

Reykjavík, 2. maí 2024

Bls. | 1

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
Smiðju
Tjarnargötu 9
101 Reykjavík

(lagt fram á umsagnagátt Alþingis)

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt og lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða (erlendir aðilar, kílómetragjald o.fl.)

Hinn 27. mars síðastliðinn lagði fjármála- og efnahagsráðherra fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt og lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða (erlendir aðilar, kílómetragjald o.fl.). Frumvarpið hefur verið tekin til skoðunar á vettvangi Bílgreinasambandsins, Samtaka atvinnulífsins, Samtaka ferðaþjónustunnar og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*).

Samtökin telja tilefni til að gera athugasemd við a-lið 11. gr. frumvarpsins þar sem lögð er til breyting á ákvæðum um lögveð til tryggingar greiðslu kílómetra- og vanskráningargjalds.

Með a-lið 11. gr. frumvarpsins er lagt upp með að fella brott 3. málslíð 1. mgr. 21. gr. laga nr. 101/2023, um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Eftirfarandi breyting verður þannig á téðri 1. mgr.:

Kílómetragjald og vanskráningargjald ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði hvílir sem lögveð á hlutaðeigandi bifreið sem er aðfararhæft og gengur fyrir öllum öðrum skuldbindingum og framar öllum öðrum veðböndum í tvö ár frá gjalddaga. Á grundvelli slíks lögveðs má krefjast nauðungarsölu á bifreið án undangengins dóms, sáttar eða fjárnáms. ~~Lögveð fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið.~~

Eins og sjá má er í 1. mgr. 21. gr. laganna kveðið á um tilvist lögveðs í bifreið sem tryggja á ríkissjóði skaðleysi vegna vangoldins kílómetragjalds annars vegar og vanskráningargjalds hins vegar. Með öðrum orðum tryggir lögveðið að ríkissjóður getur ekki orðið af kröfum vegna slíkra vanskila þar sem þær má ávallt fullnusta með því að krefjast nauðungarsölu á bifreiðinni og ráðstafa þeim hluta nauðungarsöluverðsins til ríkissjóðs sem samsvarar hinni vangoldnu kröfu. Með því hefur áhættu af því að gjöldin innheimtist ekki í raun verið útrýmt í bókum ríkisins og eini möguleikinn á því að ríkissjóður verði af tekjum af gjöldunum verður í tilvikum þar sem nauðungarsöluverð bifreiðar hrekkur ekki fyrir hinni vangoldnu kröfu. Má þannig segja að ríkissjóður sé með beltí og axlabönd, hann nýtur þess bæði að geta beitt hefðbundnum

úrræðum innheimtumanns ríkissjóðs og ef þær bera ekki árangur verður bifreiðin seld nauðungarsölu þar sem krafa ríkissjóðs stendur fremst við úthlutun söluverðs.

Þó framangreint fyrirkomulag tryggji hagsmuni ríkisins mætavel og útrými nánast allri áhættu ríkissjóðs, af því að kílómetra- og vanskráningargjald verði ekki greitt, getur tilvist lögveðs í bifreiðum hæglega haft mjög alvarleg og ósanngjörn áhrif. Vissulega er eðlilegt að eigandi bifreiðar standi skil á þeim gjöldum sem honum ber að greiða og ekkert við það athuga að unnt sé að grípa til aðgerða gegn bifreiðaeigendum sem ekki standa sig. Hins vegar getur sú staða hæglega komið upp að sá endi með að greiða hina vangoldnu kröfu sem ekki hefur borið ábyrgð á greiðslu gjaldanna. Gerist það mun öryggi í viðskiptum með bifreiðar bera verulegan skaða.

Bls. | 2

Lögveð hafa þann eiginleika að þau hvíla á bifreið en ekki beinlínis á eiganda hennar. Greiði eigandinn, sá sem bar í raun að greiða gjöldin, skapast engin vandamál. Hins vegar, hafi hann ekki greitt gjöldin, hann hefur selt bifreiðina og hún er komin í hendur nýs eiganda, getur sú staða skapast að hinn nýi eigandi standi frammi fyrir því að verða að greiða kröfu á hendur fyrri eiganda eða sæta því ella að missa bifreiðina.

Um þetta eru þegar dæmi því vangoldin iðgjöld bifreiðatrygginga eru jafnframt tryggð með lögveði sem nýr eigandi getur neyðst til að standa skil á. Nýir eigendur hafa neyðst til að standa skil á vanskilum eldri eigenda. Svo vill nefnilega til að þegar vanskil verða beinast innheimtuaðgerðir að þeirri manneskju eða lögaðila sem var skráður eigandi þegar til kröfunnar var stofnað. Þegar nýr eigandi hefur tekið við bifreið er hann jafnan grandlaus um tilvist kröfunnar og innheimtuaðgerða gagnvart fyrri eiganda þar til honum berst allt í einu tilkynning um að það standi til að bjóða bifreiðina upp til nauðungarsölu vegna skulda fyrri eiganda. Það getur jafnvel gerst löngu eftir eigendaskipti og getur krafan því hafa safnað vöxtum og innheimtukostnaði áður en nýr eigandi hefur nokkra vitneskju um tilvist hennar. Hvorki bifreiðasalar né nýir eigendur bifreiða hafa nokkur tók á að kanna hvort á bifreið hvíli skuld sem er tryggð með lögveði enda er það hvergi skráð heldur hvílir það aðeins á lagatextanum.

Í aðdraganda setningar laga nr. 101/2023 lögðu samtökin hart að Alþingi að ganga úr skugga um að lögveð mundi ekki gilda óskorað þannig að nýr eigandi bifreiðar sæti í súpunni vegna skulda fyrri eiganda. Við því brást meiri hluti efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis með breytingartillögu sem var sett fram í [10. tölul. þingskjals nr. 800 í 507. máli á 154. löggjafarþingi](#). Í nefndaráriti meiri hlutans sagði:

Í umsögnum BÍLGREINASAMBANDSINS og Samtaka verslunar og þjónustu koma fram áhyggjur samtakanna um að álitamál kunni að skapast vegna þessa þar sem algengt er að ökutæki skipti ört um hendur. Í minnisblaði ráðuneytisins er nokkuð fjallað um lögveðsheimildir í öðrum lögum vegna vangoldinna opinberra gjalda. Með hliðsjón af því sem þar kemur fram telur meiri hlutinn ekki óeðlilegt að kílómetragjald og vanskráningargjald sé tryggt með lögveði á hlutaðeigandi bifreið. Hins vegar tekur meiri hlutinn undir þá athugasemd samtakanna að erfitt getur orðið í framkvæmd fyrir nýjan eiganda ökutækis að vita hvort lögveð hvíli á bifreiðinni. Til að bregðast við þeim vanda er í minnisblaði ráðuneytisins lagt til að lögveð falli niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið. Meiri hlutinn telur breytingartillögu ráðuneytisins til bóta og gerir hana að sinni.

(Undirstrikun samtakanna)

Í greinargerð frumvarpsins er eftirfarandi skýringu að finna á breyttri afstöðu fjármála- og efnahagsráðherra:

Það sem einkennir lögveð er að veðréttindin eru óháð því hver er skráður eigandi viðkomandi bifreiðar hverju sinni. Talið er að málsliðurinn, sem setur það sem skilyrði fyrir fullnustu kröfu á grundvelli lögveðs að skráður eigandi bifreiðar hafi verið grandsamur um kröfuna, fari gegn meginreglum veðréttar og sjónarmiðum sem gilda um lögveð og er því lagt til að hann verði felldur brott.

Bls. | 3

Frómt frá sagt rak samtökin í rogastans við lestur framangreindra orða. Enginn reki er gerður að því að rekja nánar hvað það er sem gerir það að verkum að ákvæði 3. másl. 1. mgr. 21. gr. laganna sé talið fara gegn meginreglum veðréttar, hvaða meginreglu farið sé gegn og því síður hvað það er sem veldur því að ákvæðið fari gegn sjónarmiðum sem gilda um lögveð. Engin dæmi eru t.d. nefnd um mögulegar afleiðingar og ekki færður fram rökstuðningur fyrir því hvers vegna réttlæt看legt þyki að ganga á rétt nýrra bifreiðaeiganda með því að láta þá óskorað þurfa að takast á við skuldir eldri eigenda. Enga ábendingu er þar heldur að finna um að skynsamlegt sé að breyta fyrirmynd ákvæðis 3. másl. 1. mgr. 21. gr. laganna, þ.e. 2. mgr. 110. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, sem ráðuneytið leit til í tillögugerð sem kom fram í [minnisblaði þess](#) á síðasta þingi. Þá er ekki heldur bent á að niðurfall sjóveðréttar, skv. 199. gr. siglingalaga, nr. 34/1985, í ljósi grandleysis þess sem tekur yfir eignarrétt á skipi, sé haldinn sambærilegum annmarka.

Rétt er að benda á, þvert á rök ráðherra, er eftirfarandi beinlínis tekið fram á bls. 62 í riti Þorgeirs Örlygssonar, *Veðréttur*:

[G]etur sá sem aflar veðrétti sínum réttarverndar í samræmi við reglur þar að lútandi, átt það á hættu, að réttur hans verði að víkja fyrir síðar stofnuðum réttindum grandlauss þriðja manns, hvort heldur er um að ræða veðréttindi eða annarskonar takmörkuð eignarréttindi.

Með framangreindum orðum vísar Þorgeir til almennra reglna um traustfang sem efnislega fela í sér, samkvæmt orðum Þorgeirs, að veðréttindi geta fallið niður *þegar aðili öðlast í góðri trú rétt yfir hlut, enda þó sá réttur fari í bága við einhver eignarréttindi þriðja manns, yfir saman hlut, sem verða samkvæmt því að víkja*. Almennar reglur um traustfang eru reglur sem tengjast veðréttindum nánnum böndum. Þó lögveð hafi það einkenni að slík veð tryggja réttarvernd á grundvelli lagaákvæða, en ekki þinglýsingu, veðskráningu eða annarra aðgerða, hljóta traustfangsreglur að geta endurspeglast í lagaákvæðum um lögveð eins og þær hafa reyndar gert í umferðarlögum og siglingalögum eins og bent var á hér að framan.

Að svo komnu máli sjá samtökin ekki betur en að baki afstöðu ráðherra, eins og hún birtist í frumvarpinu, liggi það sjónarmið eitt að ganga beri svo langt við að tryggja innheimtuöryggi ríkisins að hagsmunir grandlausra nýrra eigenda bifreiða verði hreinlega að víkja. Það virðist að minnsta kosti eina skýringin sem til greina virðist koma.

Í ljósi framangreinds leggjast samtökin alfarið gegn a-lið 11. gr. frumvarpsins og leyfa sér að leggja til að hann verði felldur brott áður en frumvarpinu verður fengið lagagildi á Alþingi.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

Bls. | 4



Heiðrún Björk Gísladóttir
lögmaður á málefnasviði

f.h. BÍlgreinasambandsins



María Jóna Magnúsdóttir
Framkvæmdastjóri

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Baldur Sigmundsson
lögfræðingur

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
Lögfræðingur