

Frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja

Erindi til atvinnuveganefndar v. einkaleiga skv. 9. gr. og skila á virðisaukaskatti

Ákvæði 9. gr. um einkaleigur var hugsað sem úrræði fyrir þá aðila sem starfa nú eða sækjast eftir að starfa sem ökutækjaleiga án þess að vera eigandi ökutækja. Frumvarpið gerir þá kröfu til ökutækjaleigu að hún sé eigandi eða fyrsti umráðamaður ökutækis.

Rammi 9. gr. um einkaleigur gerir ráð fyrir því að milligönguaðili geri samning bæði við leigusala (einstakling) og leigutaka (ferðamann). Með þessu móti er einkaleiga í raun að taka ökutækið á leigu og framleigja það og að sama skapi ber einkaleiga þannig ábyrgð á ástandi ökutækisins sem leigt er út.

Í þessu ljósi var ákvæðið sett upp og ennfremur tiltekið að einkaleiga skuli greiða virðisaukaskatt af heildarfjárhæð leigusamnings en ekki eingöngu þóknun sinni. Þetta er í samræmi við skilning RSK á virðisaukaskattskerfinu og jafnar samkeppnisstöðu einkaleiga og hefðbundinna bílaleiga. Á móti kemur reyndar heimild bílaleiga til afsláttar af vörugjöldum af bifreiðum en að sama skapi þarf einkaleiga ekki að leggja út í þann kostnað sem er við kaup á ökutækjum.

Nokkrar athugasemdir hafa komið fram frá fulltrúum deiliahagkerfisins vegna greiðslu virðisaukaskatts Þá er mögulegt að fyrirkomulag 9. gr. gerir skráningu sem einkaleigu mögulega minna aðlaðandi þar sem hún er bundin við tiltekið samningssamband og vsk-greiðslu af heildarfjárhæð. Þess vegna vill ráðuneytið leggja til að 7. mgr. 9.gr. verði breytt og hún verði á þennan veg:

Um skil á virðisaukaskatti fer skv. lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988, með síðari breytingum og byggist á því samningssambandi sem er á milli aðila.

Í samhengi við þetta leggjum við til að 8. mgr. falli brott.

Þannig sjáum við fyrir okkur að hvort sem er varðandi leigu ökutækja eða húsnæðis í skamman tíma þá fari um vsk eftir samningssambandinu, þ.e. þannig að ef um framleigu er að ræða (milligönguaðili leigir í raun ökutæki eða húsnæði) þá skuli greiða vsk af heildarfjárhæð leigu en ef eingöngu er um að ræða milligöngu (milligönguaðili ekki aðili að neinum samningum heldur kemur bara á viðskiptum) þá dugi að greiða vsk af þóknun viðkomandi.

Þetta er tillaga ráðuneytisins um lausn málsins enda teljum við afar brýnt að frumvarpið verði að lögum fyrir sumarið svo hægt sé að tryggja úrræði Samgöngustofu til að hafa eftirlit með ökutækjaleigum og eins að kröfur leiganna séu skýrar og tryggi öryggi vegfarenda almennt.

Hvað varðar umræðu um mörk virðisaukaskattsskyldu er rétt að taka það skýrlega fram að með frumvarpinu er ekki hróflað við þeim mörkum sem koma fram í virðisaukaskattslögum. Áfram verða þeir einstaklingar sem leigja út ökutæki sín ekki virðisaukaskattsskyldir fyrr en þeir ná 1.000.000 kr tekjum á ári. Ólíklegt er að þeir verði margir sem ná munu því.

Þessar aðilar eru hins vegar skyldugir til að greiða tekjuskatt af greiðslum sem þeir fá fyrir slíka leigu. Eins og fram kom í máli RSK síðastliðinn þriðjudag eru til staðar frádráttarreglur vegna tekna af útleigu á húsnæði. Ráðuneytið leggur til að í nefndaráliti komi fram hvatning til fjármálaeftirlits og

7. maí 2015

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið

RSK um að settar verði reglur um hlutfall frádráttarbærs kostnaðar vegna tekna af ýmis konar leigustarfsemi, ekki eingöngu leigu á húsnæði. Slíkt myndi gagnast í fleiri tilfellum deilihagkerfisins almennt.



Nefndarsvið Alþingis
Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 25. febrúar 2015

Varðar: umsögn um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög). Þingskjal 629 – 421.

Vísað er í erindi frá nefndarsviði Alþingis, sem barst með tölvupósti þann 6. febrúar sl. en þar er óskað eftir umsögn Ferðamálastofu um framangreint frumvarp til laga. Ferðamálastofa þakkar fyrir veittan frest á skilum.

Almennt:

Ferðamálastofa fagnar framkomnu frumvarpi og þeirri vinnu sem býr því að baki. Fulltrúi Ferðamálastofu hefur tekið virkan þátt í starfshópi um frumvarpsvinnuna, en með því frumvarpi sem hér liggur fyrir eru málefni bílaleiga aðlöguð þeirri þróun sem átt hefur sér stað innan atvinnugreinarinnar á undanförunum árum, auk þess sem brugðist er við þeim auknu kröfum sem gerðar eru til rekstraraðila innan ferðaþjónustunnar á sviði öryggismála og fagmennsku. Þeim athugasemdum sem hér fara á eftir er einkum ætlað að hnykkja á ákveðnum atriðum, en almennt lýsir Ferðamálastofa sig samþykka þeim breytingum sem frumvarpið hefur í för með sér.

Athugasemdir Ferðamálastofu við einstakar greinar:

3 gr. Starfsleyfi

1. Við 2. mgr. 3. gr. bætist við nýr 2. másl. svohljóðandi: „Sama gildir um útibú ökutækjaleigu.“
2. 3. másl. 5. mgr. 3. gr. „Ökutækjaleiga getur á grundvelli starfsleyfis sett á fót útibú.“ verður 3. mgr. 3. gr.
3. Við hina nýju 3. mgr. 3. gr. bætist nýr 2. másl. svohljóðandi: „Hyggist ökutækjaleiga setja á fót útibú eftir að leyfi hefur verið gefið út skal hún afla jákvæðrar umsagnar sveitarstjórnar í því umdæmi þar sem útibú er staðsett og tilkynna það til Samgöngustofu sbr. 1. mgr. 5. gr.“
4. 2. másl. 5. mgr. 3. gr. „A fastri starfsstöð skal framkvæmdastjóri eða yfirmaður fullnægja skilyrðum 4. gr.“ fellur niður.

Skýringar:

Samgöngustofa veitir starfsleyfi á grundvelli jákvæðrar umsagnar sveitarstjórnar þar sem föst starfsstöð er. Ef ökutækjaleiga ætlar líka að vera með útibú ökutækjaleigunnar þykir rétt og eðlilegt að leitað sé líka jákvæðrar umsagnar sveitarstjórnar þar sem útibú á að vera staðsett.

Setningin færir og verður ný málsgrein.

Rétt og eðilegt þykir að ökutækjaleiga sem ætlar að útvíkka starfsemi sína og opna útibú tilkynni það til Samgöngustofu sbr. 1. mgr. 5. gr. og afli einnig jákvæðrar umsagnar sveitarstjórnar þar sem útibú er staðsett.

Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. skal vera forsvarsmaður ökutækjaleigu ef leyfishafi er lögaðili. Forsvarsmaðurinn ber ábyrgð á starfseminni og kemur fram fyrir hönd hennar. Honum ber að uppfylla skilyrði 4. gr. um skilyrði starfsleyfis. Það kann að vera óþarflega íþyngjandi ef framkvæmdastjóri eða yfirmaður á fastri starfsstöð ökutækjaleigu sem ekki er forsvarsmaður fyrirtækisins þarf einnig að uppfylla 4. gr. Samkvæmt frumvarpinu þarf sá sem veitir útibúi forstöðu ekki að uppfylla skilyrði 4. gr.

4 gr. Skilyrði starfsleyfis

1. Við bætist nýr 7. töluliður 2. mgr. 4. gr. svohljóðandi: „ Hafa lagt fram skriflega staðfestingu um gerð öryggisáætlunar og um að hann skuldbindi sig til að fara eftir henni í daglegri starfsemi sbr. 6. mgr. 6. gr.□
2. Töluliðir sem á eftir koma breytast því til samræmis.

Skýringar

Breytingin lýtur að auknum öryggiskröfum til ökutækjaleiga. Samkvæmt skýrslu um einföldun starfsumhverfis og regluverks í ferðaþjónustu á Íslandi sem gefin var út í maí 2014 töldu ferðaþjónustuaðilar að lögbinda ætti öryggiskröfur sem ferðaþjónustuaðilum yrði gert skylt að uppfylla. Mikilvægt er að öryggismál séu í lagi. Skorti á öryggi og gæði er hætt á að íslensk ferðaþjónusta standist ekki samanburð í harðri samkeppni við önnur lönd. Þetta fyrirkomulag er sambærilegt við framkvæmd áhættumats hjá Vinnueftirlitinu. Samkvæmt lögum nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglugerð nr. 920/2006 um skipulag og framkvæmd vinnuverndarstarfs á vinnustöðum ber öllum fyrirtækjum að gera skriflegt áhættumat fyrir starfsemi sína og starfsmenn. Áhættumat fyrirtækja er á ábyrgð þeirra sjálfra og þurfa þau ekki að senda afrit af því til Vinnueftirlitsins heldur er nægjanlegt að þau sendi Vinnueftirlitinu tilkynningu um að áhættumat hafi verið gert og að þau skuldbindi sig til að fara eftir því í daglegri starfsemi. Vinnueftirlitið hefur eftirlit með að áhættumat sé gert og skal það vera starfsmönnum þess aðgengilegt óski þeir eftir því. Ferðaþjónustufyrirtæki heyra undir ákvæði laga og reglugerðar vinnuverndarlöggjafarinnar og því ber þeim að útbúa skriflegt áhættumat fyrir starfsemina og starfsmennina og tilkynna um gerð þess til Vinnueftirlitsins. Í því ljósi er eðlilegt að sambærilegt fyrirkomulag gildi um gerð öryggisáætlunar fyrir ökutækjaleigur og skrifleg staðfesting um að öryggisáætlun hafi verið gerð verði gerð að skilyrði fyrir leyfi til leigu á skráningarskyldum ökutækjum. Sjá einnig skýringar við 6. gr.

6 gr. Skyldur ökjutækjaleigu

1. 3. másl. 5. mgr. 6. gr. breytist og orðist svo: „Ásigkomulag ökutækja skulu alltaf taka mið af árstíma og færð□
2. Eftir 5. mgr. 6. gr. kemur ný málsgrein, 6. mgr. svohljóðandi: „ Leyfishafi skal útbúa skriflega öryggisáætlun. Gerð hennar og framkvæmd er á ábyrgð leyfishafa og skal hún vera aðgengileg starfsmönnum leyfishafa sem og Samgöngustofu. Endurskoða skal öryggisáætlun þegar breytingar verða á forsendum hennar.□

3. Málsgreinar sem á eftir koma taka breytingum sem því nemur.

Skýringar

Verið er að kveða fastar að orði um að ásigkomulag skuli alltaf taka mið af árstíma og færð.

Með ákvæðinu um gerð öryggisáætlunar er verið að bregðast við ákalli um auknar kröfur um öryggi í ferðaþjónustu. Ætlunin er að öryggisáætlanir séu á ábyrgð ökutækjaleiganna sjálfra en hlutverk Samgöngustofu yrði einungis eftirlit með að slíkar áætlanir séu gerðar.

Vakinn, gæða- og umhverfiskerfi Ferðaþjónustunnar hefur verið tekið í notkun. Aðilar í Vakanum leggja fram öryggisáætlun sem samanstendur af áhættumati, verklagsreglum, viðbragðsáætlun og atvikaskýrslu.

Samkvæmt öryggisviðmiðum Vakans eiga bílaleigur t.d.:

- Að geta með stuttum fyrirvara brugðist við óvæntum aðstæðum, t.d. náttúruvá og slysum,
- Starfsmenn bílaleiga eiga að kunna að bregðast við skv. öryggisáætlun,
- Ökutæki séu undir eftirliti og þeim viðhaldið með þeim hætti að þau uppfylli lágmarks öryggiskröfur skv. viðhaldsáætlun til að standast skoðun við afhendingu,
- Ekki séu leigð farartæki með þekktum göllum eða í því ástandi að galli sé líklegur til að koma fram á meðan á leigutíma stendur,
- Gengið er úr skugga um að ábyrgð og skyldur leigutaka séu kynntar við upphaf leigu,
- Allir bílar hafi fulla aðalskoðun við útleigu,
- Allir viðskiptavinir fá viðeigandi upplýsingar um umferðarreglur og akstur á Íslandi og fyrirtækið er með viðbragðsáætlun til að aðstoða viðskiptavini ef um bilun er að ræða á meðan á leigutíma sendur, svo unnt sé að gera ráðstafanir innan klukkustunda.

Það að gera gerð öryggisáætlunar að skilyrði fyrir rekstrarleyfi ökutækjaleigu gæti leitt til að fleiri ökutækjaleigur myndu sjá hag að aðild að Vakanum en að standa utan hans, en þegar hafa margir ferðaþjónustuaðilar lýst vilja sínum til þess að aðild að Vakanum verði lögbundinn. Afstaða Ferðamálastofu til þess er enn að æskilegra sé að fjölga hvötum til þátttöku í gæðakerfum á borð við Vakann og í því skyni eru öll gögn um Vakann opin á aðgengileg öllum á vefsíðu kerfisins. Þannig er hægt að nálgast leiðbeiningar um gerð öryggisáætlana á heimasíðu Vakans, www.vakinn.is.

9. gr. Einkaleigur

1. 2. másl. 5. mgr. 9. gr. breytist og orðist svo: „Ásigkomulag ökutækja skulu alltaf taka mið af árstíma og færð“

Skýringar

Verið er að kveða fastar að orði um að ásigkomulag skuli alltaf taka mið af árstíma og færð.

12. gr. Dagektir

1. Við bætist nýr 1. töluliður svohljóðandi: „ 2. másl. 3. mgr. 3. gr. um að tilkynna ekki stofnun útibús til Samgöngustofu og/eða aflar ekki jákvæðrar umsagnar frá sveitarstjórn þar sem útibú er staðsett.“
2. 1. töluliður verður 2. töluliður og verður svohljóðandi: „um skyldu til að forsvarsmáður uppfylli skilyrði 4. gr.“
3. Við bætist nýr 10. tölul. svohljóðandi: „6. mgr. 6. gr. um gerð öryggisáætlunar.“
4. Aðrir töluliðir taka breytingum til samræmis.



Skýringar

Breytingarnar eru til samræmis við þær breytingar sem gerðar eru á frumvarpinu.

Fulltrúar Ferðamálastofu eru reiðubúnir að koma á fund atvinnuveganefndar Alþingis til að fylgja umsögn sinni eftir og svara þeim spurningum sem kunna að vakna.

F.h. Ferðamálastofu

Ólöf Ýrr Atladóttir, ferðamálastjóri

Nefndasvið Alþingis
b.t. atvinnuveganefndar Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 26. febrúar 2015

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um til leigu skráningarskyldra ökutækja, 421. mál .

Þann 6. febrúar 2015 óskaði atvinnuveganefnd Alþingis eftir umsögn Félags atvinnurekenda (FA) um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög), 421. mál, sem leysa eiga af hólmi núgildandi lög um bílaleigur nr. 64/2000. Umrætt frumvarp samið af starfshópi sem iðnaðar- og viðskiptaráðherra skipaði í ágúst 2013. Starfshópurinn vann að gerð frumvarpsins frá september 2013 og var afurð þeirrar vinnu lögð fram á vorþingi 2014 en frumvarpið ekki tekið til umræðu. Í áframhaldandi vinnu við frumvarpið sumarið 2014 lagði FA fram umsögn um efni þess sem finna má í fylgiskjali með umsögn þessari. FA fagnar því að tekið var að nokkru tillit til þeirra athugasemda sem fram komu í umsögn félagsins áður en frumvarp þetta var lagt fyrir þingið að öðru sinni. FA telur hins vegar tilefni til að staldra við nokkur atriði sem betur mega fara og verða þau útlistuð hér að neðan. Að öðru leyti vísast til þeirra athugasemda sem fram koma í fylgiskjali með umsögn þessari.

I. Framsal eftirlits – heimild Samgöngustofu

Samkvæmt 10 .gr. frumvarpsins er Samgöngustofu falið að hafa eftirlit með því að ákvæðum laganna sé fylgt og hefur hún til þess tilteknar heimildir, sbr. t.d. 2. mgr. 10. gr. Í 4. mgr. sama ákvæðis er síðan Samgöngustofu falin almenn heimild til að framselja eftirlitshlutverk sitt öðrum aðilum, nánar tiltekið faggiltum skoðunarstofum, ýmist að hluta eða í heild. Þessar skoðunarstofur eru almennt einkareknar og er hér í raun verið að veita Samgöngustofu opna framsalsheimild til að fela einkaaðilum að framkvæma eftirlit sitt, jafnvel að öllu leyti, ákveði Samgöngustofa svo. Þess ber þó að geta að í athugasemdum við 10. gr. frumvarpsins er aðeins kveðið á um að Samgöngustofu verði heimilt að „fela faggiltum aðilum að sinna hluta af eftirlitshlutverki sínu, eftir því sem við á.“ Er því nokkuð ósamræmi milli lagatextans, sem er öllu rýmri hvað framsalsheimildina varðar, og lögskýringargagna.

Í þessu samhengi ber að líta til þess að hluti af eftirlitshlutverki Samgöngustofu er skv. 2. mgr. sama ákvæðis að athuga *svo oft sem þurfa þykir* hvort starfsemi leyfishafa sé í

samræmi við ákvæði laganna. Enn fremur hefur Samgöngustofa heimild skv. 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins til að óska eftir *öllum* upplýsingum er varða starfsemina og rekstur leigunnar. Hefur því Samgöngustofa umtalsverðar heimildir til að sinna eftirliti sínu skv. lögnum. Með einni setningu ætlar löggjafinn að veita Samgöngustofu heimild til að framselja þetta eftirlitsvald og þar með allar heimildir sem því fylgja til einkarekinna fyrirtækja. FA telur að löggjafinn hafi ekki heimild til slíks og vísar því til stuðnings í fylgiskjal með umsögn þessari. Afmarka þarf með skýrari hætti hvaða eftirlitshlutverki Samgöngustofu er heimilt að framselja til umræddra aðila. Sú almenna heimild sem finna má í frumvarpinu dugar engan veginn í þeim efnum..

II. *Jákvæð umsögn sveitarstjórnar*

Í athugasemdum FA, í fylgiskjali við umsögn þessa, var gerð athugasemd við það ákvæði frumvarpsins sem laut að að hinum lögbundna undanfara veitingu starfsleyfis, þ.e. að sveitarstjórn veiti *jákvæða* umsögn um þá ökutækjaleigu sem óskar leyfis. Umrætt ákvæði má finna óbreytt í fyrirliggjandi frumvarps, sbr. 2. mgr. 3. gr. Er með ákvæðinu gert ráð fyrir því að Samgöngustofu sé óheimilt að fallast á umsókn um starfsleyfi skv. lögnum sé umsögn videigandi sveitarstjórnar neikvæð.

FA telur framangreinda skipan varhugaverða enda er með henni verið að færa ákvörðunarvald um leyfisveitingu yfir til sveitarstjórna. Er um að ræða breytingu frá núverandi lögum sem einungis gera ráð fyrir að *umsögn* fái frá lögreglustjóra í því umdæmi sem ræðir. FA gerir ekki athugasemdir við að breytt sé um lögbundinn umsagnaradila en telur hins vegar varhugavert að veita umsagnaradila það vald sem umrætt frumvarp gerir ráð fyrir. FA leggur því til að hugtakið *jákvæðri* í 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins sé tekið út.

III. *Ökutækjaleiga eigandi allra ökutækja sem leigð eru út*

Líkt og í fyrra frumvarpi er í fyrirliggjandi frumvarpi gert ráð fyrir því að ökutækjaleiga verði að vera „*skráður eigandi skráningaraskylds ökutækis eða skráður fyrsti umráðamaður samkvæmt samningi við löggilt kaupleigu- eða fjármögnunarfyrirtæki*“, sbr. 1. mgr. 6. gr. frumvarpsins. Í athugasemdum við ákvæðið er ekki sérstaklega tiltekinn tilgangur þess en í athugasemdum við áðurframlagt frumvarp var ljóst að með þessu væri verið að koma í veg fyrir að leigð séu út í atvinnuskyni ökutæki sem tilheyra einstaklingi persónulega enda þarf ökutækjaleigan að vera eigandi allra ökutækja sem leigð eru út, eða skráð sem fyrsti umráðamaður.

FA vill árétta að umrætt ákvæði gæti komið einstaklega illa niður á litlum og meðalstórum ökutækjaleigum sem treysta á það fyrirkomulag sem nú er við lýði, þ.e. að bílaleigur leigi sín á milli ökutæki vegna t.d. yfirbókana og jafnvel bilana í einstökum tækjum. Er tilgangur þessa fyrirkomulags að auka nýtingarhlutfall á þeim tækjum sem fyrir hendi eru enda hagstæðara að tækin séu í útleigu heldur en að þau standi óhreyfð á bílaplani leigusalans. Enn fremur er þetta fyrirkomulag hagstætt fyrir minni bílaleigur sem hafa ekki fjármuni til að fjárfesta í stórum bílafloata en geta þó með þessum hætti annað eftirspurn á háannatíma með því að framleigja bifreiðar frá öðrum bílaleigum.

FA telur umrætt ákvæði frumvarpsins koma verst niður niður á litlum og meðalstórum fyrirtækjum, dregur úr sveigjanleika í greininni og minnkar möguleikann á því að unnt sé að hagnýta bílaflota fyrirtækjanna að fullu. Telur FA því að breyta eigi ákvæðinu með framangreind sjónarmið að leiðarljósi.

IV. Dagsektir enn úr hófi

Líkt og í áðurframlögðu frumvarpi er gert ráð fyrir að Samgöngustofa hafi heimild til að leggja dagsektir, *allt að* 500.000 kr. á dag, á hvern þann sem brýtur gegn nánar tilgreindum skyldum samkvæmt frumvarpinu, sbr. 12. gr. Dagsektir, öðru nafni févítí, hafa það að markmiði að knýja fram efndir og eru ekki eiginleg refsing í lagalegum skilningi heldur þvingunarúrræði. Á því hefur alla jafna verið byggt að í ljósi eðlis dagsekta falli óinnheimtar dagsektir niður eftir að skyldu þeirri, sem borgaranum er gert að fullnægja, er framfylgt. Í framangreindu ákvæði er hins vegar gert ráð fyrir fráviki frá umræddri reglu og kveðið á um að óinnheimtar dagsektir fallir ekki niður þótt aðili efni síðar þá skyldu sína sem 12. gr. kveður á um, nema Samgöngustofa ákveði það sérstaklega. Ekki er tiltekið í þeim efnun hvaða sjónarmiðum Samgöngustofa ber að beita við slíka ákvörðun. Þess ber enn fremur að geta að í 3. mgr. 12. gr. frumvarpsins er talið upp til hvaða sjónarmiða eigi að líta við ákvörðun fjárhæðar umræddra dagsekta en þau líta að alvarleika brotsins, hversu lengi það hefur staðið yfir og hvort um ítrekun er að ræða.

FA telur, í ljósi þess hversu íþyngjandi úrræði er sem um ræðir og þess að frávik sé frá almennum reglum um álagningu óinnheimtra dagsekta, að taka þurfi sérstakt tillit til lítilla og meðalstórra fyrirtækja á markaði fyrir ökutækjaleigur. Er það einstaklega íþyngjandi fyrir litla aðila að standa undir greiðslu dagsekta, að fjárhæð 500.000 kr. á dag og getur slík álagning virkað sem hindrun í samkeppnislegu tilliti. Eiga til að mynda stærri ökutækjaleigur mun auðveldara með að bera slíkan kostnað en þær minni. Í þessu samhengi ber að líta til þess að Samgöngustofu er ekki veitt heimild skv. áðurnefndri 3. mgr. 12. gr. frumvarpsins til að líta til fjárhagslegs styrkleika þess fyrirtækis sem til stendur að leggja á dagsektir.

Í ljósi framangreinds leggur FA til að hámark dagsekta sé lækkað verulega og/eða í 3. mgr. 12. gr. frumvarpsins sé bætt við því sjónarmiði að líta beri til fjárhagslegs styrkleika þess fyrirtækis sem til stendur að leggja á dagsektir. Ætti það sjónarmið einnig að hafa áhrif á þá ákvörðun Samgöngustofu að fella niður óinnheimtar dagsektir, eftir að ökutækjaleigan eða einkaleigan hafa fullnægt skyldum sínum skv. lögnum.

V. Krafa um tilkynningu til Samgöngustofu

Í 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða er gerð sú krafa að leyfishafar, sem hafa gild leyfi til reksturs bílaleigu, þurfi að tilkynna Samgöngustofu fyrir 1. maí 2015 hvort þeir hyggist halda starfsemi áfram. FA telur óljóst hvaða afleiðingar skortur á slíkri tilkynningaskyldu hefði í för með sér. Ljóst er að nú eru starfsleyfi ökutækjaleiga gefin út til 5 ára í senn og því hafa leyfishafar réttmætar væntingar til þess að halda leyfi sínu út þann tíma. Umrædd tilkynningarskylda á í engu að haggja þeim rétti. Þyrfti hið

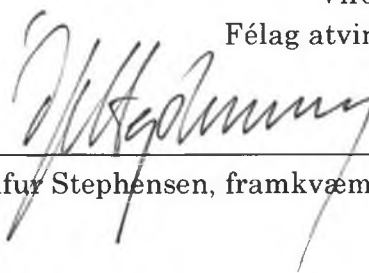
minnsta að vera fullljóst hvaða afleiðingar skortur á þeirri tilkynningarskyldu myndi hafa í för með sér.

Standi til að stjórnvöld hafi heimild til að fella niður starfsleyfi þeirra ökutækjaleiga sem tilkynna ekki um áframhaldandi starfsemi fyrir framangreint tímamark þá þarf það hið minnsta að koma skýrt fram í lögum. Þarf þá að taka til skoðunar að hér er um að ræða stjórnarskrárvarinn rétt leyfishafanna sem verður ekki af þeim tekinn með afturvirkum hætti né heldur á grundvelli almennra og óskýrra lagaákvæða.

VI. Niðurlag

Að lokum áskilur Félag atvinnurekenda sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Félagið lýsir sig jafnframt reiðubúið til að funda um efnið sé þess óskað.

Virðingarfyllst,
Félag atvinnurekenda



Ólafur Stephensen, framkvæmdastjóri FA

Fylgiskjal nr. 1 – Umsögn FA um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, dags. 30. júní 2014.

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið
Skúlagötu 4
101 Reykjavík

Fylgiskjal nr. 1

Reykjavík, 30. júní 2014

Efni: Umsögn um frumvarp til leigu skráningarskyldra ökutækja

Þann 5. júní 2014 óskaði iðnaðar- og viðskiptaráðherra eftir umsögn um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, sem leysa eiga af hólmi núgildandi lög um bílaleigur nr. 64/2000. Umrætt frumvarp var lagt fram á 143. löggjafarþingi, þskj. nr. 587, af fyrrgreindum ráðherra en var ekki tekið til umræðu á þinginu. Hyggst ráðherra nú betrumbæta frumvarpið og leggja það síðan fram að nýju á komandi hausti.

Félag atvinnurekenda (FA) er hagsmunafélag og eru félagsmenn þess m.a. bílaleigur sem starfa á grundvelli laga nr. 64/2000. Þeir félagsmenn hafa mikla hagsmuni af því að vel sé staðið að málum í tengslum við setningu nýrra laga um leigu bifreiða, og annarra skráningarskyldra ökutækja, og óskar því FA eftir því að litið sé til neðangreindra athugasemda félagsins við áframhaldandi vinnu frumvarpsins.

Hér að neðan verða útlistaðar athugasemdir FA við einstök efnisatriði umrædds frumvarps og forsendur þess.

I. Hagsmunir lítilla og meðalstórra fyrirtækja

FA hefur barist fyrir hagsmunum lítill og meðalstórra fyrirtækja og talið mikilvægt að löggjafinn hafi hagsmuni slíkra félaga til hliðsjónar við lagasmíð. Hafa slík fyrirtæki, sérstaklega lítil fyrirtæki sem leita eftir því að hasla sér völl á nýjum markaði, aðrar þarfir en stór fyrirtæki og þá sérstaklega þau sem eru í markaðsrádandi stöðu á viðkomandi markaði.

Við gerð frumvarpsins telur FA að ekki hafi verið hugað nægilega vel að stöðu lítilla og meðalstórra ökutækjaleiga. Má í því skyni nefna samsetningu þess starfshóps sem fenginn var til að endurskoða lög um bílaleigur. Þar sátu tveir einstaklingar frá tveimur stærstu bílaleigum landsins en þar skorti sérstakan málsvara lítilla og meðalstórra ökutækjaleiga. Sú nefndarskipan vekur óneitanlega upp spurningar um það hvort við vinnslu þessa lagafrumvarps hafi hagsmunir minni aðila verið hafðir til hliðsjónar. Ber að hafa hér í huga grundvallarskyldur framkvæmdarvaldsins um að gæta jafnræðis í störfum sínum og á sú regla einnig við þegar ráðuneytið hlutast til um skipan starfshóps sem hefur það að markmiði að endurskoða gildandi löggjöf.

Hér að neðan verða reifuð þau sjónarmið sem FA telur mikilvægt að hafa til hliðsjónar við endurskoðun umrædds lagafrumvarps.

A. Gera verður ráð fyrir nýjungum og fjölbreytileika

Í frumvarpi þessu er aðallega tekið mið af hefðbundnum bílaleigum en minna horft til þeirra nýjunga sem eiga sér stað á þessum markaði. Enn fremur er lítið horft til þeirra fyrirtækja sem starfa tímabundið á markaðnum, þ.e. einungis yfir sumartímann, og eru þannig að bregðast við auknu álagi í ferðaþjónustu. FA telur mikilvægt, í þessari annars ágætu viðleitni til að betrubæta lagaumhverfi ökutækjaleiga, að gera ráð fyrir þeim misjöfnu rekstarformum og áherslum í markaðssetningu sem nú eru við lýði á umræddum markaði.

Föst starfsstöð

Í 1. tölul. 2. gr. frumvarpsins er hugtakið *föst starfsstöð* skilgreind. Ekki er að finna almenna skilgreiningu í íslenskum rétti á hugtakinu föst starfsstöð og er til að mynda ekki um sömu skilgreiningu að ræða í lögum um verslunaratvinnu nr. 28/1998, sbr. 3. gr.¹ Er sú skilgreining sem finna má í fyrrgreindu frumvarpi ítarlegri og afmarkaðri. Má því ætla að það muni reynist erfiðara fyrir ökutækjaleigur skv. umræddu frumvarpi að uppfylla skilyrðið um fasta starfsstöð heldur en til að mynda gildir um bílasala, sem starfa á grundvelli laga um verslunaratvinnu.

FA telur mikilvægt að endurskoða notkun á hugtakinu *föst starfsstöð* eða ef til vill breyta skilgreiningunni á henni enda útilokar hún tiltekna tegundir ökutækjaleiga frá markaðnum. Má í því skyni nefna net- og símaleigur sem gera ekki ráð fyrir að almenningur hafi aðgang að fastri starfsstöð en dæmi um slíkt er nýjung sem hefur átt mikilli velgengni að fagna og gengur undir heitinu Zip-car. Tæki, í því tilfalli, núverandi skilgreining um *fasta starfsstöð*, skv. 1. tölul. 2. gr. frumvarpsins, ekki til viðkomandi starfsemi enda starfsstöð ekki „bundin við ákveðna staðsetningu eða heimilisfang eða tiltekinn varanleika.“ Enn fremur má ætla að árstíðarbundnar ökutækjaleigur myndu ekki falla undir viðkomandi skilgreiningu á *fastri starfsstöð* enda uppfylli þær líklega ekki skilyrðið um *varanleika*. Er það bagalegt enda er það grundvallarskilyrði þess að fyrirtæki geti rekið ökutækjaleigu, skv. umræddu frumvarpi, að hún sé rekin á fastri starfsstöð.

Leggur FA því til að umrætt frumvarp sé endurskoðað með hliðsjón af framangreindum athugasemdum og taki í ríkara mæli tillit til breytts rekstrarforms í greininni.

Úrræðið um rafræna þjónustu gengur ekki nægilega langt

Í umdeildu frumvarpi er gert ráð fyrir að leyfishafa sé heimilt að reka starfsemi sína á rafrænan hátt og ber þá að fara eftir lögum um rafræn viðskipti og aðra rafræna þjónustu, sbr. 7. mgr. 3. gr. frumvarpsins. Er þó ávallt gert það skilyrði að leyfishafi sé með fasta starfsstöð, opin almenningi.

¹ Ákvæðið hljóðar svo: .. *föst starfsstöð*: húsnæði eða annað rými þar sem rekin er, staðbundið og reglulega, verslun í atvinnuskyni.

Þá er gert það skilyrði að starfsstöðin sé opin á auglýstum afgreiðslutímum og á starfsstöðinni sé enn fremur framkvæmdastjóri eða yfirmaður sem fullnægir skilyrðum 4. gr. frumvarpsins.

Þó FA telji mikilvægt að viðskiptavinir hafi greiðan aðgang að þjónustuaðila, í þessu tilviki ökutækjaleigu, þá er ljóst að með framangreindum kröfum er verið að takmarka um of heimildir fyrirtækja til að koma með nýjar lausnir í leigu ökutækja. Er því verið að takmarka inngöngu nýrra aðila, og að mati FA, umfram það sem nauðsynlegt þykir. Hið minnsta telur FA að taka skuli tillit til þessa við gerð umrædds frumvarps en ljóst er að hvergi í athugasemdum við frumvarpið kemur umfjöllun um þessi atriði.

B. Dagsektir úr samhengi við stærð aðila

Í 10. gr. frumvarpsins er í 1. mgr. gert ráð fyrir að Samgöngustofa hafi heimild til að leggja dagsektir, allt að 500.000 kr. á dag, á hvern þann sem brýtur gegn nánar tilgreindum skyldum samkvæmt frumvarpinu. Í 3. mgr. greinarinnar er síðan talið upp hvaða sjónarmið eigi að líta til við ákvörðun sekta. Þau líta að alvarleika brotsins, hversu lengi það hefur staðið yfir og hvort um ítrekun er að ræða. Félag atvinnurekenda telur að hér skorti á að taka tillit til lítilla og meðalstórra fyrirtækja á markaði fyrir ökutækjaleigur, að tvennu leyti.

Í fyrsta lagi þá er í frumvarpinu valið að stilla hámarki dagsekta með þeim hæstu sem finnst í íslenskum lögum. Í langflestum lögum þar sem finna má ákvæði um dagsektir þá eru sektir undir 500.000 kr. á dag. Má til að mynda nefna að í lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum nr. 46/1980 og lögum um ársreikninga nr. 3/2006 er hámark dagsekta 100.000 kr. á sólarhring. Það er vissulega að finna hærri mörk í öðrum lögum, og hæst er það tvær milljónir króna í lögum um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi nr. 87/1998, sbr. 4. mgr. 11. gr. þeirra laga. Þess ber að geta að þau fyrirtæki sem falla undir þau lög velta mun hærri fjárhæðum heldur en ökutækjaleigur.

Í öðru lagi þá er ekki gert ráð fyrir því að við ákvörðun dagsekta hafi stjórnvald heimild til að líta til fjárhagslegs styrkleika viðkomandi fyrirtækis. Þrátt fyrir að þau sjónarmið sem lögð eru fram í umræddu frumvarpi og liggja umræddri ákvarðanatöku til grundvallar séu lögmæt og í samræmi við það sem tíðkast hefur þá skortir að sjónarmið um stærð fyrirtækja, þ.e. fjárhagslegan styrkleika komi til skoðunar. Sérstaklega í ljósi þeirra háu dagsekta sem frumvarpið gerir ráð fyrir. Er það sjónarmið að finna víða í íslenskri löggjöf sem grundvöllur álagningu dagsekta. Hér skiptir máli að leggja mat á það með hvaða hætti umræddar sektir hafa áhrif á þau fyrirtæki, sem í hlut eiga, en ætla má að dagsektir að fjárhæð kr. 500.000 á dag myndi koma mjög illa niður á litlum ökutækjaleigum en gæti verið innan marka þegar slíkar sektir eru lagðar á stærstu ökutækjaleigurnar.

Leggur FA því til að hámark dagsekta sé lækkað verulega og/eða í 3. mgr. 10. gr. frumvarpsins sé bætt við því sjónarmiði að líta beri til fjárhagslegs styrkleika þess fyrirtækis sem til stendur að leggja á dagsektir.

II. Heimild ráðherra of víðtæk

I. Veiting undanþága

Í 3. mgr. 1. gr. frumvarpsins er ráðherra veitt almenn og opin heimild til að ákveða hvort tilteknir flokkar ökutækja eða tiltekin tegund leigustarfsemi eigi að teljast undanskilin leyfisskyldu samkvæmt lögnum. Þrátt fyrir að sambærileg heimild sé til staðar í núgildandi lögum um bílaleigur þá telur FA varhugavert að veita ráðherra slíkt vald án frekari afmörkunar. Ástæða þess er einföld. Þetta er of víðtæk heimild og samræmist ekki kröfum lögmætisreglunnar og 2. gr. Stjórnarskrár lýðveldisins Íslands nr. 33/1944 (hér eftir „stjórnarskráin“), um þrískiptingu ríkisvaldsins. Löggjafinn verður að afmarka með skýrari hætti hvenær heimilt sé að beita slíkri undanþáguheimild og þá hvaða takmörk séu á henni.

Eins og ákvæðið stendur, bæði í núgildandi lögum sem og umræddu frumvarpi, þá hefur ráðherra í raun frjálsar hendur um það hvenær hann undanskilur tiltekin ökutæki eða starfsemi leyfisskyldu. Er fyrirsjáanlegt að slíkt gæti raskað samkeppni í greininni og er því ótækt.

Sé fyrirsjáanlegt að einhver hluti af leyfisskyldum ökutækjum eða starfsemi eigi að hljóta slíka undanþágu, sem hér er gert ráð fyrir að ráðherra veiti, þá á löggjafinn að mæla fyrir um undanþágu þeirra í lögum. Er það betur í samræmi við kröfur um fyrirsjáanleika, gegnsæi og jafnræði.

II. Setning reglugerðar

Í 8. mgr. 3. gr. frumvarpsins er ráðherra veitt almenn heimild til að kveða nánar á um *kröfur varðandi starfsleyfi, leyfisumsóknir og framkvæmd leyfisveitinga* með reglugerð. Í 8. tölul. 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins er ráðherra enn fremur veitt almenn heimild til að setja nánari ákvæði um starfsábyrgðartryggingu, sem er eitt af skilyrðum þess að starfsleyfi sé veitt. Þannig getur ráðherra kveðið á um skyldu til að hafa tiltekna váttryggingarskilmála í tryggingunni sem og hvert lágmark slíkrar tryggingar sé. Við mat á heimild löggjafans til að veita ráðherra heimild til reglusetningar af þessu tagi þá verður að horfa til þeirra krafna sem stjórnarskráin setur löggjafanum þegar til stendur að fjalla um eða jafnvel skerða stjórnarskrárvarin réttindi, í þessu tilviki atvinnufrelsi fyrirtækja.

Í 75. gr. stjórnarskrárinnar er að finna bann við því að framkvæmdarvaldið sem og löggjafarvaldið takmarki atvinnufrelsi nema fyrir hendi séu nánar tiltekin skilyrði. Í fyrsta lagi þarf takmörkun að byggja á lögum, í annan stað þarf að vera fyrir hendi lögmætt markmið og í þriðja lagi þarf að gæta meðalhófs. Er hér um að ræða svokallaða lagaáskilnaðarreglu sem hefur verið margstaðfest í íslenskri dómaframkvæmd. Reglan felur það í sér að einungis er heimilt að takmarka atvinnufrelsi með lögum. Í samræmi við hina stjórnskipulegu lögmætisreglu, sem m.a. má leiða af 2. gr. stjórnarskrárinnar, verða löggin að stafa frá löggjafarvaldinu. Í þessu tilviki Alþingi.

Eigi framkvæmdarvaldið að fá heimild til að setja reglur til takmörkunar á atvinnufrelsi borgaranna þá verður að vera fyrir hendi fullnægjandi reglugerðarheimild. Sú reglugerðarheimild þarf að fullnægja þeim skilyrðum að *mæla fyrir um meginreglur, þar sem fram komi takmörk og umfang þeirrar réttindaskerðingar, sem talin er nauðsynleg.*

Að fá starfsleyfi til að stunda tiltekinn atvinnurekstur er grundvallarþáttur í atvinnurekstri fyrirtækja sem hyggjast leigja skráningarskyld ökutæki. Sú almenna reglugerðarheimild sem hér um ræðir veitir ráðherra heimild til að takmarka það frelsi, t.d. í tengslum við kröfur varðandi starfsleyfi, fullnægir ekki framangreindum skilyrðum.

Leggur FA til að löggjafinn mæli með tæmandi hætti á um þær kröfur sem hægt er að gera til fyrirtækja í tengslum við starfsleyfi, þar á meðal hvernig starfsábyrgðartryggingu fyrirtækin þurfa að hafa, og enn fremur að reglugerðarheimildin sé útfærð til samræmis við þær kröfur sem stjórnarskráin setur löggjafanum, sbr. framangreind umfjöllun.

III. Framsal eftirlits – heimild Samgöngustofu

Í 4. mgr. 8. gr. frumvarpsins er Samgöngustofu falin almenn heimild til að fela faggiltum skoðunarstofum að sinna eftirlitshliverki sínu – í heild eða hluta. Um er að ræða mjög umfangsmikla framsalsheimild til Samgöngustofu sem engin takmörkun er á. Hluti af eftirlitshlutverki Samgöngustofu er skv. 2. mgr. sama ákvæðis að athuga *svo oft sem þurfa þykir* hvort starfsemi leyfishafa sé í samræmi við ákvæði laganna. Enn fremur hefur Samgöngustofa heimild skv. 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins til að óska eftir *öllum* upplýsingum er varða starfsemina og rekstur leigunnar. Hefur því Samgöngustofa umtalsverðar heimildir til að sinna eftirliti sínu skv. lögnum.

Með einni setningu ætlar löggjafinn að veita Samgöngustofu heimild til að framselja þetta eftirlitsvald og þar með allar heimildir sem því fylgja til einkarekinna fyrirtækja, þ.e. faggiltra skoðunarstöðva. FA telur, með vísan til umfjöllunar í II. kafla hér að framan, að löggjafinn hafi ekki heimild til slíks. Afmarka þarf með skýrari hætti hvaða hluta af eftirlitshlutverki Samgöngustofu stofnunin hafi heimild til að framselja til umræddra aðila.

IV. Jákvæð umsögn sveitarstjórnar

Í 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir lögbundnum undanfara veitingu starfsleyfis, þ.e. að sveitarstjórn veiti *jákvæða* umsögn um þá ökutækjaleigu sem óskar leyfis. Mæli sveitarstjórn því ekki með veitingu starfsleyfis þá er Samgöngustofu óheimilt, skv. ákvæðinu, að fallast á umsókn enda er lögbundinn undanfari leyfisveitingu *jákvæð umsögn sveitarstjórnar.*

FA telur varhugavert að færa ákvörðunarvald um leyfisveitingu með þessum hætti yfir til sveitarstjórna. Er um að ræða breytingu frá núverandi lögum sem einungis gera ráð fyrir að *umsögn* fáiast frá lögreglustjóra í því umdæmi sem ræðir. FA gerir ekki athugasemdir við að breytt sé um lögbundinn umsagnaraðila en hins vegar telur varhugavert að veita umsagnaraðila það vald sem umrætt frumvarp gerir ráð fyrir.

FA leggur því til að hugtakið *jákvæðri* í 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins sé tekið út.

V. Óhóflega íþyngjandi skilyrði starfsleyfis

Í 4. gr. frumvarpsins eru talin upp þau skilyrði sem umsækjandi, eða forsvarsmáður umsækjanda, um starfsleyfi þarf að fullnægja svo heimilt sé að veita honum leyfið. Umrætt ákvæði er að mestu í samræmi við 4. gr. núgildandi laga um bílaleigur en þó koma inn ný skilyrði sem FA telur mikilvægt að staldra við.

Í 4. tölul. 2. mgr. 4. gr. kemur fram nýtt og enn fremur mjög íþyngjandi skilyrði um veitingu starfsleyfis. Samkvæmt ákvæðinu þá má umsækjandi, eða forsvarsmáður umsækjanda ekki hafa misst starfsleyfi á grundvelli laganna á síðustu þremur árum. Engar athugasemdir eru að finna við umrædda viðbót í frumvarpinu aðra en þá að þetta sé nýmæli.

FA telur varhugavert að innleiða slíkar takmarkanir á veitingu starfsleyfis, af tveimur ástæðum. Í fyrsta lagi þá er um óhóflega langan biðtíma að ræða sem engin skýring er fyrir. Ætli löggjafinn að setja svohljóðandi ákvæði um takmörkun á atvinnufrelsi þá telur FA að hið minnsta þurfi að liggja fyrir því málefnaleg sjónarmið. Þau sjónarmið er hvorki að finna í athugasemdum við ákvæðið né á öðrum stað í frumvarpinu. Í öðru lagi þá er ekki að finna sambærilegt ákvæði í öðrum sambærilegum lögum og með engu móti hægt að átta sig á því afhverju strangari reglur eigi að gilda um ökutækjaleigur en aðra atvinnustarfsemi.

Með hliðsjón af þessu telur FA að fella eigi umrætt ákvæði út eða hið minnsta stytta umræddan biðtíma niður í 1 ár.

VI. Ökutækjaleiga eigandi allra ökutækja sem leigð eru út

Samkvæmt 2. Mgr. 5. Gr. frumvarpsins kemur fram að ökutækjaleiga verði að vera „*skráður eigandi skráningarskylds ökutækis eða skráð fyrsti umráðamaður samkvæmt samningi við löggilt kaupleigu- eða rekstrarleigufyrirtæki.*“ Í athugasemdum við ákvæðið er ljóst að með þessu er verið að koma í veg fyrir að leigð séu út í atvinnuskyni ökutæki sem tilheyra einstaklingi persónulega enda þarf ökutækjaleigan að vera eigandi allra ökutækja sem leigð eru út, eða skráður sem fyrsti umráðamaður.

Staðan er hins vegar sú að umrætt ákvæði kemur í veg fyrir það þekkt fyrirkomulag sem er við lýði í dag að bílaleigur leigja sín á milli ökutæki vegna t.d. yfirbókana og jafnvel bílana í einstökum tækjum. Er tilgangur þessa fyrirkomulags að auka nýtingarhlutfall á þeim tækjum sem fyrir hendi eru enda hagstæðara að tækin séu í útleigu heldur en að þau standi óhreyfð á bílplani leigusalans. Enn fremur er þetta fyrirkomulag hagstætt fyrir minni bílaleigur sem hafa ekki fjármuni til að fjárfesta í stórum bílflota en geta þó með þessum hætti annað eftirspurn á háannatíma með því að framleigja bifreiðar frá öðrum bílaleigum.

FA telur umrætt ákvæði koma verst niður niður á litlum og meðalstórum fyrirtækjum, dregur úr sveigjanleika í greininni og minnkar möguleikann á því að unnt sé að hagnýta bílafloata fyrirtækjanna að fullu. Telur FA því að breyta eigi ákvæðinu með framangreind sjónarmið að leiðarljósi.

VII. *Takmörkun á samningsfrelsi – val á samningsaðila*

Í 8. mgr. 5. gr. frumvarpsins kemur fram að leyfishafa sé skylt að bjóða ökutæki til útleigu *jafnt til almennings sem fyrirtækja*. Í athugasemdum við ákvæðið kemur fram að ákvæðið eigi rætur að rekja til nágildandi laga um bílaleigur og tengist *fyrirkomulagi vegna afsláttar af vörugjöldum af bifreiðum*. Í nefndarálitinu, sem lá til grundvallar breytingartillögu samgöngunefndar í aðdraganda setningu nágildandi laga um bílaleigur, kemur fram eftirfarandi setning um umrætt ákvæði; „*Lagt er til að bílaleigur skuli jafnt bjóða bifreiðar til leigu almennings sem fyrirtækja*.“ Enn fremur kom fram í álitinu að lagt væri til að „*skilgreining hugtaksins „bílaleiga“ í frumvarpinu yrði breytt þannig að ekki verði einungis um að ræða leigu til almennings heldur einnig til fyrirtækja*.“ Er í lögskýringarögnum til grundvallar lögum um bílaleigu hvergi að finna tengingu á milli skyldu bílaleigna til að leigja tækin sín bæði til almennings og fyrirtækja og þess að afsláttur fái af vörugjöldum. Í 2. Umræðu á þingi var hins vegar rætt um umræddan afslátt í tengslum við heimildir bílaleigna til að leigja bíla til eigenda og starfsmanna bílaleigna og talið mikilvægt að takmarka slíkt vegna þess afsláttar sem um ræðir.

Í ljósi framangreinds skilur FA ekki rökstuðning þann sem lagður er til grundvallar 8. mgr. 5. gr. frumvarpsins sem takmarkar samningsfrelsi fyrirtækja. Fyrirtæki og einstaklingar eiga í grunninn að geta valið við hvern þeir semja og um hvað. Er það grundvallarregla í íslensku samfélagi. Með umræddu ákvæði er verið að takmarka það samningsfrelsi og rökstuðningurinn fyrir þeirri takmörkun er ófullnægjandi. Ekki er hægt að sjá hvernig sá afsláttur sem ökutækjaleigur fá af vörugjöldum réttlæti þá tilhögun að ökutækjaleigur þurfi að semja við bæði almenning og fyrirtæki. Í sumum tilvikum gætu ökutækjaleigur talið hag sínum borgið við að markaðssetja fyrirtæki sitt eingöngu til annarra fyrirtækja. Er það til að mynda þekkt rekstrarform í öðrum atvinnugreinum að fyrirtæki stundi einungis viðskipti við önnur fyrirtæki og má þar nefna heildsölur. Er þetta einfaldlega hluti af viðskiptamódeli viðkomandi fyrirtækis og jafnvel kröfum markaðarins. Í tilviki ökutækjaleiga þá er engin haldbær ástæða til takmarka samningsfrelsi fyrirtækjanna með þessum hætti. Sú krafa að fyrirtækin sannanlega leigi út ökutækin, sem fá umræddan afslátt, er réttlætanleg en krafan um það hvert tækið sé leigt er það ekki.

FA leggur því til að umrætt ákvæði verði fellt úr frumvarpinu og fyrirtækjum þannig veitt heimild til að þróa rekstur sinn áfram í samræmi við kröfur markaðarins.

VIII. *Krafa um endurnýjun leyfis – ólögæt afturvirkni*

Í 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða er gerð sú krafa að leyfishafar, sem hafa gild leyfi til reksturs bílaleigu, þurfi að sækja um ný leyfi til Samgöngustofu innan þriggja mánaða frá gildistöku laganna ellegar falli leyfin úr gildi. Í nágildandi lögum um bílaleigu þá er starfsleyfi veitt til 5 ára í senn.

Samkvæmt íslenskum rétti þá er óheimilt að skerða réttindi borgaranna með afturvirkum hætti og á það einnig við um veitingu leyfa eða starfsréttinda. Sá aðili sem fær tímabundið atvinnuleyfi hefur rétt á að halda því leyfi þó lagaákvæðum sé breytt áður en gildistími leyfisins rennur út. Er þetta grundvallarregla og felst í stjórnarskrárvörðum rétti borgaranna til friðhelgis eignarréttar og atvinnufrelsis.

Að þessu sögðu þá telur FA ótækt að gera þá kröfu til fyrirtækja við gildistöku nýrra laga um leigu skráningarskyldra ökutækja að sækja aftur um leyfi sem þau hafa nú þegar aflað sér. Eiga þessi fyrirtæki einfaldlega rétt á að halda sínum leyfum út tilgreindan leyfistíma og að þeim tíma liðnum ber þeim að sækja að nýju um leyfi á grundvelli nýrra laga. Leggur FA því til að framangreint bráðabirgðarákvæði sé fellt úr umræddu frumvarpi.

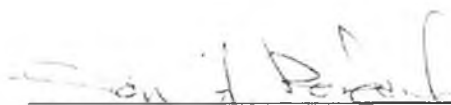
IX. Verðlagsþróun – óskýrt

Að lokum vill FA benda á orðalagið í 3 mgr. 10. gr. frumvarpsins þar sem ráðherra er veitt heimild til að breyta hámarksupphæð dagsekta í samræmi við *verðslagsþróun*. Umrætt ákvæði er of óskýrt að mati FA enda getur verðlagsþróun vísað til margra atriða, þar á meðal verðlagsþróun launa.

FA telur að tilgreina eigi sérstaklega í lögnum við hvaða vísitölu eigi að miða, og þá frá hvaða tímamarki, við uppfærslu á fjárhæðum dagsekta. Ekki á að veita ráðherra sjálfsvald um þau efni.

X. Niðurlag

Að lokum áskilur Félag atvinnurekenda sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum. Félagið lýsir sig jafnframt reiðubúið til að funda um efnið sé þess óskað.


Björg Ásta Þórðardóttir, lögfræðingur

Fjármála- og efnahagsráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi: Atvinnuveganefnd Alþingis
Sendandi: Fjármála- og efnahagsráðuneytið; skattaskrifstofa
Dagsetning: 18.05.2015
Málsnúmer: FJR15050033
Bréfalykill: 7.13

Efni: Vörugjöld af bifhjólum ætluðum til útleigu.

Erindi atvinnuveganefndar.

Hinn 12. maí síðastliðinn barst ráðuneytinu erindi frá atvinnuveganefnd Alþingis þar sem óskað var eftir viðbrögðum við breytingartillögu sem hefði verið rædd lauslega í nefndinni. Í erindinu kom fram að nefndin fjallaði um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (421. mál). Í tengslum við þá umfjónnum var ákveðið að taka til skoðunar hvort mögulegt væri að leggja til þá breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (hér eftir vgl.) að bifhjól falli undir ákvæði 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. laganna. Markmið tillögunnar virðist vera að þeir sem flytja inn bifhjól sem ætluð væru til útleigu njóti samskonar ívilnunar og þeir sem flytja inn fólksbifreiðar í sama tilgangi.

Afstaða ráðuneytisins.

Sá munur er á vörugjaldi sem lagt er fólksbifreiðar og bifhjól við innflutning að álagningarhlutfall á fólksbifreiðar, þ.m.t. bílaleigubíla, ákvarðast miðað við CO2 útblástur eins og kveðið er á um í 1. mgr. 3. gr. vgl. en álagningarhlutfall á bifhjól er fast, 30%. Þær ívilnanir sem bílaleigur njóta á grundvelli ákvæðis 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. vgl. eru að sama skapi alfarið tengdar við CO2 útblástur. Í vgl. er ekki mælt fyrir um ívilnun við álagningu vörugjalda á bifhjól sem ætluð eru til útleigu. Lagatæknilegar ástæður gera það því að verkum að ekki er að óbreyttu mögulegt að leggja vörugjald á bifhjól með sama hætti og fólksbifreiðar, þ.m.t. bílaleigubíla.

Ráðuneytið tók til skoðunar hvort raunhæft væri að gera þær breytingar á vgl. að ákvarða álagningu vörugjalds á bifhjól miðað við CO2 útblástur. Að mati ráðuneytisins gæti slíkt hins vegar reynst verulega erfitt enda virðast upplýsingar um CO2 útblástur bifhjóla ekki liggja fyrir í öllum tilvikum frá framleiðendum. Í þessu samhengi er e.t.v. rétt að líta til þess að í löndunum í kringum okkur er vörugjald á bifhjól yfirleitt fast krónutölugjald eða ákvarðað miðað við vélarstærð.

Þar sem vörugjald á bifhjól er fast 30% gjald væri e.t.v. hægt að kveða á um lægra gjald þegar um bifhjól til útleigu er að ræða, t.d. 13% gjald. Mjög erfitt er hins vegar að áætla áhrif slíkrar breytingar á tekjur ríkissjóðs. Miðað við mjög grófa áætlun gæti tekjutapið numið um 20-50 millj. kr. á ársgrundvelli. Það skal tekið fram að óljóst er á hve löngum tíma tekjutapið kæmi að fullu fram og að hvaða leyti aukinn innflutningur bifhjóla mundi vinna á móti því.

Rétt er að hafa í huga að um þessar mundir stendur yfir hjá ráðuneytinu heildarendurskoðun á gjaldaumhverfi ökutækja. Þá er rétt að benda á áherslur sem koma fram í nefndarálitni meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar um 3. mál, ýmsar forsendur fjárlagafrumvarps 2015, á líðandi löggjafarþingi. Þar segir efnislega m.a. að meiri hlutinn telji rétt að draga úr undanþágum vörugjalds af bifreiðum sem ætlaðar eru til útleigu.

Á þessum tímapunkti virðist að mati ráðuneytisins ekki tímabært að fella bifhjól til útleigu undir undanþáguákvæði 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.



FJÁRMÁLAEFTIRLITIÐ

THE FINANCIAL SUPERVISORY AUTHORITY, ICELAND

Alþingi
B.t. efnahags- og viðskiptanefndar
v/ Austurvöll
150 REYKJAVÍK

7. apríl 2015
Tilvísun: 2015030003

Efni: Frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja

Fjármálaeftirlitið vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við atvinnuveganefnd Alþingis vegna frumvarps til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja sem lagt var fram á 144. löggjafarþingi 2014-2015, þrátt fyrir að ekki hafi verið óskað sérstaklega eftir umsögn stofnunarinnar.

I. Hugtökin kaupleigu- og fjármögnunarfyrirtæki

Í 2. mgr. 1. gr. frumvarpsins kemur fram að lögin taki ekki til starfsemi kaupleigu- eða fjármögnunarfyrirtækja. Fjármálaeftirlitið bendir á að skilgreiningar á þessum hugtökum er ekki að finna í íslenskri löggjöf. Fjármálaeftirlitið telur að af efni frumvarpsins megi ráða að hér sé átt við fjármálafyrirtæki sem stunda starfsleyfis skylda eignaleigu að meginstarfsemi skv. 3. tl. 1. mgr. 3. gr. laga nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki. Telur Fjármálaeftirlitið því eðlilegra að annað hvort sé vísað til slíkra fyrirtækja eða „lánafyrirtækja skv. 3. tölul. 4. gr. laga nr. 161/2002, um fjármálafyrirtæki, sem stunda eignaleigu að meginstarfsemi“.

II. Skilgreining eignaleigu

Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. frumvarpsins taka lögin til leigu á skráningarskyldum ökutækjum í atvinnuskyni án ökumanns auk einkaleigu. Í 7. tl. 2. gr. frumvarpsins er ökutækjaleiga skilgreind sem „starfsemi sem rekin er í atvinnuskyni þar sem almenningi eða fyrirtækjum er boðið til leigu skráningarskyld ökutæki án ökumanns“. Þá er í 3. tölul. sömu greinar leigusamningur skilgreindur sem samningur milli leigusala og leigutaka um leigu á skráningarskyldu ökutæki án ökumanns og til afnota gegn gjaldi. Samkvæmt 3. gr. frumvarpsins skal starfsemin lúta starfsleyfisveitingu frá Samgöngustofu.

Í umsögn LOGOS um umrætt frumvarp virðist vera gengið út frá því að sú leigustarfsemi sem frumvarpið fjallar um falli undir ákvæði laga nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki um eignaleigu. Virðist LOGOS þannig telja að leiga skráningarskyldra ökutækja í atvinnuskyni falli undir



FJÁRMÁLAEFTIRLITIÐ

THE FINANCIAL SUPERVISORY AUTHORITY, ICELAND

eignaleigu sem er starfsleyfisskyld samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, sbr. 3. tl. 1. mgr. 3. gr. laganna, þegar fyrirtæki hafi slíka starfsemi að meginstarfsemi sinni.

Fjármálaeftirlitið bendir á að með eignaleigu er átt við leigustarfsemi með lausafé eða fasteignir þar sem leigusali selur leigusala hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma. Til nánari skýringar á því hvað telst til eignaleigu samkvæmt lögum bendir Fjármálaeftirlitið á athugasemdir með frumvarpi sem varð að lögum nr. 161/2002. Þá má einnig finna frekari skýringar á hugtakinu með frumvarpinu með lögum nr. 19/1989 um eignarleigustarfsemi en þau voru leyst af hólmi með fyrrgreindum ákvæðum um eignaleigu í lögum um fjármálafyrirtæki. Í síðastgreindu frumvarpi kemur fram að hugtakið leiga sé, samkvæmt hefðbundnum skilningi, afnot gegn endurgjaldi en að eignarrétturinn og aðrar skyldur tengdar honum haldist hjá leigusalanum. Um eignaleigu segir að þrátt fyrir að hún teljist ákveðin tegund leigu þá séu mörg mikilvæg frávík sem gera það að verkum að hún verði að teljast mjög sérstakt leiguform. Þá var lagt til að eignaleiga yrði afmörkuð í löggjöfinni frá leigu almennt og ylti skilgreiningin á ákveðnum atriðum, þá helst að leigusali selur hlut sinn á leigu gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma og samkvæmt sérstökum skilmálum um eignar- eða afnotaréttinn. Í hinum sérstöku skilmálum eru ákvæði sem flytja ýmsar eignarréttarlegar skyldur frá formlegum eiganda hlutarins til leigutakans þannig að staðan getur orðið slík að leigusali hafi í raun aðeins eignarrétt er svarar til veðréttar í hinu leigða. Með sama hætti þá verður réttarstaða leigutakans svipuð og væri hann eigandi að hlut, utan þess að hinn formlegi eignarréttur og ráðstöfunarheimildin helst hjá leigusala.

Með rekstrarleigu, sem svipar mest til hefðbundinnar leigu, er þó gengið skemur en þá er markmiðið með hinum sérstöku skilmálum að áskilja eiganda rétt til þess að veita tiltekna þjónustu varðandi hlutinn, svo sem viðhalds- og viðgerðarþjónustu o.fl. þess háttar. Leigutíminn er yfirleitt styttri en í öðrum formum eignaleigu, enda oftast gert ráð fyrir að leiguandlagið verði endurnýjað fljótlega, t.d. vegna örra tækniframfara. Rekstrarleigu svipar mest til hefðbundinnar leigu en hér skilja að hinir sérstöku skilmálar sem tíðkast í þessum viðskiptum.

Fjármálaeftirlitið telur að ráða megi af frumvarpi til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja að þar sé ekki um að ræða starfsleyfisskylda eignaleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, þó að ákveðin líkindi geti verið með leigu samkvæmt frumvarpinu og hinni starfsleyfisskyldu starfsemi. Samkvæmt frumvarpinu er um að ræða leigu á skráningarskyldum ökutækjum þar sem leigutaki hefur afnot af tækinu gegn endurgjaldi en eignarrétturinn og aðrar skyldur tengdar því haldast hjá leigusalanum. Verður þá einnig talið, að þrátt fyrir að í einhverjum tilvikum sé um að ræða starfsemi þar sem leiga skráningarskyldra ökutækja er boðin í ákveðinn lágmarksleigutíma, sé ekki um að ræða rekstrarleigu þegar ekki er um sérstaka skilmála fyrir leigunni að ræða.

Með vísan til alls framangreinds bendir Fjármálaeftirlitið þó á að skoða mætti hvort hægt væri að gera skýrari aðgreiningu á leigu samkvæmt frumvarpinu og starfsleyfisskyldri eignaleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, til þess að koma í veg fyrir vafa um túlkun. Að lokum



FJÁRMÁLAEFTIRLITIÐ

THE FINANCIAL SUPERVISORY AUTHORITY, ICELAND

áréttar Fjármálaeftirlitið ábendingu sína varðandi hugtakanotkun í tengslum við aðila sem stunda starfsleyfisskylda eignaleigu að meginstarfsemi.

Virðingarfyllt,

FJÁRMÁLAEFTIRLITIÐ

Anna M. Karlsd.

Anna Mjöll Karlsdóttir

Guðrún Inga Guðmundsd.

Guðrún Inga Guðmundsdóttir

Alþingi við Austurvöll
B.t. efnahags- og viðskiptanefndar
150 Reykjavík

Efstaleiti 5
IS 103 Reykjavík
5 400 300
5 400 301

logos@logos.is
www.logos.is

Reykjavík, 20. febrúar 2015

Efni: Frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, 144. löggjafarþing 2014 – 2015, 421. Mál („frumvarpið“)

I. Inngangur

LOGOS lögmannsþjónustu hefur verið falið að koma athugasemdum á framfæri við efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis vegna framangreinds frumvarps fyrir hönd umbjóðenda sinna (hér eftir „**umbjóðendur**“ eða „**umsagnaraðili**“), en telja verður að frumvarpið sé haldið verulegum annmörkum, sem nánar eru raktir að neðan.

Í stuttu máli virðist frumvarpið ganga gegn ákvæðum í sérlögum og mismuna aðilum sem starfa við leigu á skráningarskyldum ökutækjum í atvinnuskyni án ökumanns. Þessu til viðbótar er atvinnufrelsi tiltekinna aðila á þessum markaði skert. Þannig standa líkur til þess að frumvarpið, ásamt nógildandi lögum sem taka til þessarar starfsemi, gangi gegn ákvæðum 65. og 75. gr. Stjórnarskrár lýðveldisins Íslands nr. 33/1944, sbr. lög nr. 97/1995. Ef reglur frumvarpsins ná fram að ganga munu aðilar, sem starfa á sama markaði og bjóða þar sömu vöru og þjónustu, gera það á grundvelli mismunandi reglna. Til þeirra verða gerðar misstrangar og -íþyngjandi kröfur í mörgu tilliti, t.d. um eftirlit með starfsemi þeirra, kröfum um eigið fé, heimtu ýmissa skatta og gjalda og varðandi innra skipulag.

Í upphafi er rétt að minna á það, að samkvæmt lögum nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki er eignaleiga starfsleyfis skyld starfsemi, þegar fyrirtæki hefur slíka starfsemi að meginstarfsemi, sbr. 3. tl. 1. mgr. 3. gr. laganna.

II. Samandregin niðurstaða

Helstu atriði umsagnar þessarar má draga saman með eftirfarandi hætti:

- a) Samkvæmt ákvæðum laga nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki segir að eignaleiga að meginstarfsemi sé starfsleyfis skyld sem verður túlkað svo að um sé að ræða þátt í reglubundinni starfsemi viðkomandi fyrirtækis, en ekki tilfallandi starfsemi, en nokkurrar óvissu hefur gætt varðandi það hvernig skilyrði um meginstarfsemi beri að túlka. Almennt má slá því föstu að neytendavernd hafi vegið þungt þegar eignaleigustarfsemi var gerð leyfis skyld.
- b) Frumvarpið eykur enn á óvissu og mismunun á þessu sviði þannig liggur fyrir að fyrirtækjum, sem starfa við eignaleigu á grundvelli starfsleyfis samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, er gert að keppa við fyrirtæki,

sem hafa ekki talið sig þurfa að uppfylla þær kröfur sem felast í slíku starfsleyfi. Að sama skapi er ljóst að hagsmunir neytenda í viðskiptum við slík fyrirtæki eru fyrir borð bornir.

- c) Á síðustu misserum hafa ýmis fyrirtæki sem hafa eða hafa ekki leyfi samkvæmt lögum nr. 64/2000 um bílaleigur, auk bílaumboða, auglýst rekstrarleigu skráningarskyldra ökutækja til fyrirtækja og einstaklinga, án þess að hafa starfsleyfi til þess að stunda eignaleigu samkvæmt 3. tl. 3. mgr. 3. gr. laga um fjármálafyrirtæki. Þannig hafa viðkomandi fyrirtæki boðið ný og nýleg ökutæki og önnur tæki á langtímaleigu, með fastri mánaðargreiðslu og þjónustu, þar sem leigutakinn skilar tækinu í lok leigutíma sbr. fylgiskjal 1.
- d) Ekki verður séð að eftirlitsaðilar, þar með talið Fjármálaeftirlitið, hafi framkvæmt sérstaka úttekt eða athugun á starfsemi viðkomandi fyrirtækja, en gróflega áætlað hefðu tekjur hins opinbera í formi skatta og gjalda frá viðkomandi fyrirtækjum numið tugum ef ekki hundruð milljóna króna frá árinu 2010 til dagsins í dag ef horft er til ársreikninga viðkomandi félaga, að því gefnu að þeim hefði verið gert að sækja starfsleyfi samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki. Með samþykkt frumvarpsins er framangreint fest í sessi.
- e) Ákvæði laga nr. 160/2002 um fjármálafyrirtæki gera ýmis konar skilyrði fyrir rekstri slíkra fyrirtækja, þar með talið um starfsleyfi, lágmarkseiginfjárhlutfall, nægt lausafé, mat á áhættuþáttum, hæfi stjórnenda, greiðslu eftirlitsgjalda, fjársýsluskatti, sérstökum skatti og sérstöku gjaldi vegna reksturs umboðsmanns skuldara. Svo virðist sem ákvæði frumvarpsins geri fyrirtækjum kleift að stunda eignaleigustarfsemi án þess að gerðar séu kröfur um að starfsleyfi fjármálafyrirtæki liggja fyrir ásamt öllum kostnaði og skilyrðum sem slík fyrirtæki lúta.
- f) Tildrög frumvarpsins eru einkum sögð vera stóraukin útleiga bíla vegna vaxandi fjölda erlendra ferðamanna, skerpa á réttindum og skyldum leigusala og leigutaka og koma til móts við nýja of framsækna viðskiptahætti ökutækjaleiga. Frumvarpið gengur hins vegar lengra þar sem skilgreining á eignaleigu skarast við ákvæði laga um fjármálafyrirtæki og er illsamræmanlegt ákvæðum sömu laga.
- g) Í V kafla eru rakin þau túlkunarsjónarmið varðandi skilgreiningu á 1. gr. frumvarpsins sem og skýringu á ákvæði laga um fjármálafyrirtæki. Svo virðist sem að með frumvarpinu eigi að heimila bílaleigum eða ökutækjaleigum að leigja út ökutæki um lengri tíma jafnvel þótt það sé meginstarfsemi. Með þessari tilhögun telja umbjóðendur okkar einsýnt að verði frumvarpið samþykkt mismuni löggjafinn aðilum sem stunda sömu starfsemi svo í bága fari við ákvæði jafnræðisreglu atvinnufrelsisákvæði Stjórnarskrár þ.e. 65.og 75. gr., sem og að samkeppnissjónarmið og hagsmunir neytenda eru fyrir borð bornir.

- h) Í V kafla eru jafnframt rakin ákvæði 2. kafla frumvarpsins, þar sem engar takmarkanir eru gerðar á tímamörkum leigusamninga einkaleigu, sem og að hugtakið sem slíkt hefur þegar í framkvæmd fengið merkingu sem er allsendis óskýlt því sem frumvarpið gerir ráð fyrir, sem er einkar óheppilegt.
- i) Í frumvarpinu er hvergi minnst á neytendavernd og hvergi er vísað til ákvæða laga nr. 33/2013 um neytendalán. Af frumvarpstextanum verður ekki annað ráðið en að ekki hafi verið ætlun að lög um neytendalán ættu að gilda varðandi langtímaleigusamninga, þannig að vernd neytenda sem gera langtímaleigu við ökutækjaleigu eru verulega takmarkaðri heldur en ellegar.
- j) Með samþykkt frumvarpsins og þegar meginstarfsemi ökutækjaleigu er farin að snúast um eignaleigu sem ekki er hefðbundin skammtímaleiga, verður að ætla að starfsemin væri ellegar starfsleyfisskyld samkvæmt ákvæðum laga um fjármálafyrirtæki á sama tíma sem samkeppnisaðilar eru undirorpnir skilyrðum og álögum í sinni starfsemi eiga að keppa við aðila sem við engin slík skilyrði búa. Í þessu felst enn fremur mismunun á grundvelli 65. gr. Stjórnarskrár.
- k) Í umsögninni er rakið að líkur standa til þess að ívilnanir til bílaleiga samkvæmt núverandi lögum feli í sér ólögmeða ríkisaðstoð í skilningi EES-réttar.
- l) Í umsögninni er rakið að núverandi lagasetning sé til þess fallin að raska samkeppnisstöðu og gangi þvert gegn ákvæðum samkeppnislaga og sem slíkt megi vænta að kalli á kvartanir og rannsóknir samkeppnisyfirvalda.
- m) Eins og skýrlega verður ráðið af fylgiskjölum 1-2 með umsögninni, þá bjóða bílaleigur, bílaumboð, fasteignafélög og fleiri aðilar upp á þjónustu sem fellur undir hugtakið eignaleiga, eins og það er skilgreint í lögum um fjármálafyrirtæki. Virðist svo hafa verið um nokkurt skeið. Hvorki löggjafinn né opinberir eftirlitsaðilar hafa tekið út slíka starfsemi eða gert kröfur um að hún afli sér starfsleyfis, með vísan til þeirra öryggissjónarmiða sem ákvæði 3.tl. 1.mgr. 3.gr. laga um fjármálafyrirtæki byggir á. Slík framkvæmd stenst vart ákvæði stjórnarskrárinnar og er til þess fallin að hamla samkeppni og skerða rétt neytenda. Af þeim sökum er nauðsynlegt við setningu þeirrar löggjafar sem frumvarpið mælir fyrir um, að hugað sé heildstætt að þeim lagaramma sem gildir um eðlislíka starfsemi.

III. Mismunun og ósamræmi á eignaleigumarkaði

Hugtakið eignaleiga (þá kölluð eignarleiga) kom fyrst fyrir í lögum nr. 19/1989 um eignarleigustarfsemi. Tildrög þessarar lagasetningar voru þau að umsvif eignaleigufyrirtækja höfðu vaxið og því þótti brýn þörf á því að setja starfseminni

reglur, til þess að tryggja öryggi og eftirlit með viðskiptunum. Lögin fólu í sér skilgreiningu á eignaleigustarfsemi og gerðu hana starfsleyfisskylda.¹ Þar voru jafnframt skilgreindar helstu tegundir eignaleigu, þ.e. fjármögnunarleiga, kaupleiga og rekstrarleiga.² Í almennum athugasemdum við frumvarp til laga nr. 19/1989 sagði m.a.:

„Frumvarp þetta er flutt til þess að tryggja að öruggar og sanngjarnar reglur gildi um hvers konar starfsemi á fjármagnsmarkaði og að sams konar reglur gildi um sams konar starfsemi á þessu sviði.“

Lög nr. 19/1989 voru felld úr gildi með gildistöku laga nr. 123/1993 um lánastofnanir aðrar en viðskiptabanka og sparisjóði. Síðarnefndu lögin skilgreindu eignaleigufyrirtæki sem eina tegund lánastofnana og skilgreindu eignaleigu á sama hátt og gert hafði verið í lögum nr. 19/1989. Engar sérstakar röksemdir voru hins vegar færðar fyrir þeirri nálgun löggjafans, að gera sömu kröfur um starfsleyfi til eignaleigufyrirtækja annars vegar og viðskiptabanka og sparisjóða hins vegar. Má af því ráða að sama markmið hafi legið hér að baki og þegar lög nr. 19/1989 voru sett, þ.e. að tryggja öryggi og sanngirni í slíkum viðskiptum og að sams konar reglur giltu um sams konar starfsemi á þessu sviði.

Við setningu nógildandi laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, voru áfram gerðar sömu kröfur til starfsleyfis hvað varðaði eignarleigustarfsemi og lánastofnanir, sbr. 3. tl. 1. mgr. 3. gr. laganna. Í athugasemdum við 3. tl. 1. mgr. 3. gr. frumvarps þess sem varð að lögum nr. 161/2002 kemur fram að eignaleiga verði áfram starfsleyfisskyld starfsemi, jafnvel þótt þjóðréttarlegar skuldbindingar Íslands kvæðu ekki á um skyldu til þess að gera slíka starfsemi starfsleyfisskylda. Þannig þóttu rök ekki standa til þess að gera minni kröfur til eignaleigustarfsemi en til viðskiptabanka, sparisjóða og lánafyrirtækja þegar litið væri til áhættu af starfseminni. Þá var tekið fram að réttara væri að nota orðið eignaleiga en eignarleiga, þar sem það fyrrnefnda merkti leigu á eign, óháð því hvort leigutaki eignaðist hið leigða í lok leigutímans. Að lokum var áréttað að

¹ Í lögum nr. 19/1989, sagði orðrétt í 1. gr.: „Eignarleiga“ merkir í lögum þessum leigustarfsemi á lausafé eða fasteignum þar sem leigusali selur leigutaka hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma samkvæmt sérstökum skilmálum um eignar- eða afnotarétt að lágmarksleigutíma liðnum. Til eignarleigu telst því:

„Fjármögnunarleiga“ er merkir í lögum þessum þá samningsaðstöðu samkvæmt eignarleigusamningi að leigusali hefur afsalað að verulegu leyti áhættu og rétti til arðs sem tengist eignarrétti leigusala. Eignarréttur helst þó hjá leigusala.

„Kaupleiga“ er merkir í lögum þessum þá samningsaðstöðu samkvæmt eignarleigusamningi að leigusali hefur afsalað að verulegu leyti áhættu og rétti til arðs sem tengist eignarrétti leigusala og jafnframt veitt leigutaka sjálfkrafa rétt til að eignast hið leigða í lok leigutíma.

„Rekstrarleiga“ er merkir í lögum þessum þá samningsaðstöðu samkvæmt eignarleigusamningi að fyrir hendi sé eignarleiga sem ekki telst vera fjármögnunarleiga né kaupleiga samkvæmt ákvæðum þessarar greinar.“ Þá var kveðið á um það í 2. gr. laganna að eignarleigustarfsemi teldist samkvæmt lögnum vera sú starfsemi að veita, hafa milligöngu um eða bjóða fram lánveitingar og ábyrgð á skuldum vegna fjármögnunar annarra aðila. Samkvæmt 3. gr. laganna var eignarleigustarfsemi starfsleyfisskyld.

² Í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 638/2013 (Suðurverk hf. gegn Lýsingu hf.) er í forsendum héraðsdóms fjallað ítarlega um hugtakið eign(r)leiga og undirhugtökin fjármögnunarleiga og kaupleiga, eins og þau koma fyrir í íslenskum lögum og tekið fram að ekki sé tilefni til þess að hverfa frá viðteknum skýringum þessara hugtaka.

eignaleiga væri ekki starfsleyfisskyld, nema um væri að ræða meginstarfsemi viðkomandi fyrirtækis.³

Ákvæði núgildandi 3. tl. 3. mgr. 3. gr. laga um fjármálafyrirtæki hefur haldist óbreytt frá setningu laganna og er svohljóðandi:

„Eignaleiga þegar fyrirtæki hefur slíka starfsemi að meginstarfsemi sinni. Með eignaleigu er átt við leigustarfsemi með lausafé eða fasteignir þar sem leigusali selur leigutaka hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma.“

Með hliðsjón af forsögu þessa ákvæðis og lögskýringargögnum verður að ætla að með „meginstarfsemi“ sé vísað til þess að um sé að ræða þátt í reglubundinni starfsemi viðkomandi fyrirtækis, en ekki tilfallandi starfsemi. Þannig er tekið dæmi í frumvarpinu um að fyrirtæki sé heimilt að stunda eitthvert form eignaleigu án starfsleyfis, t.d. rekstrarleigu á ljósritunarvélum, að því marki að ekki verði talið að um meginstarfsemi þess sé að ræða.⁴ Önnur skýring, t.d. sú að miða við meirihluta starfsemi viðkomandi fyrirtækis, er vart tæk, enda er ákvæðinu ætlað að tryggja öryggi neytenda og að sams konar reglur gildi um sams konar starfsemi.

Þetta er augljóst ef litið er til verndarandlags gildandi reglna um eignaleigu, enda myndi önnur niðurstaða leiða til þess að fyrirtæki A, sem héldi úti umfangsmikilli eignaleigustarfsemi með reglubundnum hætti en stundaði jafnframt í meira mæli aðra starfsemi sem teldist ekki eignaleiga, væri ekki undirorpið kröfum um starfsleyfi, á meðan fyrirtæki B, sem héldi úti mun umfangsminni eignaleigustarfsemi en fyrirtæki A, sem þó væri meiri en önnur starfsemi þess, þyrfti starfsleyfi sem fjármálafyrirtæki. Í þessu felst klár mismunun og það liggur í hlutarins eðli að þessi niðurstaða fer beinlínis gegn tilgangi reglnanna.

³ Í frumvarpinu segir orðrétt: „Eignaleiga er starfsleyfisskyld starfsemi skv. 9. gr. laga um lánastofnanir aðrar en viðskiptabanka og sparisjóði, sbr. 2. gr. þeirra laga. Í 2. mgr. 5. gr. laga nr. 123/1993 er sérákvæði um stofnfé eignaleigufyrirtækja, en þar segir að heimilt sé að stofna eignaleigufyrirtæki með 80 milljóna króna hlutafé hið lægsta. Hér er lagt til að eignaleiga verði áfram starfsleyfisskyld starfsemi en sérákvæði um eignaleigufyrirtæki afnumin. Þannig verði fyrirtæki sem stunda eignaleigu að uppfylla starfsleyfiskröfur um viðskiptabanka, sparisjóði eða lánaþyrirtæki, m.a. um að stofnfé verði aldrei lægra en 5 milljónir evra. Útlán eignaleigufyrirtækja eru að jafnaði talin áhættumeiri en útlán banka og sparisjóða. Ástæðan fyrir þessu er að tryggingin fyrir fjármögnun hjá eignaleigufyrirtækjum er oft í tækjum sem hafa skamman líftíma og stundum óvissan eftirmarkað ef á reynir. Einnig getur fjármögnunarhlutfall verið allt að 100% af kaupverði. Þegar um fasteignir er að ræða er fjármögnunarhlutfallið hátt og öll áhættan vegna fjármögnunarinnar hjá eignaleigufyrirtækinu. Ekki virðast rök fyrir því að gera minni kröfur til fyrirtækja sem stunda eignaleigu en til viðskiptabanka, sparisjóða og lánaþyrirtækja þegar litið er til áhættunnar af starfseminni.

Þá segir einnig: Úr skilgreiningu á eignaleigu er fellt brott ákvæði um skilmála um eignar- og afnotarétt að lágmarksleigutíma liðnum þar sem í sumum formum eignaleigu skal skila hinu leigða skilyrðislaust í lok leigutíma. Eignaleigu er gjarnan skipt í þrennt: fjármögnunarleigu, kaupleigu og rekstrarleigu. Í fjármögnunarleigu helst eignarréttur hjá leigusala. Í kaupleigu er leigutaka veittur réttur til að eignast hið leigða í lok leigutíma. Rekstrarleiga er eignaleiga sem hvorki telst til fjármögnunarleigu eða kaupleigu.

Hér er lagt til að starfsemin nefnist eignaleiga í stað eignarleigu. Eignarleiga er ekki réttnefni fyrir þá starfsemi sem orðið á að lýsa. Eignarleiga merkir leigu á einhverju sem leigutaki eignast síðan. Eignaleiga merkir hins vegar leigu á eign, óháð því hvort leigutaki eignast hið leigða í lok samnings tíma.

⁴ „..... Það er með öðrum orðum heimilt fyrir fyrirtæki að stunda eitthvert form eignaleigu, t.d. rekstrarleigu á ljósritunarvélum, án starfsleyfis að því marki að ekki verði talið að um meginstarfsemi þess sé að ræða.“

Það frumvarp sem hér er til umfjöllunar eykur enn á óvissu og mismunun á þessu sviði. Þannig liggur fyrir að fyrirtækjum, sem starfa við eignaleigu á grundvelli starfsleyfis samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, er gert að keppa við fyrirtæki, sem hafa ekki talið sig þurfa að uppfylla þær kröfur sem felast í slíku starfsleyfi. Að sama skapi er ljóst að hagsmunir neytenda í viðskiptum við slík fyrirtæki eru fyrir borð bornir.

Fjármálaeftirlitið hefur ekki, svo umsagnaraðila sé kunnugt, fylgt eftir kröfum um starfsleyfi vegna eignaleigustarfsemi, jafnvel þótt augljóst sé að tiltekin fyrirtæki sinni starfsleyfisskyldri starfsemi, þ.e. eignaleigu á grundvelli 3. tl. 3. mgr. 3. gr. Dæmi um þetta eru þrjú stærstu fasteignafélög landsins um þessar mundir. Þetta vekur furðu í ljósi þess að við setningu núgildandi laga um fjármálafyrirtæki var sérstaklega vísað til áhættu sem skapast í kringum eignaleigu með fasteignir til stuðnings áhættunnar af slíkri starfsemi. Í þessu sambandi má vísa til þess að samkeppnisyfirvöld hafa í nýlegri ákvörðun sinni skilgreint markaðinn sem þessi félög starfa á með eftirfarandi hætti:

„Vöru- og þjónustumarkaður málsins telst því vera markaðurinn fyrir útleigu á atvinnuhúsnæði þegar slík útleiga er meginstarfsemi viðkomandi fasteigafélags“⁵.

Þá er rétt að taka fram að á síðustu misserum hafa ýmis fyrirtæki sem hafa eða hafa ekki leyfi samkvæmt lögum nr. 64/2000 um bílaleigur, auk bílaumboða, auglýst rekstrarleigu skráningarskyldra ökutækja til fyrirtækja og einstaklinga, án þess að hafa starfsleyfi til þess að stunda eignaleigu samkvæmt 3. tl. 3. mgr. 3. gr. laga um fjármálafyrirtæki. Þannig hafa viðkomandi fyrirtæki boðið ný og nýleg ökutæki á langtímaleigu, með fastri mánaðargreiðslu og þjónustu, þar sem leigutakinn skilar ökutækinu í lok leigutíma sbr. fylgiskjal 1. Er hér er um hluta af reglubundinni starfsemi viðkomandi fyrirtækja að ræða og ekki verður betur séð en að frumvarpinu sé ætlað að festa slíka framkvæmd í sessi varðandi ökutækjaleigur. Þessi starfsemi fellur augljóslega að hefðbundinni skilgreiningu á rekstrarleigu og er því starfsleyfisskyld samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki.

Ekki verður séð að eftirlitsaðilar hafi framkvæmt sérstaka úttekt eða athugun á starfsemi viðkomandi fyrirtækja, en gróflega áætlað hefðu tekjur hins opinbera í formi skatta og gjalda frá viðkomandi fyrirtækjum numið tugum ef ekki hundruð milljóna króna frá árinu 2010 til dagsins í dag ef horft er til ársreikninga viðkomandi félaga, að því gefnu að þeim hefði verið gert að sækja starfsleyfi samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki.

Af framangreindu verður ekki annað ráðið en að markaðurinn fyrir eignaleigu sé hvorki háður virku eftirliti né heldur að sams konar kröfur séu gerðar til sams konar starfsemi á þessu sviði. Þessa mismunun og þennan skort á eftirfylgni við núgildandi reglur ber að hafa í huga þegar fyrirhugað er að setja ný lög af því tagi sem hér eru til umfjöllunar.

⁵ Sjá bls. 5 í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 23/2014 og einnig ákvarðanir eftirlitsins nr. 45/2008, nr. 22/2010 og nr. 32/2013.

IV. Munur á rekstrarumhverfi bílaleiga, bílaumboða og fjármálafyrirtækja

Sérstaða fjármálafyrirtækja hefur leitt til þess að talið hefur verið rétt að setja margvíslegar reglur um starfsemi þeirra. Jafnframt hefur verið komið upp opinberu og óháðu eftirlitskerfi, bæði með starfsemi á fjármálamarkaði og áhrifum og áhættum sem henni fylgja fyrir fjármálastöðugleika. Til reglnanna er stofnað og eftirlitið starfrækt í þágu samfélagslegra hagsmuna.⁶

Í þessu felst að fjármálafyrirtæki þurfa að uppfylla ýmsar skyldur sem ekki eru lagðar á önnur fyrirtæki, starfsemi þeirra verður að rúmast innan regluverks sem er mikið að vöxtum og eru á sama tíma undirorpin opinberu eftirliti. Hér má sem dæmi nefna að fjármálafyrirtæki þurfa að uppfylla kröfur um starfsleyfi, sem endurspeglast m.a. í **(i)** 2. mgr. 14. gr. laganna um hlutafé og stofnfé og X. kafla þeirra um laust fé og eigið fé, **(ii)** skilyrði um rekstrarform, sbr. 13. gr., **(iii)** skilyrði um hæfi stjórnenda og eigenda, sbr. VI. og VII. kafli laganna, **(iv)** ströngum kröfum til innra skipulags slíkra fyrirtækja, sbr. kröfur um endurskoðunardeild, eftirlitskerfi með áhættu o.s.frv., sbr. III. kafli laganna og **(v)** í skyldu fjármálafyrirtæki til að sinna reglubundinni upplýsingagjöf af ýmsum toga til opinberra aðila.

Þá er rétt að nefna að fyrir utan lög um fjármálafyrirtæki, sem eru grundvallarréttarheimildin fyrir stofnun og rekstur fjármálafyrirtækja, gilda fjölmörg önnur lög um starfsemi þeirra – mun umfangsmeiri en það regluverk sem nú er fyrirhugað að nái utan um leigu skráningarskyldra ökutækja. Hér má sem dæmi nefna lög um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi nr. 87/1998, lög um verðbréfavíðskipti nr. 108/2007, lög um aðgerðir gegn peningabætti og fjármögnun hryðjuverka nr. 64/2006 og lög um neytendalán nr. 33/2013. Þá þurfa fjármálafyrirtæki að hlíta hinum ýmsu reglum, t.d. um eigið fé, stórar áhættur o.fl.

Þessu til viðbótar sæta eftirlitsskyld fjármálafyrirtæki álögum umfram aðra atvinnustarfsemi í landinu, s.s. eftirlitsgjöldum samkvæmt lögum um greiðslu kostnaðar vegna opinbers eftirlits með fjármálastarfsemi nr. 99/1999, fjársýsluskatti samkvæmt lögum nr. 165/2011, sérstökum skatti samkvæmt lögum nr. 155/2010 og sérstöku gjaldi samkvæmt lögum um greiðslu kostnaðar við rekstur umboðsmanns skuldara nr. 166/2011.

Framangreint er nefnt í dæmaskyni, en þegar af þessari upptalningu er ljóst, að í þeim tilvikum sem eignaleiga telst til starfsleyfisskyldrar starfsemi samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, eru viðkomandi fyrirtæki sem hana stunda undirorpin kröfum og skilyrðum um starfsemina, sem gera rekstur þeirra mun þyngri í vöfum og kostnaðarsamari, en ef slíkt væri ekki fyrir hendi, sjá í þessu sambandi fylgiskjal 2.

Í framhaldi af þessari umfjöllun er rétt að líta næst til ákvæða frumvarpsins, en eins og áður greinir, þá virðist sem frumvarpið geri fyrirtækjum kleift að stunda

⁶ Í 1. gr. laga um fjármálafyrirtæki segir orðrétt: „Tilgangur laga þessara er að tryggja að fjármálafyrirtæki séu rekin á heilbrigðan og eðlilegan hátt með hagsmuni viðskiptavina, hluthafa, stofn fjáreigenda og alls þjóðarbúsins að leiðarljósi.“

eignaleigustarfsemi, án þess að gerðar séu kröfur um starfsleyfi samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, ásamt öllum þeim kostnaði og hömlum sem því fylgja. Þetta virðist gert, þótt um sé að ræða sams konar starfsemi og er leyfisskyld skv. 3. gr. laga um fjármálafyrirtæki nr. 161/2002. Telja verður að slík ákvæði í almennum lögum geti ekki breytt sérlögum á borð við lög um fjármálafyrirtæki, og eignaleigustarfsemi sem falli undir framangreint ákvæði laga nr. 161/2002 verði að afla starfsleyfis sem fjármálafyrirtæki.

V. Um frumvarpið

Almennt:

Kveikjan að setningu gildandi laga um bílaleigur var stóraukin útleiga bíla vegna vaxandi fjöldi erlendra ferðamanna. Þá var lagaumhverfi bílaleiga frekar óljóst og tekið fram í almennum athugasemdum við frumvarp það sem varð að núgildandi lögum, að í raun hafi verið gerðar mjög litlar kröfur um hæfi aðila til að setja upp bílaleigur. Með frumvarpinu var því leitast við að setja þessari starfsgrein fastar skorður með því að herða kröfur og auka þannig öryggi viðskiptavina. Eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins var að gera bílaleigur jafnsettar öðrum ferðaþjónustufyrirtækjum varðandi innkaup á rekstrarvörum, en tekið var fram að samhliða auknum kröfum til rekstraraðila, sköpuðust forsendur til að tryggja lægri vörugjöld af bílum sem bílaleigur keyptu til rekstursins.

Það frumvarp sem hér er til umfjöllunar er byggt á grunni núgildandi laga um bílaleigur. Tildrög lagasetningarinnar eru hins vegar þau sömu, þ.e. mikil fjölgun ferðamanna sem koma til Íslands og afleidd fjölgun ferðaþjónustuaðila, þ.m.t. bílaleiga. Markmið frumvarpsins er að styrkja lagaramma um starfsemi bílaleiga, koma til móts við þróun í starfsemi í greininni og skerpa á réttindum og skyldum bæði leigusala og leigutaka, auk þess að koma til móts við nýja og framsækna viðskiptahætti ökutækjaleiga. Eins og áður, þá virðist sem eitt af meginmarkmiðunum sé að gera bílaleigum auðveldara um vik í samkeppni.

Frumvarpið gengur hins vegar lengra en framangreind markmið bera með sér. Þannig er vikið frá hefðbundinni skammtímaleigu fyrir ferðamenn eða aðra, og veitt heimild til ótímabundinnar leigu, þ.e. rekstrarleigu, sem er starfsleyfisskyld skv. lögum um fjármálafyrirtæki.

Það vekur athygli að við samningu frumvarpsins þótti ekki ástæða til þess að meta samræmi við stjórnarskrá eða alþjóðlegar skuldbindingar og í samráðsferli var ekki haft samband við samtök og talsmenn fjármálafyrirtækja. Sama var uppi á teningnum við setningu núgildandi laga um bílaleigur. Þetta virðist hafa leitt til þeirrar niðurstöðu að fyrir liggur frumvarp sem er illsamræmanlegt við gildandi lög um fjármálafyrirtæki sem og stjórnarskrá, auk þess sem enginn gaumur hefur verið gefinn sjónarmiðum aðila, sem þó eiga bersýnilega mikilla hagsmuna að gæta í þessu sambandi, þ.e. fjármálafyrirtækja.

Hér á eftir verða sérstaklega gerðar athugasemdir við 1. og 2. gr. frumvarpsins og eins verður vikið að sjónarmiðum er varða neytendavernd, sem virðist, a.m.k. öðrum þræði, liggja til grundvallar fyrirhugaðri lagasetningu líkt og þau liggja til grundvallar því stranga regluverki sem gildir um fjármálafyrirtæki sem starfa á

sama markaði og bílaleigur (eða ökutækjaleigur samkvæmt frumvarpinu). Þá verður vikið að sjónarmiðum um skatta og gjöld, um samkeppni og EES-reglur.

Ekki þykir ástæða til að fjalla sérstaklega um aðrar greinar frumvarpsins, en það er ljóst að kröfur um starfsleyfi, skilyrði til starfsleyfis, skyldur ökutækjaleigu og eftirlit, eru í engu samræmi við þær kröfur sem gerðar eru til fjármálafyrirtækja og eru til þess fallnar að mismuna aðilum, hamla samkeppni og setja hagsmuni neytenda í óvissu.

Um 1. gr. frumvarpsins:

Í 1. mgr. 1.gr. frumvarpsins er tekið fram að lögin gildi um leigu á skráningarskyldum ökutækjum í atvinnuskyni án ökumanns og að þau gildi einnig um einkaleigur. Í 2. mgr. 1.gr. segir síðan að lögin taki ekki til starfsemi kaupleigu- eða fjármögnunarfyrirtækja eða leigu í eigin þágu.

Hér vaknar í fyrsta lagi sú spurning hvað sé átt við með kaupleigufyrirtæki og/eða fjármögnunarfyrirtæki, en slíkar skilgreiningar á fyrirtæki er hvergi að finna í íslenskum lögum, þótt þetta hugtak sé nefnt í núgildandi lögum um bílaleigur. Í frumvarpi til gildandi laga voru engar frekari skýringar á þessum hugtökum. Hins vegar er hugtakið bílaleiga skilgreint sem „*starfsemi sem rekin er í atvinnuskyni þar sem almenningi eða fyrirtækjum er boðið til leigu skráningarskyld ökutæki, að jafnaði um skemmri tíma, sbr. þó 2. mgr. 6. gr.*“ Í nefndu ákvæði 2. mgr. 6. gr. laganna er tekið fram að leigusamningur milli bílaleigu og leigutaka skuli að jafnaði takmarkast við þrjár vikur, ef ökutæki sem leigt er hefur notið lægri vörugjalda. Hafi ökutækið ekki notið lægri vörugjalda eða 15 mánuðir liðnir frá nýskráningu ökutækis sem notið hefur lægri vörugjalda, þá er bílaleigu heimilt að leigja það til lengri tíma. Þær skýringar eru færðar fyrir þessari tilhögun í frumvarpi til laga nr. 26/2006, sem felldu umrædda 2. mgr. 6. gr. inn í lög um bílaleigur, að mikil eftirspurn hafi verið eftir ökutækjum til leigu í lengri tíma en til þriggja vikna. Síðan segir orðrétt:

„Þetta er einnig í samræmi við framkvæmd núgildandi laga en þau hafa verið túlkuð þannig að bílaleigum sé heimilt að leigja ökutæki sem ekki hafa notið lægri vörugjalda og ökutæki þar sem 15 mánuðir eru liðnir frá nýskráningu ökutækis sem notið hefur lægri vörugjalda ... til lengri tíma en þriggja vikna. Talið er að þessi heimild raski ekki samkeppnisstöðu milli bílaleiga annars vegar og kaupleigu- eða fjármögnunarfyrirtækja hins vegar.“

Af lögskýringargögnum verður ekki ráðið, hvaða röksemdir hafa legið því til grundvallar, að heimild bílaleiga til þess að stunda eignaleigu, án þess að gerð væri krafa um starfsleyfi samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki, myndi ekki raska samkeppnisstöðu gagnvart eignaleigufyrirtækjum. Umsagnaraðilar fá ekki séð að slík rök séu til, enda benda dæmin sem nefnd eru í fylgiskjali 1 til hins gagnstæða. Líkt og á við um það frumvarp sem hér er til umfjöllunar, var við setningu laga nr. 26/2006 ekki haft samráð við fjármálafyrirtæki eða samtök þeirra og ekki virðist hafa verið hugað sérstaklega að sjónarmiðum um samkeppni né heldur samræmi við stjórnarskrá og þjóðréttarlegar skuldbindingar.

Þótt tilvísun til svonefndra kaupleigu- og fjármögnunarfyrirtækja sé illskiljanleg, má hugsa sér að tilgangur ákvæðis 1. gr. frumvarpsins sé sá að undanskilja sérstaklega gildissviði laganna, starfsemi fyrirtækja sem stunda starfsleyfisskylda eignaleigu samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki. Í athugasemdum við ákvæðið segir:

„Þegar talað er um kaupleigu- eða fjármögnunarfyrirtæki er átt við starfsemi sem felst í því að aðili verður eigandi ökutækis að loknum kaupleigutíma eða fjármögnunartíma.“

Ef svo er, er um verulegan misskilning að ræða á eignaleigustarfsemi almennt. Framangreind setning í athugasemdum frumvarpsins tekur einungis til svokallaðrar kaupleigu. Kaupleiga er hins vegar, eins og áður greinir, einungis eitt form eignaleigu, en „fjármögnunartíma“ skv. öðrum eignaleiguformum, s.s. rekstrarleigu og fjármögnunarleigu, lýkur ekki með eignayfirfærslu til leigutaka. Þá er til þess að líta að fyrirtæki sem veita fjármögnun eru í flestum tilvikum fjármálafyrirtæki, sem líkt og fyrirtæki sem hafa eignaleigu að meginstarfsemi, eru starfsleyfisskyld samkvæmt lögum um fjármálafyrirtæki. Þessi hugtakanotkun frumvarpsins er því ótæk.

Í frumvarpinu er hugtakið ökutækjaleiga skilgreint sem „starfsemi sem rekin er í atvinnuskyni þar sem almenningi eða fyrirtækjum er boðið til leigu skráningarskylt ökutæki án ökumanns“.

Í athugasemdum við 1. gr. frumvarpsins er tekið fram að með tilvísun til leigu í atvinnuskyni sé átt við „að viðkomandi aðili leigi ökutæki út gegn endurgjaldi og/eða þóknun og hafi af því einhverjar tekjur en ekki er gert að skilyrði að um aðalstarfsemi sé að ræða.“

Hugtakið einkaleiga er síðan skilgreint sem „starfsemi sem rekin er í atvinnuskyni þar sem einstaklingum er gert kleift að bjóða til leigu, að jafnaði um skemmri tíma, skráningarskylt ökutæki í persónulegri eigu með milligöngu leigumiðlunar.“

Eins og áður greinir er hugtakið eignaleiga skilgreint svo í lögum um fjármálafyrirtæki:

„Eignaleiga þegar fyrirtæki hefur slíka starfsemi að meginstarfsemi sinni. Með eignaleigu er átt við leigustarfsemi með lausafé eða fasteignir þar sem leigusali selur leigutaka hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma.“

Það blasir við að framangreindar skilgreiningar í annars vegar sérlögum um fjármálafyrirtæki og hins vegar í almennum lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja rekst á. Samkvæmt frumvarpinu virðist eiga að heimila bílaleigum, eða ökutækjaleigum, að leigja út ökutæki til lengri tíma jafnvel þótt það sé meginstarfsemi.

Sú staða er því uppi, að fyrirtæki gæti verið starfsleyfisskylt á grundvelli laga um fjármálafyrirtæki, jafnvel þótt kaupleiga væri ekki meginstarfsemi þess (eða einfaldlega ekki hluti starfseminnar), heldur rekstrar- og/eða fjármögnunarleiga eða annað form leigu sem rúmast innan hugtaksins eignaleiga og virðist einnig rúmast innan hugtaksins ökutækjaleiga. Á meðan gæti bílaleiga, eða

ökutækjaleiga samkvæmt frumvarpinu, stundað umfangsmikla rekstrar- og/eða fjármögnunarleigu eða annað form leigu sem rúmast innan hugtaksins eignaleiga, umfangsmeiri en viðkomandi fjármálafyrirtæki, án þess þó að slíkt væri starfsleyfisskylt. Slík staða er augljóslega ekki ásættanleg og auk þess að vera ósamrýmanleg samkeppnissjónarmiðum og hagsmunum neytenda, gengur hún gegn ákvæðum 65. og 75. gr. stjórnarskrárinnar. Í sjálfu sér þarf þetta ekki frekari rökstuðnings við, þar sem lögin gera mismunandi kröfur til aðila sem stunda sömu starfsemi.

Að síðustu er í 3.mgr. 1.gr. frumvarpsins gert ráð fyrir opnu og ótakmörkuðu valdframsali til ráðherra til að taka ákvarðanir um þörf á leyfisveitingu og að því er virðist til að víkja frá ákvæðum laganna. Draga verður í efa að slíkt samrýmist kröfum stjórnarskrár.

Um 2. gr. frumvarpsins

Eins og áður segir er í frumvarpinu gert ráð fyrir því að lögin gildi um svokallaðar einkaleigur. Hugtakið einkaleiga er skilgreint á eftirfarandi hátt í 2. gr. frumvarpsins:

„Einkaleiga er starfsemi sem rekin er í atvinnuskyni þar sem einstaklingum er gert kleift að bjóða til leigu, að jafnaði um skemmri tíma, skráningarskylt ökutæki í persónulegri eigu með milligöngu leigumiðlunar.“

Frumvarpið hefur ekki að geyma neinar takmarkanir á tímamörkum leigusamninga einkaleigu um skráningarskylt ökutæki. Þannig gæti framangreindri leigumiðlun, sem hvergi er fjallað frekar um í frumvarpinu, verið kleift að hlutast til um rekstrar- og/eða fjármögnunarleigu á fjölmörgum skráningarskyldum ökutækjum í eigu einstaklinga, án þess þó að slík starfsemi væri undirorpin kröfu um starfsleyfi samsvarandi lögum um fjármálafyrirtæki. Slík leigumiðlun gæti jafnvel verið framkvæmd af bílaumboðum og/eða ökutækjaleigu.

Þá er rétt að geta þess að nafnið einkaleiga hefur árum saman verið notað af fjármálafyrirtækjum um samningsform langtímaleigu til einstaklinga (sambærilegt rekstrarleigu til fyrirtækja og lögaðila) og er óskytt þeirri starfsemi sem frumvarpið tilgreinir undir þessu nafni. Um er að ræða beina þýðingu á alþjóðlega heitinu private lease fyrir þessa gerð eignaleigusamninga. Telja verður afar óheppilegt að löggjafinn taki nafn sem þetta, sem fjármálafyrirtæki hafa markaðssett um langa hríð og er þekkt meðal almennings, og noti það um annars konar starfsemi.

Neytendavernd:

Í frumvarpinu er hvergi minnst sérstaklega á sjónarmið um neytendavernd, þótt því sé almennt lýst að markmiðið sé að skerpa á réttindum og skyldum bæði leigusala og leigutaka. Til marks um þetta er ekki vísað sérstaklega til laga um neytendalán nr. 33/2013. Gildissvið þeirra laga er almennt afmarkað við

lánssamninga sem lánveitandi gerir í atvinnuskyni við neytendur, sbr. 1. gr. þeirra.

Hins vegar er vikið frá þessu og lögin einnig látin taka til eignaleigusamninga um lausafé og fasteignir samkvæmt d.-lið 3. gr. laganna. Í frumvarpi til laga um neytendalán segir um þetta ákvæði:

„Með ákvæðinu er lagt til að leigusamningar falli utan gildissviðs frumvarpsins, þ.e. að undanskildum eignaleigusamningum um lausafé og fasteignir, svo sem kaup-, fjármögnunar- og rekstrarleigusamningar. Um er að ræða smávægilega breytingu frá núgildandi ákvæði d-liðar 2. gr. laga um neytendalán. Eftir að lög um eignarleigustarfsemi, nr. 19/1989, voru felld úr gildi er ekki að finna í löggjöf skilgreiningu á þeim undirsamningum sem í almennu tali eru taldir til eignaleigusamninga. Hugtakið eignaleiga kemur víða fyrir í Íslenskri löggjöf, svo sem í lögum um fjármálafyrirtæki, vaxtalögum, lögum um fjarsölu á fjármálaþjónustu o.fl. Í 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. laga nr. 161/2002, um fjármálafyrirtæki, er eignaleiga skilgreind sem leigustarfsemi með lausafé eða fasteignir þar sem leigusali selur leigutaka hið leigða gegn umsömdu leigugjaldi í tiltekinn lágmarksleigutíma. Valin er sú leið að ákvæðið nái til eignaleigusamninga einstaklinga um lausafé, óháð því, hvernig fer um skil hins leigða við lok samnings. Þetta helgast m.a. af því, að þörf neytanda fyrir upplýsingar við gerð slíkra samninga um greiðslubyrði, árlega hlutfallstölu kostnaðar o.fl. telst nánast hin sama eins og þegar almenn lán eiga í hlut og gildir þá einu hvort neytandi hefur rétt eða skyldu til að kaupa hið leigða við samningslok. Vert er að taka fram að undir eignaleigu í skilningi frumvarpsins fellur ekki hefðbundin skammtímaleiga á bílaleigubíl.“

Það er í sjálfu sér ekki ljóst hvað fellur undir „hefðbundna skammtímaleigu á bílaleigubíl“, en ef beitt er venjulegri samanburðarskýringu við núgildandi lög um bílaleigur, má ætla að átt sé við leigu sem er til skemmri tíma en þriggja vikna, sbr. 2. mgr. 6. gr. laganna.

Að framansögðu verður að telja ljóst að undir eignaleigu í skilningi laga um neytendalán, falli leiga á bílaleigubíl, sem er til lengri tíma en þriggja vikna. Ekki er vitað til þess hvort að Neytendastofa hafi fylgst sérstaklega með því eða gert úttekt á því hvort bílaleigur hafi fylgt ákvæðum laganna, m.a. í skilmálum sínum.

Ákvæði 6. gr. frumvarpsins, sem mælir fyrir um að leyfishafi skuli í hvívetna leysa störf sín af hendi svo sem góðar viðskiptavenjur bjóða og tryggja að leigutaka séu eigi settir ólögmatir, ósanngjarnir eða óeðlilegir skilmálar í samningum, bendir sterklega til þess að frumvarpshöfundar geri ekki ráð fyrir því að ökutækjaleigur séu bundnar af ákvæðum laga um neytendalán. Þá hefur verið tekin út takmörkun á tímalengd leigusamninga sem er að finna í gildandi lögum um bílaleigur, sbr. 7. gr. frumvarpsins, og vísar það þess í stað til laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, sem er vægast sagt óljóst um þetta efni.

Allt að einu verður ekki vikið frá lögum um neytendalán nema með skýrum ákvæðum í lögum og myndi skjóta skökku við ef minnka ætti vernd neytenda vegna langtímaleigu á ökutækjum. Ef slík ákvæði væru sett, þá fælist í þeim

mismunun andstæð 65. og 75. gr. stjórnarskrár, auk þess sem hagsmunir neytenda væru fyrir borð bornir.

Þannig verður að telja ótækt að réttarvernd neytenda ráðist af því hvort að þeir leigi ökutæki af eignaleigufyrirtæki eða ökutækjaleigu, jafnvel þótt um sömu eða sams konar þjónustu sé að ræða.

Skattar og gjöld:

Eins og áður greinir sæta eftirlitsskyld fjármálafyrirtæki ýmsum álögum, s.s. eftirlitsgjöldum, fjársýsluskatti, sérstökum skatti og gjöldum, sem ekki leggjast á önnur fyrirtæki, s.s. ökutækjaleigur. Frumvarpið breytir engu í þessu sambandi, heldur virðist festa í sessi þá mismunun sem nú ríkir á markaðnum.

Það er rétt að geta þess sérstaklega að frumvarpið gerir ráð fyrir því, líkt og núgildandi lög um bílaleigur, að ökutækjaleigur njóti afsláttar af vörugjöldum á fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki samkvæmt undanþáguflokki, sbr. 3. gr. laga um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993. Hæst fer vörugjald í 30% og er hámarksafsláttur af vörugjaldi 750 þús. króna. Bílaleigum ber samkvæmt 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 að nýta þær bifreiðar sem hafa fengið eftirgjöf af vörugjöldum í a.m.k. 15 mánuði eftir nýskráningu. Eftir það geta þær selt bifreiðar á frjálsum markaði án viðbótarvörugjalds. Fjármálafyrirtækjum sem stunda eignaleigu bjóðast ekki slíkar ívilnanir á vörugjöldum vegna bifreiðakaupa. Í þessu felst augljóslega mismunun.

Þegar meginstarfsemi ökutækjaleiga er farin að snúast um eignaleigu, sem ekki er hefðbundin skammtímaleiga, verður að ætla að starfsemi sé starfsleyfisskyld. Þannig hefur hið opinbera verulega fjárhagslega hagsmuni af því að gjöld séu innheimt af slíkri starfsemi í samræmi við eðli hennar og fylgt sé eftir ákvæðum um starfsleyfisskylda starfsemi í lögum um fjármálafyrirtæki nr. 161/2002.

Brot á EES-samningnum / ólögmæt ríkisaðstoð:

Ákvæði 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, sbr. lög nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið kveður á um þá meginreglu að hvers kyns aðstoð sem aðildarríki að EES-samningnum veitir eða veitt er af ríkisfjármunum og raskar eða er til þess fallið að raska samkeppni með því að ívilna ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara sé ósamrýmanleg framkvæmd samningsins, að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila. Við mat á því hvort um aðstoð sé að ræða í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins er litið til þess hvort að viðeigandi ráðstöfun uppfylli eftirfarandi skilyrði:

- Aðstoðin er veitt af ríkisfjármunum.⁷
- Aðstoðin ívilnar viðtakanda (e. *confers an advantage*).⁸

⁷ Ekki er gerður greinarmunur á því hvort ívilnun komi frá ríkisstjórn, öðrum opinberum aðilum, eða að uppfylltum tilteknum skilyrðum einkaaðila undir opinberri stjórn.

⁸ Aðstoð er ekki aðeins bein hlunnindi eins og styrkgreiðslur heldur hvers kyns aðgerðir sem verða til þess að styrkþegi losnar undan greiðslum sem hann hefði ella borið, t.d. kaup eða leiga af hendi ríkisaðila á yfirverði.

- Aðstoðin er veitt ákveðnum fyrirtækjum eða til framleiðslu ákveðinna vara, þ.e. aðstoð er sértæk (e. *selectivity*).
- Aðstoðin raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni.
- Aðstoðin hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila EES.⁹

Þrátt fyrir framangreint heimilar EES-samningurinn víðtækar undanþágur frá banni við ríkisaðstoð, að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Til einföldunar má skipta þessum undanþágum í tvo flokka: (i) undanþágur á grundvelli 2. og 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, m.a. vegna aðstoðar sem veitt er til að ráða bót á alvarlegri röskun á efnahagslífi aðildarríkis EB eða EFTA-ríkis; og (ii) undanþága samkvæmt 2. mgr. 59. gr. til að veita ríkisaðstoð til fyrirtækja er veita þjónustu í þágu almennra hagsmuna. Með hliðsjón af öllu framangreindu má leiða líkum að því að ívilnanir til fyrirtækja sem teljast bílaleigur samkvæmt núgildandi lögum (ökutækjaleigur samkvæmt frumvarpinu) njóti ríkisaðstoðar í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins og jafnframt, að undanþágur samningsins eigi ekki við. Þannig hlýtur að vera nokkuð óumdeilt að bílaleigur njóta ekki aðstoðar til að ráða bót á alvarlegri röskun á efnahagslífi Íslands og enn síður veita þær þjónustu í þágu almennra hagsmuna. Starfsemi bílaleiga er einfaldlega hefðbundin viðskiptaleg starfsemi (e. *commercial activity*) sem á engan hátt getur talist til almannaþjónustuhlutverks í þessum skilningi.

Þessu til viðbótar virðist ríkisaðstoðin sem bílaleigur njóta hafa áhrif á viðskipti milli samningsaðila EES þar sem að hún styrkir samkeppnisstöðu íslenskra bílaleiga og kann að vera til þess fallin að gera erlendum fyrirtækjum erfiðara fyrir að komast inn á íslenska markaðinn.

Í þessu sambandi má benda á, að í lögum um fjármálafyrirtæki felst að fjármögnunarleiga (þýðing á „financial leasing“ samkvæmt frumvarpi til þeirra laga) er tiltekin sem eitt form fjármálaþjónustu og sem slík undirorpin gagnkvæmri viðurkenningu samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2000/12/EB. Í frumvarpi til laga um fjármálafyrirtæki er hins vegar áréttað að það sé ekki skilyrði samkvæmt nefndri tilskipun að eignaleiga sé starfsleyfisskyld. Í þessu ljósi má leiða að því líkum að þessi víðtæka starfsleyfisskylda brjóti gegn reglum EES-samningsins um fjórfrelsi, sbr. það sem segir orðrétt í 16. lið aðfararorða tilskipunarinnar:

- „*Gistiaðildarríkið getur, í tengslum við staðfesturétt og rétt til að veita þjónustu, krafist þess að stofnanir sem ekki hafa leyfi sem lánastofnanir í heimaaðildarríkjum sínum fullnægi tilteknum ákvæðum í innlendum lögum eða reglum að því er varðar starfsemi sem er ekki talin upp í I. viðauka [þ.m.t. „financial leasing“], að því tilskildu að slík ákvæði séu annars vegar í samræmi við löggjöf bandalagsins og þeim ætlað að vernda hagsmuni almennings og hins vegar að þessar stofnanir eða starfsemi þeirra heyri ekki undir sambærileg lög eða reglur í heimaaðildarríkjum þeirra.*”

Síðan segir í 17. lið aðfararorðanna:

- „*Aðildarríkin verða að tryggja að ekkert sé í vegi fyrir því að stunda starfsemi, sem nýtur gagnkvæmrar viðurkenningar, á sama hátt og í*

⁹ Þetta skilyrði hefur verið túlkað með rýmkanði hætti af ESA og stofnunum Evrópusambandsins.

heimaaðildarríkinu, að því tilskyldu að hún brjóti ekki gegn lagaákvæðum sem sett eru til verndar almenningi í gistaðildarríkinu."

Að því gefnu að fyrirtæki sem sinnir öðrum formum eignaleigu en fjármögnunarleigu og þurfi ekki til þess leyfi sem lánastofnun samkvæmt löggjöf síns heimaaðildarríki, er vandséð að slíkt fyrirtæki þyrfti að una því, að starfsemi þess væri undirorpin kröfu um starfsleyfi sem fjármálafyrirtæki, ef það hygðist stunda sömu starfsemi hér á landi.

Samkeppni:

Það virðist augljóst að eignaleigufyrirtæki starfa á sama markaði og bílaleigur (ökutækjaleigur og einkaleigur samkvæmt frumvarpinu), fasteignafélög og fleiri aðilar í skilningi samkeppnislaga nr. 44/2005. Í öllu falli er um staðgengdarþjónustu að ræða, þ.e. þjónustu sem að fullu eða verulegu leyti getur komið í stað annarrar. Þannig eru kostirnir sem í boði eru a.m.k. eðlislíkir út frá sjónarmiði neytenda. Það er einsýnt að þessi fyrirhugaða lagasetning sem og núgildandi lög um bílaleigur og lagaframkvæmd ganga þvert gegn markmiði samkeppnislaga. Vænta má að slíkt kalli á kvartanir og rannsókn samkeppnisyrivalda á grundvelli 1., 16. og 18. gr. samkeppnislaga.

VI. Niðurlag

Af öllu framangreindu er ljóst að í upphafi voru sett lög um eignaleigu, til að bregðast við nýrri og áður óþekktri starfsemi. Þar sem hún þótti nátengd starfsemi fjármálafyrirtækja, taldi Alþingi rétt á sínum tíma að gera sömu kröfur til eignaleigustarseminnar og lánastofnanna, ólíkt því sem tíðkast á evrópska efnahagssvæðinu. Þá voru einnig sett lög um bílaleigur þegar vöxtur ferðamanna jókst, svo unnt væri að ná fram stærðarhagkvæmni og halda uppi eftirliti, einkum og sér í lagi með ástandi bíla. Starfsemi bílaleiga hefur í hugum flestra snúið að skammtímaleigu til ferðamanna eða annarra, en það hefur verið að breytast.

Eins og skýrlega verður ráðið af fylgiskjölum 1-2, þá bjóða bílaleigur, bílaumboð, fasteignafélög og fleiri aðilar upp á þjónustu sem fellur undir hugtakið eignaleiga, eins og það er skilgreint í lögum um fjármálafyrirtæki. Virðist svo hafa verið um nokkurt skeið. Hvorki löggjafinn né opinberir eftirlitsaðilar hafa tekið út slíka starfsemi eða gert kröfur um að hún afli sér starfsleyfis, með vísan til þeirra öryggissjónarmiða sem ákvæði 3.tl. 1.mgr. 3.gr. laga um fjármálafyrirtæki byggir á. Slík framkvæmd stenst vart ákvæði stjórnarskrárinnar og er til þess fallin að hamla samkeppni og skerða rétt neytenda. Af þeim sökum er nauðsynlegt við setningu þeirrar löggjafar sem frumvarpið mælir fyrir um, að hugað sé heildstætt að þeim lagaramma sem gildir um eðlislíka starfsemi.

Þessu til viðbótar má ætla að ríkissjóður hafi orðið af verulegum tekjum vegna þessa og að tilteknum fyrirtækjum hafi verið veitt umfangsmikil ríkisaðstoð í andstöðu við ákvæði EES-samningsins.

Með vísan til þessa er einnig nauðsynlegt að frumvarpið verði sent Neytendastofu, Samkeppniseftirlitinu og Fjármálaeftirlitinu til umsagnar.

Við erum reiðubúinn að svara fyrirspurnum eða mæta á fund nefndarinnar vegna málsins ef eftir því verður óskað.

Virðingarfyllst,

LOGOS iögmennsþjónusta



Ari Karlsson hdl.

F. h. Bjarnfreðs Ólafssonar, LLM.

Hjálagt:

Fskj. 1

Fskj. 2

Langtímaleiga

Bíla-leiga Akureyrar hefur verið umsvifamesti kaupandi nýrra bíla á Íslandi undanfarin ár. Bílaflotinn er bæði stór og fjölbreyttur og hjá okkur finnur þú mikið úrval nýlegra bíla, hvort heldur til kaups eða leigu. Við erum löngu þekkt fyrir lipra, persónulega og góða þjónustu. Hafðu samband og við finnum rétta bílinn fyrir þig.



Hér er sveigjanleiki

- Leigutími frá 3 mánuðum til 36 mánaða.
- Möguleiki á að skipta yfir í stærri eða minni bíl innan samningstíma.
- Leigutaki fær lánaðan bíl án endurgjalds þegar bíll kemur í þjónustu.



Hér er góð þjónusta

- Innifalið er allt venjubundið viðhald, allar reglubundnar þjónustuskoðanir, smurþjónusta og dekkjaskipti.
- Hjá okkur eru allir þættir leigunnar á sömu hendi svo sem dekkjaskipti og smurþjónusta.
- Tryggingar og bifreiðagjöld eru innifalin í leigugjaldi.
- Fjöldi afgreiðslustaða um allt land. Við erum ávallt reiðubúin að þjónusta þig.



Hér er hagræðing í rekstri

- Engin binding fjármagns.
- Jafnt fjármagnsfæði.
- Engin endursöluáhætta og kostnaður sem því fylgir.



Við bjóðum langtímaleigu á bílum í öllum stærðarflokkum.

[» Einstaklingar](#)[» Fyrirtæki](#)

Langtímaleiga Avis

Langtímaleiga Avis er þægilegur, sveigjanlegur og umfram allt skynsamlegur kostur þegar kemur að rekstri bifreiða. Langtímaleiga þýðir nýr eða nýlegur bíll, engin útborgun, engin endursöluáhætta og ekkert vesen við dekkjaskipti, oliuskipti eða smáviðhald. - Þú greiðir eina greiðslu á mánuði og við einfaldlega sjáum um málið frá A til O.

Einstaklingar

[Meira](#)

Fyrirtæki

[Meira](#)[Um okkur](#)[Afgreiðslustaðir](#)[Opnunartímar](#)[Verð og bókanir](#)[Leiguskiptingar Avis](#)[Langtímaleiga](#)[Bilaleiga erlendis](#)[Spurningar & svör](#)[Ferjanir](#)

Langtímaleiga Hertz

LANGTÍMALEIGA

FYRIR EINSTAKLINGA OG FYRIRTÆKI

VILDARPUNKTAR ICELANDAIR
Í HVERJUM MÁNUÐI



Langtímaleiga Hertz

Langtímaleiga Hertz er hagkvæmur kostur þegar kemur að rekstri bíls. Þú getur samning um langtímaleigu og nýtur þess að keyra áhyggjulaus, njóta úrválsþjónustu og hagstæðra kjara allt árið um kring.

Leigutími er frá 1 mánuði í til 48 mánaða með umsejjanlegum uppsagnarfresti. Leigutaki hefur kost á því að fá tímabundið stærri bíl eða aðra tegund gegn gjaldi fyrir t.d. ferðalag, flutninga eða framkvæmdir. Lendi leigutaki í óhappi þá útvegum við annan bíl samdægurs án aukagjalds.

Innifalið er eftirfarandi:

- 1750 km pr. mánuð.
- Skylduþrygging og kaskóþrygging með 150.000 kr – 195.000 kr sjálfsábyrgð í hverju tjóni eftir stærð ökutækis.
- Þjónustuefirlit á samningstíma.
- Þríf einu sinni í mánuði.
- Virðisaukaskattur
- Bifreiðagjöld.
- Annar rekstrarkostnaður s.s hjólarðar, smurþjónusta, þurrkublið og perur.
- Samningar taka mið af vísitölu neysluverðs
- 1000 eða 2000 Vildarpunktur pr. mánuð, eftir stærð ökutækis.



ARMAR

Leit

ARMAR

VINNULYFTUR

MÓT&KRANAR

JARÐVÉLALEIGA

BÍLALEIGA

TIL SÖLU

FRÉTTIR

BÍLALEIGA

Bílaleiga

ARMAR BÍLALEIGA býður upp á fjölbreytt úrval af bílum, allt frá smábílum eins og Toyota Yaris til stærri jeppa og pallbíla eins og t.d. Toyota Hilux, Land Cruiser eða Land Rover Discovery. Markmið ARMAR BÍLALEIGU er að veita númerandi viðskiptavininum Arma aukid vönuúrval og betri þjónustu.

Rekstrarleiga

ARMAR BÍLALEIGA býður einnig upp á rekstrarleigu á bílum, jafnt nýjum sem notuðum, allt frá 6 mánuðum til 5 ára, gegn föstu mánaðargjaldi. Með þessu getur ARMAR BÍLALEIGA boðið viðskiptavininum sínum að losna við fjárbindingu í bílum og nýtt þar af leiðandi eigið fjármagnbetur. Einnig losna viðskiptavinirnir við endursótuahættu og auka sveigjanleika í rekstri. Eigi fyrirtæki bíla fyrir er hægt að setja þá uppi leigu. Viðskiptavinir geta sjálfir valið hvaða gerð bíla þeir vilja leigja og hvaða búnað þeir vilja hafa í þeim.

Sjóna allar 8 veiturstöðir

Sjálfgefin röðun



Land Rover Discovery 4



Nissan Leaf



Renault Kangoo
sendibíll



Toyota Auris Hybrid



Toyota Hilux

*Aðferðafræði
flotapjónustu
byggir á
þekkingu og
reynslu.*

FLOTAPJÓNUSTA

RATIO hf. sérhæfir sig í flotapjónustu. Aðferðafræði flotapjónustu byggir á þekkingu og reynslu af ökutækjum og þannig má reka bílaflota á hagkvæman máta. Auk þess þarf skilning á fjármála- og eignamörkuðum við fjármögnun og innkaup á tækjakosti. RATIO er eigandi að bílaflotanum sem er leigður út til viðskiptavinar gegn mánaðargreiðslu. Innifalið í mánaðargjaldi er kaskótrygging, bifreiðagjöld, dekk og dekkjaskipti og allt hefðbundið viðhald. Við lok samnings fer fram ástandsskoðun sem markar lok leigusamnings, ef um er að ræða eðlilegt slit á bílnum eftir notkun er samningurinn uppfylltur af báðum aðilum.

REKSTRARKOSTNAÐUR FLOTANS Í HÖNDUM FYRIRTÆKJA

Fyrirtæki sem byggja starfsemi sína á rekstri bílaflota eiga á hættu að kostnaður vegna viðhalds og bílana verði að stórum hluta vegna tækifæra sem ekki var hægt að nýta. Stórt tap slíkra fyrirtækja verður því fremur vegna glataðra tækifæra en vegna hárra reikninga bifreiðavirkja og verkstæða. Fyrirtæki eiga það til að vanreikna þann kostnað sem í raun fellur til vegna rekstursins. Þetta skapar óvissu og áhættu auk þeirrar fyrirhafnar sem fylgir vegna viðgerða og bókhalds. Allt þetta tekur óþarfa tíma frá kjarnastarfsemi fyrirtækisins.

*Tap
fyrirtækja
verður því
fremur vegna
glataðra
tækifæra*

- Afsláttarkjör eru misjöfn
- Við endursölu myndast afföll
- Fjármagnsbinding
- Förnarkostnaður lykilstarfsmanna
- Einfaldari rekstur, bókhald og uppgjör
- Dekk, umfelgun og geymsla
- Tryggingar
- Viðhald

Með þjónustu sinni við þitt fyrirtæki tekur RATIO þennan þátt yfir.

Langtímaleiga

Tilboð:



- Leiguverð Kia Sorento Luxury
- Leiguverð Kia spotage EX 2,0

Miðað við 20.000 km á ári 189.427.-kr.

Miðað við 20.000 km á ári 151.500.-kr

- Km. Verð eftir 20 þús km á ári: 14.- kr.
- Innifalið: Tryggingar, bifreiðagjöld, dekkjaskipti, hefðbundið viðhald, smurning og 20 þús km á ári. (Sjá að ofan)
- Leigutími: 3 ár

Langtímaleigan er miðuð við 3 ár í þessu tilfalli og er þannig að það er í raun nánast ALLT innifalið í verðunum á bílunum nema bensin.

Kostir langtímaleigu Vélamiðstöðvarinnar eru:

- Engin útborgun
- Engin endursöluhætta
- Engin verðryrnun
- Engin lokagreiðsla

[NÝIR BÍLAR](#)[NOTADIR BÍLAR](#)[ÞJÓNUSTA](#)[REYNSLUAKSTUR](#)[FJÁRMÖGNUN](#)[UM HEKLU](#)[HEKLA](#) / [FJÁRMÖGNUN](#) / [EINKALEIGA](#)

EINKALEIGA

Með HEKLU Einkaleigu gefst einstaklingum tækifæri til að aka um á nýjum bíl.

HEKLA Einkaleiga býður hagstætt mánaðargjald í 12 eða 24 mánuði. Þú hefur einfalda yfirsýn yfir hvað bifreiðin kostar þig mánaðarlega, kemst hjá ófyrirséðum kostnaði og getur valið leigutíma sem hentar.

Innifalið í HEKLU Einkaleigu er þjónusta og viðhald. Það þýðir að þú þarft ekki að hafa áhyggjur af óvæntum útgjöldum þegar þú ferð með bifreiðina á verkstæði, t.d. í þjónustuskoðun en þjónustuskoðanir eru innifaldar í HEKLU Einkaleigu. Það kostar þig því ekkert aukalega að halda bifreiðinni í toppástandi.

Skoda verðdæmi

Með HEKLU Einkaleigu er lítið mál að aka um á nýjum bíl en þú færð afnot, þjónustu og viðhald fyrir einstaklega hagstætt fast mánaðargjald. Það eru engin óvænt útgjöld, fjárbinding eða endursöluáhætta og við lok leigu er bílnum einfaldlega skilað.



SKODA BÆKLING



Flotasjórnun Létt býður fyrirtækjum að hagræða í rekstri með því að úthýsa rekstri bílaflotans. Létt metur bifreiðapörf og kappkostar við að lágmarka kostnað viðskiptavina sinna. Létt veitir ráðgjöf um hvemig bílar henta hverjum viðskiptavin, hvort viðskiptavininn hentar að eiga eða leigja bíla og hvaða fjármögnunaraðrir sé best að nýta.

Létt getur haft milligöngu um viðhald, dekkjaskipti, þríf, ökuríta, bensínkort og tryggingar, allt eftir þörfum hvers og eins.

Allir rekstrarleigubílar Létt eru útbúnir ökuríta sem viðskiptavinir geta nýtt sér til að hafa eftirlit með notkun á sínum bílaflota. Fyrir fast mánaðargjald er meðal annars hægt að fylgjast með bílnum í rauntíma á korti, eignum vegalengdum, viðkomustöðum, aksturslagi og hraða. Einnig er hægt að fá staðlaðar skýrslur sem sýna notkun og nýtingu farartækja. Létt hefur ekki aðgang að ofangreindum upplýsingum, aðeins leigutaki.

Allur kostnaður vegna reksturs bílaflotans er innheimtur með einni mánaðarlegri greiðslu. Með flotasjórnun Létt er óvissu eytt úr rekstrinum og kostnaði haldið í lágmarki.



SIXT

Langtímaleiga

Langtímaleiga

Vetrarleiga

Fyrirtækjaþjónusta

Sixt erlendis

**Sixt og Icelandair
American Express**

**Laus störf / Jobs
available**

Bílar til sölu

100 km tilboð

200 km tilboð

Ótakmarkaður akstur



Rekstur á eigin bifreið vegur þungt í heimilisbókhaldinu. Þá er langtímaleiga hagkvæmur kostur og getur verið mun hagstæðari en rekstur eigin bifreiðar.

Í langtímaleigu færðu nýlegan bíl án þess að greiða neina útborgun. Greiðir bara fasta mánaðargreiðslu án óvæntra útgjalda.

Reiknaðu dæmið til enda!

- Afborganir af lánum - 0kr.
- Úborgun við kaup - 0kr.
- Afskrift bíls á ári (15%) - 0kr.
- Þjónustuskoðanir og smurþjónusta - 0kr.
- Dekk - 0kr.
- Almenn viðhald - 0kr.
- Bifreiðagjöld - innifalín.
- Ábyrgðartrygging - innifalín.
- Kaskótrygging - innifalín.

Ef bílinn þarfnast einhvers konar viðhalds á tímabilinu er þér útvegaður bíll á meðan og við sjáum um rest!

Vildarpunktur Icelandair Saga Club

Nú getur þú safnað Vildarpunktum með hverri langtímaleigu hjá Sixt.

- 2.500 Vildarpunkta fyrir allt að 9 mánaða leigu.
- 5.000 Vildarpunkta fyrir leigu umfram 9 mánuði.



Special Offers

Save money. Check our special offers.

Like 4,375 people like this. Be the first of your friends.



Car Rental in Iceland

Car Rental Iceland Offers

About Us

Iceland Travel Tips

SEARCH NOW ONLINE

for best possible rental rates

Pickup:

Dropoff:

Pickupdate: 21.01.2015

Dropoffdate: 22.01.2015

Cartype:

GET RATE

Like Be the first of your friends to like this.

Share Tweet 0



**All inclusive car rental rates.
No hidden charges.**

Thrifty Iceland Car Rental rate includes:

- Unlimited mileage
- CDW insurance with selfrisk
- Vehicle theft protection
- All taxes

Genuine Thrifty customer service.

We care for our customers

- Quality rental cars from leading brands
- Road side assistance 24/7
- Friendly cancellation policy
- Free shuttle bus customer service
- ISO 9001, 2008 certified

All rates are displayed in euros
See further details in [Terms and Conditions](#)

Langtímaleiga á bílum

Ódýr langtímaleiga á bílum frá Thrifty bílaleigu er sveigjanlegur og hagstæður kostur fyrir fyrirtæki og er ekki ósvipuð því sem kallað er rekstrarleiga bíla. Thrifty bílaleiga býður mikið úrval bíla í langtímaleigu á mjög hagstæðu verði. Langtímaleiga Thrifty bílaleigu er fyrir fyrirtæki í 3-12 mánuði í senn en einfalt og fljótlegt er að framlengja leigusamning. Bílar á langtímaleigu geta verið fleiri en einn og greiðir fyrirtækið mánaðarlegt gjald fyrir afnotin.

Í mánaðargjaldi langtímaleigu er innifalið m.a. ábyrgðar- og kaskótrygging með sjálfsábyrgð en hægt er að kaupa aukna tryggingarvernd. Innifalið er allt viðhald bílsins, fjármagnskostnaður og afskrifir en eldsneyti og rúðuvökva greiðir leigutaki. Með langtímaleigu bíla losnar fyrirtækið við kostnað við umsjón með bílafötu, fjárbindingu og endursöluháættu og óvissa um rekstarkostnað er engin. Innifalir er þjónusta- og smurskoðun skv. ferli framleiðanda á 12 mánaða fresti og ástands- og dekkjaskoðun / dekkjaskipti að von og hausti. Þegar leigutæki er í þjónustuskoðun, bílar, þjónast eða verður óökufært af öðrum ástæðum útvegar Thrifty annan bíl á meðan án aukagjalds.

Thrifty bílaleiga býður mikið úrval bíla á langtímaleigu af tegundunum Ford, Volvo, Mazda og Citroën m.a. fólkubíla af öllum stærðum, jeppa af ýmsum stærðum, 7-9 sæta bíla og sendibíla. Hægt er að mæta ýmsum sérörskum um aukabúnað t.d. dráttarkrók eða sérstakar útfærslur t.d. sjálfskiptingu. Bílar í langtímaleigu eru að jafnaði 15-30 mánaða gamlir og eru sparmeytnir, öruggir og í góðu viðhaldi.

LANGTÍMALEIGA Á BÍLUM

Langtímaleiga á bílum

Langtímaleiga á bílum getur verið heppilegur kostur og býðst fyrirtækjum þessi þjónusta. Þá greiðir leigutaki mánaðarlegt gjald og er öll þjónusta innifalin. **Langtímaleiga á bíl** frá Brimborg er keimlík rekstrarleigu. Munurinn felst í því að langtímaleiga er leiga á notaðum bílum sem hafa verið notaðir til útleigu m.a. til ferðamanna. Því er **langtímaleiga á bíl** ódýrari kostur en hún býður upp á mikinn sveigjanleika. Leigutími langtímaleigu er frá 6-12 mánuðir í senn en framlenging leigusamnings er einföld. Mánaðarlegt gjald er greitt fyrir afnotin.



Langtímaleiga á bíl felur í sér alla þjónustu

Langtímaleiga á bíl felur í sér ábyrgðar- og kaskótryggingu með tiltekinni sjálfsábyrgð og gegn gjaldi býðst aukin tryggingarvernd. Helstu kostir **langtímaleigu bíla** eru þeir að allur kostnaður er vel sýnilegur. Í leiguverðinu er innifalið allt viðhald bílsins, fjármagnskostnaður og afskriftir og því verður eiginlegur kostnaður við umsjón bílaflota enginn. Ekkert fjármagn er bundið í bílunum og engin endursöluáhætta er til staðar. **Bíla á langtímaleigu** þarf að koma með í þjónustu- og smurskoðun skv. ferli framleiðanda á 12 mánaða fresti og ástands- og dekkjaskoðun / dekkjaskipti að vori og hausti. Brimborg útvegar leigutaka annan bíl án aukagjalds þegar billinn er í þjónustu og ef billinn verður óökufær vegna bitunar eða tjóns útvegar Brimborg annan bíl án aukagjalds.

Langtímaleiga - bílar í úrvali

Langtímaleiga hjá Brimborg býðir að fyrirtæki geta valið úr miklu úrvali bíla frá Ford, Volvo, Mazda og Citroën í ýmsum leiguflokkum m.a.

[BÍLAR TIL LEIGU](#)[SENDIBÍLAR TIL LEIGU](#)[LANGTÍMALEIGA Á BÍLUM](#)[VETRARLEIGA Á BÍL](#)[RÚTA TIL LEIGU](#)[JEPPAR TIL LEIGU](#)

Dæmi um kröfur til lánafyrirtækja skv. lögum nr. 161/2002 um fjármálafyrirtæki

- Félag skal starfa sem hlutafélag
- Lágmarkshlutfé lánafyrirtækis skal vera 5 m. EUR (u.þ.b. 765 m.kr.)
- Lausafjárkröfur og eiginfjárkröfur (CAD)
- Starfrækja endurskoðunardeild, heimild til undanþágu með útvistun m.t.t. stærðar félagsins
- Eftirlitskerfi með áhættu - skjalfestir ferlar, álagspróf o.s.frv.
- Krafa um hæfi virkra eigenda félagsins (10% eignarhlutur og meira)
- Fjöldi stjórnarmanna – hæfisskilyrði stjórnar og framkvæmdastjóra
- Kröfur til ársreikninga og endurskoðenda

Dæmi um kostnað lánafyrirtækja

- Eftirlitsgjald reiknast sem 0,0256% af eignum fjármálafyrirtækis, lágmark 1 m.kr.
- Fjársluskattur reiknast sem 5,5% af öllum tegundum launa eða þóknana fyrir starf.
- Rekstur umboðsmanns skuldara – m.v. eru öll útlán viðkomandi gjaldskylds aðila í lok árs miðað við ársreikning.

Annað:

- Ítarleg upplýsingaskylda - reglubundin skýrsluskil
- Kröfur vegna laga nr. 64/2006 um aðgerðir gegn peningabætti og fjármögnun hryðjuverka
- Kröfur vegna laga nr. 33/2013 um neytendalán
- Lög nr. 87/1998 um opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi
- Innheimtulög nr. 95/2008



Neytendasamtökin



Nefndasvið Alþingis
Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 23. febrúar 2015

Umsögn Neytendasamtakanna og Evrópsku neytendaaðstoðarinnar um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, 421.mál.

Ferðaiðnaðurinn á Íslandi fer sífellt stækkandi og á hverju ári kemur mikill fjöldi ferðamanna til landsins. Stór hluti ferðamanna og ferðast um landið á bílaleigubílum og mikilvægt er að til staðar séu greinargóðar og skýrar reglur um réttindi og skyldur aðila á þessum markaði. Neytendasamtökin fagna því að til standi að endurskoða lög um bílaleigur.

Því miður virðist lítið tekið á málum sem lúta beint að réttindum neytenda í lagafrumvarpinu og virðist aðaláherslan vera á reglur er varða eiginlega starfsemi bílaleiga. Neytendasamtökin hýsa Evrópsku neytendaaðstoðina (ECC) á Íslandi. Árlega berst ECC tölurverður fjöldi erinda vegna bílaleiga og höfum við því nokkra reynslu á helstu kvörtunarefnum á því sviði. Helstu kvörtunarmál sem ECC berast á hverju ári eru vegna skilmála og upplýsingagjafar bílaleigufyrirtækja

Að því sögðu gera Neytendasamtökin og ECC þó eftirfarandi athugasemdir við ofangreint frumvarp:

Um 1. gr.

Í 1. gr. frumvarpsins kemur fram að leiga þar sem einstaklingar leigja út skráningarskyld ökutæki í einkaeigu til annarra einstaklinga með milligöngu leigumiðlunar falli einnig undir gildissvið þess. Þar sem slík viðskipti virðast vera að aukast er jákvætt að ákveðið hafi verið að fella slíkar leigur undir regluverkið.

Um 6. gr.

Í 6. gr. kemur fram að leyfishafi skuli tryggja að leigutaka séu eigi settir ólögmatir, ósanngjarnir eða óeðlilegir skilmálar í samningum. Ekki er þó nánar fjallað um hvað geti fallið undir slíkan áskilnað og virðist orðalagið nokkuð matskennt. Æskilegt væri að settar yrðu nánari vísireglur í til að tryggja stöðu neytenda. Einnig er mikilvægt að öflugt eftirlit sé með bílaleigum og væri heppilegt ef Samgöngustofa fengi víðtækt eftirlitshlutverk hvað varðar skilmála bílaleiga. Í þessu samhengi má benda á hversu óheppilegt það er að engin eftirlitsstofnun hafi eftirlit með ákvæðum laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggæringa nr. 7/1936 er varðar neytendasamninga.

Um 7. gr.

Við á Íslandi búum yfir talsverðri sérstöðu hvað varðar veðurfar og vegakerfi, og hafa erlendir ferðamenn oft lent í vandræðum við akstur á slæmum vegum og hafa nokkur kvörtunarmál borist ECC vegna vegna tjóns sem verður vegna tilrauna- ferðamanna til að fara yfir óbrúaðar ár og farvegi. Mikilvægt er að bílaleigur veiti fullnægjandi upplýsingar og leiðbeiningar til ferðamanna varðandi akstur í íslensku umhverfi, ásamt upplýsingum um hvort viðkomandi bílaleigubíll sé hæfur til notkunar við þær aðstæður sem leigutaki hyggst nota bifreiðina við. Það verður að telja nokkuð ríka upplýsingaskyldu hvíla á bílaleigum varðandi þessi atriði. Einnig er mikilvægt að bílaleigur vari sérstaklega við þeim hættum sem geta stafað af umhverfinu, s.s. vegna sand- og öskufoks, og kynni hvaða tryggingar standa til boða til að lágmarka kostnað leigutaka ef tjón verður. Í 3. mgr. frumvarpsins virðist því kveðið á um frekar þrönga upplýsingagiöf og væri æskilegra að hún yrði víkkuð.

Almennar athugasemdir

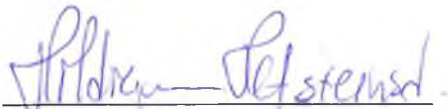
Samhliða frumvarpi þessu er mikilvægt að endurskoða reglugerð um bílaleigur nr. 790/2006, sérstaklega hvað varðar leiguskilmála. Í því samhengi mætti m.a. hafa til hliðsjónar leiðbeiningar Sambands Evrópska bílaleigufyrirtækja (LeaseEurope) um góða starfshætti í bílaleigugeiranum (sjá fylgiskjal). Þar er m.a. kveðið á um í kafla 2.3.4 að bílaleigufyrirtæki skuli við upphaf bílaleigu veita viðskiptavinum sínum ástandsskýrslu bifreiðar, sem er undirrituð af viðskiptavininum og starfsmanni bílaleigunnar. Þar skulu tilteknar allar þær skemmdir og ágallar sem á bifreiðinni eru og merkt er við þær á teikningu af bílnum. Viðskiptavinurinn hefur þá tækifæri til að fara yfir skráð tjón og bæta við ef hann sér frekari skemmdir sem ekki koma fram í skýrslunni. Við skil bifreiðarinnar er hún svo skoðuð af starfsmanni ásamt viðskiptavini og gerð skýrsla við skilin þar sem fram kemur hvort nýjar skemmdir hafi fundist eða hvort ástand bifreiðarinnar við skil eru fullnægjandi. Með þessu móti hefur viðskiptavinurinn tök á því að koma með athugasemdir og mótmæla.

Töluvert hefur borist af kvörtunum til ECC vegna verklags sumra bílaleiga varðandi skil bifreiða að leigutíma loknum. Mörg mál hafa borist þar sem bílaleigur rukka viðskiptavini sína vegna meintra skemmda á bifreiðum sem haldið er fram að hafi átt sér stað á meðan leigutíma stóð. Í mörgum tilvikum hafa viðskiptavinirnir ekki haft möguleika á að vera viðstaddir þegar farið er yfir ástand

bifreiðarinnar að leigutíma loknum og geta lítið sagt eða mótmælt þegar þeir eru farnir af landi brott og rukkun fyrir skemmdum berst. Æskilegt er að bílaleigur bjóði viðskiptavinum sínum að vera viðstaddir þegar farið er yfir ástand bifreiðarinnar við skil og láti eftir atvikum í té yfirlýsingu þess efnis að ástand bifreiðarinnar sé fullnægjandi og ekki verði krafist greiðslu vegna frekari skemmda. Einnig er mikilvægt að bílaleigur reyni að lágmarka tjón sitt ef skemmdir verða á bílaleigubíl um með því að velja hagstæðustu og ódýrustu viðgerðarleiðarnar ásamt því að gæta meðalhófs við mat á skemmdum. ECC hefur fengið mál þar sem bílaleigur virðast hafa farið í miklar viðgerðir vegna skemmda sem ekki var hægt að sjá að hafi verið alvarlegar.

Að öðru leyti gera samtökin ekki athugasemdir að svo stöddu og hvetja til samþykktar ofangreinds frumvarps.

Virðingarfyllt,
f.h. Neytendasamtakanna og Evrópsku neytendaaðstoðarinnar



Hildigunnur Hafsteinsdóttir,
Stjórnandi Evrópsku neytendaaðstoðarinnar



Ívar Halldórsson



LEASEUROPE

CODE OF BEST PRACTICE FOR THE CAR AND VAN SHORT TERM HIRE INDUSTRY

1. Scope

This Code establishes standards of good practice for the car and van short term hire industry.

It is intended to ensure that the customer who has a cross border rental within Europe from a rental company subscribing to the code (hereafter "the Company") receives a level of service of the highest possible standard and integrity.

2. Standards of behaviour

2.1. Before Reservation

The Company will ensure that all its advertising and literature contain no misleading or inaccurate statements, that its tariffs are promoted transparently and that its terms and conditions are readily accessible, clear and unambiguous.

Any website of the Company must provide the visitor with all the relevant information and pricing in a clear, unambiguous, structured, intelligible and accurate manner. It shall in particular provide detailed information on the various options that are available for areas such as fuel policy, damage excess and allowed mileage.

2.2. Reservation

At the time of reservation, the Company will clearly advise the customer of what is included in the price quoted to avoid any charges that might, later on, be perceived by the customer as hidden, unexpected or unfair.

The Company will provide information with regards to the applicable tariffs and the different kinds of coverage and risk levels possible.

The Company will explain to the customer what the quoted rental price includes and the circumstances under which the price may vary prior to the commencement of the rental.

The quoted rental price must include all mandatory insurances and all other mandatory charges and applicable taxes.

The Company will ensure that the customer is made fully aware, at the time of reservation, of any applicable cancellation and no show fee policies that could be compiled, and compensation payable by the rental company.

At the end of the reservation process, the Company will recap all reservation details, specifying the applicable tariffs and confirming status.

The Company will ensure that each reservation has a unique generic identifier making it easy to trace the terms of the confirmed reservation at any time.

2.3. *The rental*

2.3.1 *The rental agreement and the Company's duty to inform*

The Company will ensure that the tariffs and conditions indicated in the rental agreement are those confirmed to the customer at the time of reservation. Any tariff condition not explicitly disclosed to the customer at the time of reservation cannot be imposed on the customer.

The Company will indicate to the customer their risk contained in the standard coverage and/or insurance policy and inform the latter of the various optional insurances or coverage (if any) that can be purchased, as well as the scope and price thereof. The company will also explain the extent of the customer's financial responsibility if the vehicle is damaged and in the event of third party claims. For each scenario the company will explain the extent of the customer's financial responsibility if the vehicle is returned damaged or is stolen.

The Company will further explain to the customer the other charges that may potentially apply (including the basis on which they are calculated and charged), in particular those related to:

- special equipment (e.g. child seat) or services
- re-fuelling
- excess mileage
- one-way rental
- additional driver(s)
- young driver(s)
- airports surcharges
- return of the vehicle outside the station
- out of hours returns
- parking and traffic fines
- damage liability
- congestion charges and tolls

In addition, information must be provided as regards:

- where and when to return the vehicle (including explicit mention of opening hours of the relevant office)
- what to do in the event of accident, break-down or theft of the vehicle
- possibility of one-way rental

- applicable restrictions or conditions for the return of the vehicle at a different station; in another country; outside a station or outside office hours
- applicable age or driving licence limitations
- applicable restrictions on driving in a given area or country
- applicable mileage limitations
- the fuel type
- the fuel return policy and the options available to the customer
- any and all other conditions or restrictions that apply to the use of the vehicle

The Company will explain to the customer, prior to commencement of the rental, the role of the deposit (cash or pre-authorization) and the prepayment (if any) as well as the payment methods that are available upon return of the vehicle.

The Company will draw the customer's attention to the fact that, if the payment of the rental is made by credit card, the customer, by signing the rental agreement, authorizes the Company to charge all amounts deriving from the contract to the card account.

The information and explanation provided must be clear, accurate, intelligible and properly documented.

2.3.2 Rental agreement

Customers must always receive a paper copy of the agreement and the terms and conditions applicable to their rental. The company should always take necessary steps to ensure that the customer reads and understands all the terms of the agreement both on the front and back, and help clarify any terms as requested, before the agreement is signed

A copy of the signed rental agreement must be given to the customer prior to the rental commencing.

2.3.3 The condition of the vehicle

The Company will ensure that the vehicle provided to the customer is in a safe, clean and roadworthy condition. To that effect it will maintain the vehicle in accordance with the standards recommended by the vehicle manufacturer and will, in addition, arrange for the vehicle to be inspected at appropriate intervals to determine the condition of those parts that make a significant contribution to its safe operation.

All documents and accessories legally required in the country where the vehicle is collected (e.g. emergency triangles, reflective jacket, etc.) must be in the vehicle at the start of the rental and comply with local legislation.

2.3.4 Pre and post rental inspection

The Company will provide the customer with a written pre-rental inspection report that incorporates a diagram of the exterior and (if available) interior of the vehicle and will note and indicate any pre-existing damage such as scratches, dents. The report must also include an inventory of the portable accessories available in/on the vehicle. Prior to

a rental commencing, the customer must be given the opportunity to check and agree both the interior and exterior condition of the vehicle before signing the inspection report

The Company will offer the customer help to get familiarized with the basic controls, operation, and use of the vehicle.

Once the vehicle is returned, the Company will inspect it in the presence of the customer and establish a written post rental inspection report.

The company and the customer must record, on the post rental inspection form, any new damage found on the vehicle that was not recorded on the pre-rental inspection report. The post rental inspection form must be noted and signed for by both parties.

The customer must sign a declamation if they do not wish to be involved in the inspection.

If the post-rental inspection cannot be carried out in the presence of the customer, the Company will, in the event of new damages or missing accessories for which a charge will be made, send a detailed post-rental inspection report to the customer.

2.3.5 Vehicles returned out of hours

Where the company has agreed that the customer can return a vehicle outside normal opening hours, the company must provide the customer with clear procedures and practices for returning the vehicle, which should include responsibility for insurance, end of rental damage and any road traffic charges or penalties.

3. Billing

The tariffs indicated in the bill must correspond to those detailed in the rental agreement or committed to the customer at the time of rental, except if the conditions initially agreed upon have been modified during the hire by agreement between the parties.

The bill must be broken down per each item charged and clearly indicate the reason for any different charges and the calculation methods used.

To the extent possible, the customer's bill must be closed off in the presence of the customer upon return of the vehicle.

If the company is unable to this, the Company must send a detailed report to the customer on the amounts charged. The report must indicate the procedure to follow in case the customer has any queries. The report must be sent to the customer as soon as possible in order not to restrict the ability of the customer to dispute any of the amounts charged.

4. Data Protection

All customers' personally identifiable data will be held, treated and respected in accordance with prevailing data protection laws in each country.

5. Legal Rights

Nothing in this Code restricts, or is intended to restrict, the rights of a complainant to pursue remedies through the courts.

Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík



NEYTENDASTOFA

Reykjavík, 31.03.2015
Tilv. 2015/0183 - 0.0.01
ÞAÁ

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja 421. mál

Neytendastofa vill gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja 421. mál.

I. Skyldur leyfishafa – úrlausn deilumála án dómstóla meðferðar

Neytendastofa vill benda á að tilskipun Evrópuþingsins- og ráðsins nr. 2013/11/ESB frá 21. maí 2013, um lausn deilumála neytenda utan dómstóla (ADR) og reglugerð (ESB) nr. 524/2013, um rafræna málsmeðferð deilumála þegar um er að ræða sölu á vörum eða þjónustu á Netinu (ODR), leggur nú þá skyldu á stjórnvöld í EES-rikkjum að tryggja neytendum aðgang að úrlausná deilumálum vegna viðskipta við neytendur utan dómstóla.

Neytendastofa telur því að óhjákvæmilegt sé að taka inn í frumvarp þetta ákvæði sem tryggja neytendum aðgang að slíkum úrræðum s.s. sjálfstæðri kærufnd eða sambærilegu úrræði sem uppfyllir öll skilyrði í tilskipun 2013/11 (ADR).

Framangreindar reglur ESB gera því leyfisskyldum aðilum skylt að taka við kvörtunum frá neytendum og hafa málsmeðferð til reiðu til úrlausnar á kvörtun frá neytendum utan dómstóla. Ef leigusamningar eru gerðir á Netinu þá ber leyfisskyldum aðilum einnig að tryggja rafræna málsmeðferð skv. reglugerð (EU) nr. 524/2013. Framangreindar reglur ber að innleiða fyrir 9. janúar 2016.

Neytendastofa er að setja upp almenna vefsíðu, *kvarta.is*, sem mun einfalda aðilum sem selja vöru eða þjónustu á Netinu að uppfylla þessa skyldu sína og tryggja þar með jafnframt neytendum einn aðgang á Netinu til að sækja rétt sinn fyrir slíkum sáttanefndum.

Í þessu sambandi vill stofnunin því leggja til að inn í frumvarp það sem hér liggur fyrir verði bætt inn ákvæði svohljóðandi grein sem til dæmis gæti verið ný 11. grein:

Úrskurðar- og réttarúrræði.

Leyfishafi skal hafa aðgengilegar upplýsingar um úrskurðar- og réttarúrræði utan dómstóla ef ágreiningur rís um leigusamning leyfishafa og neytanda. Neytendur geta skotið ágreiningi, er varðar fjárhagslegar kröfur og einkaréttarlega hagsmuni tengda leigusamningum sem þeir gera, til

úrskurðaraðila sem leyfishafi vísar til samkvæmt ákvæðum þessarar greinar. Leyfishöfum er skylt að eiga aðild að úrskurðar- og sáttaleið samkvæmt 1. mgr. og skulu leyfishafar sem eiga aðild að málum standa undir kostnaði vegna starfseminnar. Málsmeðferð samkvæmt þessari grein skal vera ókeypis eða aðgengileg neytendum gegn greiðslu þóknunar að nafninu til. Aðili sem starfar að lausn deilumála samkvæmt ákvæði þessarar greinar kveður upp rökstudda úrskurði án frekara málskots en heimilt er aðilum máls að leggja ágreining sinn fyrir dómstóla með venjubundnum hætti.

Framangreint ákvæði varðandi gjaldtöku tekur m.a. mið af eftirfarandi ákvæði í 8. gr. tilskipunar nr. 2013/11/ESB en þar segir í c-lið 8. gr:

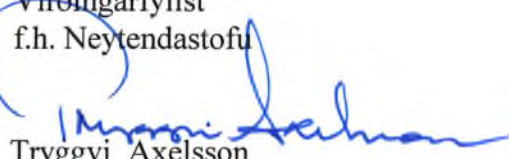
„að málsmeðferð til lausnar deilumálum utan dómstóla sé ókeypis eða hún sé aðgengileg neytendum gegn greiðslu þóknunar að nafninu til“.

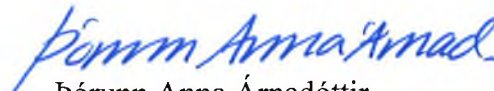
Auk þess telur stofnunin að eðlilegt sé að bæta inn í 4. gr. frumvarpsins að skilyrði til útgáfu starfsleyfis sé að umsækjandi eigi aðild og tryggi viðsemjendum rétt til að leita úrlausnar vegna samnings um þjónustu í samræmi við ofangreint ákvæði sem hér er lagt og er skylda skv. tilskipun 2013/11/ESB.

II. Endurinnleiðing á eftirliti samkvæmt ákvæðum tilskipunar 93/13/EBE, um ósanngjarna samningsskilmála

Neytendastofa vill einnig ítreka mikilvægi þess að lagt verði fram frumvarp til laga um innleiðingu á eftirlitsþætti stofnunarinnar svo sem skylt er að gera samkvæmt ákvæðum tilskipunar 93/13/EBE, um ósanngjarna samningsskilmála. Til að tryggja að hægt sé að hafa eftirlit með 6. mgr. 6. gr. frumvarpsins um að skilmálar í samningum séu ekki ólögmatir, ósanngjarnir eða óeðlilegir. Tillögur um það efni hefur Neytendastofa sent til innanríkisráðuneytisins og getur nefndin fengið afrit af þeim gögnum óski hún eftir því.

Virðingarfyllst
f.h. Neytendastofu


Tryggvi Axelsson
Forstjóri


Þórunn Anna Árnadóttir
Sviðsstjóri

Meðf.: Forsíða tilskipunar tilskipunar nr. 2013/11/ESB

Forsíða reglugerðar (EU) nr. 524/2013

Athuga framangreind skjöl í heild má nálgast hjá þýðingarmiðstöð

Utanríkisráðuneytis.

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2013/11/ESB

frá 21. maí 2013

um lausn deilumála neytenda utan dómstóla og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2006/2004 og tilskipun 2009/22/EB

(tilskipun um lausn deilumála neytenda utan dómstóla (ADR))

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 114. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

í samræmi við almenna lagasetningarmedferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í 1. mgr. og a-lið 2. mgr. 169. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU) er kveðið á um að Sambandið skuli stuðla að því að ná fram öflugri neytendavernd með ráðstöfunum sem það samþykkir í samræmi við 114. gr. hans. Í 38. gr. sáttmála Evrópusambandsins um grundvallarréttindi er kveðið á um að stefnur Sambandsins skuli tryggja öfluga neytendavernd.
- 2) Í samræmi við 2. mgr. 26. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins skal innri markaðurinn ná til svæðis án innri landamæra þar sem frjálssir vöruflutningar og frjálss þjónustustarfsemi eru tryggð. Innri markaðurinn ætti að færa neytendum virðisauka í formi aukinna gæða, meiri fjölbreytni, sanngjarns verðs og strangra öryggisstaðla fyrir vörur og þjónustu, og stuðla þannig að öflugri neytendavernd.
- 3) Uppskipting innri markaðarins hefur slæm áhrif á samkeppnishæfni, hagvöxt og atvinnusköpun innan Sambandsins. Það skiptir sköpum fyrir tilkomu innri markaðarins að beinum og óbeinum hindrunum á eðlilegri starfsemi hans sé rutt úr vegi og að traust borgaranna sé aukið.
- 4) Það er í þágu neytenda og ætti að auka traust þeirra á markaðnum að tryggður sé aðgangur að einföldum, skilvirkum, hraðvirkum og ódýrum leiðum til að leysa deilumál sem upp koma vegna sölu- eða þjónustusamninga, jafnt innanlands sem yfir landamæri. Slíkt ætti að gilda jafnt um viðskipti á Netinu sem utan þess og er einkum mikilvægt þegar neytendur eiga í viðskiptum yfir landamæri.

⁽¹⁾, Sjúð. ESB C 181, 21.6.2012, bls. 93.

⁽²⁾, Afstaða Evrópuþingsins frá 12. mars 2013 (hefur enn ekki verið birt í *Sjómartíðindum*) og ákvörðun ráðsins frá 22. apríl 2013.

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) nr. 524/2013

frá 21. maí 2013

um lausn deilumála neytenda með rafrænni málsmeðferð á Netinu og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2006/2004 og tilskipun 2009/22/EB (reglugerð um lausn deilumála neytenda með rafrænni málsmeðferð á Netinu (ODR))

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFÁ,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 114. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af áliti efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í 1. mgr. og a-lið 2. mgr. 169. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU) er kveðið á um að Sambandið skuli stuðla að því að ná fram öflugri neytendavernd með ráðstöfunum sem það samþykkir í samræmi við 114. gr. hans. Í 38. gr. sáttmála Evrópusambandsins um grundvallarréttindi er kveðið á um að stefnur Sambandsins skuli tryggja öfluga neytendavernd.
- 2) Í samræmi við 2. mgr. 26. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins skal innri markaðurinn ná til svæðis án innri landamæra þar sem frjálssir vöruflutningar og frjáls þjónustustarfsemi eru tryggð. Til að neytendur hafi traust á og nýti sér hina rafrænu vídd innri markaðarins er nauðsynlegt að þeir hafi aðgang að einföldum, skilvirkum, hraðvirkum og ódýrum leiðum til að leysa deilumál sem koma upp vegna sölu á vörum á Netinu eða þjónustu í gegnum Netið. Þetta er einkum mikilvægt þegar neytendur eiga í viðskiptum yfir landamæri.
- 3) Í orðsendingu sinni frá 13. apríl 2011, með fyrirsögninni „Lög um innri markað: Tólf lyftistangir til að stuðla að hagvexti og efla traust — „Vinnum saman í þágu hagvaxtar““, nefndi framkvæmdastjórnin að löggjöf um lausn deilumála utan dómstóla, sem nær einnig til rafrænnar verslunar, væri ein af lyftistöngunum tólf sem geta stuðlað að hagvexti og aukið traust á innri markaðnum.
- 4) Uppskipting innri markaðarins stendur í vegi fyrir viðleitni til að stuðla að samkeppnishæfni og hagvexti. Enn fremur er það hindrun í viðskiptum á innri markaðnum hversu mismunandi framboðið er á einföldum, skilvirkum, hraðvirkum og ódýrum leiðum til að leysa deilumál, sem koma upp vegna sölu á vörum á Netinu eða þjónustu sem er veitt í gegnum Netið, sem og hversu gæði slíkra leiða eru mismunandi og vitund fólks um þær, og það grefur undan trausti neytenda og seljenda til þess að

⁽¹⁾ Stjóð. ESB C 181, 21.6.2012, bls. 99.

⁽²⁾ Aftaða Evrópuþingsins frá 12. mars 2013 (hefur einnig verið birt í Stjóðartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 22. apríl 2013.

Alþingi við Austurvöll

Nefndarsvið. b/t Atvinnuvaganefndar Alþingis

Reykjavík 16. Febrúar

Efni: Umsögn Phi ehf og Integral Turing ehf við frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög), 421. mál.

Umsögn þessi er lögð fram af einkahlutafélagunum Phi ehf., kt. 420309-1390, Freyjubrunni 12, 113 Reykjavík annars vegar og Integral Turing ehf., kt. 710114-0130, Grandagarði 16, 101 Reykjavík, hins vegar, en þau reka einkaleigurnar carrenters.is og caritas.is.

Umsagnaraðilar fagna frumvarpinu og telja það skýra þær skyldur og ábyrgðir sem hvíla á starfsemi sem þessari. Þótt frumvarpið geri ráð fyrir auknum ábyrgðum og skyldum á einkaleigur teljum við að það sé til heilla og eigi þar af leiðandi rétt á sér. Sér í lagi ljósi þess að það er til þess fallið að skýra lagarammann utan um reksturinn og auka öryggi almennings í umferðinni.

Undirritaðir gera þó **eina alvarlega athugasemd** við frumvarpið sem kristallast í 7. mgr. 9. gr. frumvarpsins og tengist skilum á virðisaukaskatti, en gr. er svohljóðandi:

„Leyfishafi er ábyrgur fyrir innheimtu og skilum á virðisaukaskatti af heildarandvirði útleigu skráningarskylds ökutækis samkvæmt lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1998¹, með síðari breytingum“

Í athugasemdum við 9. gr. frumvarpsins segir:

“Enn fremur er í 7. mgr. skýrlega tiltekið að gert sé ráð fyrir því að leyfishafi skuli ábyrgur fyrir skilum á virðisaukaskatti af heildarandvirði leigu skráningarskylds ökutækis. Er þannig kveðið á um að leyfishafa sé ekki heimilt að skila eingöngu virðisaukaskatti af þeim hagnaði sem verður eftir hjá leyfishafa sjálfum heldur verði að miða við verðmæti hvers samnings í heild sinni.”

Frekari útskýringar eða umfjallanir um virðisaukaskatt eru ekki til að dreifa í frumvarpinu eða athugasemdum þess. Verður nú gerð grein fyrir sjónarmiðum umsagnaraðila um af hverju þetta ákvæði er verulega íþyngjandi fyrir þá einstaklinga sem að leigja ökutæki sín, með okkar milligögnu, og um leið gera rekstur einkaleigu á Íslandi nær óframkvæmanlega.

Núgildandi lög gera ráð fyrir því að einstaklingar og lögaðilar geta selt vörur og þjónustu fyrir 1.000.000 kr. (eina milljón króna) eða minna á hverju 12 (tólf) mánaða tímabili án þess að virðisaukaskattur sé lagður á þá vöru og/eða þjónustu, sbr. 3. tl. 4. gr. laga um virðisaukaskatt nr. 50/1988. Undanþágu þessa verður að skilgreina mjög vítt og gildir um öll viðskipti svo fremi að hámarks upphæðinni sé ekki náð. Það er því engum vafa

¹ Villa í frumvarpinu. Lögin eru frá 1988 en ekki 1998.

undirorpið að einstaklingar og lögaðilar geta leigt ökutæki sem eru í þeirra eigu fyrir allt að 1.000.000 kr. á 12 mánaða tímabili án þess að greiða af því virðisaukaskatt.

Til þess að setja þessa upphæð í samhengi, 1.000.000 kr. (ein milljón króna), við útleigu einkabíla, þá er það reynsla carrenters.is annar svegar og caritas.is hins vegar að leigjendur ökutækja sem kjósa að leigja út ökutæki sín eftir þessum leiðum hafi ekki farið yfir 1.000.000 kr. hámarkið á 12 mánaða tímabili.

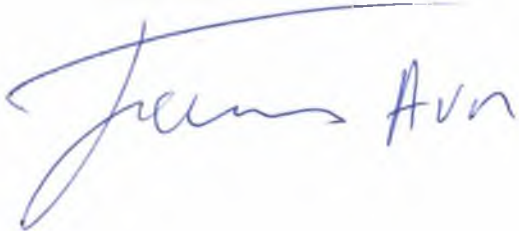
Vert er að benda á að undanþágan er lögbundin réttur hvers og eins aðila sem að mati umsagnaraðila má ekki afnema án frekari umræðu. Í þessu sambandi verður að hafa hugfast að það koma ekki fram nein rök í frumvarpinu eða athugasemdum þess sem réttlæta þessar breytingar.

Enn fremur er það mjög varhugaverð staða sem kemur upp verði umræddar breytingar á greiðslu virðisaukaskatts samþykktar. Eigandi ökutækis stendur þá frammi fyrir þeim möguleika að leigja ökutækið sitt út sjálfur og þurfa ekki að greiða virðisaukaskatt af heildarandvirði útleigu annars vegar. Og að leigja út ökutækið sitt með milligöngu einkaleigu og þurfa þá að sætta sig við að 24% virðisaukaskattur verði greiddur af heildarandvirði leigunnar hins vegar. Við þetta óhagræði bætist síðan að eigandi ökutækis þarf að greiða þóknun til einkaleigunnar sem nemur um það bil 20% af heildarandvirði leigunnar að frátöldum kostnaði sem fylgir bílaleigutryggingum og breytingargjaldi til Samgöngustofu.

Samkvæmt ofangreidu er það mat okkar, þ.e. carrenters.is annars vegar og caritas.is hins vegar, að ef þessum fyrirtækjum verður gert skylt að greiða virðisaukaskatt af heildarandvirði hverrar útleigu, en ekki aðeins af þóknunartekjum eins og nú er gert, eru rekstrarforsendur brosnar. Leiðir það til þess að ekki verður unnt að halda starfsemi sem þessari áfram. Einstaklingar munu ekki sjá sér hag í því að nota þjónustu félaganna áfram og munu frekar freista þess að leigja ökutækin sín með öðrum leiðum, en þær eru fjölmargar, s.s. vefir sem ekki eru reknir í atvinnuskyni, smáauglýsingar, alþjóðleg markaðstorg o.s.frv. Að okkar mati væri það ekki heillaspor. Hætt er við að yfirvöld myndu missa sjónar á málaflokknum og öryggi almennigs, því ekki er tryggt eins og best verður á kosið.

f.h. Integral turing ehf.
Janus Arn Guðmundsson.

f.h Phi ehf.
Guðmar Kjartansson.





SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Alþingi - nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 23. febrúar 2015

1502036SA KB/pbj
Málalykill: 401

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, 421. mál

Vísað er til tölvupósts frá nefndaviði, dags. 6. febrúar sl., þar sem óskað er umsagna um ofangreint frumvarp.

Almennt um frumvarpið

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir umsagnarhlutverki sveitarfélaga þegar sótt er um starfsleyfi fyrir ökutækjaleigu, sbr. 3. gr. frumvarpsins. Um er að ræða nýtt verkefni sveitarfélaga sem áður var hjá sýslumönnum.

Í skýringum í frumvarpinu með 3. gr. segir að nauðsynlegt þyki að skýrlega komi fram til hvaða atriða sveitarstjórnir skuli horfa og er því í ákvæðinu að finna heimild til þess að kveða nánar á um framkvæmd umsagnar í reglugerð. Sambandið tekur undir framangreint og telur mikilvægt að sett verði skýr og aðgengileg reglugerð á grundvelli ákvæðisins um þau atriði sem sveitarfélögum sé heimilt að líta til við gerð umsagna. Í skýringunum kemur t.d. fram að eðlilegt sé talið að í umsögn komi m.a. fram hversu mörg ökutæki leyfishafi geti haft á viðkomandi starfsstöð. Sambandið bendir á að það geti verið vandkvæðum bundið fyrir sveitarfélag og raunar einnig viðkomandi ökutækjaleigu að fastákveða fjölda bifreiða vegna breytilegra þarfa í starfseminni. Mætti frekur sjá fyrir sér að við umsókn um starfsleyfi liggi fyrir hvert fyrirhugað umfang starfseminnar skal vera, m.a. áætlaður fjöldi ökutækja. Sveitarfélagið gæti þá tekið afstöðu til þess hvort það teldi áætlaðan fjölda ökutækja rúmast á umráðasvæði starfseminnar og jafnvel getið um þann fjölda ökutækja sem það teldi að hámarki rúmast á svæðinu. Almennt ætti þó að veða þyngst í umsögn sveitarfélags hvernig fyrirhuguð starfsemi samræmist skipulagi og annarri starfsemi á svæðinu.

Sambandið telur að mögulegt verði að takmarka umfang vinnu við umsagnargerð í fyrsta lagi með skýrri reglugerð, sbr. ofangreint, og í öðru lagi væri hugsanlegt að samþætta með einhverju móti vinnu slíkrar umsagnar í tengslum við yfirferð vegna starfsleyfis frá heilbrigðiseftirliti sem viðkomandi sveitarfélag heyrir undir. Ökutækjaleigur þurfa starfsleyfi frá heilbrigðiseftirliti þar sem slíkur rekstur fellur undir atvinnurekstur sem haft getur í för með sér mengun, sbr. reglugerð nr. 785/1999, með síðari breytingum. Í þessu samhengi má benda á upplýsingar á vef Umhverfisstofnunar um samræmd starfsleyfisskilyrði fyrir bónstöðvar og bílaleigur. Í því upplýsingablaði er m.a. umfjöllun um ásýnd lóðar og lóðarmörk.



Athugasemd

Sambandið gerir þá athugasemd við frumvarpið að því fylgir ekki mat á áhrifum frumvarpsins á fjárhag sveitarfélaga skv. 129. gr. sveitarstjórnarlaga, en slíkt mat var unnið og borið undir sambandið meðan frumvarpið var í vinnslu í atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu.

Virðingarfyllt
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA



Karl Björnsson
framkvæmdastjóri



Alþingi
Atvinnuveganefnd
við Austurvöll
150 Reykjavík

Reykjavík, 5.03.2015
1502268 DR

Efni: Viðbótarumsögn um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög), 421. mál.

Þann 18. febrúar sl. sendi Samgöngustofa Atvinnuveganefnd Alþingis umsögn sína um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja. Í kjölfarið komu undirrituð f.h. stofnunarinnar á fund nefndarinnar þann 3. mars sl., og gerðu þar grein fyrir umsögn sinni og sátu fyrir svörum.

Á umræddum fundi nefndarinnar var ákveðið að Samgöngustofa myndi senda nefndinni viðbótarumsögn þar sem settar yrðu fram tillögur að breytingum á frumvarpinu með tilliti til þeirra vandkvæða sem Samgöngustofa vakti athygli á í umsögn sinni og varða starfsleyfisgjöld vegna ótímabundinna leyfa.

Samkvæmt frumvarpinu skal starfsleyfi ökutækjaleigu vera ótímabundið skv. 2. mgr. 3. gr. Í 3. mgr. 3. gr. segir svo:

„Gjald fyrir útgáfu starfsleyfis skal vera samkvæmt gjaldskrá Samgöngustofu sem ráðherra staðfestir. Starfsleyfisgjald skal standa undir kostnaði við meðferð og umsýslu umsókna auk þess að standa undir eftirliti með leyfishöfum.“

Eins og Samgöngustofa hefur áður lýst, er þessi útfærsla talin ósanngjörn og óraunhæf þar sem nú er gert ráð fyrir ótímabundnum leyfum. Mun eðlilegra sé að aðskilja gjald vegna eftirlits með leyfishöfum frá starfsleyfisgjaldinu og láta gjald vegna eftirlits standa sjálfstætt. Slíkt gjald mætti þá útfæra með tilliti til sanngirnisjónarmiða og hlutlægra þátta, s.s. fjölda ökutækja hvernar bílaleigu eða öðrum mælikvörðum sem gefa til kynna umfang eftirlits.

Gerir Samgöngustofa eftirfarandi tillögu að 3. mgr. 3. gr. frumvarpsins:

„Gjald fyrir útgáfu starfsleyfis og eftirlit með leyfishöfum skal vera samkvæmt gjaldskrá Samgöngustofu sem ráðherra staðfestir. Starfsleyfisgjald skal standa undir kostnaði við meðferð og umsýslu umsókna. Eftirlitsgjald skal standa undir eftirliti með leyfishöfum.“

Vert er einnig að benda á að í 13. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, er að finna almenna gjaldtökuheimild vegna eftirlits stofnunarinnar með starfsleyfishöfum:

„13. gr. Þjónustugjöld samkvæmt gjaldskrá.

Samgöngustofu er heimilt að innheimta þjónustugjöld vegna:

8. eftirlits með handhafa heimilda, starfsleyfa og skírteina/korta útgefna af Samgöngustofu“



Vonast Samgöngustofa til þess að nefndin taki vel í framangreinda tillögu, þ.e. ef ekki verður fallist á upphaflega tillögu Samgöngustofu þess efnis að starfsleyfi gildi áfram til 5 ára í senn, líkt og samkvæmt núgildandi lögum.

Að lokum skal að ósk nefndarinnar tekið fram að skoðanatiðni bílaleigubíla er í dag sú sama og annarra bíla. Hér skal þó hafa hugfast að bílaleigubílar eru alla að jafna nýir eða nýlegir og seldir innan fárra (*oft tveggja*) ára. Því til viðbótar segir eftirfarandi í 5. mgr. 6. gr. frumvarpsins:

„Leyfishafi skal í hvívetna leysa störf sín af hendi svo sem góðar viðskiptavenjur bjóða. Hann skal gæta þess að skráningarskyld ökutæki til útleigu, hvort sem er skoðunarskyld ökutæki eða ekki. séu ætíð í góðu ásigkomulagi, hljóti gott viðhald og eftirlit og fullnægi kröfum sem gerðar eru um þau í lögum eða reglugerðum. Einnig skal leyfishafi gæta að því að ökutæki séu í ásigkomulagi sem tekur mið af árstíma og færð.“

Virðingarfyllst,

Kristín Helga Markúsdóttir
deildarstjóri lögfræðideildar

Daníel Reynisson
lögfræðingur



Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
við Austurvöll
150 Reykjavík

Reykjavík, 18.02.2015
1502268 DR

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög), 421. mál.

Samgöngustofa vísar til erindis nefndasviðs Alþingis, frá 25. september 2014, þar sem Atvinnuveganefnd Alþingis sendi stofnuninni til umsagnar frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög), 421. mál.

Hefur Samgöngustofa stóru hlutverki að gegna samkvæmt frumvarpinu, sem leyfisveitandi og eftirlitsaðili með ökutækjaleigum. Líkt og greint er frá í athugasemdum með frumvarpinu, felur það m.a. í sér auknar eftirlitsheimildir og aukin úrræði Samgöngustofu vegna brota á lögnum s.s. stjórnvalds- og dagsektir.

Frumvarpið var eins og kunnugt er unnið af starfshópi sem iðnaðar- og viðskiptaráðherra skipaði haustið 2013. Í starfshópnum átti Samgöngustofa fulltrúa og kom þannig með beinum hætti að gerð frumvarpsins.

Samgöngustofa lýsir yfir ánægju sinni með frumvarpið í heild sinni og tekur undir þau sjónarmið sem sett eru fram í athugasemdum með frumvarpinu, því til stuðnings að verið sé að styrkja lagarammann utan um þá starfsemi sem um ræðir.

Að því sögðu er þó eitt atriði frumvarpsins sem Samgöngustofa gerir athugasemdir við. Er það 2. mgr. 3. gr., en þar kemur fram að starfsleyfi ökutækjaleigu skuli vera ótímabundið. Er talið að ákvæði þetta verði að skoðast í samhengi við 3. mgr. 3. gr. frumvarpsins, sem er svo hljóðandi:

„Gjald fyrir útgáfu starfsleyfis skal vera samkvæmt gjaldskrá Samgöngustofu sem ráðherra staðfestir. Starfsleyfisgjald skal standa undir kostnaði við meðferð og umsýslu umsókna auk þess að standa undir eftirliti með leyfishöfum.“

Samgöngustofa leggst gegn því að starfsleyfi ökutækjaleiga verði ótímabundin. Fremur er mælt til þess að starfsleyfi gildi til 5 ára í senn, líkt og núgildandi lög um bílaleigur kveða á um. Bent er á að starfsleyfisgjald er í dag bundið í lög um bílaleigur og er fjárhæð þess kr. 25.000.-. Hefur gjaldið staðið óbreytt frá árinu 2006.

Til viðbótar við eðlilega hækkun vegna verðlagspróunar frá árinu 2006, verður að hafa í huga að frumvarp þetta felur í sér aukin verkefni og þ.a.l. aukinn kostnað fyrir



Samgöngustofu. Hefur stofnunin gert grein fyrir slíkum kostnaðarauka í kostnaðarmati, dags. 22. október 2014, sem sent var Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið að beiðni þess.

Af ofangreindu er ljóst að starfsleyfisgjald það sem ákveðið skal í gjaldskrá samkvæmt frumvarpinu, mun verða talsvert hærra en núgildandi lög um bílaleigur mæla fyrir um, enda skal það standa undir öllum kostnaði Samgöngustofu vegna verkefnisins skv. 3. mgr. 3. gr frumvarpsins. Samkvæmt óformlegu eldra kostnaðarmati Samgöngustofu gæti fjárhæð gjaldsins numið 80 – 100 þúsund króna, og var á þeim tíma miðið við að leyfið gildi til 5 ára í senn. Eigi starfsleyfi leyfishafa hins vegar að gilda ótímabundið, eins og frumvarpið kveður á um, mun gjaldið þurfa að vera enn hærra enda þarf þá að taka með í reikninginn við ákvörðun gjaldsins að það eigi að standa undir öllu eftirliti með leyfishöfum sem aldrei munu þurfa að endurnýja sín leyfi.

Með hliðsjón af öllu framangreindu er það mat Samgöngustofu að mun eðlilegra sé að gildistími starfsleyfa verði 5 ár í senn og þar af leiðandi muni fjárhæð starfsleyfisgjalds geta dreifst á betri og sanngjarnari hátt. Er t.a.m. hætt við því að erfiðara verði fyrir smærri og/eða nýja aðila að koma inn á markaðinn ef einungis verður um eitt og endanlegt starfsleyfisgjald að ræða sem þá þarf að vera þeim mun hærra.

Virðingarfyllst,


Kristín Helga Markúsdóttir
deildarsjóri lögfræðideildar


Daniel Reynisson
lögfræðingur



Nefndasvið Alþingis
Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 20. febrúar 2015

Efni: Umsögn frumvarp til laga um leigu skráningarskyldra ökutækja (heildarlög), 421. mál.

Samtök ferðaþjónustunnar (samtökin) hafa fengið ofangreint frumvarp til umsagnar og gera eftirfarandi athugasemdir:

Samtökin fagna því að fram sé komið heildarfrumvarp um ökutækjaleigur sem eru að mestu í takt við vöxt greinarinnar og þær miklu breytingar sem orðið hafa á rekstrarumhverfi bílaleigufyrirtækja á undanförunum árum. Sérstaklega fagna samtökin réttlátum skilyrðum til útleigu ökutækja og skýrari heimildum til eftirlits með markaðnum.

Samtökin áttu fulltrúa í starfshóp sem vann að gerð hluta frumvarpsins og þakka fyrir það mikilvæga samstarf. Þrátt fyrir öflugt og jákvætt samstarf eru samtökin með athugasemdir við nokkrar greinar frumvarpsins og eru þær eftirfarandi:

3. gr.

Samtökin leggja til að skýrt verði að samgöngustofa haldi einnig skrá yfir öll ökutæki sem hver bílaleiga hefur til umráða. Þetta er ekki nógu skýrt í fyrirleggjandi frumvarpi en nauðsynlegt þar sem gríðarlega mikilvægt er að vita umfang markaðarins á hverjum tíma.

4. gr.

Samtökin leggja til að fram komi að umsækjendur skuli ekki vera í vanskilum með opinber gjöld eða lífeyrissjóðsgjöld þar sem skuld þessara gjalda er á einhverjum tímapunkti til staðar.

6. gr.

Samtökin leggja til að fram komi í greinargerð með lögnum að notkunarflokkur ökutækjaleigu nái til allra notkunarflokka sem skráðir eru hjá Samgöngustofu. Ökutækjaleigur leigja út ýmsar tegundir ökutækja eins og húsbifreiðar, fornbifreiðar, sendibifreiðar, VSK bifreiðar o.fl. Ákvæðið er íþyngjandi eins og það er sett fram og leggja samtökin til að Samgöngustofu verði falið að gera flokkana skýrari.

Samtökin leggja til að við 2. mgr. bætist að bílaleiga geti verið með ökutæki samkvæmt leigusamningi frá annarri ökutækjaleigu með gilt starfsleyfi. Slíkt tryggir öruggara umhverfi og betri rekstrarskilyrði.

Samtökin telja nauðsynlegt að ökutæki í ökutækjaleigu hafi staðist lögbundna aðalskoðun en krafan er ekki nógu skýr í frumvarpinu þar sem orðið „staðist“ kemur ekki fram í frumvarpinu.

7. gr.

Samtökin leggja til að ákvæði um vörugjöld falli brott þar sem um er að ræða ákvæði sem tengist lögum um vörugjöld sem sjálf bera með sér takmarkanir á notkun bílaleigubíla og er því óþarfi í lögum um ökutækjaleigur.

Samtökin leggjast gegn því að það sé lögbundið að bílaleigur upplýsi um hættur af dýrum á vegum. Ákvæðið er íþyngjandi og eðlilegt að krafan miði við að bílaleigur upplýsi viðskiptavinum um almennar hættur við akstur á Íslandi.

9. gr.

Samtökin vekja athygli á að takmarkað samráð var við gerð kafla um einkaleigur. Samtökin leggja til að einstaklingum, hjónum og sambúðarfólki verði aðeins heimilt að leigja út einn bíl í allt að 6 vikur á ári. Þessi tegund bílaleigu á aðeins að vera til þess fallin að bjóða upp á einkabíl í stuttan tíma og á ekki að geta orðið að umfangsmiklum rekstri.

Samtökin fara fram á að lögin geri ráð fyrir að sömu skilyrði og skyldur um starfsleyfi gildi fyrir einkaleigur og ökutækjaleigur.

Samtökin telja nauðsynlegt að ökutæki í einkaleigu hafi staðist lögbundna aðalskoðun en krafan er ekki nógu skýr í frumvarpinu þar sem orðið „staðist“ kemur ekki fram í frumvarpinu.

11. gr.

Samtökin benda á að nauðsynlegt er að ákvæði um niðurfellingu leyfis eigi jafnt við um ökutækjaleigur sem einkaleigur.

Samtökin leggja til að leyfishafar sem ekki hafa verið með starfsemi í meira en eitt ár falli niður.

12. gr.

Ákvæði um skráðan eiganda ökutækja þarf að vera að samræmi við tillögu SAF um breytingu á 2 mgr. 6. greinar.

Meðfylgjandi er viðauki með tillögum að breytingum á framvarpinu.

Samtökin benda á að umhverfi í rekstri bílaleigufyrirtækja hefur breyst umtalsvert með vaxandi fjölda ferðamanna. Hlutfall eldri bílaleigubíla hefur aukist umtalsvert og því nauðsynlegt að efla öryggi viðskiptavina sem í flestum tilfellum eru erlendir ferðamenn. Samtökin fagna því að með fyrirliggjandi frumvarpi sé stigið fyrsta skrefið í þá átt að gera rekstrarumhverfi bílaleigufyrirtækja faglegra með skýrara eftirliti og ótvíræðum viðurlögum

Virðingarfyllst

f.h. Samtaka ferðapjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson