

Reykjavík, 6. desember 2023

Nefndarsvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík
nefndarsvid@althingi.is

Bls. | 1

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða (hreinorku- og tengiltvinnbifreiða), (þskj. 574 í máli nr. 507).

Hinn 17. nóvember sl. lagði fjármála- og efnahagsráðherra fram á Alþingi frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða (þskj. 574. í 507. máli) þar sem lagt er til að tekið verði upp notkunargjald sem lagt verður á eigendur rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða.

Innan SVP – Samtaka verslunar og þjónustu eru ýmis fyrirtæki sem starfa við innflutning og sölu vara en einnig sölu vara sem eru framleiddar innanlands. Bílgreinasambandið (BGS) er sérgreinafélag innan SVP sem hefur m.a. þann tilgang að vera í málsvari fyrir aðildarfyrirtæki um málefni bílgreinarinnar á vettvangi SVP, Samtaka atvinnulífsins og gagnvart öllum opinberum aðilum. Umsögnin er sameiginleg og einu orði verða SVP og BGS hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*.

Samtökin styðja í meginatriðum innheimtu kílómetragjalds af hreinorku- (rafmagns- og vetnisökutækjum) og tengiltvinnökutækjum til að tryggja framlag þeirra til uppbyggingar, viðhalds og reksturs vegakerfisins enda eru tillögurnar í samræmi við erindi sem samtökin sendu hinn 1. desember 2022 til efnahags- og viðskiptanefndar þar sem lögð var fram tillaga um notkunargjald sem mundi tryggja ríkissjóði tekjur sem næmu samdrætti tekna af vörugjöldum af bensíni. Var hugsunin sú að skynsamlegra væri að ráða í löngu boðað skattlagningu notkunar ökutækja frekar en að ráðast í upptöku svokallaðs lágmarksvörugjalds sem þó varð að endingu raunin. Leggja samtökin áherslu á að sjónum verði beint að notkunarsköttum frekar en upptöku eða hækkun skatta sem koma fram í söluverði bifreiða enda er afar hætt við að slík skatttaka dragi verulega úr hvata til yfirstandandi orkuskipta í samgöngum.

Áður en lengra er haldið vilja samtökin benda á mjög ýtarlega umsögn sem gerð var við áform um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða (gjaldtaka aksturs hreinorku- og tengiltvinnbifreiða) og vísast í hlekk neðst í þessari umsögn.

Lögveð

Helsta áhyggjuefni samtakana birtist í ákvæði 21. gr. frumvarpins sem ber fyrirsögnina *Lögveð og íjárnám*. Þar segir:

Kílómetragjald og vanskráningargjald ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði hvílir sem lögveð á hlutaðeigandi bifreið sem er aðfararhæft og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum

og framfar öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á bifreið án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms.

Ákvæði um lögveð er að finna víða í lagasafni Alþingis. Í flestum tilvikum er um það að ræða að kröfur, oftast hins opinbera, séu tryggðar með lögveði í fasteignum, skipum, loftförum eða hlutum í atvinnufyrirtækjum. Þar eru jafnan á ferðinni verðmæti sem ekki skipta ört um hendur. Frá því eru undantekningar og t.d. hvílir lögveð fyrir opinberum kröfum á búfenaði, innfluttum vörum og ökutækjum.

Bls. | 2

Óhætt er að segja að sérstök álitamál skapist vegna lögveða í ökutækjum þar sem mjög algengt er að þau skipti ört um hendur. Má í því samhengi rifja upp vandamál sem hafa skapast vegna lögveða sem standa til tryggingar vangoldnum iðgjöldum ökutækjategygginga og til tryggingar aðgangsgjöldum samgöngumannvirkja. Þannig eru dæmi um að farið hafi verið fram á nauðungarsölu ökutækis vegna vangoldinna iðgjalda bíleiganda sem hefur selt bilinn frá sér. Nýr eigandi er ekki sá sem var greiðsluskyldur, engri greiðsluáskorun hefur verið beint að honum og hann hefur í raun oft ekki hugmynd um að á ökutækinu hvíli trygging fyrir kröfu á hendur fyrri eiganda fyrr en honum er tilkynnt að það standi til að bjóða ökutækið upp til nauðungarsölu. Hefur verið litið svo á að ákvæði persónuverndarlaga kunni m.a. að standa upplýsingagjöf í vegi. Á þeim tímapunkti hefur upphafleg krafa jafnvel borið vexti og dráttarvexti um langa hríð sem nýi eigandinn stendur frammi fyrir því að greiða vilji hann komast hjá því að missa ökutækið. Jafnframt eru dæmi um að ökutæki hafi verið tekið upp í annað ökutæki, það svo selt áfram og þriðji eigandi stendur að lokum frammi fyrir tilkynningu um nauðungarsölu án þess að hafa nokkru sinni átt nokkur samskipti við þann eiganda sem greiða átti kröfuna sem lögveðið stendur til tryggingar á. Hvorki annar né þriðji eigandi hafa þá aldrei verið upplýstir um kröfuna fyrr en tilkynnt er um nauðungarsölu. Við svo búið hefur orðið til endurkröfukeðja þar sem þriðji eigandi gerir endurkröfu á hendur öðrum eiganda sem aftur á endurkröfu á hendur fyrsta eiganda. Á þessari stöðu hefur verið vakin athygli og hefur hún fengið umfjöllun fjölmiðla.

Mbl.is 2. júlí 2020:

„Erfið staða er komin upp vegna nýrra laga um ökutækjategyggingar á endursölumarkaði fyrir ökutæki þar sem lögveð geta hvílt á ökutæki vegna vangoldina tryggingaiðngjalda og nær ógerlegt fyrir nýjan kaupanda að nálgast þær upplýsingar,“ segir í tilkynningu frá Bílgreina-sambandinu (BGS).

Vefsíða Neytendasamtakanna, 1. júlí 2020:

Neytendasamtökin vara við því að lögveð geti hvílt á ökutækjum sem skipta um eigendur. Torvelt er fyrir kaupandur að staðfesta hvort veð hvíli á notuðum bíl við kaup. Samtökin hvetja væntanlega kaupendur til að sýna varúð við kaup á notuðum bílum og tryggingafyrirtæki til að nýta sér ekki þessa gloppu í lögum. Neytendasamtökunum hefur borist mál sem snýr að bíl sem var í eigu bílaleigu með áhvílandi tryggingariðgjöld. Í skjóli nýrra laga innheimtir tryggingafélagið vangoldin gjöld eldri eiganda ásamt áföllnum kostnaði af nýja eigandanum.

Vefsíðan bílablogg.is, 4. ágúst 2020:

Af þeim liðlega 750 fréttum sem Bílablogg hefur birt á sínum vef á síðustu mánuðum hafa fáar, ef þá nokkrar, vakið jafn mikla athygli eins og lítil frétt þar sem farið var yfir nýja gildru í bílaviðskiptum, eða nánar tiltekið að frá 1. janúar 2020 þá eiga tryggingafélögin lögveð í ökutæki ef eigandi ökutækisins skuldar tryggingaiðgjöld. Það fylgir bílnum þ.e. fellur ekki niður við eigendaskipti. Þegar þetta er skrifað er búið að deila þessari frétt meira en þrettánhundrað sinnum, og töluverðar umræður skapast um málið á Facebook-síðu Bílabloggs.

[...]

„Þetta er í raun vont mál og óframkvæmanlegt,“ segir Runólfur [framkvæmdastjóri FÍB], „sem dæmi má nefna að á árinu 2015 áttu sér stað 140.000 eigendaskipti á bílum. Samkvæmt lagabókstafnum á þetta lögveð að lifa í tvö ár svo það sjá allir að þetta er óframkvæmanlegt með þessum hætti, því mikill fjöldi eigendaskipta á sér stað á tveimur árum, og enginn getur fylgst með því hver skuldastaðan er.“

[...]

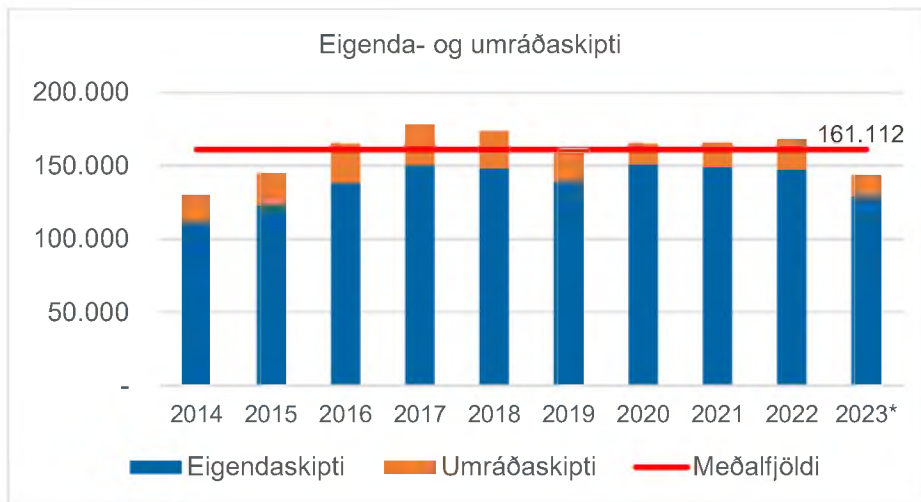
„Fólk er hreinlega hrætt við að kaupa skuldir óreiðumanna, svo þetta verður að lagfæra“, segði Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri FÍB að lokum.

Ástæða þess að slík álitamál skapast er sú að lögveð eru hvergi skráð opinberri skráningu. Öfugt við samningsveð er lögveðum er ekki þinglýst og opinber skráning þeirra er því ekki forsenda þess að lögveð veiti réttarvernd gagnvart þriðja manni heldur hvíla þau alfarið á lagabókstafnum. Engin leið er því fyrir kaupendur bifreiða eða bifreiðasala um að ganga úr skugga um að engin skuld sé til staðar sem hvílir á ökutæki við kaup. Renni menn í grun um að svo kunni að vera er hvorki unnt að ganga úr skugga um það né hverju skuldin kunni að nema. Fyrir vikið má jafna stöðunni við kaup á vöru þar sem með fylgir óútfylltur tékki vegna skulda seljanda.

Þeir sem eru eldri en tvævetra muna eftir því ástandi sem ríkti á markaði fyrir notaðar bifreiðar þegar það tíðkaðist að seljendur tóku veðskuldabréf útgefið af kaupanda eða víxla sem greiðslu við sölu bifreiða. Þá var alþekkt að nýir kaupendur sátu uppi með svarta pétur. Það var því mikil réttarbót þegar upplýsingar um veð í bifreiðum voru færðar í ökutækjaskrá með lögum nr. 63/1988. Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður mikil afturför hvað þetta varðar.

Í þessu samhengi verður að hafa í huga að meðalfjöldi eigenda- og umráðaskipta hjá Samgöngustofu frá árinu 2014 til loka árs 2022 nemur 161.112 á ári og þar af eru eigenda- og umráðaskipti vegna notaðra fólksbíla að meðaltali 81,8% af þeim fjölda (sjá mynd 1). Á fyrstu 10 mánuðum þessa árs hafa átt sér stað 143.461 eigenda og umráðaskipti og af þeim eru 80,2% vegna eigenda- og umráðaskipta fólksbíla.

Mynd 1 - Eigenda- og umráðaskipti



Bls. | 4

Að óbreyttu geta ákvæði 21. gr. frumvarpsins leitt fram það ástand á markaði að kaupendur og seljendur ökutækja hætta að treysta sér til viðskipta með notuð ökutæki.

Þess má geta að samtökin hafa átt viðræður við Samgöngustofu um hvort hún gæti birt lögveðsupplýsingar í ökutækjaskrá. Að óbreyttu hefur stofnunin svarað því til að svo geti ekki orðið.

Samtökin telja afar mikilvægt að brugðist verði við framangreindu. Aðeins tvær leiðir virðast í sjónmáli, þ.e. að fella lögveðsákvæðið brott eða koma á fót miðlægri skráningu lögveða í ökutækjum og kveða á um að skráningin ein veiti réttarvernd gagnvart þriðja manni. Neytendur verða að geta framfylgt skoðunarskyldu sinni við kaup á ökutæki en í ljósi frumvarpsákvæðisins verður það að óbreyttu ógerlegt.

Áætlun á meðalakstur og fyrirframgreiðslur

Þegar kemur að 9. gr laganna er fjallar um áætlun á meðalakstri og fyrirframgreiðslu þá vilja samtökin benda á að meðalhófs sé gætt. Í 2., 3. og 4. lið 2. mgr. og í 2., 3. og 4. lið 4. mgr. telja samtökin að verið sé að fara út fyrir það meðalhóf. Þar kemur fram að Ríkisskattstjóri skal gera áætlun um meðalakstur bifreiða.

Samkvæmt gögnum frá Hagstofunni (Tafla 1) og Samgöngustofu (Tafla 2) þegar kemur að meðalakstri ökutækja af öllum orkugjöfum kemur fram töluvert lægri meðalakstur en sá sem lagt er upp með að Ríkisskattstjóri muni áætla.

Tafla 1 – Meðalakstur samkvæmt Hagstofu

Tölur frá Hagstofunni

Ökutækjaflokkur	Meðalakstur
Fólksbíll (M1)	16.709
Sendibifreið (N1)	15.415



Tafla 2 - Meðalakstur samkvæmt Samgöngustofu

Tölur frá Samgöngustofu

Ökutækjaflokkur	Meðalakstur
Fólksbíll (M1)	13.961
Sendibifreið (N1)	15.143

Bl. | 5

Samkvæmt gögnum frá Umhverfisstofnun (Tafla 3) er hægt að skoða meðalakstur eftir orkugjöfum, en lögaðilar hafa og eru frekar kaupendur af ökutækjum knúnum dísil þar sem meðalakstur þeirra er hærri en meðal heimilisbíls. Þar kemur fram að meðalakstur á dísil fólksbíll (M1) er um 20.101 km á ári og meðalakstur dísil sendibifreiðar (N1) er 18.761 km á ári á árinu 2021. En gott að hafa í huga að frumvarpið snýr að gjaldtöku á hreinorkuökutæki og er meðalakstur rafbíls í fólksbílaflokki (M1) 14.641 km.

Tafla 3 - Meðalakstur samkvæmt Umhverfisstofnun

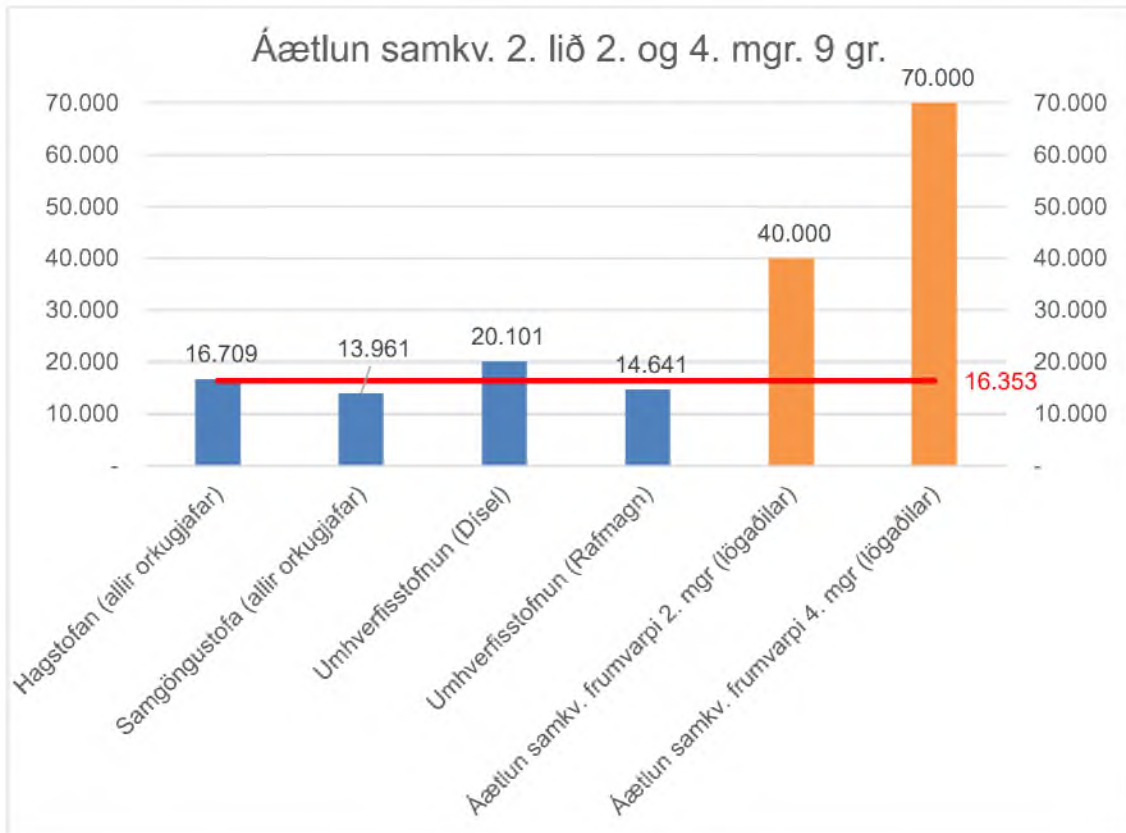
Tölur frá Umhverfisstofnun

Ökutækjaflokkur	Orkugjafi	2019	2020	2021
Fólksbifreið (M1)	Bensín	12.973	10.921	11.214
	Bensín hybrid	18.910	13.411	10.650
	Bensín tengiltvinn	16.359	13.813	13.855
	Dísel	21.116	20.294	20.101
	Dísel tengiltvinn	14.270	13.050	12.633
	Rafmagn	19.694	16.165	14.641
Sendibifreið (N1)	Bensín	11.512	10.003	10.507
	Dísel	18.078	18.154	18.761

Ef við horfum á meðaltal þessara þriggja stofnana, Samgöngustofu, Hagstofu og Umhverfisstofnun, í meðalakstri er hann 16.353 km á ári. Áætlun samvæmt þessum lið frumvarpsins gerir ráð fyrir að áætlun Ríkisskattstjóra eigi að vera annars vegar 40.000 km sem er 23.647 km hærri en meðaltal gagna fyrrgreindra stofnana í 2. lið 2. mgr og hins vegar 70.000 km sem er 53.647 km hærri en meðaltal í 2. lið 4. mgr.



Mynd 2 - Áætlun samkvæmt frumvarpi fyrir 2. lið 9 gr.



Bls. | 6

Samtökin fóru í mikla vinnu í lok síðasta árs þegar Lofslagsvegvisir atvinnulífsins í vegasamgöngum var unnin að beiðni Umhverfis-, orku- og lofslagsráðherra. Við gerð hans var sett upp Losunarlíkan vegasamgangna og kemur þar fram einnig meðalakstur dísil ökutækja eftir notendahópum. Meðalakstur leigubíla er áætlaður 75.000 km þegar kemur að fólksbíl (M1) og 65.000 km þegar kemur að sendibíl (N1). Fólksbílar (M1) skráðir í ökutækjaleigu eru áætlaðir að aki að meðaltali um 23.000 km á ári á meðan sendibifreiðar (N1) eru að aka að meðaltali um 30.000 km á ári. Hins vegar þarf að gera greinarmun á leiguformi ökutækjaleiga en hvað varðar fólksbíla þá er annaðhvort um að ræða útleigu í skammtímaleigu t.d. til ferðamanna og langtímaleigu til einstaklinga og fyrirtækja. Áætlað hefur verið að skammtímaleiguakstur á ári geti numið um 35.000 km á ári en ökutæki í langtímaleigu sé nálægt hefðbundnum heimilisakstri. Aksturinn í töflunni hér fyrir neðan er óháður orkugjafa.

Mynd 3 - Meðalakstur samkvæmt Loftslagsvegvisi atvinnulífsins í vegasamgöngum

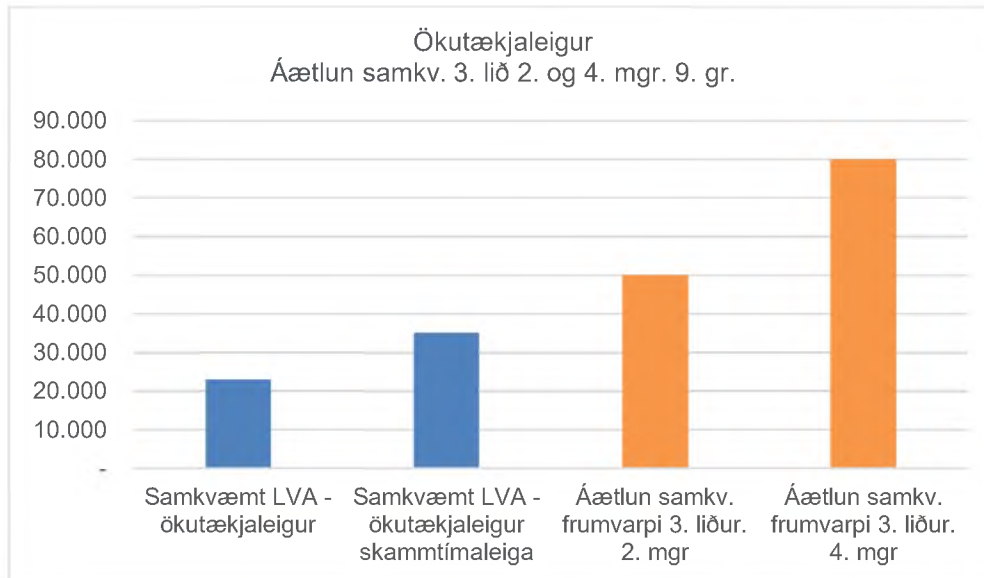
Tölur úr Loftslagsvegvisi atvinnulífsins í vegasamgöngum

Ökutækjaflokkur	Leigubílar og ökukennsla	Ökutækjaleiga
Fólksbíl (M1)	75.000	23.000
Sendibifreið (N1)	65.000	30.000



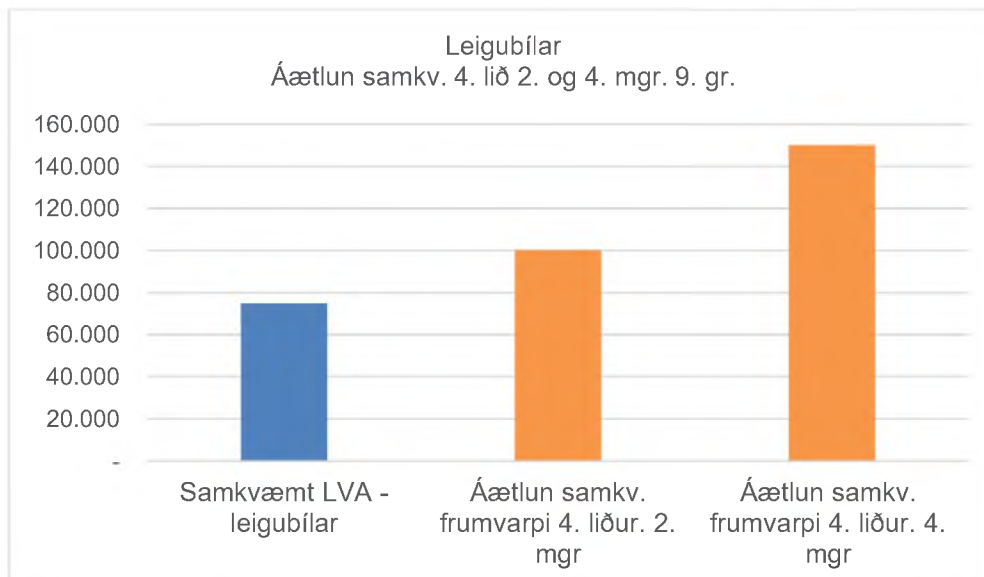
Hér fyrir neðan er annars vegar áætlun samkvæmt 3. lið 2. og 4. mgr. 9. gr. og hins vegar áætlun samkvæmt 4. lið 2. og 4. mgr. 9. gr. Þar sést glögggt hve áætlun samkvæmt frumvarpinu er langt fram úr meðalhófi aksturs þessara tveggja ökutækjahópa.

Mynd 4 - Áætlun samkvæmt 9. gr. fyrir ökutækjaleigur



Bls. | 7

Mynd 5 - Áætlun samkvæmt 9. gr. fyrir leigubifreiðar



Samtökin vilja benda á að mikilvægt er að huga að framkvæmd áætlana um meðalakstur fyrir fyrirtæki með stóra ökutækjafloata s.s. bílaleigur, bílaumboð og bílasölur og möguleg áhrif á sjóðsstreymi fyrirtækjanna. Það getur verið ógerlegt að fara með allan flotan í álestur hjá skoðunarstöð fyrir utan þann auka kostnað sem það hefur í för með sér fyrir þessa aðila. Einnig er mikilvægt að taka tillit til þeirra skuldbindinga sem ökutækjaleigur hafa gert með þeim samningum sem þegar er búið að gera við leigutaka ökutækja langt fram í tímann. Samtökin bjóða fram þekkingu sína og reynslu við frekari útfærslu.



Að lokum vilja samtökin benda á mjög ýtarlega umsögn sem gerð var við áform um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða (gjaldtaka aksturs hreinorku- og tengiltvinnbifreiða). Hægt er að nálgast skjalið með þessari slóð:

[https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=3555&uid=4f27bce0-716c-ee11-9bbe-005056bcce7e](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3555&uid=4f27bce0-716c-ee11-9bbe-005056bcce7e)

Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

María Jóna Magnúsdóttir
Framkvæmdasjóri

Andrés Magnússon
framkvæmdasjóri