



12. desember 2023

# Samantekt um umsagnir og breytingatillögur

## Efni

Frumvarp til laga um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Þingskjal 574 – 507. mál á 154. löggjafarþingi 2023–2024.

## Fjöldi umsagna

18.

## Umsagnaraðilar

Bílgreinasambandið (BGS) og Samtök verslunar og þjónustu (SVP), Bændasamtök Íslands (BÍ), Einar Guðbjartsson, Félag íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB), Go Campers ehf., Halldór Rósmundur Guðjónsson, Höldur ehf., Landssamband bifreiðaeigenda, Landsvirkjun, Náttúruverndarsamtök Íslands, Rafbílasamband Íslands, Samgöngustofa, Samtök atvinnulífsins (SA), Samtök ferðaþjónustunnar (SAF), Samtök fjármálafrýrtækja (SFF), Skatturinn, Slysavarnafélagið Landsbjörg og Viðskiptaráð Íslands.

## Samantekt um umsagnir og viðbrögð

Hér á eftir er að finna afstöðu fjármála- og efnahagsráðuneytisins vegna þeirra innsendu umsagna sem ráðuneytinu þykir tilefni til að bregðast sérstaklega við. Eftir atvikum eru jafnframt lagðar til breytingartillögur við einstaka ákvæði frumvarpsins og er þá sérstaklega greint frá þeim eftir því sem við á.

### 1. Bílgreinasambandið (BGS) og Samtök verslunar og þjónustu (SVP)

#### Lögveð og íjárnám.

BGS og SVP styðja í meginatriðum innheimtu kílómetragjalds af hreinorku- (rafmagns- og vetnisökutækjum) og tengiltvinnökutækjum til að tryggja framlag þeirra til uppbyggingar, viðhalds og reksturs vegakerfisins. Helstu áhyggjur samtakanna vegna frumvarpsins birtist í 21. gr. frumvarpsins sem berir fyrirsögnina *Lögveð og íjárnám*. Um þetta atriði segir m.a. að sérstök álitamál skapist vegna lögveða í ökutækjum þar sem mjög algengt sé að þau skipti ört um hendur. Lögveð séu hvergi skráð opinberri skráningu og öfugt við samningsveð sé lögveðum ekki þinglýst og opinber skráning þeirra sé því ekki forsenda þess að lögveð veiti réttarvernd gagnvart þriðja manni heldur hvíli þau alfarið á lagabókstafnum. Engin leið sé því fyrir kaupendur bifreiða eða bifreiðasala að ganga úr skugga um að engin skuld sé til staðar sem hvílir á ökutæki við kaup.

Það er viðurkennt að löggjafanum sé heimilt að mæla fyrir um lögveð í ákveðnum eignum til tryggingar kröfu þegar það telst vera þjóðfélagslega mikilvægt að hún innheimtist á tryggilegan átt. Slík ákvæði er víða finna í löggjöf og er löng venja fyrir þeim. Í þessu sambandi má t.d. benda á [dóm Hæstaréttar, bls. 271 \(Hrd 16/2003\)](#), þar sem fram kom að löggjafanum væri heimilt að mæla fyrir um lögveð í ákveðnum eignum til tryggingar kröfu þegar það telst vera þjóðfélagslega mikilvægt að hún innheimtist á tryggilegan hátt. Þegar litið er til lagasafns Alþingis má sjá að lögveðsheimildir eru til staðar á rúmlega 40 stöðum í löggjöfni. Í 3. mgr. 6. gr. laga um bifreiðagjald nr. 39/1988, kemur fram að bifreiðagjald njóti lögtaksréttar. Þá kemur fram í 8. mgr. 21. gr. laga um olíugjald og kílómetragjald að kílómetragjaldi, sérstöku kílómetragjaldi og sektum skv. 4. og 5. mgr. 19. gr. fylgi lögveðsréttur í viðkomandi ökutæki. Sú heimild sem fram kemur í lögum um olíugjald og kílómetragjald á jafnframt rætur að rekja til laga nr. 3/1987, um fjáröflun til Vegagerðar þar sem fram kom að þungaskatti, dagsektum og viðurlögum fylgdi lögtaksréttur og að bifreiðin skyldi vera að veði fyrir gjöldum þessum og jafnframt ganga framar öðrum veðum. Það liggur því fyrir að löng lagahefð er fyrir ákvæðum um lögveð vegna skatta og gjalda er varða ökutæki. Til að tryggja skilvirka og árangursríka innheimtu kílómetragjalds er það mat ráðuneytisins að nauðsynlegt sé að kveðið verði á um það í frumvarpinu að kílómetragjald og vanskráningargjald, ásamt dráttarvöxtum og innheimtukostnaði, hvíli sem lögveð á viðkomandi bifreið, líkt og kveðið er á um í 21. gr. frumvarpsins.

Í ljósi þess að erfiðleikum getur verið bundið fyrir nýjan eiganda að vita hvort lögveð hvíli á umræddri bifreið við eigendaskipti að henni leggur ráðuneytið þó til að lögveðið falli niður við eigendaskipti að bifreið hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið, en fyrirmynd að slíku orðalagi er að finna í 2. mgr. 110. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

#### Breytingartillaga ráðuneytisins:

„Við 1. mgr. 21. gr. bætist nýr málslíður svohljóðandi: „Lögveðið fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið“.

#### Áætlun á meðalakstri og fyrirframgreiðslur.

Í umsógn BGS og SVP kemur fram að farið sé út fyrir meðalhóf vegna áætlana um meðalakstur og fyrirframgreiðslu í 2., 3. og 4. lið 2. mgr. 9. gr. og í 2., 3. og 4. lið 4. mgr. sömu greinar.

Ráðuneytið hafnar því að farið sé út fyrir meðalhóf með umræddum áætlunum. Grunnreglan um áætlun á meðalakstri kemur fram í 1. mgr. 9. gr. þar sem segir að ríkisskattstjóri skuli gera áætlun um meðalakstur bifreiðar á gjaldtímabili sem taka skuli mið af tveimur síðustu skráningum á stöðu akstursmælis. Það er því eingöngu ef slíkar tvær skráningar liggja ekki fyrir og aðeins ein skráning er til staðar, eða ef um kaup á bifreið er að ræða, að ríkisskattstjóri leggur í upphafi til áætlun í 2. mgr. 9. gr. eftir því hvort um er að ræða einstakling, lögaðila, ökutækjaleigu eða rekstrarleyfishafa leigubifreiðar. Samkvæmt 3. mgr. 9. gr. er gjaldskyldum aðila þó ávallt heimilt að breyta áætlun ríkisskattstjóra og skrá nýja áætlun í stað þeirrar áætlunar sem að ríkisskattstjóri leggur til. Slík breytt áætlun skal þá vera grundvöllur að fyrirframgreiðslu kílómetragjalds. Endanleg skráning áætlunar sem er grundvöllur að fyrirframgreiðslu kílómetragjalds mun því ávallt vera í höndum gjaldskylds aðila. Ráðuneytið vill jafnframt í þessu sambandi benda á að samkvæmt skýrslu frá „Grænu Orkunni“ sem er samráðsvettvangur ríkis og atvinnulífs um orkuskipti, sem gefinn var út vegna vinnu starfshóps ráðuneyta um orkuskipti á árinu 2020, kom fram sú greining að meðalakstur leigubíla væri á bilinu 300-500 km á dag, eða hátt í 110 þús. til 180 þús. km á ári sem jafngildir 12 fólksbílum í eigu einstaklinga. Þar kom jafnframt fram að almennt væri miðað við að bílaleigubílar aki um fjórum sinnum meira á ári en einstaklingar, eða um 50.000 km á ári sem er það viðmið sem fram kemur í frumvarpinu.<sup>1</sup>

Í 4. mgr. 9. gr. er um að ræða áætlaðan akstur þegar fyrir liggur að gjaldskyldur aðili hefur ekki sinnt þeirri skyldu sinni að skrá kílómetrastöðu innan almanaksársins. Nauðsynlegt er að slík áætlun á kílómetrastöðu sé rífleg svo eigi sé hætt við að kílómetrar séu áætlaðir lægri en raunverulegur akstur gjaldskylds aðila, líkt og gildir almennt um áætlanir skatta og gjalda ef fyrir liggur að skattskyldur aðili hefur ekki staðið skil á sköttum á réttum tíma.

Með vísan til þessa hafnar ráðuneytið sjónarmiðum BGS og SVP þess efnis að farið sé út fyrir meðalhóf með umræddum áætlunum í 2. og 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins.

## 2. Bændasamtök Íslands

Bændasamtök Íslands telja að áformin gangi gegn meginmarkmiðum bæði byggðaáætlunar stjórnvalda fyrir árin 2022-2036 og landbúnaðarstefnu til ársins 2040. Um sé að ræða gjaldtöku sem sé sérstaklega líkleg til að hafa neikvæð áhrif á byggðapróun í dreifðari byggðum landsins og þar með einnig á þróun íslensks landbúnaðar.

Ráðuneytið bendir á að nýtt tekjuöflunarkerfi á rætur að rekja til stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar þar sem fram kemur að framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verði mótað og innleitt á kjörtímabilinu. Í febrúar á þessu ári var sett á fót sameiginleg verkefnastofa fjármála- og efnahagsráðuneytisins og innviðaráðuneytisins til að móta tillögur um nýtt fyrirkomulag, en forsætisráðuneytið á einnig aðild að stýrihópi vegna verkefnisins. Frumvarpið er þannig í samræmi við fjármálastefnu og fjármálaáætlun stjórnvalda um innleiðingu á nýju framtíðartekjuöflunarkerfi ökutækja og eldsneytis. Hvað við kemur staðhæfingu samtakanna þess efnis að gjaldtakan samkvæmt frumvarpinu sé líkleg til að hafa neikvæð áhrif á byggðapróun í dreifðari byggðum landsins bendir ráðuneytið á að samkvæmt greiningu ráðuneytisins á meðalakstri bifreiða er meðalakstur í kílómetrum eftir póstnúmerum áþekkur á landinu öllu. Áhrif kílómetragjaldsins á landsbyggðina umfram höfuðborgarsvæðið eru því að mati ráðuneytisins ekki mælanleg.

## 3. Félag íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB)

FÍB tekur undir áform um að innheimta kílómetragjald af notkun hreinorku- sem og annarra ökutækja. Samtökin telja þó að gengið sé of skammt í útfærslunni og vilja að kílómetragjaldið verði lagt á allar bifreiðar. Í umsógninni kemur m.a. fram að það falli ekki undir gegnsæi, sanngirni eða umhverfissjónarmið að borga flatt gjald á alla rafbíla og tengiltvinnbíla auk þess sem rétt sé að skráning eigi sér stað á stöðu akstursmælis

<sup>1</sup> Sjá [Tillögur Grænu Orkunnar](#) að verkefnum 2020, innviðir til orkuskipta, (bls. 11).

bifreiða um áramót inn á skattframtal. Jafnframt telja samtökin að krafa um lögveð geti komið aftan að aðilum í almennum viðskiptum.

Líkt og fram kemur í almennum athugasemdum frumvarpsins var ákveðið að taka fyrsta skrefið í átt að lögfestingu á nýju tekjuöflunarkerfi af ökutækjum og eldsneyti með því frumvarpi sem hér um ræðir. Þar sem að innleiðing á kílómetragjaldi er stór kerfislega breyting og ákveðin umbreyting á innheimtu skatta og gjalda af ökutækjum var talið rétt að fyrsta skrefið yrði tekið þann 1. janúar 2024 með innleiðingu kílómetragjalds vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Með því móti er hægt að draga lærdóm af því sem betur má fara áður en síðara skrefið verður stigið með innleiðingu kílómetragjalds vegna notkunar allra annarra ökutækja á vegakerfinu á árinu 2025. Fyrir liggur að þær bifreiðar sem falla undir frumvarpið valda almennt áþekku vegsliti. Vegna þess var ákveðið, út frá einfaldleika og þar sem um fyrsta skrefið væri að ræða í innleiðingu kílómetragjalds, að rétt væri að miða við flatt gjald óháð þyngd. Á árinu 2025 er síðan áformað á að gjaldtakan verði miðuð út frá eignum kílómetrum eftir þyngd bifreiðar, a.m.k. yfir ákveðnum þyngdarmörkum.

Hvað við kemur tilvísun FÍB til þess að tiltekin bifreið með bensínvél og rafknúin bifreið séu að greiða áþekka fjárhæð á hvern ekinn kílómetra, þ.e. 6. kr. liggur fyrir að markmiðið var að gjöld fyrir rafmagnsbifreið vegna notkunar á vegum yrðu sambærileg á við eldsneytisgjöld bensínbifreiðar. Ráðuneytið bendir þó á að árlegur rekstrarkostnaður rafmagnsbifreiðar verður eftir breytingarnar enn mun lægri en sambærilegrar bensínbifreiðar líkt og farið er yfir í frumvarpinu. Auk þess er áformað að tímabundinn stuðningur verði veittur við kaup á hreinorkubifreiðum frá og með 1. janúar 2024 og verður þannig ávinningurinn af eignarhaldi á rafmagnsbifreið að öllu óbreyttu enn meiri. Sá ávinningur sem hlýst af eignarhaldi á rafmagnsbifreið samanberir við bensínbifreið verður því enn til staðar, ef frumvarpið verður að lögum, sem vinnur með loftlagsmarkmiðum stjórnvalda. Það er mat ráðuneytisins að ekki sé sérstök þörf á að skrá inn kílómetrastöðu inn í skattframtal þar sem skylda verður til staðar samkvæmt frumvarpinu að skrá kílómetrastöðu akstursmælis á hverju almanaksári, sbr. 8. gr. frumvarpsins í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda og í upphafi á árinu 2024 er gert ráð fyrir að skráning á kílómetrastöðu bifreiðar eigi sér stað fyrir 20. janúar 2024. Um lögveð vísar ráðuneytið til umfjöllunar um umsögn BGS og SVP.

#### 4. Landssamband bifreiðaeigenda

Í umsögn Landssambands bifreiðaeigenda kemur fram að sambandið geri athugasemd við 2. gr. frumvarpsins þar sem fram kemur að bifreiðar sem eru skráðar sem fólks- eða sendibifreiðar í ökutækjaskrá skuli falla undir lögina en önnur stærri ökutæki ekki. Einnig telur Landssambandið óeðlilegt að allir orkugjafar, sem falla ekki undir olíu- og bensín gjald, skuli ekki falla undir lögina, t.d. metan.

Líkt og fram kemur í frumvarpinu er með því tekið fyrsta skrefið í innleiðingu á nýju kílómetragjaldi þar sem gjaldtaka er byggð á akstri á vegakerfinu. Talið var rétt að í upphafi skuli gjaldtakan beinast að notkun hreinorku- og tengiltvinnbifreiða. Með því móti er hægt að draga lærdóm af því sem betur má fara áður en síðara skrefið verður stigið með innleiðingu kílómetragjalds vegna notkunar allra annarra ökutækja á vegakerfinu á árinu 2025, þ.m.t. stærri ökutækja.

Þá liggur fyrir að þrátt fyrir að metan sé vissulega umhverfisvænna en annað eldsneyti eru þeir ekki skilgreindir sem hreinorkubifreiðar þar sem koltvísýringur myndast við brennslu metangass í bílvél. Hreinir metanbílar eru nú eingöngu um 200 talsins samkvæmt skráningu í Ökutækjaskrá. Því var talið rétt í fyrsta áfanga að einskorða kílómetragjaldið við tilteknar bifreiðar, þ.e. þau ökutæki sem genga um þessar mundir lykilhlutverki þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum og hafa náð svo mikilli útbreiðslu að ætla má að hafi töluverð áhrif á tekjuöflun ríkisins. Skráðar rafmagnsbifreiðar eru nú um 25 þús. og tengiltvinnbifreiðar um 21 þús. Þannig er gert ráð fyrir að metanbifreiðar komi inn í kerfið á árinu 2025.

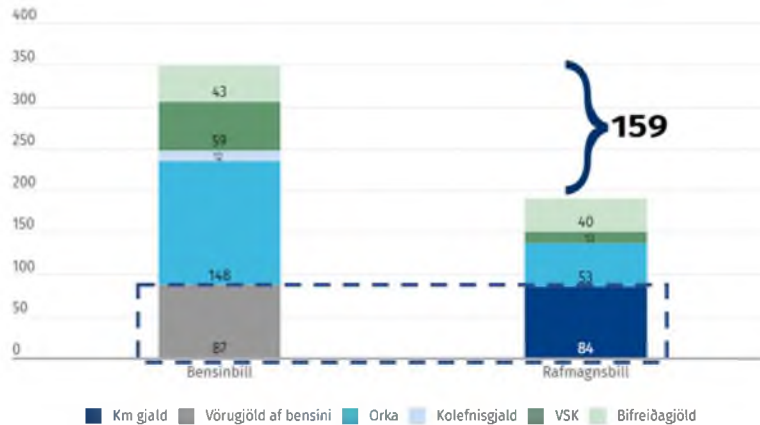
#### 5. Rafbílasamband Íslands

Í umsögn Rafbílasambands Íslands er að finna mótmæli við frumvarpi um kílómetragjald á hreinorku- og tengiltvinnbifreiðar. Hér á eftir má finna viðbrögð ráðuneytisins við þeim atriðum í umsögn sambandsins sem talið er rétt að brugðist sé sérstaklega við.

##### *Óhóttleg og ósanngjörn skattlagning.*

Ráðuneytið hafnar því að um óhóflega og ósanngjarna skattlagningu sé að ræða. Í frumvarpinu sem og á neðangreindri mynd er fjallað um gjöld fyrir notkun rafmagnsbifreiðar þar sem miðað er við 6 kr. gjald á kílómetra út frá meðalakstri og meðaleyðslu. Af myndinni má sjá að þrátt fyrir að 6 kr. kílómetragjald muni á akstur rafmagnsbifreiða frá 1. janúar 2024 mun greiðsla kílómetragjalds vera 84 þús. kr. í tilfelli rafmagnsbifreiðar en 87 þús. í tilfelli bensínbifreiðar vegna greiðslna vörugjalda af bensíni. Þá liggur fyrir að rekstrarkostnaður mun alltaf verða mun lægri í tilfelli rafmagnsbifreiðar heldur en bensínbifreiðar. Einnig er rétt að nefna að rauði þráðurinn í nýju kerfi er sá að þeir borgi sem nota (e. the users pays principle). Ráðuneytið hafnar þannig þeirri skoðun að um óhóflega og ósanngjarna skattlagningu sé að ræða.

## Bensínbíll og rafmagnsbíll að viðbættu áætluðu kílómetragjaldi miðað við 2024



*Gengur gegn yfirlýstum markmiðum ríkisstjórnarinnar að láta eigendur rafbíla vera þá fyrstu til að greiða.*

Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram að framtíðartekjuöflunarkerfi ríkissjóðs vegna umferðar og orkuskipta verði mótað og innleitt á kjörtímabilinu. Fyrir liggur að eigendur rafmagnsbíla greiddu ekki vörugjöld við bifreiðakaup til loka árs 2022 og greiða nú einungis 5% lágmarksgjald, eftir lagabreytingar sem tóku gildi um áramótin 2022/2023. Eigendur rafmagnsbíla hafa einnig notið niðurfellingar VSK af kaupverði að hluta eða öllu leyti auk endurgreiðslu á öllum VSK af heimahleðslustöðvum. Þar sem eigendur rafmagns- og tengiltvinnbíla hafa greitt afar lítið fyrir afnot sín af samgöngukerfinu var talið rétt að eigendur og eftir atvikum umráðamenn slíkra bifreiða myndu greiða kílómetragjald í fyrsta skrefi innleiðingar á nýju gjaldtökukerfi.

*Gjaldið er ekki á nokkurn hátt bundið við þjóðvegakerfið og framkvæmdir eða viðhald á því.*

Með innleiðingu laga nr. 123/2015, um opinber fjármál, voru ákvæði laga um markaðar skatttekjur ríkissjóðs felld brott. Með lögum um opinber fjármál var tekið upp breytt fyrirkomulag rammastýringar á útgjöldum ríkisins, sem felur m.a. í sér að horfið var frá því að fjármagna verkefni með beinni mörkun skatttekna og reikningsskilum ríkisins breytt í það horf að skatttekjur færast hjá ríkissjóði en ekki á reikninga einstakra rekstraraðila og verkefna. Kílómetragjaldið rennur því eins og aðrir ökutækjaskattar, s.s. bifreiðagjöld og vörugjöld á eldsneyti í ríkissjóð án neinnar beinnar mörkunar. Fjármagn úr ríkissjóði er síðan notað til viðhalds og reksturs vegakerfisins. Með kílómetragjaldi er stuðlað að auknu jafnræði hjá eigendum og umráðamönnum ökutækja vegna notkunar vegakerfisins með því móti að gjaldtakan færast í meira mæli yfir á sjálfa notkunina.

*52 aðilar skiluðu umsögn við áformaskjalið sem nánast allar voru á þá leið að gjaldið væri ósannjarnt.*

Þetta er ekki rétt. Umsagnir við áformin að frumvarpinu voru margvíslegar og margir aðilar bæði einstaklingar, stofnanir og hagsmunaaðilar fögnuðu áformunum, sbr. eftirfarandi tilvitnun í eina af umsögnum við áformin: „Ástæða er til að fagna þessu fyrstu skrefum í átt til þess að allir vegfarendur greiði sambærileg gjöld af akstri um þjóðvegina til viðhalds og uppbyggingar á vegakerfinu, óháð orkugjöfum. ...“

*Ljóst að tekjuaukningin verður mun lægri, eða trúlega 1-1,5 milljarðar á sama tíma, vegna innleiðingu á nýju kerfi kílómetragjalds.*

Ráðuneytið er ekki sammála því að tekjuaukningin verði sú sem að Rafbílasambandið heldur fram í umsögn sinni. Í mati á áhrifum frumvarpsins er gert ráð fyrir að tekjuauki af nýju kerfi fyrir hreinorku- og tengiltvinnbifreiðar verði rúmlega 3 milljarðar kr. Þrátt fyrir að einhver kostnaður muni vera til staðar í upphafi hjá Skattinum vegna innleiðingar kerfisins liggur fyrir að um einkisþáttkostnað er að ræða, en gert er ráð fyrir að kerfið verði notað áfram á síðara stigi innleiðingarinnar á árinu 2025 þegar allar bifreiðar koma inn í kerfið á síðari stigum.

## 6. Samgöngustofa

Í umsögn Samgöngustofu kemur m.a. fram að stofnunin starfi samkvæmt lögum nr. 119/2012 og fari með stjórnsýslu og eftirlit á þeim sviðum sem undir stofnunina heyra. Það sé mat Samgöngustofu að stofnunin hafi takmarkað hlutverk við framkvæmd laganna og að hlutverk stofnunarinnar eigi einvörðungu að snúa að

tæknilegri varðveislu/hýsingu upplýsinga um stöðu akstursmæla. Í því sambandi bendir Samgöngustofa á tiltekin atriði í frumvarpinu sem stofnunin telur rétt að gerðar verði breytingar á.

Ráðuneytið telur í upphafi rétt að benda á að hlutverk Samgöngustofu samkvæmt frumvarpinu er afmarkað við umsjón með skráningu á stöðu akstursmælis bifreiðar, móttöku upplýsinga frá gjaldskyldum aðilum og faggiltum skoðunarstöðvum um skráningu á stöðunni og eftir atvikum úrskurði um slíka skráningu faggiltra skoðunarstofa á stöðu akstursmælis, sbr. 8. gr. og 3. og 4. mgr. 19. gr. frumvarpsins. Þar sem þær gjaldskyldu bifreiðar sem falla undir 1. eða 2. tölul. 2. gr. frumvarpsins skulu vera skráðar í ökutækjaskrá og Samgöngustofa annast skráningu ökutækja í ökutækjaskrá og hefur umsjón með skránni var talið rétt að Samgöngustofa hefði umsjón með skráningu á stöðu akstursmælis samkvæmt lögnum. Í frumvarpinu er þannig greint á milli áætlunar á meðalakstri, fyrirframgreiðslu og álagningar kílómetragjaldsins sem er í höndum ríkisskattstjóra og umsjón með skráningu á stöðu akstursmælis sem Samgöngustofa hefur umsjón með.

Hvað við kemur hlutverki Samgöngustofu samkvæmt frumvarpinu vill ráðuneytið vekja athygli á að dæmi eru um afmarkað hlutverk stofnunarinnar í framkvæmd skattlagningar samkvæmt beiðni þar um. Samkvæmt 1. mgr. 18. gr. laga nr. 87/2004, um olúgjald og kílómetragjald, kemur t.a.m. fram að þrátt fyrir að ríkisskattstjóri annast eftirlit með því að ekki sé notuð lituð olía á skráningarskyld ökutæki sé ráðherra þó heimilt að fela Samgöngustofu framkvæmd tiltekinna þátta eftirlitsins. Þar sem fyrir liggur að ökutækjaskráin er á forræði Samgöngustofu og að teknu tillit til þess að hún fer með stjórnsýslu samgöngumála, sbr. 2. mgr. 1. gr. laga nr. 119/2012 er gengið út frá því í frumvarpinu að Samgöngustofa hafi umsjón með skráningu á stöðu akstursmælis samkvæmt lögnum. Í þessu sambandi má jafnframt benda á að samkvæmt reglugerð nr. 414/2021, um skoðun ökutækja, hefur Samgöngustofa eftirlit með skoðunarstofum og viðurkennir þær, sbr. 3. og 11. gr. reglugerðarinnar auk þess sem að Samgöngustofa sker úr deilumálum á milli skoðunarstofu og aðila vega reglubundinnar skoðunar ökutækis, sbr. 47. gr. reglugerðarinnar. Að mati ráðuneytisins var því talið að beinast lægi við að Samgöngustofa hefði það hlutverk sem stofnuninni er falið í frumvarpinu, er lýtur að skráningu á stöðu akstursmælis í ljósi hlutverks stofnunarinnar gagnvart skoðunarstofum.

Ráðuneytið vill kom á framfæri að við vinnslu frumvarpsins var haft samráð við Samgöngustofu þar sem stofnuninni var gefin kostur á að senda inn athugasemdir við frumvarpið. Samgöngustofa sendi í kjölfarið inn athugasemdir til ráðuneytisins sem brugðist var að verulegu leyti við. Í kjölfar móttöku á erindi Samgöngustofu voru gerðar breytingar á 11. gr., 12. gr. 13. gr., 19. gr., og ákvæði til bráðabirgða I í frumvarpinu.

Í fyrirliggjandi umsögn eru til staðar nokkrar frekari ábendingar um einstaka ákvæði frumvarpsins. Ráðuneytið telur rétt að bregðast við þeirri tillögur Samgöngustofu er lýtur að 19. gr. frumvarpsins þar sem kveðið er á um kærheimild til hennar. **Þar sem fyrir liggur að Samgöngustofa hefur heimild til leiðréttingar á stöðu akstursmælis skv. 7. mgr. 8. gr. frumvarpsins leggur ráðuneytið til, eftir nánari skoðun á 19. gr. frumvarpsins, að 3. og 4. mgr. 19. gr. frumvarpsins falli brott.** Gera má ráð fyrir að í lang flestum málum verði hægt að leiðrétta mögulegar skráningarskekkjur hjá faggiltri skoðunarstofu, en gera má ráð fyrir að slíkar skráningarskekkjur muni heyra til undantekninga og að 3. og 4. mgr. 19. gr. í frumvarpinu sé því ofaukið.

Vegna annara atriða í umsögn Samgöngustofu bendir ráðuneytið á í þessu sambandi að í 23. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir heimild til setningu reglugerðar um framkvæmd laganna. Ráðuneytið gerir ráð fyrir að ef skýra þurfi nánar einstaka atriði, t.a.m. aðkomu Samgöngustofu vegna framkvæmdar og umsjón með skráningu, verði hægt að bregðast sérstaklega við því í reglugerð.

Í umsögn Samgöngustofu er sérstaklega bent á í 13. gr. frumvarpsins þar sem vakin er athygli á að ekki sé skýrt í frumvarpinu hvort gert sé ráð fyrir að kílómetragjald gjaldfalli við eigendaskipti auk þess sem liggja þurfi fyrir hvaða og hvernig Samgöngustofa fái upplýsingar um greiðslu gjaldfallins kílómetragjalds og vanskráningargjalds. Vegna þessa vill ráðuneytið áréttta að ekki er gert ráð fyrir að kílómetragjald vegna yfirstandandi tímabils gjaldfalli við eigendaskipti, sbr. 5. mgr. 10. gr. frumvarpsins þar sem fram kemur að gjalddagi álagningar sé 1. dagur annars mánaðar eftir lok síðasta gjaldtímabils. Þar sem að gjalddagi fyrirframgreiðslu kílómetragjalds er 1. dagur hvers mánaðar og eindagi 14 dögum síðar er gert ráð fyrir að seljandi geri upp gjaldfallið kílómetragjald og eftir atvikum vanskráningargjald fyrir skráningu eigendaskipta, en sambærileg regla um það er til staðar í lögum um bifreiðagjald, nr. 39/1988, sbr. 2. mgr. 5. gr. laga um bifreiðagjald þar sem fram kemur að óheimilt sé að skrá eigendaskipti að bifreið nema gjaldfallið bifreiðagjald hafi áður verið greitt.

Breytingartillaga ráðuneytisins:

„Lagt er til að 3. og 4. mgr. 19. gr. frumvarpsins falli brott.“

## **7. Samtök Ferðaþjónustunnar (SAF), Go Campers ehf. og Höldur ehf.**

SAF taka undir þá sýn stjórnvalda um það að til að gæta jafnræðis í gjalddöku í vegakerfinu þurfi grunnhugsunin að ganga út á að þeir sem nota vegakerfið eigi að greiða fyrir það. Ferðaþjónustan sé í grunninn ekki á móti slíkri tekjuöflun stjórnvalda til þess að einfalda kerfið og stuðla að auknu jafnræði á milli notenda. SAF hefur þó athugasemdir við ýmis ákvæði frumvarpsins og lýsa sig mótfallin óbreyttu

frumvarpi og leggja til ýmsar breytingar á frumvarpinu. Hér á eftir má finna viðbrögð ráðuneytisins við einstaka atriðum í umsögn SAF.

*Frumvarpið taki ekki gildi fyrir ökutæki ökutækjaleiga fyrr en 1. janúar 2025.*

Ráðuneytið fær ekki séð að rök séu fyrir því að fresta gildistöku frumvarpsins fyrir ökutækjaleigur þangað til 1. janúar 2025. Ökutækjaleigur líkt og aðrir gjaldskyldir aðilar, einstaklingar og fyrirtæki, verða fyrir áhrifum af upptöku kílómetragjalds vegna hreinorku- og tengiltvinnbifreiða og þurfa að mæta því, t.a.m. út frá rekstrarlegum forsendum og áætlunum í tilfelli fyrirtækja. Ekki er að sjá að sérstök rök knýi á um að frumvarpið taki ekki gildi fyrir ökutækjaleigur á sama tíma og aðra gjaldskylda aðila sem munu þurfa að greiða kílómetragjald frá og með 1. janúar 2024, m.a. með tilliti til jafnræðissjónarmiða. Ástæða þess að gildistöku álagningar kílómetragjalds vegna bifreiða sem skráðar eru erlendis og eru nýttar tímabundið hér á landi var frestað, annars vegar til 1. júlí 2024 vegna rafmagns- og vetnisbifreiða og hins vegar 1. janúar 2025 vegna tengiltvinnbifreiða, voru ástæður er lúta að framkvæmd innheimtunnar hjá farmflytjanda, m.a. skráningu bifreiðanna erlendis, eftirliti hjá tollyfirvöldum o.fl. Ráðuneytið fær ekki séð að sömu rök liggi til grundvallar hjá ökutækjaleigum vegna útleigu skáðra bifreiða hér á landi. Það er því mat ráðuneytisins að ekki komi til álita að fresta gildistöku frumvarpsins fyrir ökutækjaleigur.

*Ökutækjaleigur víja hafa val um hvort þær greiði kílómetragjald eða daggjald.*

Í 7. gr. frumvarpsins er lagt til að meginreglan verði sú að innflytjandi bifreiðar sem skráð er erlendis og nýtt er tímabundið hér á landi skuli greiða sérstakt daggjald. Hér er aðallega um að ræða erlenda aðila sem koma hingað til lands og aka hér á landi tímabundið í allt að 12 mánuði, t.d. ferðamenn sem koma hingað til lands með ferjunni Norrænu. Gjaldið er þá innheimt út frá áætlaðri tímalengd vegna notkunar bifreiðar hér á landi með einfaldleika gagnvart innflytjendum bifreiða að leiðarljósi. Daggjaldið á því eingöngu við í þessum tilvikum. Í tillögu SAF eru lagðar til breytingar á 7. gr. þess efnis að bifreiðar í eigu eða umráðum ökutækjaleigu með starfsleyfi skuli greiða sérstakt daggjald, en að ökutækjaleiga hafi þó val um að greiða kílómetragjald. Ráðuneytið fær ekki séð að hægt sé að leggja slíkt gjald á bifreiðarnar sem slíkar, líkt og SAF leggur til, en ekki tilgreindan aðila, einstakling eða fyrirtæki. Þá liggur fyrir að í 7. gr. frumvarpsins er eingöngu fjallað um bifreiðar sem skráðar eru erlendis en ekki hér á landi. Þar sem bifreiðar í eigu ökutækjaleiga eru skráðar hér á landi í ökutækjaskrá er það mat ráðuneytisins að rétt sé að þær sitji við sama borð og aðrir gjaldskyldir aðilar sem ber að greiða kílómetragjald vegna aksturs bifreiða sem skráðar eru í ökutækjaskrá hér á landi.

*Virðisaukaskattur vegna virðisaukaskatts á útleigu og endursölu.*

Ráðuneytið hefur áður svarað staðhæfingum SAF sem fram koma í umsögn samtakanna um að orkuskipti ökutækjaleiga vegna fyrirhugaðrar álagningar virðisaukaskatts á útleigu og endursölu hreinorkubíla þar sem niðurfelling virðisaukaskattsívilnunar fellur niður frá 1. janúar 2024 og m.a. sent nefndinni minnisblað vegna umrædds máls. Í umsögn Go Campers ehf. er einnig bent á þetta atriði.

Fyrir liggur að virðisaukaskattsívilnun vegna vistvænna ökutækja var í upphafi ekki ætlað að ívilna rekstraraðilum, eins og bílaleigum, sem geta talið virðisaukaskatt til innskatts vegna kaupa á fólksbílum. Ökutækjaleigur höfðu þó óbeinan ávinning af ívilnuninni, þ.e. í formi minni fjárbindingar í rekstri. Aftur á móti má segja að ökutækjaleigur höfðu beinan ávinning af því þegar virðisaukaskattsívilnunin var útvíkkuð hinn 1. janúar 2021 og látin ná til endursölu. Samanburður milli ökutækjaleiga og aðila sem ekki njóta innskattsréttar er ekki tækur að mati ráðuneytisins þar sem rekstraraðilar í VSK-kerfinu eru ekki í sömu stöðu og heimili utan rekstrar. Þá liggur fyrir að ökutækjaleigur eru umsvifamiklir aðilar á eftirmarkaði og hafa töluvert um það að segja hvað verð bjóðast þar. Að mati ráðuneytisins má því gera ráð fyrir að ökutækjaleigur komi til með að hafa veruleg áhrif á verð bifreiða á eftirmarkaði og að umræddar breytingar hafi ekki þau áhrif sem að látið er í veðri vaka í fyrirbyggjandi umsögnum vegna þessa.

*9. gr. frumvarpsins miðar við allt of háa áætlun.*

Ráðuneytið vísar til svars vegna umsagnar BGS og SVP um áætlun á meðalakstri og fyrirframgreiðslur. Ráðuneytið leggur áherslu á að þrátt fyrir áætlun ríkisskattstjóra í 2. mgr. 9. gr. liggur fyrir að ökutækjaleigu líkt og öðrum gjaldskyldum aðilum verður ávallt heimilt að breyta áætlun ríkisskattstjóra og skrá nýja áætlun í stað þeirrar áætlunar sem ríkisskattstjóri leggur til. Slík breytt áætlun skal þá vera grundvöllur að fyrirframgreiðslu kílómetragjalds. Endanleg skráning áætlunar mun því vera í höndum ökutækjaleigunnar sjálfar.

*Ökutækjaleigur greiði gjaldið eftir á.*

Fram kemur að ökutækjaleigur og flest fyrirtæki með stóra bílflota hafi ekki lausafé til að greiða út háar fjárhæðir fyrirfram fyrir meðalakstur og vilja því greiða kílómetragjaldið eftir á. Ráðuneytið vill í þessu sambandi benda á að ökutækjaleigu er heimilt skv. 3. mgr. 9. gr. að leggja fram raunhæfa áætlun út frá áætlunum akstri þeirra bifreiða sem eru í notkun hverju sinni. Þá megi gera ráð fyrir að bifreiðar

ökutækjaleigna séu í útleigu á hverju gjaldtímabili og að lausafé sé þannig til staðar í rekstrinum. Af skoðun ráðuneytisins á ársreikningum valinna ökutækjaleigna má jafnframt sjá að hagnaður ökutækjaleiga eftir skatta hefur aukist verulega á síðasta ári. Ökutækjaleigur skiluðu margar hverjar methagnaði á síðasta ári. Ráðuneytið telur því ekki koma til álita að ökutækjaleigur greiði gjaldið eftir á með vísan til þess að þær hafi ekki lausafé til að greiða út háar fjárhæðir fyrirfram.

*Ferðaþjónusta selur þjónustu sína langt fram í tímann.*

Það er rétt að fyrirtæki í ferðaþjónustu selja þjónustu sína oft á tíðum töluvert fram í tímann. Sú staðreynd að samningssamband seljanda og kaupanda sé gert töluvert fyrir eiginlega nýtingu þjónustunnar bindur þó ekki hendur stjórnvalda við öflun tekna. Lög nr. 16/2016 um neytendasamninga leggja þær skyldur á seljanda að upplýsa eins og vel og honum er unnt um þau opinberu gjöld sem verða eða kunna verða hluti af heildarverði til kaupanda. Seljandi telst ekki hafa brotið gegn þessari lögbundnu skyldu sinni þegar stjórnvöld ákveða að leggja á skatt sem hefur áhrif á verð til kaupanda, enda hafi seljanda ekki verið mögulegt að vita um fyrirhugaða skattlagningu á þeim tíma þegar hann og kaupandi gengu til samninga. Ef neytendalöggjöfinni væri ætlað það rúma gildissvið væri svigrúm stjórnvalda til tekjuöflunar almennt mjög takmarkað. Slíkt er ekki raunin enda mörg dæmi um að sköttum og gjöldum, sem geta haft áhrif á heildarverð seljanda til kaupanda og geta snert ökutækjaleigur líkt og önnur fyrirtæki á landinu sé breytt með stuttum fyrirvara. Ökutækjaleigum er hins vegar í sjálfvald sett hvort þær velti gjöldum áfram á viðskiptavinum sem ekki er sjálfgefið. Hvað við kemur samanburði við eignaleigu- og fjármögnunarleigufyrirtæki liggur fyrir að viðskiptavinir ökutækjaleigna eru almennt ekki skráðir umráðamenn þeirra bifreiða sem um ræðir í ökutækjaskrá líkt og gildir um viðskiptavinum eignaleigu- og fjármögnunarleigufyrirtækja, en gjaldskyldan í frumvarpinu vegna bifreiða hér á landi er bundin við opinbera skráningu gjaldskyldra bifreiða í ökutækjaskrá.

## 8. Skatturinn

Í umsögn ríkisskattstjóra eru lagðar til breytingar á einstaka ákvæðum frumvarpsins í níu liðum. Breytingar eru lagðar til á 5. gr., 9. gr., 10. gr., 13. gr., 14. gr., 15. gr., 19. gr. og bráðabirgðaákvæði nr. II. Auk þess er lagt til að við frumvarpið bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða.

Ráðuneytið hefur farið ítarlega yfir umsögn ríkisskattstjóra og þær breytingartillögur sem þar eru lagðar til og er sammála breytingartillögum ríkisskattstjóra.

Ráðuneytið móttók þann 11. desember sl. frekari ábendingar frá Skattinum þess efnis að gera þurfi breytingar á **5. mgr. 10. gr. frumvarpsins, 4. mgr. 13. gr., og 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða II** í frumvarpinu.

Ráðuneytið leggur til við efnahags- og viðskiptanefnd að gerðar verði breytingar á frumvarpinu til samræmis við þær breytingartillögur sem lagðar eru til í umsögn ríkisskattstjóra um frumvarpið auk neðangreindra breytinga:

Frekari breytingartillögur ráðuneytisins:

„Á eftir 1. málsl. 5. mgr. 10. gr. komi: „*Við eigendaskipti eða breytta skráningu umráðamanns samkvæmt 13. gr., tímabundinn flutning úr landi samkvæmt 1. tölul. 5. gr., þegar skráningarkerki eru sett í varðveislu skráningaraðila samkvæmt 1. tölul. 5. gr. og afskráningu bifreiðar samkvæmt 14. gr. er, þrátt fyrir 1. málsl., gjalddagi álagningar fyrsti dagur næsta mánaðar og eindagi 14 dögum síðar.*“

Skýring: Í þeim tilvikum sem fram koma í breytingartillögunni er talið rétt að álagning kílómetragjalds og eftir atvikum endurgreiðsla kílómetragjalds, ef svo ber fari fram strax um næstu mánaðarmót en ekki 1. dag annars mánaðar eftir lok síðasta gjaldtímabils álagningar, sbr. meginregla 1. málsl. 5. mgr. ákvæðisins.

---

„Á eftir orðinu: „kílómetragjald“ í 4. mgr. 13. gr. komi: „*p.m.t. fyrirframgreiðsla þess*“ „...“

Skýring: Hér er verið að hnykkja á því að einnig sé óheimilt að skrá eigendaskipti ef gjaldfallin fyrirframgreiðsla kílómetragjalds er ógreidd.“

---

„Í stað 2. mgr. 9. gr. í 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða nr. II kemur: „*1. eða 2. mgr. 9. gr.*“

Skýring: Þar sem tilvísun í 1. mgr. 9. gr. vantaði í bráðabirgðaákvæði nr. II er nauðsynlegt að gera umræddar lagfæringar til að bregðast við því.

## 9. Samtök fjármálafyrirtækja (SFF)

Í umsögn SFF er vísað til umsagnar samtakanna um áform um lagsetninguna þar sem lýst var yfir ánægju með að miða gjalddöku við notkun á vegakerfinu þ.e. að þeir borgi sem nota (e. the user pays principle).

### *Óskipt ábyrgð og lögveð*

SFF leggja til að 3. mgr. 3. gr. frumvarpsins verði felld brott þar sem hún sé óþörf til að tryggja hagsmuni hins opinbera. Að mati samtakanna er gengið óþarflega langt með því að lögfesta sameiginlega ábyrgð umráðamanns og eiganda á greiðslu kílómetragjaldsins í ljósi þess að gert er ráð fyrir lögveði í bifreiðinni fyrir gjöldunum.

Til svars við þessu bendir ráðuneytið á að meginreglan er sú að skráður eigandi bifreiðar, sem fellur undir 1. eða 2. tölul. 2. gr., er gjaldskyldur vegna fyrirframgreiðslu áætlunar og álagningar og uppgjörskílómetragjalds, sbr. 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins. Í 2. mgr. 3. gr. er að finna undantekningu frá meginreglu 1. mgr. Þar segir að þrátt fyrir 1. mgr. hvílir gjaldskyldan á skráðum umráðamanni bifreiðarinnar samkvæmt samningi við handhafa leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. lögum um fjármálafyrirtæki. Þar sem lögveð felur í sér undantekningu frá meginreglunni um jafnræði kröfuhafa verður að vera hafið yfir allan vafa hver veðkrafan er og hverjir eru veðþolar. Með því að mæla fyrir um að skráður eigandi og umráðamaður beri óskipta ábyrgð á greiðslu kílómetragjalds er verið að tryggja nauðsynlegan skýrleika á þessum tveimur atríðum. Ráðuneytið bendir á að sams konar ákvæði er nú þegar að finna í 3. málsl. 3. mgr. 13. gr. laga nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald. Þá hefur ákvæði um óskipta ábyrgð aðila engin áhrif á rétt aðila til að semja sín á milli um rétt skráðs eiganda til að krefja umráðamann um endurgreiðslu á kílómetragjaldi eða vanrækslugjaldi sem sá fyrrnefndi hefur greitt.

### *Umjöllun í frumvarpi um færslu inneigna milli kennitalna*

Á bls. 3 í umsögn SFF er vísað í umjöllun í frumvarpi um 3. gr. þess. Telur SFF ómögulegt að skilja eftirfarandi orðlag í umjölluninni: „Vegna þessa skulu innheimtumenn ekki færa inneignir á milli kennitalna eftir því hver greiðandi er til að mynda vegna vanskila umráðamanns, þar sem óskipt ábyrgð er til staðar vegna umræddra greiðslna og krafna, sbr. 3. mgr.“ Með þessu er átt við að í þeim tilvikum þegar krafa er stofnuð á umráðamann á grundvelli 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins og krafan fer í vanskil kemur ekki til álita, á grundvelli ákvæðisins um óskipta ábyrgð, að færa kröfuna yfir á skráðan eiganda bifreiðar ef hann greiðir kröfuna. Krafan heldur áfram að vera skráð á umráðamann og greiðsla frá skráðum eiganda verður skráð sem innborgun á kröfu umráðamanns. Verður að telja að fyrirkomulag þetta styðji frekar við rétt skráðs eiganda til að krefja umráðamann um endurgreiðslu á kröfu sem sá fyrrnefndi gefur greitt.

### *Upplýsingar til eiganda bifreiðar um vanskil umráðamanns*

Í umsögn SFF kemur fram að hvergi í frumvarpinu sé gert ráð fyrir tilkynningar- eða upplýsingaskyldu Skattsins eða Fjársýslunnar til eiganda bifreiðar vegna vanskila umráðamanns. Ef sameiginleg ábyrgð verður lögfest þurfi að taka til skoðunar aðgang eiganda bifreiðar að upplýsingum um skil umráðamanns á kílómetragjaldinu. Ráðuneytið bendir á að það liggur í hlutarins eðli að skráður eigandi, sem ber óskipta ábyrgð á greiðslu kílómetragjalds og vanrækslugjalds, getur hvenær sem er óskað eftir upplýsingum frá Skattinum um vanskil. Að mati ráðuneytisins er því ekki þörf á að kveða sérstaklega á um í frumvarpinu um rétt skráðs eiganda til aðgangs að upplýsingum um vanskil. Sem dæmi þá þess háttar fyrirkomulag verði lengi viðhaft varðandi upplýsingagjöf Skattsins til fjármögnunarfyrirtækja um innheimtu á bifreiðagjaldi. Þar hefur Skatturinn veitt fjármögnunarfyrirtækjum allar nauðsynlegar upplýsingar um vanskil.

### *Ekki þörf á að skrá stöðu akstursmælis við eigendaskipti á bifreiðum í eigu fjármögnunarfyrirtækja*

SFF benda á að skyldan til að skrá stöðu akstursmælis við eigendaskipti gjaldskyldrar bifreiðar sé óþörf í þeim tilvikum þegar verið er að færa eignarrétt á bifreið frá fjármögnunarfyrirtæki yfir til umráðamanns þegar lánsamningur er uppgreiddur. Meðan lánsamningur er í gildi er umráðamaður bifreiðar hinn gjaldskyldi aðili skv. 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins. Við eigendaskipti, í kjölfar á uppgreiðslu á lánsamningi, heldur sá hinn sami að vera áfram að vera gjaldskyldi aðilinn. Í umsögn SFF segir að gera megi ráð fyrir að þessi tilvik séu algengustu eigendaskiptin sem eru skráð af hálfu fjármögnunarfyrirtækja og jafnan gerð með einhliða tilkynningu fyrirtækjanna til Samgöngustofu. Það að þurfa að skrá stöðu akstursmælis við slík eigendaskipti flækir ferlið. SFF mælast til þess að slík eigendaskipti verði undanþegin skyldunni skv. 13. gr. til að skrá stöðu akstursmælis og leggja til breytingu á frumvarpinu þess efnis.

Ráðuneytið leggst gegn breytingartillögu SFF. Í fyrsta lagi hafa skattyfirvöld engar forsendur til að meta hvenær undanþágan geti átt við og hvenær ekki. Til þess þyrftu skattyfirvöld að hafa undir höndum upplýsingar um efni undirliggjandi lánsamninga milli fjármögnunarfyrirtækja og umráðamanna bifreiða. Í öðru lagi er tillaga SFF, sem felur í sér undanþágu frá meginreglunni í 13. gr. frumvarpsins, óskýr og geymir ekki tæmandi talningu á þeim tilvikum sem gætu fallið undir undanþáguna. Samkvæmt orðanna hljóðan virðist sem undanþágan geti náð til fleiri tilvika en þeirra sem beinlínis varða fjármögnunarfyrirtækin. Í því



sambandi er rétt að benda á að umráðamaður bifreiðar getur einungis orðið gjaldskyldur í þeim tilvikum þegar fyrir liggur samningur við fjármögnunarfyrirtæki um kaup á bifreiðinni, sbr. 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins. Miðað við orðalag tillögunnar er ekki útilokað að þar undir geti fallið önnur tilvik þar sem bæði er skráður eigandi og umráðamaður fyrir bifreið, sem falla ekki undir 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins. Enn fremur virðist orðalag tillögunnar gefa til kynna að undanþágan geti einnig náð til þeirra tilvika þegar breyting verður á skráðum eiganda en umráðamaður er áfram hinn sami. Að mati ráðuneytisins verða fjármögnunarfyrirtækin að hlíta meginreglunni í 13. gr. sem þýðir að Samgöngustofa getur ekki lengur skráð eigendaskipti á grundvelli einhliða tilkynningar frá fjármögnunarfyrirtæki. Í stað þess að fjármögnunarfyrirtæki þurfi að kalla eftir upplýsingum frá umráðamanni um stöðu akstursmæli mætti gefa báðum aðilum eigendaskipta möguleika á að skrá inn stöðu akstursmæli sem kaupandi eða nýr umráðamaður síðan samþykkir með rafrænni undirritun sinni. Hér er um að ræða atriði sem er framkvæmdalegs eðlis sem nægilegt er að útfæra með reglugerð, sbr. 23. gr. frumvarpsins.

#### *Bifreiðar sem ekki eru orðnar skoðunarskyldar verði boðaðar árlega í álestur hjá skoðunarstofu*

SFF vekja athygli á að þegar um er að ræða nýja bifreið virðist sem að gjaldskyldur aðili þurfi ekki að sannreyna skráningu sína á kílómetrum fyrir en að nokkrum árum liðnum þegar færa á bifreiðina í fyrsta sinn til aðalskoðunar, sbr. 16. gr. frumvarpsins. Það gefi gjaldskyldum aðila möguleika á að gefa upp ranga kílómetrastöðu í mörg ár. Til að tryggja jafnræði meðal gjaldskyldra aðila skoðunarskyldra og óskoðunarskyldra bifreiða og til að hindra vanskil leggur SFF til að bætt verði við 11. gr. ákvæði þess efnis að bifreið gjaldskylds aðila sem ekki er orðin skoðunarskyld skuli boðuð árlega í álestur hjá faggiltri skoðunarstofu til að unnt sé að staðfesta rafrænt uppgæfna kílómetrastöðu.

Ráðuneytið leggst gegn tillögu SFF. Við vinnslu frumvarpsins var þetta skoðað sérstaklega Samkvæmt gildandi reglum skal færa nýjar bifreiðar fyrst til skoðunar að fjórum árum liðnum, svo á tveggja ára fresti í tvö og loks árlega eftir það. Fyrir liggur að fjöldi rafmagns- og tengiltvinnbifreiða, sem nýskráðar hafa verið á sl. fjórum árum, er um 36 þús. talsins. Í ljósi fjöldans var talið of íþyngjandi fyrir alla hlutaðeigandi aðila að leggja þá skyldu á skráða eigendur eða umráðamenn þessara bifreiða að fara í árlegan álestur hjá faggiltri skoðunarstofu. Í staðinn er í frumvarpinu lagt upp með að byggt sé á upplýsingum frá skráðum eiganda eða umráðamanni út frá skráningu á kílómetrastöðu í miðlægri þjónustugátt stjórnvalda. Veiti hann ekki upplýsingar um stöðu aksturmælis einu sinni á hverju almanaksári ber honum að láta faggilta skoðunarstofu lesa á aksturmæli. Til viðbótar er þeim aðilum sem tilgreindir eru í 6 mgr. 8. gr. frumvarpsins skylt að lesa af aksturmæli og senda Samgöngustofu, s.s. söluaðilar bifreiða, aðilar sem hafa með höndum ábyrgðar- og þjónustuskoðanir og váttryggingafélög. Saman á þetta að tryggja eins rétta skráningu á kílómetrastöðu og mögulegt er.

#### *Upplýsingar til fjármögnunarfyrirtækja um að vanrækslugjald sé komið í vanskil*

SFF segja að þar sem ætlunin sé að frumvarpið taki gildi um næstu áramót standi líkur til þess að vanrækslugjald verði lagt á stóran hóp fólks sem hefur ekki náð að skrá stöðu aksturmælis fyrir 20. janúar 2024. Leggja SFF áherslu á að fjármögnunarfyrirtækin fá upplýsingar um vanrækslugjald sem lagt hefur verið á umráðamenn bifreiða um leið og það er komið í vanskil.

Líkt og áður greinir liggur það í hlutarins eðli að skráður eigandi, sem ber óskipta ábyrgð á greiðslu vanrækslugjalds, getur hvenær sem er óskað eftir upplýsingum frá Skattinum um vanskil. Að mati ráðuneytisins er því ekki þörf á að kveða sérstaklega á um í frumvarpinu um rétt skráðs eiganda til aðgangs að upplýsingum um vanskil.

## **10. Slysavarnafélagið Landsbjörg**

Í umsögn Slysavarnafélagsins Landsbjargar er því fagnað að samkvæmt frumvarpinu skuli bifreiðar í eigu björgunarsveita undanþegnar kílómetragjaldi. Slysavarnafélagið leggur þó til að gildissvið undanþágunnar verði vikkað lítillega, þannig að undanþágan nái skýrum orðum til björgunarsveita sem og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra. Slík útfærsla sé til þess fallin að tryggja að undanþágan nái tilskyldum árangri og styðji við rekstur og þróun viðurkenndra heildarsamtaka björgunarsveita og aðildarfélaga þeirra.

Ráðuneytið tekur undir sjónarmið Slysavarnafélagsins Landsbjargar þess efnis að tryggt skuli að undanþágan nái einnig til viðurkenndra heildarsamtaka björgunarsveita og leggur til eftirfarandi breytingartillögu á 1. tölul. 4. gr. frumvarpsins í því sambandi:

#### **Breytingartillaga ráðuneytisins:**

„Á eftir orðunum „Bifreiðar í eigu björgunarsveita“ í 1. tölul. 4. gr. komi: og viðurkenndra heildarsamtaka þeirra.