarkaðra vinnusvæða útilokar þó ekki undanþágu samkvæmt töluliðnum.
7. Ökutæki sem skráð er sem flugvallarökutæki í ökutækjaskrá, svo og bifreið sem skráð er til sérstakra nota í ökutækjaskrá og er með varanlegum sérbúnaði til að afgreiða eldsneyti á flugvélar, enda sé ökutækið eingöngu notað á lokuðu og afmörkuðu svæði flugvallar þar sem almenn umferð fer ekki fram.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. laganna:

- a. 1. tölul. 1. mgr. orðast svo: Þegar ökutæki hefur verið flutt tímabundið úr landi. Undanþága samkvæmt þessum tölulið tekur til fyrstu tólf mánaða frá brottför ökutækisins meðan það er samfellt erlendis, enda séu skilyrði töluliðarins uppfyllt. Eftir að tólf mánuðir eru liðnir frá brottför tekur undanþágan áfram til þess tíma sem ökutækið er samfellt erlendis, enda sýni gjaldskyldur aðili fram á með fullnægjandi gögnum að það sé enn erlendis og hafi verið samfellt erlendis frá brottför. Síðari framlagning gagna, þar á meðal eftir komu ökutækisins til landsins, útilokar ekki undanþágu vegna þess tímabils sem gögnin staðfesta. Ríkisskattstjóra er heimilt að krefjast endurnýjaðrar staðfestingar á því að ökutækið sé áfram erlendis. Skilyrði undanþágunnar er að eigandi eða umráðamaður skrái stöðu akstursmælis, sbr. 7. gr., við brottför og komu ökutækisins til landsins og leggi fram staðfestingu á flutningi þess á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Hafi skráning á stöðu akstursmælis ekki farið fram við brottför eða komu er ríkisskattstjóra þó heimilt að fallast á undanþágu ef gjaldskyldur aðili sýnir fram á kílómetrastöðu við brottför og komu með öðrum óbyggjandi hætti að mati ríkisskattstjóra. Tollyfirvöldum er heimilt að staðreyna skráninguna og skulu lesa af mæli ökutækis sem er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd við brottför og komu.
- b. Við 2. tölul. 1. mgr. bætist nýr málslíður sem verður 3. málslíður, svohljóðandi: Hafi skráning á stöðu akstursmælis skv. 2. málsl. ekki farið fram telst skilyrði undanþágunnar um slíka skráningu uppfyllt frá þeim degi er staða akstursmælis er síðar skráð af faggiltri skoðunarstofu eða öðrum álestraraðila, sbr. 5. mgr. 7. gr., enda sé ökutækið þá enn skráð úr umferð.
- c. Í stað orðanna „við skráningu ökutækis úr umferð“ í 2. mgr. kemur: vegna skráningar ökutækis úr umferð.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 7. gr. laganna:

- a. Í stað „30 dagar“ í 1. málsl. 5. mgr. kemur: 28 dagar.
- b. Við 7. mgr. bætast tveir nýir málslíðir, svohljóðandi: Þrátt fyrir ákvæði 1. og 2. mgr. er ekki skylt að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt þeim málsgreinum á tímabili þegar ökutæki er erlendis við þær aðstæður sem greinir í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. Hafi skráning ekki farið fram innan tilskilins tíma vegna þess að ökutæki var þá erlendis við þær aðstæður sem greinir í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. skal ekki af þeirri ástæðu gerð krafa um skráningu hjá faggiltri skoðunarstofu skv. 1. málsl.
- c. Við 9. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Sé skráning framkvæmd af faggiltri skoðunarstofu ökutækja og sýni akstursmælir aðra mælieiningu en kílómetra skal skoðunarstofan jafnframt miðla upplýsingum um mælieininguna til ríkisskattstjóra.
- d. Á eftir orðinu „skráningarskekkju“ í 10. mgr. kemur: eða vegna annarra aðstæðna.

4. gr.

Við 9. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi: Þrátt fyrir 2. mgr. skal ekki ákvarða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds vegna þess tíma sem tekur við eftir að tólf mánuðir eru liðnir frá brottför ökutækis úr landi, enda hafi gjaldskyldur aðili lagt fram fullnægjandi gögn um að ökutækið sé áfram erlendis og hafi verið samfellt erlendis frá brottför. Hafi slík gögn ekki verið lögð fram skal áfram ákvarða bráðabirgðagreiðslu samkvæmt 2. mgr. þar til fullnægjandi gögn hafa verið lögð fram. Hið sama gildir hafi endurnýjuð staðfesting

samkvæmt kröfu ríkisskattstjóra ekki borist innan þess frests sem ríkisskattstjóri ákveður. Leggi gjaldskyldur aðili síðar fram fullnægjandi gögn sem sýna fram á að skilyrði undanþágu samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. hafi verið uppfyllt á viðkomandi tímabili eftir að tólf mánuðir voru liðnir frá brottför þess skal ríkisskattstjóri leiðrétta bráðabirgðagreiðslur sem ákvarðaðar hafa verið vegna þess tímabils, þótt ökutækið sé þá komið aftur til landsins.

5. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 10. gr. laganna:

- a. Á eftir 5. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Komi í ljós við álagningu kílómetragjalds að forsendur álagningar séu augljóslega rangar skal við ákvörðun gjaldsins miða við þær upplýsingar sem fyrir liggja og ætla má að séu réttar. Hafi álagning þegar farið fram er ríkisskattstjóra heimilt að lækka álagt kílómetragjald ef í ljós kemur að álagningin hefur augljóslega byggst á röngum forsendum og álagt gjald er hærra en leiðir af réttum forsendum.

- b. Á eftir orðinu „álagningar“ í 6. mgr. er verður 7. mgr., kemur: og ákvörðun ríkisskattstjóra skv. 6. mgr.

6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 13. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „fyrsti dagur“ í 1. mgr. kemur: fimmti dagur, og í stað orðanna „14 dögum síðar“ kemur: 15. dagur sama mánaðar.
- b. Í stað orðanna „fyrsti dagur“ í 1. og 2. málsl. 2. mgr. kemur: fimmti dagur, og í stað orðanna „14 dögum síðar“ kemur: 15. dagur sama mánaðar.
- c. Í stað orðanna „fyrsti dagur“ í 4. mgr. kemur: fimmti dagur, og í stað orðanna „14 dögum síðar“ kemur: 15. dagur sama mánaðar.

7. gr.

4. mgr. 15. gr. laganna orðast svo: Óheimilt er að skrá eigendaskipti eða breytingu á skráningu umráðamanns ökutækis ef kílómetragjald seljanda eða fyrri umráðamanns vegna þess ökutækis, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, er ógreitt að liðnum eindaga eða eftir atvikum vanskráningargjald vegna ökutækisins hefur ekki verið greitt. Þrátt fyrir 1. málsl. skal heimilt að skrá eigendaskipti eða breytingu á skráningu umráðamanns ökutækis ef samanlögð fjárhæð ógreidds kílómetragjalds að liðnum eindaga, þ.m.t. bráðabirgðagreiðslu þess, og eftir atvikum vanskráningargjalds og annars afleidds kostnaðar, svo sem dráttarvaxta, er jöfn eða lægri en 100 kr.

8. gr.

Í stað orðanna „af því gjaldfallið kílómetragjald“ í 1. málsl. 1. mgr. 18. gr. kemur: gjaldfallið kílómetragjald sem hann ber greiðsluskyldu á vegna ökutækisins.

9. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 21. gr. laganna:

- a. Við 1. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Ákvörðun ríkisskattstjóra skv. 6. mgr. 10. gr. sætir kærnu til ríkisskattstjóra með sama hætti og upphafleg álagning kílómetragjalds.
- b. Í stað orðanna „3. mgr.“ í 4. mgr. kemur: 3. og 4. mgr.

10. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 26. gr. laganna:

a. 1. mgr. orðast svo:

Kílómetragjald, þ.m.t. daggjald og fast akstursgjald, samkvæmt lögum þessum telst ekki til skattverðs samkvæmt lögum um virðisaukaskatt. Hið sama gildir um þann hluta endurgjalds fyrir vöru eða þjónustu sem svarar til kílómetragjalds sem seljanda ber að standa skil á samkvæmt lögum þessum vegna notkunar kaupanda eða leigutaka á ökutæki, enda sé fjárhæð þess hluta endurgjaldsins sérstaklega tilgreind á sölureikningi og svari nákvæmlega til þess kílómetragjalds sem rekja má til viðkomandi notkunar.

b. Við 26. gr. laganna bætist ný málsgrein er verður 2. mgr., svohljóðandi:

Kílómetragjald samkvæmt lögum þessum telst til rekstrarkostnaðar skv. 1. tölul. 31. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, að því marki sem kostnaður vegna viðkomandi ökutækis er frádráttarbær samkvæmt þeim lögum, sbr. m.a. 5. tölul. 50. greinar sömu laga vegna fólksbifreiða.

11. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á ákvæði til bráðabirgða IV laganna:

a. Við 1. mgr. bætast fjórir nýir málslíðir, svohljóðandi: Sýni gjaldskyldur aðili fram á að ökutæki hafi verið flutt úr landi fyrir gildistöku laganna og verið enn erlendis við gildistöku þeirra skal, þrátt fyrir 1. tölul. 1. mgr. 5. gr., ekki gerð krafa um skráningu á stöðu akstursmælis eða álestur af honum við brottför ökutækisins frá landinu. Sérstakt skilyrði 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. um að sýnt sé fram á áframhaldandi dvöl ökutækis erlendis að liðnum tólf mánuðum frá brottför gildir ekki um ökutæki samkvæmt ákvæði þessu. Vegna slíks ökutækis skal gjaldskyldum aðila, þrátt fyrir 2. mgr. 9. gr., ekki gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds frá gildistöku laganna og þar til ökutækið kemur fyrst til landsins eftir gildistöku þeirra eða er afskráð, hvort sem fyrr verður, enda sýni gjaldskyldur aðili fram á að ökutækið hafi ekki komið til landsins eftir gildistöku laganna. Sé ökutækið afskráð meðan það er enn erlendis og án þess að hafa komið til landsins eftir gildistöku laganna skal ekki leggja kílómetragjald á vegna aksturs þess á tímabilinu frá gildistöku laganna fram að afskráningu.

b. Við ákvæðið bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Ríkisskattstjóra er heimilt að krefja gjaldskyldan aðila sem nýtur undanþágu frá bráðabirgðagreiðslu skv. 4. málsl. 1. mgr. um endurnýjaða staðfestingu á því að ökutækið sé enn erlendis og hafi ekki komið til landsins eftir gildistöku laganna, á því formi og innan þess frests sem ríkisskattstjóri ákveður. Berist staðfesting ekki innan frestsins skal, þrátt fyrir 4. málsl. 1. mgr., gjaldskyldum aðila gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds skv. 9. gr. frá næsta greiðslutímabili og þar til staðfesting hefur verið lögð fram. Leggi gjaldskyldur aðili síðar fram fullnægjandi staðfestingu á því að ökutækið hafi verið erlendis allt það tímabil sem staðfestingin tekur til skal ríkisskattstjóri leiðrétta bráðabirgðagreiðslur sem ákvarðaðar hafa verið vegna þess tímabils.

12. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2027.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. skal ákvæði b-liðar 10. gr. koma til framkvæmda við álagningu opinberra gjalda á árinu 2027 vegna tekjuársins 2026.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. skal a-liður 11. gr. koma til framkvæmda frá og með 1. janúar 2026. Ríkisskattstjóri skal eftir því sem við á leiðrétta bráðabirgðagreiðslur kílómetragjalds sem ákvarðaðar hafa verið vegna tímabils sem ákvæðið tekur til.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarpið er samið í fjármála- og efnahagsráðuneytinu. Með því eru lagðar til breytingar á ákvæðum laga um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025.

Með lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, var fyrsta skrefið stigið í innleiðingu nýs tekjuöflunarkerfis vegna notkunar ökutækja á vegakerfinu. Með lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025, var kerfið innleitt að fullu frá og með 1. janúar 2026 og kílómetragjald látið taka til fleiri flokka ökutækja, þ.m.t. ökutækja sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Frá gildistöku laga um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025, hefur við framkvæmd þeirra komið í ljós þörf á að skýra og bæta afmörkuð atriði í lagaumgjörð kílómetragjaldsins. Frumvarpið felur því ekki í sér breytingu á grundvallarfyrirkomulagi gjaldsins heldur tillögur sem byggjast einkum á reynslu af framkvæmd laganna og miða að því að auka skýrleika, fyrirsjáanleika og skilvirkni við framkvæmd þeirra.

2. Tilfni og nauðsyn lagasetningar.

Frá gildistöku laga um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025, hefur reynsla af framkvæmd þeirra leitt í ljós þörf á að skýra nánar tiltekin ákvæði laganna og gera afmarkaðar breytingar til að einfalda framkvæmd þeirra og draga úr óhagræði fyrir gjaldskylda aðila og stjórnvöld. Þetta á m.a. við um afmörkun tiltekinna undanþága, skráningu á stöðu akstursmælis, leiðréttingu álagningar, greiðslu og innheimtu gjaldsins o.fl.

Markmið frumvarpsins er að stuðla að skýrari og fyrirsjáanlegri framkvæmd kílómetragjalds, tryggja eftir því sem unnt er að ákvörðun og álagning gjaldsins byggist á réttum upplýsingum, einfalda framkvæmd þess og draga úr þörf fyrir síðari leiðréttingar, auk þess að leysa afmörkuð álitaefni sem komið hafa fram við framkvæmd laganna.

Þar sem breytingarnar varða m.a. skilyrði gjaldskyldu og undanþágu frá henni, ákvörðun og innheimtu gjaldsins og réttindi og skyldur gjaldskyldra aðila kalla þær á breytingar á lögum og verður þeim þannig ekki komið til leiðar með reglugerðarsetningu eða breytttri stjórnýsluframkvæmd á grundvelli gildandi laga. Lagabreytingarnar eru því taldar nauðsynlegar til að ná framangreindum markmiðum.

3. Meginefni frumvarpsins.

Í frumvarpinu eru lagðar til afmarkaðar breytingar á lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025, sem byggjast einkum á reynslu af framkvæmd laganna. Breytingarnar lúta að undanþágum frá kílómetragjaldi, skráningu á stöðu akstursmælis, álagningu og leiðréttingum, greiðslu og innheimtu gjaldsins, skattalegri meðferð þess og lagaskilum vegna ökutækja sem voru erlendis við gildistöku laganna.

3.1. Undanþágur frá kílómetragjaldi og afmörkun þeirra.

Við afmörkun undanþága frá kílómetragjaldi er lögð áhersla á að skilyrði þeirra séu skýr og hlutlæg og unnt sé að staðreyna með einföldum hætti hvort þau séu uppfyllt. Af þeim sökum er eftir því sem unnt er byggt á upplýsingum í opinberum skráum og öðrum hlutlægum viðmiðum um eignarhald, umráð og notkun ökutækja. Markmiðið er að draga úr matskenndum álítaefnum, einfalda framkvæmd og stuðla að samræmdri meðferð sambærilegra tilvika. Í samræmi við þetta er lagt til að afmörkun undanþágu vegna ökutækja björgunarsveita verði einfölduð og undanþága dráttarvéla og eftirvagna þeirra við landbúnaðarstarfsemi skýrð nánar með tilliti til blandaðrar notkunar. Til að stuðla að fyrirsjáanlegri og samræmdri framkvæmd er jafnframt kveðið á um heimild ráðherra til að setja nánari hlutlæg viðmið um framkvæmd mats á því hvenær atvinnunotkun slíkra tækja telst tilfallandi og óveruleg. Jafnframt er lagt til að tiltekin sérhæfð ökutæki sem samkvæmt eðli og notkun hafa engin eða mjög takmörkuð afnot af vegakerfinu verði undanþegin gjaldinu. Þá er gjaldskyldum aðila sem skráð hefur ökutæki úr umferð án þess að staða akstursmælis hafi verið skráð veitt leið til að uppfylla síðar skilyrði undanþágunnar. Að því er varðar tímabundinn flutning ökutækis úr landi er leitast við að skýra samspil undanþágu frá kílómetragjaldi og bráðabirgðagreiðslna. Jafnframt er lagt til að ríkisskattstjóra verði veitt heimild til að meta önnur óbyggjandi gögn um kílómetrastöðu við brottför eða komu ökutækis hafi skráning á stöðu akstursmælis ekki farið fram, til að gæta meðalhófs og koma í veg fyrir ósveigjanlega stjórnsýsluframkvæmd. Undanþágan tekur til fyrstu tólf mánaða frá brottför meðan ökutækið er samfelld erlendis, enda reynist skilyrði hennar uppfyllt. Að liðnum tólf mánuðum tekur undanþágan áfram til þess tíma sem ökutækið er samfelld erlendis, enda liggja fyrir fullnægjandi gögn um að það sé enn erlendis og hafi verið samfelld erlendis frá brottför. Bráðabirgðagreiðslur verða áfram ákvarðaðar fyrstu tólf mánuðina en verða ekki ákvarðaðar eftir þann tíma þegar fullnægjandi gögn liggja fyrir um áframhaldandi samfellda dvöl ökutækisins erlendis. Sú ákvörðun felur þó ekki í sér endanlega afstöðu til þess hvort öll skilyrði undanþágunnar séu uppfyllt.

3.2. Skráning á stöðu akstursmælis og framkvæmd hennar.

Skráning á stöðu akstursmælis er grundvallarþáttur við ákvörðun og uppgjör kílómetragjalds. Lagt er til að lágmarkstími milli almennra skráninga gjaldskylds aðila verði stytur úr 30 dögum í 28 daga. Með því er auðveldara að haga skráningum reglulega frá einum mánuði til annars án þess að breytt sé grundvallarfyrirkomulagi álagningar eða uppgjors gjaldsins. Jafnframt eru lagðar til breytingar sem miða að því að skráningarskylda taki mið af raunverulegum aðstæðum. Reglubundin skráning verður þannig ekki áskilin meðan ökutæki er tímabundið erlendis við þær aðstæður sem greinir í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. Þá er upplýsingaskylda faggiltra skoðunarstofa um mælieiningu akstursmælis skýrð og heimild ríkisskattstjóra til að annast skráningu samkvæmt beiðni gjaldskylds aðila rýmkuð til tilvika þar sem gildar ástæður standa því í vegi að hann geti sjálfur komið skráningu við.

3.3. Álagning, leiðréttingar og réttaröryggi gjaldskyldra aðila.

Lagt er til að ríkisskattstjóri geti tekið mið af réttum upplýsingum áður en álagning fer fram ef fyrirliggjandi gögn sýna að forsendur hennar séu augljóslega rangar. Hafi álagning þegar farið fram verður jafnframt heimilt að lækka hana þegar hún hefur augljóslega byggst á röngum forsendum og orðið of há. Markmið breytingarinnar er að augljósar skekkjur verði leiðréttar með einföldum hætti án óþarfa málsmeðferðar. Heimildin verður aðeins nýtt gjaldskyldum aðila til hagsbóta. Jafnframt er skýrt kveðið á um kærurétt vegna slíkrar

ákvörðunar og þannig tryggt að gjaldskyldur aðili geti fengið ákvörðun ríkisskattstjóra endurskoðaða samkvæmt kærureglum laganna.

3.4. Greiðsla, innheimta og réttaráhrif ógreidds kílómetragjalds.

Lagt er til að gjalddagi kílómetragjalds verði færður frá fyrsta degi mánaðar til fimmta dags hans en eindagi verði áfram 15. dagur sama mánaðar. Breytingunni er ætlað að skapa aukið svigrúm til yfirferðar og leiðréttingar upplýsinga áður en krafa er stofnuð án þess að lengja þann tíma sem gjaldskyldur aðili hefur til að greiða gjaldið án þess að komast í vanskil. Jafnframt er lagt til að sérstök réttaráhrif ógreidds kílómetragjalds taki mið af eindaga þess og greiðsluskyldu viðkomandi aðila. Gjaldfallið gjald sem enn er innan lögbundins greiðslufrests kemur því ekki í veg fyrir eigendaskipti eða breytingu á skráningu umráðamanns. Við aðalskoðun verður jafnframt aðeins litið til þess gjalds sem núverandi gjaldskyldur aðili ber sjálfur greiðsluskyldu á. Með þessu eru innheimtuúrræðin tengd skýrar við vanskil og þann aðila sem ber greiðsluskyldu á gjaldinu.

3.5. Skattaleg meðferð kílómetragjalds.

Lagt er til að skattaleg meðferð kílómetragjalds verði skýrð nánar. Að því er varðar virðisaukaskatt verður gildandi regla skýrð með því að vísa beint til hugtaksins skattverð og jafnframt afmarkað hvernig fara skuli með þann hluta endurgjalds fyrir vöru eða þjónustu sem svarar nákvæmlega til kílómetragjalds sem seljanda ber sjálfum að standa skil á vegna notkunar viðskiptavinar á ökutæki. Þá er lagt til að kveðið verði skýrt á um að kílómetragjald teljist rekstrarkostnaður samkvæmt almennum reglum laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, að því marki sem kostnaður vegna viðkomandi ökutækis er frádráttarbær samkvæmt þeim lögum. Breytingunni er ekki ætlað að rýmka frádráttarbærni frá því sem leiðir af almennum reglum tekjuskattslaga heldur að skýra meðferð gjaldsins innan þeirra reglna. Sérstaklega er áréttað að þessi frádráttarbærni lýtur áfram takmörkunum 5. tölul. 50. gr. laga um tekjuskatt þegar um er að ræða fólksbifreiðar sem látnar eru starfsmönnum í té til eigin afnota.

3.6. Ökutæki erlendis við gildistöku laganna og lagaskil.

Sérstök lagaskil koma upp vegna ökutækja sem höfðu verið flutt úr landi áður en lögin tóku gildi 1. janúar 2026 og voru enn erlendis við gildistöku þeirra. Þar sem ökutækin höfðu þegar verið flutt úr landi var ekki unnt að uppfylla við brottför þau skilyrði laganna sem lúta að skráningu á stöðu akstursmælis eða álestri. Því er lagt til sérstakt ákvæði um þessi tilvik, enda sýni gjaldskyldur aðili fram á að þær aðstæður sem reglan byggist á séu fyrir hendi. Vegna slíkra ökutækja verður ekki gerð krafa um skráningu eða álestur við brottför og ekki verður ákvörðuð bráðabirgðagreiðsla kílómetragjalds meðan ökutækið er samfellt erlendis frá gildistöku laganna og þar til það kemur fyrst til landsins eða er afskráð. Komi ökutækið til landsins lýkur beitingu sérreglunnar og almennar reglur laganna taka við. Sé ökutækið þess í stað afskráð erlendis án þess að hafa komið til landsins verður kílómetragjald ekki lagt á vegna tímabilsins frá gildistöku fram að afskráningu. Ríkisskattstjóra verður heimilt að krefjast endurnýjaðrar staðfestingar á því að þær aðstæður sem sérreglan byggist á séu áfram fyrir hendi. Berist staðfesting ekki verða bráðabirgðagreiðslur ákvarðaðar frá næsta greiðslutímabili en koma til leiðréttingar ef síðar er sýnt fram á að ökutækið hafi verið erlendis á viðkomandi tímabili. Með því er leitast við að tryggja annars vegar nauðsynlegt eftirlit og hins vegar að endanleg gjaldtaka ráðist af raunverulegum aðstæðum.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Frumvarpið þykir ekki fela í sér álitæfni sem kalla á sérstaka umfjöllun um samræmi við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar. Við samningu þess var sérstaklega gætt að kröfum 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar, einkum að þeim atriðum sem ráða gjaldskyldu, fjárhæð gjalds og að undanþágur frá því séu ákveðnar í lögum með nægilega skýrum og fyrirsjáanlegum hætti og að heimildir stjórnvalda við framkvæmd gjaldsins séu nægilega afmarkaðar.

Frumvarpið felur ekki í sér breytingar sem taldar eru hafa sérstök áhrif á alþjóðlegar skuldbindingar Íslands. Við samningu þess hefur eftir sem áður verið gætt að því að ákvæði þess samrýmist þeim skuldbindingum sem Ísland hefur undirgengist.

5. Samráð.

Við vinnslu frumvarpsins var haft samráð við Skattinn vegna einstakra efnisatriða þess.

Áform um frumvarpið voru kynnt almenningi í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is, dagana 2.–16. september 2026 (S-164/2026). Umsagnir bárust frá Bændasamtökum Íslands, Dalabyggð, Sambandi íslenskra sveitarfélaga (SÍS), Samtökum ferðaþjónustunnar (SAF), Samtökum Iðnaðarins (SI), Samtökum verslunar og þjónustu (SVP) og Sjálfsbjörgu landssambandi hreyfihamlaðra.

Efnislegar athugasemdir tóku einkum til afmörkunar undanþága frá kílómetragjaldi, skráningar á stöðu akstursmælis, álagningar og innheimtu gjaldsins, áhrifa þess á atvinnurekstur og landsbyggðina og stöðu hreyfihamlaðs fólks. Við gerð frumvarpsins var tekið mið af framkomnum ábendingum eftir því sem þær samrýmdust markmiðum þess.

Í umsögn Bændasamtaka Íslands var lögð áhersla á að undanþága dráttarvéla og eftirvagna þeirra tæki mið af raunverulegri notkun við landbúnað fremur en skráningu ökutækja og að hún næði jafnframt til skógræktar og skógarhöggs. Í frumvarpinu er komið til móts við framkomin sjónarmið með því að skýra nánar gildissvið undanþágunnar, einkum vegna blandaðrar atvinnunotkunar. Þannig er gert ráð fyrir að tilfallandi og óveruleg notkun við aðra atvinnustarfsemi útiloki ekki undanþágu, enda sé ökutækið notað við landbúnaðarstarfsemi og önnur skilyrði uppfyllt. Til að tryggja réttaröryggi og fyrirsjáanleika við þetta mat er ráðherra jafnframt veitt heimild til að kveða nánar á um hlutlæg viðmið í reglugerð. Ekki þykir hins vegar rétt að hverfa frá því að byggja afmörkun undanþágunnar á skráningu ökutækja í ökutækjaskrá, enda stuðlar það að hlutlægi, fyrirsjáanlegri og samræmdri framkvæmd. Undanþágan verður þó ekki bundin við tiltekna undirflokka dráttarvéla. Í því sambandi er jafnframt litið til þess að umfjöllun í nefndarálit meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar frá árinu 2025 um allar dráttarvélar óháð ökutækjaflokki laut að undirflokkum dráttarvéla en ekki ökutækjum sem skráð eru í öðrum ökutækjaflokkum. Þá er með tilvísun til laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, skýrt að undanþágan taki til landbúnaðarstarfsemi samkvæmt þeirri afmörkun sem gildir um landbúnaðarskrá ríkisskattstjóra, en ekki skógræktar og skógarhöggs. Ekki þykir tilefni til að rýmka undanþáguna að því leyti.

Í umsögn SI var sérstaklega bent á nauðsyn þess að undanþága vegna námuökutækja og beltabifreiða tæki mið af raunverulegri notkun þeirra utan vegakerfisins. Í frumvarpinu er komið til móts við þau sjónarmið með því að heimila nauðsynlegan tengiakstur milli aðliggjandi, lokaðra og afmarkaðra vinnusvæða, án þess að undanþága falli niður. Ekki er hins vegar talið rétt að miða undanþáguna almennt við meginnýtingu ökutækis, enda myndi það kalla á matskenndari framkvæmd sem samrýmist síður kröfum 77. gr. stjórnarskrárinnar um skýrleika skattalaga.

SAF og SVP lögðu meðal annars áherslu á aukinn sveigjanleika við skráningu á stöðu akstursmælis, einfaldari leiðréttingu rangrar álagningar og betra samræmi milli skráningar og greiðslu gjaldsins. Jafnframt var lagt til að stórnotendum, svo sem ökutækjaleigum og rekstraraðilum þunga ökutækja, yrði heimilað sérstakt mánaðarlegt uppgjör á grundvelli raunverulegs aksturs. Í frumvarpinu er komið til móts við framangreind sjónarmið með því að stytta lágmarkstíma milli almennra skráninga úr 30 dögum í 28 daga, heimila leiðréttingu augljóslega rangrar álagningar og færa gjalddaga gjaldsins til fimmta dags mánaðar, án breytinga á eindaga. Þá er til þess að líta að samkvæmt 5. mgr. 7. gr. laganna er ökutækjaleigum og gjaldskyldum aðilum vegna ökutækja sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd þegar ávallt heimilt að skrá stöðu akstursmælis, án tillits til almenns lágmarkstíma milli skráninga. Gjaldskyldum aðilum er jafnframt ávallt heimilt að láta skrá stöðuna hjá faggiltri skoðunarstofu eða öðrum álestraraðila. Ekki þykir því tilefni til að breyta grundvallarfyrirkomulagi álagningar og bráðabirgðagreiðslna eða taka upp sérstakt mánaðarlegt raunuppgjör fyrir tiltekna hópa gjaldskyldra aðila. Ábendingar um bætt upplýsingaviðmót, sameinaðar greiðslukröfur og einfaldari gagnaskil varða að verulegu leyti framkvæmd gjaldsins og verða teknar til skoðunar á þeim vettvangi.

Í umsögnum Dalabyggðar og SÍS var lögð áhersla á áhrif kílómetragjalds á landsbyggðina, m.a. vegna lengri vegalengda og takmarkaðra samgöngukosta. Jafnframt komu fram sjónarmið um ráðstöfun tekna af gjaldinu til uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins. Í því sambandi er áréttað að kílómetragjald telst skattur sem rennur í ríkissjóð og er ekki markað til tiltekinnar verkefna eða vegafamkvæmda. Slík eymamerking tekna samrýmist ekki meginreglum laga um opinber fjármál, nr. 123/2015, sbr. m.a. 51. gr. þeirra, en ráðstöfun skatttekna til einstakra verkefna ræðst af fjárveitingum Alþingis. Ákvörðun um fjárveitingar til uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins er því sjálfstætt viðfangsefni við fjárlagagerð. Sambandið lagði auk þess til að undanþágur frá kílómetragjaldi næðu til ökutækja slökkviliða og dráttarvéla sveitarfélaga. Ekki þykir tilefni til þeirrar rýmkunar. Undanþága ökutækja björgunarsveita byggist á sérstakri stöðu þeirra samkvæmt lögum um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn, nr. 43/2003, og því að starfsemi þeirra byggist að verulegu leyti á sjálfbæðaliðastarfi í almannabágu. Að þessu leyti er staða björgunarsveita eðlisólik stöðu slökkviliða, sem starfa á grundvelli laga um brunavarnir, nr. 75/2000, og eru hluti af lögbundinni þjónustu sveitarfélaga sem bera ábyrgð og kostnað af starfseminni. Aðgreiningin byggist þannig á málefnalegum sjónarmiðum. Þá er til þess að líta að samkvæmt þágildandi lögum um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, báru slökkvibifreiðar sérstakt kílómetragjald vegna aksturs á vegakerfinu, en núverandi gjald tekur mið af akstri en ekki eldsneytisnotkun við notkun sérbúnaðar í kyrrstöðu. Ekki er heldur talið rétt að rýmka undanþágu dráttarvéla til starfsemi sveitarfélaga utan landbúnaðar.

Í umsögn Sjálfsbjargar landssambands hreyfihamlaðra var sérstaklega bent á að fólk með verulega hreyfihömlun geti verið háð eigin bifreið vegna vinnu, náms, heilbrigðisþjónustu og almennrar samfélagsþátttöku og hafi því ekki sömu möguleika og aðrir til að draga úr bifreiðanotkun. Jafnframt var lagt til að skoðuð yrði sérstök undanþága frá kílómetragjaldi, lægra gjald eða önnur ívilnun, m.a. vegna sérútbúinna bifreiða. Þessi sjónarmið hafa verið tekin til skoðunar, m.a. með hliðsjón af jafnræðisreglu 65. gr. stjórnarskrárinnar og lögum um samning Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks, nr. 80/2025. Ljóst er að nauðsynleg bifreiðanotkun getur haft sérstaka þýðingu fyrir sjálfstæði og samfélagsþátttöku hreyfihamlaðs fólks. Kílómetragjald er hins vegar almennur skattur sem miðast við ekna vegalengd ökutækja, óháð persónulegum aðstæðum eigenda eða umráðamanna þeirra. Að þessu leyti er gjaldið ólíkt bifreiðagjaldi, sem tengist eignarhaldi og skráningu ökutækja en

ekki notkun ökutækis þess. Undanþágur frá bifreiðagjaldi vegna persónulegra aðstæðna leiða því ekki sjálfkrafa til sambærilegra undanþága frá kílómetragjaldi. Þótt málefnalegt geti verið að veita sérstaka ívilnun vegna fötlunar verður ekki talið að framangreind jafnræðis- og mannréttindasjónarmið leiði ein og sér til skyldu til að undanþiggja tiltekna einstaklinga almennri skattskyldu kílómetragjalds. Slík ívilnun þyrfti því að sæta sjálfstæðu mati og byggjast á skýrum og hlutlægum viðmiðum, þörfum viðkomandi einstaklinga og þeim stuðningsúrræðum sem þegar eru fyrir hendi. Í gildandi lögum er þegar að finna sérstök úrræði vegna bifreiðaeignar og bifreiðanotkunar fatlaðs fólks, meðal annars undanþágur frá bifreiðagjaldi og heimildir til greiðslu uppbóta og styrkja vegna kaupa og reksturs bifreiða samkvæmt lögum um félagslega aðstoð, nr. 99/2007, sbr. einnig reglugerð um uppbætur og styrki til hreyfihamlaðra einstaklinga vegna bifreiða, nr. 905/2021. Þau úrræði byggjast á öðrum forsendum en almenn aksturstengd skattlagning og geta tekið mið af einstaklingsbundnum aðstæðum og stuðningsþörf, þótt réttur til þeirra sé háður sérstökum skilyrðum. Að þessu virtu þykir ekki tilefni til að taka upp sérstaka undanþágu eða lækkun kílómetragjalds vegna hreyfihömlunar í frumvarpi þessu. Sjónarmið um sérstakan kostnað vegna fötlunar og nauðsynlegrar bifreiðanotkunar kunna hins vegar að gefa tilefni til nánari skoðunar í samhengi við þau stuðningsúrræði sem þegar eru fyrir hendi á sviði velferðarmála.

6. Mat á áhrifum.

[Í vinnslu.]

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Um a-lið.

Í a-lið er lagt til að 1. tölul. 4. gr. laganna verði endurorðaður og afmörkun undanþágu ökutækja björgunarsveita og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra frá kílómetragjaldi skýrð og einfölduð. Samkvæmt gildandi ákvæði tekur undanþágan til ökutækja sem ætluð eru fyrir starfsemi björgunarsveita eða viðurkenndra heildarsamtaka þeirra, enda liggja fyrir staðfesting landssamtaka björgunarsveita á því að viðkomandi ökutæki verði einungis notað í þágu björgunarsveita og það sé auðkennt í ökutækjaskrá sem björgunartæki eða sem ökutæki sem einungis er ætlað fyrir starfsemi björgunarsveita. Með tillögunni er lagt til að undanþágan verði þess í stað afmörkuð með hliðsjón af skráðum eiganda ökutækis eða, í þeim tilvikum sem 2. mgr. 2. gr. laganna tekur til, umráðamanni þess. Undanþágan mun því taka til ökutækja sem samkvæmt ökutækjaskrá eru í eigu björgunarsveita eða viðurkenndra heildarsamtaka þeirra, svo og ökutækja sem slíkir aðilar hafa umráð yfir samkvæmt 2. mgr. 2. gr. Ekki er með þessu horfið frá því að byggja undanþáguna á formlegum og hlutlægum upplýsingum í ökutækjaskrá. Skráning í ökutækjaskrá verður áfram lögð til grundvallar við afmörkun undanþágunnar. Í stað þess þó að áskilja sérstaka auðkenningu hvers einstaks ökutækis sem björgunartækis eða sem ökutækis sem einungis er ætlað fyrir starfsemi björgunarsveita mun undanþágan ráðast af því hvort eigandi ökutækisins eða, eftir því sem við á, umráðamaður þess samkvæmt 2. mgr. 2. gr. er aðili sem fellur undir töluliðinn.

Samhliða er lagt til að staðfesting landssamtaka björgunarsveita taki til stöðu viðkomandi aðila í stað þess að staðfesta þurfi sérstaklega fyrir hvert einstakt ökutæki að það verði einungis notað í þágu björgunarsveita. Við framkvæmd ákvæðisins verður því annars vegar byggt á staðfestingu landssamtakanna á því að viðkomandi aðili sé björgunarsveit eða viðurkennd heildarsamtök björgunarsveita og hins vegar upplýsingum úr ökutækjaskrá um eignarhald eða umráð yfir ökutækjum. Markmið tillögunnar er að einfalda framkvæmd undanþágunnar og

tryggja að afmörkun hennar byggist á skýrum, hlutlægum og aðgengilegum skráningarupplýsingum. Sérstök auðkenning ökutækis sem björgunartækis verður því ekki lengur sjálfstætt skilyrði undanþágunnar.

Af tillögunni leiðir að undanþágan tekur til þeirra ökutækja sem samkvæmt ökutækjaskrá eru í eigu eða, eftir atvikum samkvæmt 2. mgr. 2. gr., umráðum viðkomandi björgunarsveitar eða viðurkenndra heildarsamtaka hennar, án tillits til þess hvort ökutækið er sérstaklega auðkennt sem björgunartæki í ökutækjaskrá. Undanþágan tekur hins vegar ekki til ökutækja sem eru skráð í eigu eða umráðum einstakra björgunarsveitarmanna eða annarra aðila þótt þau kunni að vera notuð í tengslum við starfsemi björgunarsveitar. Verði breyting á skráðum eiganda eða umráðamanni ökutækis þannig að það er ekki lengur skráð á aðila sem uppfyllir skilyrði töluliðarins eru skilyrði undanþágunnar ekki lengur uppfyllt. Réttur til undanþágu ræðst þannig af skráðu eignarhaldi eða umráðum ökutækisins en ekki af sérstakri auðkenningu þess sem björgunartækis.

Við afmörkun undanþágunnar er jafnframt horft til þeirrar sérstöku stöðu sem björgunarsveitir hafa samkvæmt lögum um björgunarsveitir og björgunarsveitarmenn, nr. 43/2003, þar sem starfsemi þeirra byggist að verulegu leyti á sjálfbóðaliðastarfi í almannþágu. Samkvæmt þeim lögum er hlutverk björgunarsveita að starfa í þágu almannaheilla með þátttöku við björgun, leit og gæslu á ábyrgð stjórnvalda og í samvinnu við þau. Undanþágan tekur samkvæmt þessu til aðila sem hafa sérstaka stöðu samkvæmt þeim lögum og ræðst af því hvort ökutækið er skráð í eigu eða umráðum slíks aðila. Undanþágan á sér þannig sérstakan lagalegan og sögulegan grundvöll og er ekki ætlað að fela í sér almenna undanþágu frá kílómetragjaldi vegna ökutækja sem nýtt eru við lögbundna neyðar- eða öryggisþjónustu hins opinbera. Að þessu leyti er staða björgunarsveita eðlisólík stöðu slökkviliða, sem starfa á grundvelli laga um brunavarnir, nr. 75/2000, og eru hluti af lögbundinni þjónustu sveitarfélaga sem bera ábyrgð á starfseminni og kostnaði við hana. Þessi munur á lagalegri stöðu og fyrirkomulagi starfseminnar felur í sér málefnalegar forsendur fyrir aðgreiningunni. Þá er til þess að líta að samkvæmt eldri lögum um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, báru slökkvibifreiðar sem uppfylltu skilyrði um notkun gjaldfrjálsrar olíu og féllu undir reglur um sérstakt kílómetragjald engu að síður slíkt gjald vegna aksturs á vegakerfinu. Með núgildandi kílómetragjaldi, sem miðast við ekna kílómetra, er jafnframt ekki lagt gjald á eldsneytisnotkun slökkvibifreiða við notkun sérbúnaðar þeirra í kyrrstöðu. Ekki þykir því tilefni til að rýmka undanþágu samkvæmt þessum tölulið þannig að hún taki jafnframt til ökutækja slökkviliða eða annarra viðbragðsaðila á vegum hins opinbera.

Um b-lið.

Í b-lið er lagt til að 5. tölul. 4. gr. laganna verði endurorðaður til að skýra afmörkun á undanþágu dráttarvéla og eftirvagna þeirra frá kílómetragjaldi. Tillagan byggist á þeirri afmörkun sem þegar leiðir af gildandi ákvæði en henni er ætlað að skýra nánar gildissvið undanþágunnar, einkum að því er varðar blandaða notkun.

Í fyrsta málslíð er vísað til 3. og 4. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna, þar sem dráttarvél og eftirvagn eru skilgreind. Með tilvísuninni og orðalaginu um skráningu í ökutækjaskrá er áréttað að undanþágan tekur eingöngu til þeirra ökutækja sem formlega eru skráð sem dráttarvélar eða eftirvagnar í ökutækjaskrá Samgöngustofu. Af þessu leiðir að önnur ökutæki, t.d. fjórhjól eða sexhjól sem skráð eru sem bifhjól (L-flokkur) eða torfærutæki, eða eftirvagnar sem ekki bera rétta gerðarviðurkenningu fyrir landbúnað, geta ekki fallið undir undanþáguna vegna notkunar þeirra við landbúnaðarstörf einnar og sér, þótt undanþágan sé samkvæmt orðalagi sínu ekki takmörkuð við tiltekna undirflokka dráttarvéla, svo sem T1 eða T2. Fram

hafa komið ábendingar frá hagsmunaaðilum um að erfiðleikum sé bundið fyrir eigendur að breyta skráningu ökutækja á milli yfirflokka í ökutækjaskrá vegna reglna um gerðarviðurkenningar, og lagt til að ríkisskattstjóri meti sjálfstætt raunverulega notkun tækja á grundvelli sérstakrar umsóknar. Við framkvæmd undanþágunnar þykir rétt að byggja á hlutlægum og rekjanlegum upplýsingum, einkum skráningu ökutækis í ökutækjaskrá. Ekki er gert ráð fyrir að ríkisskattstjóri meti sjálfstætt tæknilega eiginleika eða notagildi ökutækis í því skyni að veita því stöðu dráttarvélar eða eftirvagns ef það er ekki skráð sem slíkt í ökutækjaskrá.

Í nefndarálinni meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar við meðferð frumvarps þess er varð að lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025 (þskj. 486, 144. mál, 157. löggjafarþing), var talið rétt að undanþágan næði til allra dráttarvéla óháð ökutækjaflokki. Sú afstaða var sett fram í tengslum við umfjöllun um eldri T5-flokk dráttarvéla og breytingar á flokkun þeirra. Af samhengi þeirrar umfjöllunar verður ráðið að þar var átt við að undanþágan skyldi ekki takmarkast við tiltekna undirflokka dráttarvéla, en ekki að ökutæki sem skráð eru sem annars konar ökutæki skyldu falla undir undanþáguna vegna notkunar þeirra við landbúnaðarstörf einnar saman. Með fyrirhuguðu orðalagi er þessi afmörkun skýrð nánar án þess að undanþágan sé bundin við tiltekna undirflokka dráttarvéla.

Öbreytt er það skilyrði að dráttarvélin og eftirvagn hennar séu til nota í landbúnaði hjá aðila sem skráður er á landbúnaðarskrá ríkisskattstjóra vegna skila á virðisaukaskatti. Skráning aðila á landbúnaðarskrá nægir því ekki ein og sér til að ökutæki hans njóti undanþágunnar, heldur þarf það að vera raunverulega nýtt í þeirri starfsemi. Lagt er til að notkun ökutækis við aðra atvinnustarfsemi útiloki undanþáguna nema sú notkun sé bæði tilfallandi og óveruleg að umfangi. Með þessu er skýrt hvernig fara skuli með blandaða atvinnunotkun. Ekki er gert ráð fyrir hlutfallslegri skiptingu kílómetragjalds út frá mismunandi notkun, þar sem tæknilegar eða stjórnsýslulegar forsendur breyta til slíks. Meginreglan er því sú að undanþágan tekur til ökutækisins í heild ef skilyrðin eru uppfyllt, en að öðrum kosti ber það fullt gjald.

Skilyrðin um tilfallandi notkun og óverulegt umfang eru sjálfstæð og þurfa bæði að vera uppfyllt. Við matið skal líta til tíðni verkefna, tímalengdar þeirra og aksturs vegna þeirra. Tengd eða endurtekin verkefni skulu metin saman. Einstakt og umfangslítið snjómokstursverkefni getur samrýmist undanþágunni. Notkun dráttarvélar við reglubundna snjómokstursþjónustu eða samningsbundna verktöku telst hins vegar ekki tilfallandi. Við mat á því hvort dráttarvél eða eftirvagn hennar sé notaður við landbúnaðarstarfsemi samkvæmt tölulíðnum skiptir ekki eitt og sér máli hvort viðkomandi verkefni er unnið á eigin bújörð eða í tengslum við búrekstur annars aðila. Þannig getur tímabundin aðstoð eða samvinna bænda við landbúnaðarstörf samrýmist undanþágunni, enda séu skilyrði hennar að öðru leyti uppfyllt. Sé dráttarvél eða eftirvagn hins vegar notaður við sjálfstæða þjónustu eða verktöku fyrir aðra bændur gegn endurgjaldi telst sú notkun almennt til annarrar atvinnustarfsemi í skilningi ákvæðisins, enda fellur þjónusta við búrekstur ekki undir skilgreiningu landbúnaðar skv. 2. mgr. 30. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Slík notkun útilokar þó ekki undanþáguna ef hún er bæði tilfallandi og óveruleg að umfangi. Sem dæmi má nefna þegar bóndi tekur að sér einstakt og umfangslítið verkefni við heyöflun gegn greiðslu. Reglubundin eða viðvarandi verktaka fyrir aðra bændur fellur hins vegar ekki undir það frávik. Takmarkaðri heimild til annarrar atvinnunotkunar er ætlað að koma í veg fyrir að einstök smávægileg not leiði til óhóflegrar gjaldtöku á ökutæki sem fyrst og fremst er nýtt við landbúnað án þess þó að skapa óeðlilega samkeppnisröskun í atvinnurekstri utan landbúnaðar. Þar sem undanþágan er bundin við tiltekna notkun ber gjaldskyldum aðila að sýna fram á að skilyrði hennar séu uppfyllt. Við það mat geta m.a. komið til skoðunar fyrirbyggjandi bókhalds- og rekstrargögn og aðrar

upplýsingar sem varpa ljósi á tíðni, umfang og eðli notkunarinnar. Til að stuðla að réttaröryggi og samræmdri framkvæmd er ráðherra veitt heimild til að kveða nánar á um framkvæmd matsins og hlutlæg viðmið þess í reglugerð, svo sem með viðmiðun við hámarkstíma eða hlutfall ekinna kílómetra í annarri atvinnustarfsemi. Með því er skattframkvæmdin gerð fyrirsjáanlegri og dregið úr óvissu um mörkin á milli tilfallandi notkunar og reglubundinnar verktöku. Geti gjaldskyldur aðili ekki sýnt fram á að skilyrðin séu uppfyllt nýtur ökutækið ekki undanþágu samkvæmt tölulíðnum.

Að lokum er í síðasta málslíð vísað beint til 2. mgr. 30. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, til að tengja skilgreiningu landbúnaðar við þá afmörkun sem gildir um landbúnaðarskrá. Þessi afmörkun tekur til starfsemi í flokki 1 í atvinnuvegaflokkun Hagstofu Íslands (ÍSAT A01), en undanskilur þar með aðra starfsemi í bálki A, svo sem skógrækt og skógarhögg (A02), sem fellur ekki undir undanþágu þessa ákvæðis.

Um c-lið.

Í c-lið er lagt til að tveimur nýjum tölulíðum verði bætt við 4. gr. laganna um ökutæki sem undanþegin skulu kílómetragjaldi sem verði 6. og 7. tölul. ákvæðisins. Undanþágurnar taka aðeins til ökutækja sem annars féllu undir gjaldskyldu samkvæmt 3. gr. laganna, þ.e. ökutækja sem eru bæði skráningar- og skoðunarskyld samkvæmt umferðarlögum, nr. 77/2019, og tilgreind eru í 3. gr. laganna. Ökutæki sem falla nú utan gildissviðs 3. gr. vegna þess að þau eru ekki skráningar- eða skoðunarskyld verða eftir sem áður ekki gjaldskyld samkvæmt lögnum. Að baki undanþágunum búa þau sjónarmið að kílómetragjald tekur mið af akstri ökutækja, einkum með hliðsjón af áhrifum þeirra á vegakerfið.

Í nýjum 6. tölul. er lagt til að beltabifreiðar og námuökutæki verði undanþegin kílómetragjaldi að því skilyrði uppfylltu að þau séu skráð sem beltabifreiðar eða námuökutæki í ökutækjaskrá og eingöngu notuð utan vega eða á lokuðu og afmörkuðu vinnusvæði þar sem almenn umferð fer ekki fram. Við mótnun tölulíðarins var litið til áður gildandi 8. tölul. 1. mgr. 4. gr. laga um olíugjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, þar sem heimilt var að nota gjaldfrjálsa olíu á beltabifreiðar og námuökutæki sem eingöngu voru notuð utan vega eða á lokuðum vinnusvæðum. Jafnframt var í þeim lögum gert ráð fyrir að beltabifreiðar og námuökutæki sem uppfylltu skilyrði undanþágunnar væru undanþegin kílómetragjaldi. Í lögskýringargögnum var sú undanþága rökstudd með því að ekki væri gert ráð fyrir að umrædd ökutæki hefðu afnot af vegakerfi landsins. Með síðari málslíð tölulíðarins er tekið mið af því að lokað og afmarkað vinnusvæði kann að skiptast í aðliggjandi svæði þannig að nauðsynlegt sé að aka ökutæki takmarkaðan veg um almennan veg til að komast frá einu vinnusvæði til annars. Slíkur nauðsynlegur tengiakstur leiðir ekki einn og sér til þess að undanþágan falli niður. Um þröngt afmarkað frávik er að ræða sem tekur aðeins til aksturs milli aðliggjandi lokaðra og afmarkaðra vinnusvæða og felur ekki í sér heimild til almennrar notkunar ökutækisins á vegakerfinu. Við mat á því hvort skilyrði undanþágunnar séu uppfyllt skal byggja á fyrirliggjandi upplýsingum úr ökutækjaskrá og raunverulegri notkun ökutækisins. Eftir atvikum geta þar komið til skoðunar upplýsingar um starfssvæði ökutækisins, eðli þeirrar starfsemi sem það er notað við og önnur gögn sem varpa ljósi á notkun þess.

Í nýjum 7. tölul. er lagt til að undanþágan taki til flugvallarökutækja sem skráð eru sem slík í ökutækjaskrá, svo og bifreiða sem skráðar eru til sérstakra nota í ökutækjaskrá og eru með varanlegum sérbúnaði til að afgreiða eldsneyti á flugvélar. Skilyrði undanþágunnar er að ökutækið sé eingöngu notað á lokuðu og afmörkuðu svæði flugvallar þar sem almenn umferð fer ekki fram. Flugvallarökutæki eru sérstakur notkunarflokkur í ökutækjaskrá. Bifreiðar sem

eru sérútbúnaðar til að afgangur eldsneyti á flugvélar eru skráðar til sérstakra nota í ökutækjaskrá og ber skráning þeirra og sérútbúnaður með sér þá sérhæfðu notkun.

Um 2. gr.

Í a-lið er lagt til að skýra gildistíma og skilyrði undanþágu frá greiðslu kílómetragjalds vegna ökutækis sem hefur verið flutt úr landi samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. laganna. Samkvæmt gildandi ákvæði er ekki gerður sérstakur greinarmunur á undanþágu fyrstu tólf mánuðina frá brottför ökutækis og undanþágu vegna lengri samfelldrar dvalar þess erlendis. Með breytingunni er lagt til að undanþágan taki til fyrstu tólf mánaða frá brottför ökutækisins meðan það er samfelld erlendis, enda séu önnur skilyrði töluliðarins uppfyllt. Orðalaginu er ætlað að afmarka það tímabil sem undanþágan getur tekið til en felur ekki í sér að endanlega hafi verið staðreynt, meðan ökutækið er enn erlendis, að öll skilyrði undanþágunnar séu uppfyllt. Um það fer eftir skilyrðum töluliðarins og þeim gögnum sem liggja fyrir við ákvörðun og uppgjör kílómetragjaldsins. Eftir að tólf mánuðir eru liðnir frá brottför tekur undanþágan áfram til þess tíma sem ökutækið er samfelld erlendis, enda sýni gjaldskyldur aðili fram á með fullnægjandi gögnum að ökutækið sé enn erlendis og hafi verið þar samfelld frá brottför. Markmið breytingarinnar er að afmarka skilyrði undanþágunnar með skýrum og hlutlægum hætti og stuðla að fyrirsjáanleika og samræmdri framkvæmd hennar.

Við ákvörðun um hvort undanþágan geti áfram tekið til tímabils að liðnum tólf mánuðum frá brottför verður þannig byggt á því hvort sýnt hafi verið fram á að ökutækið sé enn erlendis og hafi verið þar samfelld frá brottför, en ekki á tilefni dvalarinnar eða því hvort fyrir liggi áform um að flytja ökutækið aftur til landsins innan tilskilins tíma. Gjaldskyldur aðili þarf að leggja fram fullnægjandi gögn til staðfestingar á því að skilyrði undanþágunnar séu uppfyllt. Við mat á slíkum gögnum má m.a. líta til flutningsgagna, gagna um skráningu eða skoðun ökutækis erlendis og annarra hlutlegra upplýsinga sem staðfesta dvöl þess þar. Ekki er gert ráð fyrir að sanna þurfi staðsetningu ökutækisins á hverjum einstökum degi, heldur að gögnin séu nægilega traust til að sýna fram á að ökutækið hafi verið samfelld erlendis frá brottför og sé enn erlendis á því tímabili sem undanþágan er látin taka til. Þá er lagt til að ríkisskattstjóra verði heimilt að krefjast endurnýjaðrar staðfestingar á því að ökutækið sé áfram erlendis.

Sérstaklega er lagt til að síðbúin framlagning gagna útiloki ekki undanþágu vegna þess tímabils sem sýnt er fram á að ökutækið hafi verið samfelld erlendis, enda séu önnur skilyrði undanþágunnar uppfyllt. Þetta gildir einnig þótt gögnin séu ekki lögð fram fyrr en eftir að ökutækið kemur aftur til landsins. Með breytingunni er skýrt að réttur til undanþágu frá endanlegu kílómetragjaldi ráðist af því hvort skilyrði hennar hafi í raun verið uppfyllt á viðkomandi tímabili en ekki eingöngu af því hvenær gögn þar að lútandi berast ríkisskattstjóra. Af þessu leiðir jafnframt að það eitt að ökutæki sé erlendis felur ekki í sér endanlega afstöðu til undanþágunnar. Endanlegt mat á því hvort hún tekur til viðkomandi tímabils fer eftir því hvort skilyrði töluliðarins reynast uppfyllt.

Samkvæmt fyrirhugaðri breytingu á 9. gr. laganna skulu bráðabirgðagreiðslur kílómetragjalds áfram ákvarðaðar samkvæmt almennum reglum fyrstu tólf mánuðina frá brottför ökutækisins. Að þeim tíma liðnum skulu bráðabirgðagreiðslur ekki ákvarðaðar hafi gjaldskyldur aðili lagt fram fullnægjandi gögn um að ökutækið sé áfram erlendis og hafi verið samfelld erlendis frá brottför. Slík niðurstaða um bráðabirgðagreiðslur felur ekki ein og sér í sér endanlega ákvörðun um undanþágu frá kílómetragjaldi. Hafi slík gögn ekki verið lögð fram skulu bráðabirgðagreiðslur áfram ákvarðaðar samkvæmt almennum reglum 9. gr. þar til fullnægjandi gögn hafa verið lögð fram. Hið sama á við hafi gjaldskyldur aðili ekki lagt fram endurnýjaða staðfestingu samkvæmt kröfu ríkisskattstjóra. Leggi gjaldskyldur aðili síðar fram

fullnægjandi gögn sem sýna fram á að skilyrði undanþágunnar hafi verið uppfyllt á tímabili eftir að tólf mánuðir voru liðnir frá brottför þess skal ríkisskattstjóri leiðrétta bráðabirgðagreiðslur sem ákvarðaðar hafa verið vegna þess tímabils.

Áfram er meginreglan sú að staða akstursmælis sé skráð við brottför og komu ökutækisins til landsins og að staðfesting á flutningi þess sé lögð fram á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Skráning við brottför og komu þjónar því markmiði að afmarka með hlutlægum hætti þann akstur sem fellur innan undanþágutímabilsins. Þó er lagt til að ríkisskattstjóra verði heimilt að fallast á undanþágu þótt formleg skráning á stöðu akstursmælis hafi ekki farið fram við brottför eða komu, enda sýni gjaldskyldur aðili með öðrum öyggjandi hætti fram á kílómetrastöðu ökutækisins á viðkomandi tímamörkum. Um þrönga undantekningu frá meginreglunni um skráningu er að ræða og hvílir sönnun þess að skilyrði hennar séu uppfyllt á gjaldskyldum aðila. Við mat á því hvort kílómetrastaða teljist sönnuð með öyggjandi hætti verður að byggja á hlutlægum og áreiðanlegum gögnum sem gera kleift að staðreyna stöðu akstursmælis við brottför og komu með sambærilegri vissu og leiðir af skráningu samkvæmt 7. gr. Undir slík gögn geta t.d. fallið flutningsskýrsla skipafélaga með árituðum mælastöðum eða erlend skoðunarvottorð sem staðreyna aksturinn. Þá er áfram gert ráð fyrir álestri tolfyrirvalda við brottför og komu ökutækja sem eru 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd.

Í b-lið er lagt til að kveðið verði á um hvernig fara skuli með undanþágu frá kílómetragjaldi þegar ökutæki hefur verið skráð úr umferð án þess að staða akstursmælis hafi verið skráð samhliða, eins og áskilið er í 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. Samkvæmt gildandi ákvæði er skráning á stöðu akstursmælis samhliða skráningu ökutækis úr umferð skilyrði undanþágu frá kílómetragjaldi. Hafi slík skráning ekki farið fram er því ekki unnt að líta svo á að skilyrði undanþágunnar hafi verið uppfyllt og skal áfram ákvarða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds samkvæmt almennum reglum laganna. Með breytingunni er gjaldskyldum aðila veitt leið til að uppfylla skilyrði undanþágunnar síðar með því að láta skrá stöðu akstursmælis af faggilttri skoðunarstofu ökutækja eða öðrum álestraraðila, sbr. 5. mgr. 7. gr. Undanþágan tekur þá gildi frá þeim degi sem sú skráning fer fram, enda sé ökutækið enn skráð úr umferð. Breytingin felur því ekki í sér að undanþága verði virk afturvirkta frá þeim degi sem ökutækið var skráð úr umferð án tilskilinnar skráningar á stöðu akstursmælis. Markmið breytingarinnar er því að tryggja skýra leið til að leiðrétta stöðuna þegar skráning á stöðu akstursmælis hefur ekki farið fram á réttum tíma, án þess að dregið sé úr þeirri meginreglu að slík skráning skuli fara fram samhliða skráningu ökutækis úr umferð.

Í c-lið er lögð til afleidd breyting á 2. mgr. 5. gr. til samræmis við b-lið. Með henni er skýrt að álagning samkvæmt málsgreininni fari fram á grundvelli skráningar á stöðu akstursmælis vegna skráningar ökutækis úr umferð, hvort sem skráning á stöðu akstursmælis fer fram samhliða skráningu ökutækisins úr umferð eða síðar samkvæmt þeirri heimild sem lögð er til í b-lið. Breytingin felur ekki í sér aðra efnisbreytingu á ákvæðinu.

Um 3. gr.

Í a-lið er lagt til að því tímabili sem þarf að líða frá síðustu skráningu gjaldskylds aðila á stöðu akstursmælis þar til honum er heimilt að skrá nýja stöðu verði breytt úr 30 dögum í 28 daga. Samkvæmt gildandi ákvæði er gjaldskyldum aðila almennt heimilt að skrá nýja stöðu þegar 30 dagar eru liðnir frá síðustu skráningu hans. Í framkvæmd getur sú regla leitt til þess að gjaldskyldur aðili sem vill haga skráningum reglulega á sama eða sambærilegum degi hvers mánaðar geti ekki gert það, einkum vegna mismunandi dagafjölda almanaksmanaða. Skráningardagur getur því færst til milli mánaða þótt vilji gjaldskylds aðila standi til þess að

haga skráningum með reglubundnum hætti. Með því að stytta tímabilið í 28 daga er gjaldskyldum aðila gert kleift að haga skráningum með reglubundnari og fyrirsjáanlegri hætti, þar á meðal á sama degi hvers mánaðar þegar því verður við komið. Breytingin fellur jafnframt betur að þeirri uppbyggingu laganna að greiðslutímabil kílómetragjalds er hver almanaksmánuður. Hún felur ekki í sér breytingu á reglum um álagningu eða uppgjör kílómetragjalds. Skráning á stöðu akstursmælis verður eftir sem áður grundvöllur álagningar samkvæmt 10. gr. laganna. Áfram verður áskilið að ákveðinn lágmarkstími líði milli almennra skráninga gjaldskylds aðila og er þannig komið í veg fyrir óþarflega tíðar skráningar. Breytingin gengur því ekki lengra en þörf er á til að auka sveigjanleika og fyrirsjáanleika við skráningu á stöðu akstursmælis. Ekki er lagt til að gerðar verði breytingar á 2. málsl. 5. mgr. 7. gr. og verður þeim gjaldskyldu aðilum sem þar eru tilgreindir því eftir sem áður ávallt heimilt að skrá stöðu akstursmælis ökutækis.

Í b-lið er lagt til að ekki verði skylt að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt 1. og 2. mgr. 7. gr. á því tímabili sem ökutæki er erlendis við þær aðstæður sem greinir í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. Samkvæmt 1. mgr. 7. gr. skal staða akstursmælis almennt skráð að lágmarki einu sinni á hverju almanaksári og samkvæmt 2. mgr. sömu greinar skal staða akstursmælis tiltekinna ökutækja skráð að lágmarki á sex mánaða fresti. Ekki þykir ástæða til að gera kröfu um slíka reglubundna skráningu meðan ökutækið er tímabundið erlendis við þær aðstæður sem undanþáguregla 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. tekur til. Gildir það óháð lengd dvalar ökutækisins erlendis, hvort sem um er að ræða stutta dvöl erlendis eða lengri tímabundna dvöl, svo sem vegna náms eða starfs. Meginreglan samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. er eftir sem áður sú að skrá skuli stöðu akstursmælis við brottför ökutækis frá landinu og við komu þess aftur til landsins og leggja fram staðfestingu á flutningi þess á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður. Með skráningu við brottför og komu eða, eftir atvikum, öðrum fullnægjandi gögnum um kílómetrastöðu, ásamt staðfestingu flutningsins, afmarkast það tímabil sem undanþágan tekur til. Samkvæmt þeirri breytingu sem jafnframt er lögð til á ákvæðinu getur ríkisskattstjóri þó fallist á undanþágu þótt skráning á stöðu akstursmælis hafi ekki farið fram við brottför eða komu, enda sýni gjaldskyldur aðili fram á kílómetrastöðu ökutækisins á viðkomandi tímamörkum með öðrum óbyggjandi hætti. Skráning við brottför og komu, eða eftir atvikum önnur fullnægjandi sönnun um kílómetrastöðu, er þannig meðal þess sem lagt er til grundvallar við endanlegt mat á því hvort skilyrði undanþágunnar séu uppfyllt. Það að reglubundin skráningarskylda samkvæmt 1. og 2. mgr. 7. gr. eigi ekki við meðan ökutækið er erlendis felur því ekki í sér endanlega afstöðu til þess hvort öll skilyrði undanþágu samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. séu uppfyllt. Breytingin tekur að þessu leyti aðeins til hinnar reglubundnu skráningarskyldu meðan ökutækið er erlendis.

Jafnframt er lagt til að hafi ökutækið verið erlendis við þær aðstæður sem greinir í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. samfelldt allt almanaksárið og árleg skráning samkvæmt 1. mgr. því ekki farið fram á því ári skuli það eitt ekki leiða til skyldu samkvæmt 1. málsl. 7. mgr. 7. gr. til að láta skrá stöðu akstursmælis hjá faggiltri skoðunarstofu. Með þessu er tekið sérstaklega á því tilviki þegar ökutæki er erlendis allt almanaksárið og gjaldskyldum aðila er af þeim sökum ekki unnt eða ekki skylt að uppfylla hina almennu árlegu skráningarskyldu samkvæmt 1. mgr. Reglan tekur hins vegar ekki til þess þegar skráningarskylda hafði þegar verið vanrækt áður en dvöl ökutækisins erlendis hófst. Breytingunni er þannig ætlað að samræma reglur um reglubundna skráningu á stöðu akstursmælis þeim tilvikum þegar ökutæki er tímabundið erlendis við þær aðstæður sem greinir í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. og koma í veg fyrir óþarfa eða íþyngjandi skráningarskyldu á því tímabili, án þess að dvöl ökutækisins erlendis geti leitt til þess að fyrri vanræksla á skráningarskyldu falli niður.

Í c-lið er lagt til að skýrt verði kveðið á um skyldu faggiltrar skoðunarstofu ökutækja til að miðla ríkisskattstjóra upplýsingum um mælieiningu akstursmælis þegar hún er önnur en kílómetrar. Á þetta einkum við um ökutæki þar sem akstursmælir mælir ekna vegalengd í mílum. Samkvæmt 9. mgr. 7. gr. skal þegar tilgreina þá mælieiningu sem akstursmælir sýnir og skráning tekur mið af og skulu upplýsingar um mælieiningu vistaðar í ökutækjaskrá. Í athugasemdum við ákvæðið í frumvarpi því sem varð að lögunum kemur jafnframt sérstaklega fram að ef akstur er mældur samkvæmt annarri mælieiningu en kílómetrum skuli gjaldskyldur aðili eða álestraraðili, þ.m.t. faggilt skoðunarstofa ökutækja, tilgreina það til ríkisskattstjóra. Þá kemur þar fram að ríkisskattstjóri skuli eftir atvikum umreikna aksturinn þannig að hann miðist við kílómetra. Breytingunni er því fyrst og fremst ætlað að færa þessa reglu, sem þegar kemur fram í lögskýringargögnum að baki 9. mgr. 7. gr., með skýrari hætti inn í lagatextann og skýra upplýsingaskyldu faggiltra skoðunarstofa að þessu leyti. Með breytingunni er jafnframt stuðlað að því að réttar upplýsingar um mælieiningu liggi fyrir við ákvörðun kílómetragjalds og koma í veg fyrir að skráð staða akstursmælis sem byggist á annarri mælieiningu en kílómetrum verði lögð til grundvallar sem kílómetrafjöldi. Breytingin felur í sér afmarkaða upplýsingaskyldu faggiltra skoðunarstofa og breytir ekki því fyrirkomulagi samkvæmt 12. mgr. 7. gr. að Samgöngustofa hafi umsjón með rafrænni móttöku, varðveislu og miðlun gagna um skráningu á stöðu akstursmælis. Þá verður áfram skylt samkvæmt 9. mgr. greinarinnar að vista upplýsingar um mælieiningu í ökutækjaskrá.

Í d-lið er lagt til að heimild ríkisskattstjóra samkvæmt 10. mgr. 7. gr. laganna til að skrá stöðu akstursmælis samkvæmt beiðni gjaldskylds aðila verði rýmkuð þannig að hún taki ekki eingöngu til tilvika þar sem skráningarskekkja hefur orðið, heldur einnig annarra aðstæðna þar sem gjaldskyldur aðili getur af gildum ástæðum ekki sjálfur annast skráninguna. Markmið breytingarinnar er að skýra að ríkisskattstjóra sé heimilt að annast skráningu á stöðu akstursmælis í slíkum tilvikum, þótt ekki sé um skráningarskekkju að ræða. Sem dæmi má nefna þegar einstaklingur hefur ekki aðgang að rafrænum skilríkjum og þarfnast aðstoðar ríkisskattstjóra við skráninguna. Breytingunni er ekki ætlað að gera skráningu ríkisskattstjóra að almennri leið við skráningu á stöðu akstursmælis. Áfram er gert ráð fyrir að ríkisskattstjóri meti í hverju tilviki hvort gildir ástæður séu fyrir hendi sem réttlæti að hann annist skráninguna.

Um 4. gr.

Í greininni er lagt til að við 9. gr. laganna bætist ný málsgrein um bráðabirgðagreiðslur kílómetragjalds vegna ökutækja sem hafa verið flutt úr landi. Samkvæmt gildandi ákvæði skulu bráðabirgðagreiðslur almennt ákvarðaðar mánaðarlega á grundvelli áætlunar um meðalakstur ökutækis. Með breytingunni er lagt til að þeirri meginreglu verði áfram fylgt fyrstu tólf mánuðina frá brottför ökutækis úr landi, en að þeim tíma liðnum verði bráðabirgðagreiðslur ekki ákvarðaðar hafi gjaldskyldur aðili lagt fram fullnægjandi gögn um að ökutækið sé áfram erlendis og hafi verið samfellt erlendis frá brottför. Markmið breytingarinnar er að samræma ákvörðun bráðabirgðagreiðslna við framkvæmd undanþágureglunnar í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. vegna ökutækja sem hafa verið samfellt erlendis lengur en tólf mánuði. Þannig verði ekki áfram ákvarðaðar bráðabirgðagreiðslur vegna ökutækis sem sýnt hefur verið fram á að sé enn erlendis og hafi verið þar samfellt frá brottför. Ákvörðun um að bráðabirgðagreiðslur skuli ekki lengur ákvarðaðar felur ekki í sér endanlega afstöðu til þess hvort öll skilyrði undanþágunnar samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. séu uppfyllt. Hún byggist á þeim upplýsingum sem liggja fyrir á þeim tíma um dvöl ökutækisins erlendis. Á meðan ökutækið er enn erlendis verður eðli máls samkvæmt ekki unnt að staðreyna að

skilyrðum sem lúta að komu þess aftur til landsins hafi verið fullnægt. Um endanlega gjaldskyldu vegna viðkomandi tímabils fer samkvæmt almennum reglum laganna á grundvelli þeirra gagna sem liggja fyrir við álagningu og uppgjör gjaldsins.

Reglan um að ekki skuli ákvarða bráðabirgðagreiðslu tekur til þess tíma sem tekur við eftir að tólf mánuðir eru liðnir frá brottför, þar á meðal þess hluta greiðslutímabils sem tekur við að þeim tíma liðnum. Hafi gjaldskyldur aðili ekki lagt fram fullnægjandi gögn um áframhaldandi dvöl ökutækisins erlendis skulu bráðabirgðagreiðslur áfram ákvarðaðar samkvæmt almennum reglum laganna þar til slík gögn hafa verið lögð fram. Hið sama á við hafi endurnýjuð staðfesting samkvæmt kröfu ríkisskattstjóra ekki borist innan þess frests sem ríkisskattstjóri ákveður. Bráðabirgðagreiðslur í þessum tilvikum skulu áfram ákvarðaðar samkvæmt almennum reglum án sérstaks mats ríkisskattstjóra, enda er það skilyrði þess að greiðslur verði ekki ákvarðaðar að fullnægjandi gögn um að ökutækið sé áfram erlendis og hafi verið samfellt erlendis frá brottför liggja fyrir.

Jafnframt er lagt til að síðbúin framlagning gagna útiloki ekki leiðréttingu bráðabirgðagreiðslna vegna tímabils sem síðar er sýnt fram á að undanþágan hafi tekið til. Leggi gjaldskyldur aðili síðar fram fullnægjandi gögn sem sýna fram á að skilyrði undanþágu samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. hafi verið uppfyllt á viðkomandi tímabili eftir að tólf mánuðir voru liðnir frá brottför ökutækisins skal ríkisskattstjóri leiðrétta bráðabirgðagreiðslur sem ákvarðaðar hafa verið vegna þess tímabils. Með breytingunni er þannig gerður greinarmunur á ákvörðun bráðabirgðagreiðslna meðan fullnægjandi gögn skortir og endanlegu mati á því hvort skilyrði undanþágu samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. hafi verið uppfyllt á viðkomandi tímabili. Breytingin hefur ekki áhrif á skyldu til greiðslu bráðabirgðagreiðslna samkvæmt almennum reglum fyrstu tólf mánuðina frá brottför ökutækis úr landi. Um uppgjör þeirra greiðslna fer samkvæmt reglum laganna um álagningu og uppgjör kílómetragjalds, sbr. einkum 10. gr.

Um 5. gr.

Í a-lið er lagt til að við 10. gr. laganna bætist ný málsgrein sem tekur annars vegar til þess þegar augljóslega rangar forsendur álagningar koma í ljós við álagningu kílómetragjalds og hins vegar til þess þegar slíkar forsendur koma í ljós eftir að álagning hefur farið fram. Ákvæðið getur átt við hvort sem ein eða fleiri forsendur álagningar reynast augljóslega rangar. Í fyrra tilvikinu skal við ákvörðun gjaldsins miða við þær upplýsingar sem fyrir liggja og ætla má að séu réttar. Hafi álagning þegar farið fram er ríkisskattstjóra hins vegar veitt heimild til að lækka álagt kílómetragjald hjá gjaldskyldum aðila þegar álagning hefur augljóslega byggst á röngum forsendum og álagt gjald er herra en það gjald sem leiðir af réttum forsendum. Síðari hluti ákvæðisins er sambærilegur við 3. mgr. 9. gr. laganna, þar sem ríkisskattstjóra er heimilt að lækka bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds fyrir álagningu þegar hún hefur augljóslega byggst á röngum forsendum. Markmið breytingarinnar er að tryggja að augljóslega röng forsenda leiði ekki til rangrar álagningar, hvort sem hún kemur í ljós við álagningarvinnuna sjálfa eða eftir að álagning hefur farið fram. Með ákvæðinu verður þannig unnt að taka mið af réttum upplýsingum áður en álagning fer fram og, eftir atvikum, leiðrétta með einföldum hætti álagningu sem þegar hefur farið fram og augljóslega hefur byggst á röngum forsendum. Undir ákvæðið geta m.a. fallið tilvik þar sem augljóslega röng skráning á stöðu akstursmælis hefur verið eða myndi annars verða lögð til grundvallar álagningu. Sem dæmi má nefna þegar skráðar stöður akstursmælis með skömmu millibili eru bersýnilega ósamrýmanlegar þannig að ljóst má telja að önnur skráningin sé röng. Sama getur átt við um önnur sambærileg tilvik þar sem fyrirliggjandi upplýsingar sýna með skýrum hætti að

forsendur álagningar séu eða hafi verið rangar. Há fjárhæð álagningar ein og sér felur ekki í sér að forsendur hennar séu rangar. Hún kann hins vegar, líkt og önnur veruleg frávik frá því sem almennt mætti vænta, að gefa tilefni til þess að forsendur álagningar verði kannaðar áður en hún fer fram. Heimild ríkisskattstjóra til að breyta þegar fram kominni álagningu samkvæmt ákvæðinu er eingöngu til lækkunar og verður því aðeins beitt gjaldskyldum aðila til hagsbóta. Ákvæðinu er þannig fyrst og fremst ætlað að taka til tilvika þar sem fyrirbyggjandi upplýsingar sýna með skýrum hætti að álagning yrði eða hafi orðið of há vegna augljóslega rangra forsendna.

Í b-lið er lagt til að núverandi 6. mgr. 10. gr., sem verður 7. mgr., verði breytt þannig að málsgreinin taki, auk niðurstöðu álagningar, einnig til ákvörðunar ríkisskattstjóra samkvæmt 2. málsl. hinnar nýju 6. mgr. Tilkynning skal fara fram í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda. Með ákvæðinu er tryggt að gjaldskyldum aðila verði tilkynnt sérstaklega hvort ríkisskattstjóri hafi lækkað þegar fram komna álagningu eða synjað um lækkun hennar.

Um 6. gr.

Í ákvæðinu er lagt til að gjalddagi kílómetragjalds samkvæmt 1., 2. og 4. mgr. 13. gr. laganna verði færður frá fyrsta degi viðkomandi mánaðar til fimmta dags hans. Eindagi gjaldsins verður eftir sem áður 15. dagur sama mánaðar. Samhliða er því lagt til að breyta orðalagi ákvæðanna um eindaga, sem nú miðast við að hann sé 14 dögum eftir gjalddaga, þannig að kveðið verði sérstaklega á um að eindagi sé 15. dagur viðkomandi mánaðar. Markmið breytinganna er að skapa aukið svigrúm til að bregðast við röngum eða misvísandi skráningum áður en bráðabirgðagreiðsla er ákvörðuð eða álagning kílómetragjalds fer fram og krafa vegna gjaldsins verður gjaldkræf. Samkvæmt gildandi fyrirkomulagi getur verið skammur tími frá lokum greiðslutímabils þar til bráðabirgðagreiðsla er ákvörðuð eða álagning fer fram. Komi fram röng skráning á stöðu akstursmælis eða önnur augljós skekkja í þeim upplýsingum sem ákvörðun gjaldsins byggist á getur því reynst erfitt að leiðrétta upplýsingarnar áður en krafa er stofnuð. Þetta getur einkum haft þýðingu þegar gjaldskyldur aðili er skráður eigandi eða umráðamaður fjölda ökutækja. Með því að færa gjalddagann til fimmta dags mánaðar skapast aukið svigrúm fyrir ríkisskattstjóra og gjaldskylda aðila til að sannreyna upplýsingar og leiðrétta rangar skráningar áður en til kröfustofnunar kemur. Breytingunni er þannig ætlað að stuðla að því að kröfur byggist á réttum upplýsingum og draga úr þörf fyrir leiðréttingar eftir að þær hafa verið stofnaðar.

Ekki er lagt til að eindagi færist til samræmis við breytingu á gjalddaga heldur verði hann áfram 15. dagur viðkomandi mánaðar. Tími frá gjalddaga til eindaga styttest því frá 14 dögum í 10 daga. Breytingunni er ekki ætlað að veita viðbótarfrest til greiðslu kílómetragjalds heldur að skapa aukið svigrúm fyrir yfirferð og leiðréttingu upplýsinga áður en krafa verður gjaldkræf. Tímamark greiðslu til að komist verði hjá vanskilum verður því óbreytt. Ef kílómetragjald er ekki greitt á eindaga reiknast dráttarvextir samkvæmt 6. mgr. 13. gr. frá hinum nýja gjalddaga, þ.e. frá fimmta degi viðkomandi mánaðar í stað fyrsta dags. Ekki er lögð til breyting á þeirri meginreglu að dráttarvextir reiknist frá gjalddaga hafi gjald ekki verið greitt á eindaga.

Um 7. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að 4. mgr. 15. gr. laganna verði breytt þannig að ógreitt kílómetragjald seljanda eða fyrri umráðamanns, þ.m.t. bráðabirgðagreiðsla þess, hindri ekki skráningu eigendaskipta eða breytingu á skráningu umráðamanns fyrr en að liðnum eindaga gjaldsins. Samkvæmt gildandi ákvæði er skráning eigendaskipta eða breyting á skráningu

umráðamanns óheimil nema kílómetragjald seljanda eða fyrri umráðamanns vegna ökutækisins hafi áður verið greitt, sbr. þó þá undantekningu sem leiðir af tilvísun ákvæðisins til 3. málsl. 1. mgr. 15. gr. Ákvæðið gerir þannig að öðru leyti ekki greinarmun á gjaldi sem er gjaldfallið en enn innan lögbundins greiðslufrests og gjaldi sem er ógreitt eftir eindaga. Markmið breytingarinnar er að skýra þetta tímamark og tryggja að lögbundinn greiðslufrestur kílómetragjalds hafi raunhæft gildi við eigendaskipti og breytingu á skráningu umráðamanns.

Jafnframt er lagt til að fella brott tilvísun 4. mgr. til 3. málsl. 1. mgr. 15. gr. Samkvæmt 3. málsl. 1. mgr., þarf ekki að skrá stöðu akstursmælis við eigendaskipti ef ekki verður breyting á gjaldskyldum aðila. Ekki þykir ástæða til að sú undanþága frá skráningu á stöðu akstursmælis hafi jafnframt þau áhrif að greiðsluskilyrði 4. mgr. eigi ekki við. Reglan um að ógreitt kílómetragjald geti hindrað skráningu að liðnum eindaga mun því einnig gilda þegar eigendaskipti verða án þess að breyting verði á gjaldskyldum aðila. Brottfall tilvísunarinnar hefur hins vegar ekki áhrif á þá reglu 3. málsl. 1. mgr. að ekki þurfi að skrá stöðu akstursmælis við slík eigendaskipti.

Gjalddagi og eindagi kílómetragjalds eru ákveðnir sérstaklega í 13. gr. laganna. Með breytingunni verður það eitt og sér að kílómetragjald sé orðið gjaldfallið því ekki til þess að hindra skráningu eigendaskipta eða breytingu á skráningu umráðamanns meðan eindagi þess er ekki liðinn. Sé gjaldið hins vegar enn ógreitt að liðnum eindaga verður skráning eftir sem áður óheimil. Breytingin stuðlar jafnframt að auknu innra samræmi laganna. Samkvæmt 1. mgr. 18. gr. er gjaldskyldum aðila ekki skylt að færa sönnur á greiðslu gjaldfallins kílómetragjalds við aðalskoðun fyrr en eftir eindaga. Þá eru önnur sérstök réttaráhrif vanskila samkvæmt 13. gr., svo sem heimild til að taka skráningarmerki af ökutæki og skylda til greiðslu dráttarvaxta, einnig tengd því að gjald hafi ekki verið greitt á eindaga. Með breytingunni verður sama meginviðmið lagt til grundvallar þegar metið er hvort ógreitt kílómetragjald eigi að koma í veg fyrir skráningu eigendaskipta eða breytingu á skráningu umráðamanns. Hún er jafnframt til þess fallin að draga úr töfum og óhagræði við viðskipti með ökutæki. Getur það m.a. átt við þegar eigendaskipti eða breyting á skráningu umráðamanns fer fram á tímabilinu milli gjalddaga og eindaga, svo og þegar breytingar verða með skömmu millibili á skráðum umráðamönnum ökutækja, t.d. í tengslum við fjármögnunar- og eignaleigusamninga. Ekki þykir rétt að krafa sem enn er innan lögbundins greiðslufrests leiði ein og sér til þess að slík skráning verði stöðvuð. Breytingin hefur ekki áhrif á greiðsluskyldu seljanda eða fyrri umráðamanns vegna kílómetragjalds sem stofnast hefur á eignar- eða umráðatíma hans. Þá er ekki lagt til að fallið verði frá því úrræði að ógreitt gjald geti hindrað eigendaskipti þegar eindagi er liðinn. Áfram er því tryggt að skýrt innheimtuúrræði sé fyrir hendi vegna kílómetragjalds sem komið er í vanskil, en jafnframt komið í veg fyrir að úrræðinu verði beitt meðan lögbundinn greiðslufrestur stendur enn. Ekki er með breytingunni lagt til að breyta skilyrði ákvæðisins að því er varðar vanskráningargjald. Um vanskráningargjald gildir sérstakt fyrirkomulag í 22. gr. laganna og er ekki kveðið þar á um eindaga gjaldsins með sama hætti og gildir um kílómetragjald samkvæmt 13. gr. Er vanskráningargjaldið því áfram sérstaklega tilgreint í ákvæðinu.

Í 2. málsl. er 100 kr. viðmiði gildandi ákvæðis haldið óbreyttu að efni til. Við mat á því hvort fjárhæð fari yfir þau mörk skal, að því er kílómetragjald varðar, einungis taka mið af gjaldi sem er ógreitt að liðnum eindaga, ásamt eftir atvikum vanskráningargjaldi og öðrum afleiddum kostnaði, svo sem dráttarvöxtum.

Um 8. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að skýrt verði í 18. gr. laganna að við aðalskoðun gjaldskylds ökutækis þurfi gjaldskyldur aðili einungis að færa sönnur á greiðslu þess gjaldfallna kílómetragjalds sem hann sjálfur ber greiðsluskyldu á vegna ökutækisins. Samkvæmt gildandi ákvæði skal gjaldskyldur aðili við aðalskoðun færa sönnur á að greitt hafi verið af ökutækinu gjaldfallið kílómetragjald. Orðalag ákvæðisins getur leitt til þess að ógreitt kílómetragjald sem fyrri eigandi eða umráðamaður ber greiðsluskyldu á komi í veg fyrir aðalskoðun ökutækis eftir að eigendaskipti eða breyting á skráningu umráðamanns hafa farið fram. Markmið breytingarinnar er að koma í veg fyrir slíka niðurstöðu. Samkvæmt 15. gr. laganna er við eigendaskipti eða breytta skráningu umráðamanns lagt kílómetragjald á seljanda eða fyrri umráðamann vegna þess tímabils sem gjaldskylda hans tekur til og færist gjaldskyldan yfir á kaupanda eða nýjan umráðamann frá og með næsta degi eftir skráningu breytingarinnar. Þykir því eðlilegt að skilyrði 18. gr. um greiðslu gjaldfallins kílómetragjalds við aðalskoðun taki með sama hætti mið af því hvaða aðili ber greiðsluskyldu á viðkomandi gjaldi. Breytingin felur ekki í sér að fallið sé frá því að greiðsla gjaldfallins kílómetragjalds sé skilyrði fyrir aðalskoðun. Núverandi eigandi eða umráðamaður verður eftir sem áður að hafa greitt gjaldfallið kílómetragjald sem hann ber greiðsluskyldu á vegna ökutækisins eftir að eindagi þess er liðinn. Ógreitt kílómetragjald sem annar aðili, svo sem fyrri eigandi eða umráðamaður, ber greiðsluskyldu á skal hins vegar ekki eitt og sér leiða til þess að faggilt skoðunarstofa neiti að skoða ökutækið. Með breytingunni er þannig leitast við að tryggja að innheimtuúrræði ákvæðisins beinist að þeim aðila sem ber greiðsluskyldu á gjaldinu en hafi ekki íþyngjandi áhrif á nýjan eiganda eða umráðamann vegna skuldar annars aðila. Breytingin stuðlar jafnframt að því að ógreidd skuld fyrri eiganda eða umráðamanns standi ekki í vegi fyrir því að ökutæki sæti lögbundinni aðalskoðun.

Um 9. gr.

Í a-lið er lagt til að skýrt verði kveðið á um kæruheimild vegna ákvörðunar ríkisskattstjóra samkvæmt þeirri leiðréttingarheimild sem lögð er til í 6. mgr. 10. gr. laganna. Með breytingunni er tryggt að slíkar ákvarðanir sæti kæru með sama hætti og upphafleg álagning kílómetragjalds. Heimild 6. mgr. 10. gr. er eingöngu ætluð að verða beitt gjaldskyldum aðila til ívilnunar. Gjaldskyldur aðili kann engu að síður að telja að skilyrði séu fyrir frekari lækkun álagningar en leiðir af ákvörðun ríkisskattstjóra eða að skilyrði lækkunar séu uppfyllt þótt ríkisskattstjóri hafi synjað um lækkun. Með ákvæðinu er þannig tekið af skarið um að bæði ákvörðun um lækkun álagningar og synjun um lækkun sæti kæru samkvæmt 21. gr. laganna.

Í b-lið er lögð til afleidd breyting á 4. mgr. 21. gr. til samræmis við nýja 4. mgr. 9. gr. ákvörðun og leiðréttingu bráðabirgðagreiðslna vegna ökutækja sem hafa verið flutt úr landi. Með breytingunni er skýrt að ákvæði 4. mgr. 21. gr. um endanleika ákvarðana ríkisskattstjóra um bráðabirgðagreiðslur á stjórnarsýslustigi standi ekki í vegi fyrir leiðréttingu bráðabirgðagreiðslna samkvæmt hinni nýju reglu. Breytingin felur ekki í sér almenna rýmkun kæruheimilda vegna ákvarðana um bráðabirgðagreiðslur.

Um 10. gr.

Í a-lið er lagt til að 1. mgr. 26. gr. verði breytt og skýrð nánar að því er varðar meðferð kílómetragjalds við ákvörðun skattverðs samkvæmt lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Samkvæmt gildandi ákvæði skal kílómetragjald, þ.m.t. daggjald og fast akstursgjald, sem innheimt er samkvæmt lögnum ekki mynda gjaldstofn til virðisaukaskatts. Í athugasemdum við ákvæðið í frumvarpi því sem varð að lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025,

kemur fram að með þessu sé átt við að kílómetragjald teljist ekki til skattverðs í skilningi 1. tölul. 2. mgr. 7. gr. laga um virðisaukaskatt. Lagt er til að orðalagi ákvæðisins verði breytt þannig að vísað verði beint til hugtaksins skattverð, sem samkvæmt 7. gr. laga um virðisaukaskatt er það verð sem virðisaukaskattur er reiknaður af.

Jafnframt er lagt til að kveðið verði sérstaklega á um meðferð þess þegar gjaldskyldur aðili samkvæmt lögum þessum innheimtir hjá viðskiptavini sínum, sem hluta af endurgjaldi fyrir vöru eða þjónustu, fjárhæð sem svarar til kílómetragjalds sem aðilanum ber sjálfum að standa skil á vegna notkunar viðskiptavinar hans á ökutæki. Þetta getur t.d. átt við þegar ökutækjaleiga, sem er gjaldskyldur eigandi ökutækis samkvæmt lögnum, innheimtir sérstaklega hjá leigutaka tilgreinda fjárhæð vegna kílómetragjalds sem rekja má til aksturs ökutækisins á leigutímanum. Samkvæmt tillögunni skal sá hluti endurgjaldsins ekki teljast til skattverðs, enda sé hann sérstaklega tilgreindur á söpureikningi og svari nákvæmlega til þess kílómetragjalds sem rekja má til viðkomandi notkunar ökutækisins. Söpureikningur skal að öðru leyti uppfylla skilyrði 20. gr. laga um virðisaukaskatt, nr. 50/1988. Uppfylli fjárhæðin ekki framangreind skilyrði, t.d. vegna þess að hún felur í sér álag eða aðra fjárhæð umfram eða til viðbótar við hið raunverulega kílómetragjald, fellur hún ekki undir sérreglu ákvæðisins og telst til skattverðs samkvæmt almennum reglum laga um virðisaukaskatt. Reglan tekur eingöngu til þeirrar fjárhæðar sem svarar nákvæmlega til sjálfs kílómetragjaldsins sem fellur á viðkomandi ökutæki. Umsýslugjald, innheimtuþóknun, þjónustugjald eða annað endurgjald sem seljandi innheimtir vegna umsýslu eða þjónustu í tengslum við gjaldið fellur ekki undir regluna heldur telst til skattverðs samkvæmt almennum reglum 7. gr. laga um virðisaukaskatt.

Breytingin hefur ekki áhrif á það hver telst gjaldskyldur aðili samkvæmt lögum þessum. Gjaldskyldan hvílir áfram á þeim eiganda eða umráðamanni ökutækis sem gjaldskyldur er samkvæmt lögnum. Innheimti t.d. ökutækjaleiga hjá leigutaka fjárhæð sem svarar til kílómetragjalds verður leigutakinn því ekki gjaldskyldur aðili samkvæmt lögnum og ökutækjaleigan innheimtir gjaldið ekki fyrir hönd ríkissjóðs. Um er að ræða hluta endurgjalds í viðskiptum aðilanna sem samkvæmt sérreglu ákvæðisins telst ekki til skattverðs að því marki sem framangreind skilyrði eru uppfyllt.

Í b-lið er lagt til í nýrri 2. mgr. 26. gr. að tekið verði skýrt fram í lögum um kílómetragjald á ökutæki að kílómetragjald samkvæmt lögnum teljist rekstrarkostnaður í skilningi 1. tölul. 31. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, að því marki sem kostnaður vegna viðkomandi ökutækis er frádráttarbær samkvæmt þeim lögum. Samkvæmt 1. tölul. 31. gr. laga um tekjuskatt er heimilt að draga frá tekjum lögaðila og tekjum manna af atvinnurekstri eða sjálfstæðri starfsemi rekstrarkostnað, þ.e. þau gjöld sem eiga á árinu að ganga til að afla teknanna, tryggja þær og halda þeim við. Kílómetragjald sem fellur til vegna ökutækis sem notað er í atvinnurekstri eða sjálfstæðri starfsemi hefur að jafnaði bein tengsl við rekstur viðkomandi aðila og fellur sem slíkt undir almenna skilgreiningu rekstrarkostnaðar samkvæmt ákvæðinu. Með tillögunni er ætlunin að skýra skattalega meðferð kílómetragjalds að þessu leyti og kveða sérstaklega á um að gjaldið teljist rekstrarkostnaður að því marki sem kostnaður vegna viðkomandi ökutækis er frádráttarbær samkvæmt lögum um tekjuskatt. Ákvæðinu er ekki ætlað að fela í sér sjálfstæða eða rýmri frádráttarheimild en leiðir af lögum um tekjuskatt. Breytingunni er beinlínis ætlað að áréttu að takmarkanir á frádrætti, m.a. samkvæmt 5. tölul. 50. gr. laga um tekjuskatt vegna fólksbifreiða sem starfsmenn hafa til eigin afnota, gilda jafnt um kílómetragjald sem og annan rekstrarkostnað. Frádráttarbærni kílómetragjalds ræðst því áfram af almennum reglum þeirra laga um frádrátt rekstrarkostnaðar, þar á meðal eftir því sem við á af reglum um skiptingu kostnaðar þegar ökutæki er bæði notað í rekstrarlegum og öðrum tilgangi og þeim takmörkunum á frádrætti sem mælt er fyrir um í lögnum.

Um 11. gr.

Í a-lið er lagt til að fjórum nýjum málslíðum verði bætt við 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða IV til að skýra réttarstöðu ökutækja sem höfðu verið flutt úr landi fyrir gildistöku laganna og voru enn erlendis þegar lögin tóku gildi þann 1. janúar 2026. Sérreglan tekur þannig til ökutækis sem var erlendis við gildistöku laganna í framhaldi af flutningi þess úr landi fyrir gildistöku og til þess samfellda tímabils sem ökutækið er áfram erlendis eftir gildistöku. Komi ökutækið fyrst til landsins eftir gildistöku laganna lýkur beitingu sérreglunnar, óháð því hvort ökutækið er síðar flutt aftur úr landi. Samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. laganna ber ekki að greiða kílómetragjald þegar ökutæki hefur verið flutt tímabundið úr landi, að uppfylltum þeim skilyrðum sem þar koma fram. Meðal skilyrða undanþágunnar er að gjaldskyldur eigandi eða umráðamaður skrái stöðu akstursmælis við brottför frá landinu og við komu til landsins. Ef ökutæki er 10.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd skulu tollyfirvöld jafnframt lesa af mæli þess við brottför og komu. Þegar ökutæki hafði verið flutt úr landi áður en lögin tóku gildi var eðli máls samkvæmt ekki unnt að fullnægja samkvæmt lögnum þeim skilyrðum sem líta að skráningu á stöðu akstursmælis og álestri af honum við brottför ökutækisins.

Með fyrsta nýja málslíðnum er lagt til að ekki verði gerð krafa um skráningu á stöðu akstursmælis eða álestur við brottför þegar gjaldskyldur aðili sýnir fram á að ökutækið hafi verið flutt úr landi fyrir gildistöku laganna og verið enn erlendis við gildistöku þeirra. Sönnunarskylda um þessar staðreyndir hvílir þannig á gjaldskyldum aðila. Gjaldskyldur aðili þarf því að leggja fram fullnægjandi gögn sem sýna fram á þær aðstæður sem sérreglan byggist á. Við mat á því hvort sýnt hafi verið fram á að ökutæki hafi verið erlendis við gildistöku laganna og ekki komið til landsins eftir þann tíma má m.a. líta til flutningsgagna, gagna um skoðun eða skráningu ökutækis erlendis og annarra hlutlægra gagna um staðsetningu þess. Komi ökutækið aftur til landsins ber gjaldskyldum aðila að skrá stöðu akstursmælis við komu og, eftir því sem við á, skulu tollyfirvöld jafnframt lesa af akstursmæli ökutækis samkvæmt ákvæðinu.

Með öðrum nýja málslíðnum er lagt til að hið sérstaka sönnunarskilyrði almennu reglunnar, sem tekur við að líðnum tólf mánuðum frá brottför, gildi ekki um þau ökutæki sem lagaskilareglan tekur til. Sérreglan byggist þess í stað frá upphafi á því að gjaldskyldur aðili sýni fram á að ökutækið hafi verið erlendis við gildistöku laganna og ekki komið til landsins eftir þann tíma.

Með þriðja nýja málslíðnum er lagt til frávík frá þeirri meginreglu 2. mgr. 9. gr. laganna að gjaldskyldum aðila skuli gert að greiða mánaðarlega bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds upp í álagningu þess. Undanþágan gildir frá gildistöku laganna þar til ökutækið kemur fyrst til landsins eða er afskráð, hvort sem fyrr verður.

Með fjórða nýja málslíðnum er kveðið á um þau tilvik þegar ökutæki kemur ekki aftur til landsins heldur er afskráð meðan það er enn erlendis. Þá skal ekki leggja á kílómetragjald vegna tímabilsins frá gildistöku laganna fram að afskráningu, enda hafi ökutækið ekki komið til landsins á tímabilinu. Komi ökutækið aftur til landsins fer eftir það um skráningu á stöðu akstursmælis, bráðabirgðagreiðslu og álagningu kílómetragjalds samkvæmt almennum ákvæðum laganna.

Í b-lið er lagt til að í nýrri 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða IV verði ríkisskattstjóra heimilt að krefja gjaldskyldan aðila sem nýtur undanþágu frá bráðabirgðagreiðslu samkvæmt 4. málsl. 1. mgr. um endurnýjaða staðfestingu á því að ökutækið sé enn erlendis og hafi ekki komið til landsins eftir gildistöku laganna. Beiting undanþágunnar frá bráðabirgðagreiðslu byggist á því að gjaldskyldur aðili hafi sýnt fram á þær aðstæður sem fram koma í 1. mgr., en með ákvæðinu er ríkisskattstjóra gert kleift að sannreyna síðar að þær aðstæður séu enn fyrir hendi, einkum

þegar lengri tími er liðinn frá gildistöku laganna án þess að ökutækið hafi komið aftur til landsins. Hafi ökutækið komið til landsins eftir gildistöku laganna getur það ekki á ný fallið undir sérregluna þótt það sé síðar flutt aftur úr landi, heldur fer þá um tímabundinn flutning þess úr landi samkvæmt almennum reglum.

Ekki er gert ráð fyrir að tiltekin lengd þess tíma sem ökutækið er erlendis leiði ein og sér til þess að undanþága frá bráðabirgðagreiðslu falli niður. Ríkisskattstjóri getur hins vegar krafist endurnýjaðrar staðfestingar á því að ökutækið sé enn erlendis og hafi ekki komið til landsins eftir gildistöku laganna, á því formi og innan þess frests sem hann ákveður. Berist staðfesting ekki innan tilskilins frests skal gjaldskyldum aðila gert að greiða bráðabirgðagreiðslu kílómetragjalds samkvæmt almennum reglum 9. gr. frá næsta greiðslutímabili og þar til fullnægjandi staðfesting hefur verið lögð fram. Leggi gjaldskyldur aðili síðar fram fullnægjandi staðfestingu á því að ökutækið hafi verið erlendis allt það tímabil sem staðfestingin tekur til skal ríkisskattstjóri leiðrétta þær bráðabirgðagreiðslur sem ákvarðaðar hafa verið vegna þess tímabils sem staðfestingin tekur til. Með því er tryggt að bráðabirgðagreiðslur sem ákvarðaðar eru vegna skorts á endurnýjaðri staðfestingu komi til leiðréttingar ef síðar er sýnt fram á að ökutækið hafi verið erlendis á viðkomandi tímabili.

Um 12. gr.

Greinin fjallar um gildistöku.

Í 1. mgr. kemur fram að lögin öðlist gildi 1. janúar 2027.

Í 2. mgr. er kveðið á um að ákvæði b. liðar 10. gr. skuli koma til framkvæmda við álagningu opinberra gjalda á árinu 2027 vegna tekjuársins 2026. Ákvæðið tekur þannig til kílómetragjalds sem fallið hefur til frá og með 1. janúar 2026. Með því er skýrt að kílómetragjald sem fellur til á árinu 2026 teljist rekstrarkostnaður samkvæmt 1. tölul. 31. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, að því marki sem kostnaður vegna viðkomandi ökutækis er frádráttarbær samkvæmt þeim lögum.

Í 3. mgr. er lagt til að a-liður 11. gr. komi til framkvæmda frá og með 1. janúar 2026. Þar sem breytingin tekur til ökutækja sem voru erlendis við gildistöku laganna hinn 1. janúar 2026 er lagt til að ákvæðið komi til framkvæmda frá þeim tíma. Jafnframt er kveðið á um að ríkisskattstjóri skuli, eftir því sem við á, leiðrétta bráðabirgðagreiðslur kílómetragjalds sem þegar hafa verið ákvarðaðar vegna þess tímabils sem ákvæðið tekur til. Hafi bráðabirgðagreiðsla þegar verið greidd skal tekið tillit til hennar við leiðréttinguna. Leiði leiðréttingin til inneignar fer um endurgreiðslu, skuldajöfnun og vexti samkvæmt lögum um innheimtu opinberra skatta og gjalda, nr. 150/2019. Ákvæði b-liðar 11. gr. tekur gildi samkvæmt almennu gildistökuákvæði 1. mgr. Þar er kveðið á um nýja heimild ríkisskattstjóra til að krefjast endurnýjaðrar staðfestingar á því að ökutæki sé enn erlendis og afleiðingar þess ef slík staðfesting er ekki lögð fram. Er því ekki gert ráð fyrir að sú regla komi til framkvæmda fyrir gildistöku laga þessara.