



Reykjavík 6. desember 2023

Efni: Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar um frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða (hreinorku- og tengiltvinnabifreiða).

Samtök ferðaþjónustunnar – SAF hafa farið yfir frumvarp um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða sem falla undir skilgreiningu hreinorku- og tengiltvinnabifreiða (vistvænir bílar) en áform um sama mál birtust inná samráðsgátt í síðasta mánuði.

Samtök ferðaþjónustunnar lýsa sig mótfallin óbreyttu frumvarpi. Samtökin leggja til að gildistaka fyrirhugaðs frumvarps taki ekki gildi fyrir ökutæki ökutækjaleiga fyrr en 1. janúar 2025 og þegar ökutæki ökutækjaleiga fara inn í kerfið þá hafi ökutækjaleigur val um hvort þær greiði svokallað km gjald eða daggjald. Þá fara samtökin fram á að ökutækjaleigur fái heimild til að greiða gjaldið eftir á.

Stöðugar breytingar á rekstrarumhverfi

Á þessu ári hafa ökutækjaleigur þurft að takast á við breytt rekstrarumhverfi. Fjárbinding ökutækjaleiga er mikil þar sem árlega er fjárfest í bílum að jafnvirði nokkurra togara og hefur hækkun vaxta því veruleg áhrif á kostnað, eins og annars staðar. Þá hækkaði lágmarksfjárhæð bifreiðagjalds um 100% síðustu áramót nánast fyrirvaralaust og kostaði það ökutækjaleigur hundruð milljóna sem ekki var hægt að velta út í verðlag. Nú á að endurtaka þann leik. **Þá eru orkuskipti í uppnámi þar sem fjárfesting ökutækjaleiga í hreinorkubílum verður í lágmarki næstu ár vegna fyrirhugaðrar álagningar VSK á útleigu og endursölu hreinokurbíla sem ekki voru innskattaðir.**

Boðuð gjöld og aðrar breytingar munu að óbreyttu hafa gríðarlegar fjárhagslegar afleiðingar í för með sér fyrir ökutækjaleigur. Gera má ráð fyrir að rekstraraðilar muni losa sig undan fjárhagslegum byrðum með því að taka vistvæna bíla af númerum og mögulega selja á erlenda markaði. Ekki nóg með að það muni kosta mikið fyrir leigjanda vistvæns bíls að leigja bíl sem þarf frá áramótum að greiða vsk. af útleigunni, heldur þarf ökutækjaleigan að greiða háar greiðslur fyrir áætlaða keyrða km á hverum bíl enda er í 9. gr. frumvarpsins miðuð við alltof háa ætlun.

Ekkert samráð og lítið hlustað

SAF fordæma að lítið sem ekkert samráð átti sér stað í aðdraganda frumvarpsins enda málið unnið á miklum hraða af hálfu stjórnvalda, sérstaklega ef horft er til umfangs þessa máls sem á sér enga hliðstæðu á byggðu bóli. Forsvarsmenn ökutækjaleiga voru boðaðir á tvo stutta fundi fyrir framlagningu frumvarpsins á samráðsgátt stjórnvalda. Þá voru allar athugasemdir þeirra um málið hafðar að engu hvort sem það var í aðdraganda eða í samráðsgátt. Það er eins og stjórnvöld átti sig ekki á því að ökutækjaleigur eru stærsti einstaki eigandi bíla hér á landi og áhrif frumvarpsins á þær og þeirra rekstur er gríðarlegur. Samtökin vilja því leggja til ákveðnar breytingar til að lágmarka áhrifin til skamms tíma svo ökutækjaleigur geti aðlagð sig að breyttum veruleika án þess að setja reksturinn í voða.

Leiðir til að fjármagna vegakerfið

Samtökin geta tekið undir þá sýn stjórnvalda um að til að gæta jafnræðis í gjaldtöku í vegakerfinu þarf grunnhugsunin að ganga út á að þeir sem nota vegakerfið eigi að greiða fyrir það. Ferðaþjónustan er í grunninn ekki á móti slíkri tekjuöflun stjórnvalda til þess að einfalda kerfið og stuðla að auknu jafnræði á milli notenda. Samtökin geta tekið undir þau sjónarmið að breytingar eins og þessi geta verið til þess að leysa málið til framtíðar og að aðrar lausnir séu mögulega tímabundnir plástrar sem þjóna ekki nægilega þeim tilgangi að vera tekjuöflunarleið sem fjármagnar vegakerfið. Þó að kerfi sem þetta geti verið góð framtíðarlausn þá er frumvarpið eins og það er nú að leiða til skelfilegra afleiðinga fyrir rekstur ökutækjaleiga, fyrst til skamms tíma sem síðan mun leiða til slæmra afleiðinga til framtíðar ef frumvarpið fer óbreytt í gegn. Frumvarpið eins og það er nú setur rekstur ökutækjaleiga hvað varðar vistvæna bíla í ákveðið uppnám. Ástæður þess snúa fyrst og fremst um magn þeirra bíla sem ökutækjaleigur eiga og hvað þau fá stuttan tíma til að bregðast við. Undirbúningurinn er lítil sem enginn. Það er enginn tími fyrir ökutækjaleigur til að bregðast við hinu nýja frumvarpi og því verða óþarfa neikvæð áhrif frumvarpsins gríðarlega mikil. Hægt er að koma í veg fyrir þessi miklu áhrif ef gildistöku frumvarpsins fyrir ökutækjaleigur yrði frestað um eitt ár. Fyrir stjórnvöld er það ekki mikill fjöldi bíla eða greiðslur en fyrir ökutækjaleigurnar sjálfar eru það gríðarlegir fjármunir.

Til að lágmarka tjón ökutækjaleiga þá leggja samtökin til að gildistaka fyrirhugaðs frumvarps taki ekki gildi fyrir ökutæki ökutækjaleiga fyrr en 1. janúar 2025 og þegar ökutæki þeirra fari inn í kerfið þá hafi þær val um hvort þær greiði svokallað km gjald eða daggjald. Þá fara samtökin fram á að ökutækjaleigur fái heimild til að greiða gjaldið eftir á.

Meðalakstur bílaleigubíla

Samtökin benda á að sú tala sem kemur fram í 9. gr. frumvarpsins er of há og í engu samræmi við meðalakstur bílaleigubíls. Í bílaleigunefnd SAF sitja fulltrúar stærri og minni ökutækjaleiga hér á landi. Samkvæmt upplýsingum frá nefndarmönnum er ljóst að 50 þúsund kílómetra akstur er í engu samræmi við keyrða km bílaleigubíla. Ef miðað verður við þessa tölu er ljóst að á árinu 2024 verður um að ræða tæplega 1,2 milljarða króna sem ökutækjaleigur þurfa að reiða fram úr eigin vasa án þess að aka einn kílómetra. Samtökin leggja til að allar tölur gagnvart ökutækjaleigum í 9. gr. draganna verði felldar brott. Ef ekki þarf að miða við mun færri km á hverju ári. Samkvæmt tölum sem voru settar fram í loftslagsvegvisi atvinnulífsins í vegasamgöngum var gert ráð fyrir að áætlaður meðal fjöldi km bílaleigubíls væri um 23.000 km á ári. Þar er miðað við að bílaleigubíll keyri sama km fjölda og hefðbundinn heimilisbíll í langtímaleigu á ári og meðalakstur bílaleigubíla í skammtímaleigu væri nær 35.000 km. Það þarf því að breyta miðuðum km í 9. gr. við ofangreindar forsendur.

Ökutækjaleigur greiði gjaldið eftir á.

Samtökin vilja benda á að það er mikilvægt að huga að framkvæmd áætlana um meðalakstur fyrir ökutækjaleigur sem eru með stóran bílaflota og mögulegt sjóðsstreymi þeirra. Ökutækjaleigur og flest fyrirtæki með stóra bílaflota hafa ekki lausafé til að greiða út háar fjárhæðir fyrirfram fyrir meðalakstur.

Ferðaþjónusta selur þjónustu sína langt fram í tímann

Í frumvarpinu er verið að leggja á auka skatt á umráðamann bifreiða. Í tilfelli ökutækjaleiga mun hann leggjast á þær sem eigendur bifreiða. Ökutækjaleigur munu í framtíðinni mögulega geta velt gjöldum áfram á viðskiptavini ef fyrirsjáanleiki er fyrir hendi þannig að sá sem keyrir bílinn mun þá greiða gjöldin. Svo er ekki í þessu tilfelli. Samtökin hafa vísað til mikilvægi þess að stjórnvöld eigi samtal við ökutækjaleigur um innheimtufyrirkomulag sem hentar ökutækjaleigum best. Eins og frumvarpið er sett fram nú þarf að innheimta gjaldið eftir notkun leigjanda hverju sinni. Annað gildir um fjármögnunarfyrirtæki sem eiga ökutæki en þau sleppa við ábyrgð á að greiða boðað gjald.

SAF benda á að ef fyrirhugaður skattur er lagður á bílaleigubíla um næstu áramót mun sá skattur allur lenda á rekstraraðilum ökutækjaleiga. Þó að tvær og sex krónur hljómi sem lág tala safnast hún saman í kílómetrum sem leigjendur vistvænna bíla keyra og ökutækjaleigur enda uppi með að greiða. Margt smátt gerir eitt stórt. Ökutækjaleigur munu þurfa að greiða þann kostnað þar sem leigukjör eru gefin út með löngum fyrirvara.

SAF ítreka mikilvægi þess fyrir ferðabjónustu, eins og aðrar atvinnugreinar, að búa við stöðugleika og fyrirsjáanleika. Ferðabjónustan selur þjónustu langt fram í tímann. Ákvörðun um ferðalag er þannig oftast en ekki tekin með löngum fyrirvara og myndast þar með skuldbinding um ákveðna þjónustu innlendra ferðabjónustufyrirtækja gegn umsömdu gjaldi. Athuga skal að slíkar skuldbindingar eru gerðar með 12 til 18 mánaða fyrirvara að jafnaði. Þetta á sérstaklega við í tilfelli ökutækjaleiga því ferðamenn panta fyrst flug og strax í kjölfarið bílaleigubíl, enda er aðalferðamáti erlendra ferðamanna á Íslandi bílaleigubíll. Árið 2022 leigðu 61% þeirra bíl til þess að ferðast um landið, samkvæmt viðhorfskönnun Ferðamálastofu. Bílaleigubíllinn er sá ferðamáti sem kemur ferðamönnum hvað víðast um landið. Allar ákvarðanir hins opinbera um auknar álögur á atvinnugreinina eða hækkanir þurfa að taka tillit til þessa verklags, annars er ljóst að ökutækjaleigur munu sjálfar sitja uppi með allan kostnað slíkra aðgerða og markmiðum um að sá greiði sem noti ekki nást.

Hugmyndin um að sá sem notar greiði höfð að vettugi

Leigjandi bifreiðar hjá ökutækjaleigum notar vegakerfið. Eigandi ökutækis í tilfelli ökutækjaleiga er ekki notandi að vegakerfinu heldur leigjandi bifreiðarinnar og viðskiptavinur. Í drögunum að frumvarpinu er tiltekið hverjir séu gjaldskyldir aðilar. Í 1. mgr. 3. gr. eru skráðir eigendur gjaldskyldir aðilar samkvæmt frumvarpinu. Undantekning frá þeirri reglu kemur fram í 2. mgr. 3. gr. en þar er tiltekið að ef annar aðili en skráður eigandi hefur umráðarétt yfir gjaldskyldri bifreið á grundvelli samnings við handhafa leyfis til að stunda fjármögnunarleigur skv. lögum um fjármálafyrirtæki þá hvílir gjaldskyldan á umráðamanni en ekki eiganda. Í tilfelli ökutækjaleiga þá gerir frumvarpið ráð fyrir því að þær sem eigendur séu gjaldskyldar en ekki leigjandinn, notandinn og þá umráðamaður á þeim tíma sem ökutækið er í útleigu. Í því tilviki er því eigandinn greiðandi að gjaldinu.

Eðli reksturs ökutækjaleiga

ökutækjaleigur leigja út bílaleigubíla til leigjanda. Leigjandinn fær bifreiðina og keyrir hana. Í dag eru þeir leigusamningar í flestum tilvikum með ótakmörkuðu kílómetragjaldi fyrir leigða bifreið. Leigjandinn ræður því algjörlega sjálfur hvað hann keyrir marga km á dag, 100 eða engan. Leigjandinn skilar í framhaldinu bifreiðinni, oft á tíðum í svokallað lykka box enda er bifreiðum oft skilað utan opnunartíma. Sjálfvirknivæðing ökutækjaleiga er alltaf að aukast enda eru leigjendur bílaleigubíla oft að fara í flug utan hefðbundins vinnutíma. Þá eru greiðslur til ökutækjaleiga frá leigjanda greiddar við afhendingu á bifreiðinni. Skilmálar kortafyrirtækja heimila ekki ökutækjaleigum að innheimta gjöld eftir að skil á bifreið hafa átt sér stað. Að því sögðu þá verða stjórnvöld að koma til móts við ökutækjaleigur þegar frumvarpið tekur gildi gagnvart þeim og gera þeim kleift að velja hvort þær greiði daggjald eða km gjald. Km gjald mun vinna gegn sjálfvirknivæðingu ökutækjaleiga og þar með valda óþarfa kostnaði þegar kemur að útleigu vistvænna bifreiða.

Daggjald á ökutækjum ökutækjaleiga

Í 6. gr. frumvarpsins kemur fram að fjárhæð gjalds vegna aksturs bifreiðar skuli vera 6 kr. á hvern kílómetra ef um rafmagn- eða vetnisbifreið er að ræða og 2 kr. á hvern kílómetra á tengiltvinnökutæki. Undantekning eru greiðslur frá bifreiðum skráðar erlendis sem koma hingað í tímabundna notkun, bifreiðar sem koma t.d. með Norrænu. Í 7. gr. er daggjald 600 kr. á dag vegna bifreiðar sem alfarið er knúin rafmagn eða vetni og 200 kr. vegna tengiltvinnbifreiðar. SAF skilja þessa tilhögun enda mun gjaldið vera innheimt strax við komu bifreiðar til landsins. Sparar þetta tíma og einfaldar innheimtu af þessum bifreiðum. Samtökin skilja enn frekar að það sé hægt af hálfu innflytjanda bifreiðarinnar að óska eftir því vera á km gjaldi en ekki daggjaldi.

Með ofangreint í huga. Hvernig eðli ferðabjónustunnar og þá sérstaklega ökutækjaleiga er, að hún selji sína þjónustu í flestum tilfellum langt fram í tímann, öll þjónusta sé innheimt fyrirfram og sjálfvirknivæðing í rekstri þeirra þá vilja samtökin leggja til, að þegar frumvarpið tekur gildi gagnvart ökutækjaleigum, að þær eigi þess kost að geta lagt sérstakt daggjald á bíla í eigu ökutækjaleiga og þá gjald fyrir þá daga sem bifreiðin er í útleigu. Yrði það meginregla líkt og í 7. gr. og þá gætu ökutækjaleigur einnig haft bifreiðarnar á km gjaldi ef þær myndu óska eftir því líkt og 7. gr. gerir.

Með þessu gætu ökutækjaleigurnar forðast aukið flækjustig við að innheimta greiðsluna eftir á og koma í veg fyrir að ökutækjaleigurnar sjálfar sitji uppi með þennan auka skatt. Þá geta ökutækjaleigurnar

innheimt af umráðamönnum bifreiða fyrirfram líkt og í tilfelli 7. gr. frumvarpsins. Með því mun meginregla frumvarpsins nást sem er að notandi, umráðamaður, bifreiðarinnar greiðir fyrir notkunina á vegakerfinu. Jafnframt yrði komið í veg fyrir að auka skattur yrði lagður á ökutækjaleigur. Þá greiðir leigjandi sama gjald og kemur fram í 7. gr. frumvarpsins.

Þegar frumvarpið tekur gildi gagnvart ökutækjaleigum þá þurfa þær að hafa val enda sjá þær fram á að bílar í skammtímaleigu myndu greiða daggjald en bílar í langtímaleigu myndu greiða km gjald. Þess skal getið að mikill fjöldi þessara bifreiða er í langtímaleigu þannig að mögulegt er að flestir bílar yrðu á km gjaldi.

Samtökin leggja til að eðlilegast væri að ökutækjaleigurnar fengju aðlögunartíma hvað varðar gildistöku frumvarpsins og þeim gefið svigrúm hvað varðar greiðslu boðaðs veggjalds þar til í upphafi árs 2025. Ökutækjaleigur hafa enga möguleika á að láta viðskiptavinum, sem hafa þegar gengið frá samningum greiða gjaldið. Að óbreyttu munu allar þessar greiðslur því lenda á ökutækjaleigunum sjálfum sem hrein aukin skattheimta. Þá þarf að finna leið fyrir hið opinbera til að innheimta notenda bifreiðarinnar en ekki eiganda hennar. Það myndi koma í veg fyrir að ökutækjaleigurnar væru að innheimta opinber gjöld á sínu eigin nafni. Þetta þyrfti að vera í nafni stjórnvalda.

Samtökin setja spurningarmerki við 20. gr. frumvarpsins og að gjaldið og þar með lögveðið skuli ekki falla niður við sölu bifreiðar. Samtökin vilja benda á reglu hvað varðar lögveð sem er sett fram með betri hætti og ætti að hafa í huga og nota sem fyrirmynd af þessu nýja ákvæði.

Samtökin leggja til að í hinu fyrirhugaða frumvarpi verði aukið á neytendavernd í 20 gr. frumvarpsins og kaupendur að bifreiðum verði verndaðir líkt og er gert í 2. mgr. 110. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Þar kemur fram að þeir sem greiða ekki gjöld sem eru lögð skv. ákvæðinu, stöðvun ökutækis, lagningu eða öðru broti sem varðar gjaldskyldu og numið er í löggæslumyndavél, þar nýtur það gjald lögveðs en gjaldið fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið. Samtökin leggja því til að vernda kaupendur með sama hætti og er gert í umferðarlögum enda er engin leið fyrir kaupanda að fá það staðfest að það hvíli lögveð á bifreiðinni enda birtist það ekki á sameiginlegum stað sem er aðgengilegur almenningi. Þar til það verður lagað er ekki hægt að samþykkja ákvæðið eins og það er sett fram nú.

Með ofangreint í huga þá leggja samtökin til eftirfarandi breytingar á frumvarpinu:

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 7. gr. frumvarpsins:

a. Á eftir 3. mgr. Koma tvær nýjar málsgreinar, svohljóðandi:

Bifreiðar í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, skulu greiða sérstakt daggjöld vegna notkunar á bifreiðum. Gjaldið skal nema 600 kr. á dag vegna bifreiðar sem alfarið er knúin rafmagni eða vetni og 200 kr. vegna tengiltvinnbifreiðar.

Þrátt fyrir 4. mgr. þá er ökutækjaleigu heimilt að greiða svokallað kílómetragjald sé þess sérstaklega óskað. Skal ökutækjaleigan skrá það sérstaklega.

b. fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Bifreiðar skráðar erlendis og bifreiðar í eigu ökutækjaleiga*

2. gr.

Við 8. gr. frumvarpsins bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Bifreiðar í eigu eða umráðum ökutækjaleigu sem hefur starfsleyfi skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, er heimilt að skrá stöðu aksturmælis eftir almannasárið.

3. gr.

a. Í stað „50.000 km“ í 3. tölul. 2. mgr.9. gr. frumvarpsins kemur: 23.000 km.

b. Í stað „80.000 km“ í 3. tölul. 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins kemur: 40.000 km

Við 9. gr. bætist við ný málsgrein, svohljóðandi:

c. Ökutækjaleigur greiða greiðslu fyrir svokallað daggjald fyrir hverja skráða bifreið í þeim flokki í lok hvers mánaðar. Þá greiða ökutækjaleigur svokallað kílómetragjald fyrir hverja skráða bifreið í þeim flokki í lok hvers mánaðar. Ökutækjaleigur eru því undanþegnar fyrirframgreiðslu.

4. gr.

Við 1. mgr. 21. gr. frumvarpsins bætist nýr málslíður, svohljóðandi:

Lögveðið fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið.

5. gr.

Við 24. gr. frumvarpsins bætist við ný málsgrein svohljóðandi:

Þrátt fyrir 1. mgr. öðlast 2. gr. gagnvart bifreiðum í eigu ökutækjaleigu gildi 1. janúar 2025.

Samtökin áskilja sér rétt að koma með frekari ábendingar á síðari stigum.

Virðingaþyllst

F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

Baldur Sigmundsson, lögfræðingur

Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri