



Reykjavík 10. nóvember 2023

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

Samtök ferðaþjónustunnar – SAF hafa farið yfir drög að frumvarpi um kílómetragjald vegna notkunar bifreiða sem falla undir skilgreiningu hreinorku- og tengiltvinnabifreiða en áform um sama mál birtust inná samráðsgátt í síðasta mánuði.

### **Stöðugar breytingar á rekstrarumhverfi sem ekki er hægt að bregðast við**

Á síðasta 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 veruleg áhrif á kostnað, eins og annars staðar. Þá hækkaði lágmarksfjárhæð bifreiðagjalds um 100% síðustu áramót nánast fyrirvaralaust og kostaði það bílaleigur hundruð milljóna sem ekki var hægt að velta út í verðlag. Nú á að endurtaka þann leik. Þá eru orkuskipti í uppnámi hjá ökutækjaleigum þar sem fjárfesting í hreinorkubílum verður í lágmarki næstu ár vegna álagningar VSK á útleigu og endursölu hreinokurbíla sem ekki voru innskattaðir.

### **Leiðir til að fjármagna vegakerfið**

Til að gæta að jafnræði í gjalddöku í vegakerfinu þarf grunnhugsunin að ganga út á að þeir sem nota vegakerfið eigi að greiða fyrir það. Ferðaþjónustan tekur undir það stef og eru í grunninn ekki á móti boðaðri tekjuöflun stjórnvalda til þess að einfalda kerfið og stuðla að auknu jafnræði á milli notenda. Samtökin taka einnig undir þau sjónarmið að þessi lagabreyting sé til þess fallin til 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.

Samtökin setja spurningarmerki við tímann í 20. gr. frumvarpsins og að gjaldið skuli ganga frammar öllum öðrum veðböndum í þrjú ár þegar lögveð í lögum um ökutækjatrýggingar í 12. gr. ganga ekki frammar en í tvö ár. Enn fremur er engin neytendavernd í ákvæðinu líkt og 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, þá nýtur það gjald lögveðs en gjaldið fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið.

### **Meðalakstur bílaleigubíla**

Samtökin benda á að sú tala sem kemur fram í 9. gr. draganna er of há og í engu samræmi við meðalakstur bílaleigubíls. Í bílaleigunefnd SAF sitja fulltrúar stærri og minni bílaleiga hér á landi. Samkvæmt upplýsingum frá nefndarmönnum er ljóst að 50 þúsund kílómetra akstur er í engu samræmi við keyrða km bílaleigubifreiðar. Á árinu 2024 er um að ræða tæplega 1,2 milljarða króna sem bílaleigur þurfa að reiða fram úr eigin vasa án þess að aka einn kílómetra. Því er mikilvægt að stilla upp innheimtuframkvæmd sem bílaleigur geta lagt á þá sem keyra bílana. Samtökin leggja til að allar tölur gagnvart ökutækjaleigum í 9. gr. draganna verði felldar brott.

## **Ferðaþjónusta selur þjónustu sína langt fram í tímann**

Ferðaþjónustan selur þjónustu 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 viðskiptavinum ef fyrirsjáanleiki er fyrir hendi þannig að sá sem keyrir bílinn mun þá greiða gjöldin. Svo er ekki í þessu tilfelli. Samtökin vilja benda á mikilvægi þess að stjórnvöld eigi samtalið 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.

Samtökin benda á að ef fyrirhugaður skattur er lagður á bílaleigubíla um næstu áramót mun sá skattur allur lenda á rekstraraðilum ökutækjaleiga. Þó að 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 ferðaþjónustu, eins og aðrar atvinnugreinar, að búa við stöðugleika og fyrirsjáanleika. Ákvörðun um ferðalag er oftast ekki tekin með löngum fyrirvara og myndast þar með skuldbinding um ákveðna þjónustu innlendra ferðaþjónustufyrirtækja 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. Allar ákvarðanir hins opinbera um auknar álögur á atvinnugreinina eða hækkunar 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**

Leigjandi bifreiðar hjá ökutækjaleigum notar vegakerfið. Eigandi ökutækis í tilfelli bílaleiga er ekki notandi að vegakerfinu heldur leigjandi bifreiðarinnar og viðskiptavinur bílaleigurnar. 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 bílaleiga 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 en ekki umráðamaður greiðandi að gjaldinu.

## **Eðli bílaleigurekstur**

Bílaleigur leigja út ökutæki til leigjanda. Leigjandinn fær bifreiðina og keyrir hana. Í dag eru þeir leigusamningar í nær öllum 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 lykla box enda er bifreiðum oft skilað utan opnunartíma. Sjálfvirknivæðing bílaleiga er alltaf að aukast enda eru leigjendur bílaleigubíla oft að fara í flug utan eðlilegs skrifstofutíma. Þá eru greiðslur til bílaleiga frá leigjanda greiddar við afhendingu á bifreiðinni. Greiðslur eftir á eru ekki framkvæmdar og ef það standa einhverjar greiðslur úti þá reynist það flókið og kostnaðarsamt fyrir bílaleigur að innheimta slík gjöld. Vegna eðlis samninga við kortafyrirtæki þá er nær eingöngu hægt að innheimta skemmdir á bifreiðum og sektir lagðar af stjórnvöldum, svokölluð lögbrot. Allar aðrar greiðslur eru nær ómögulegt fyrir bílaleigur að innheimta nema með gríðarlegum tilkostnaði.

## Daggjald á ökutækjum

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 rafmagni 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 ferðaþjónustunnar og þá sérstaklega bílaleigna er, að hún selji sína þjónustu langt fram í tímann og öll þjónusta sé innheimt fyrirfram þá vilja bílaleigurnar leggja til að lagt verði sérstakt daggjald á bíla í eigu bílaleiga og þá gjald fyrir þá daga sem bifreiðin er í útleigu. Yrði þetta meginreglu líkt og í 7. gr. og þá gætu bílaleigur einnig haft bifreiðarnar á km gjaldi ef þær myndu óska eftir því líkt og 7. gr. gerir.

Með þessu gætu bílaleigurnar forðast aukið flækjustig fyrir við að innheimta greiðsluna eftir á og koma í veg fyrir að bílaleigurnar sjálfar sitji uppi með þennan auka skatt. Þá geta bílaleigurnar 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 um auka skatt yrði lagður á bílaleigurnar. Þá greiða bílaleigur sama gjald og kemur fram í 7. gr. frumvarpsins.

Bílaleigurnar þurfa þó 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 mikill fjöldi þessa bifreiða er í langtímaleigu þannig að flestir bílar yrðu á km gjaldi.

Ef ekki er fallist á framangreinda tillögu þá leggja samtökin til að eðlilegast væri að ökutækjaleigurnar fengju aðlögunartíma hvað varðar gildistöku frumvarpsins og þeim gefið svigrúm hvað varðar greiðslu boðaðs veggjalds þar til á næsta ári. 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. Ef ekki er hægt að taka ökutækjaleigur út fyrir sviga þá þyrfti 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 áskilja sér rétt að koma með frekari ábendingar á síðari stigum.

*Virðingarfyllt*

*F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar*



*Baldur Sigmundsson, lögfræðingur*



*Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri*