

Ed. 692. Frumvarp til laga [360. mál]
um breyting á umferðarlögum, nr. 50 30. mars 1987.

(Lagt fyrir Alþingi á 110. löggjafarþingi 1987–88.)

1. gr.
Í stað „þéttbýli“ í fyrirsögn á undan 23. gr. komi: þétttri umferð.

2. gr.
2. mgr. 64. gr. falli niður.

3. gr.
Við 65. gr. bætist ný málgrein, svohljóðandi:
Fela má hlutafélagi, sem ríkissjóður á hlut í, að annast skráningu ökutækja, skoðun þeirra og eftirlit, sbr. 1. mgr. Tekur hlutafélagið þá við hlutverki Bifreiðaefirlits ríkisins samkvæmt nánari ákvörðun dómsmálaráðherra sem einnig fer með mál er varða eignaraðild ríkisins að hlutafélaginu.

4. gr.

108. gr. breytist þannig:

- a. a- og b-liðir 1. mgr. orðist svo:
 - a. ákvæðum 4. mgr. 7. gr. og 3. mgr. 27. gr.,
 - b. ákvæðum a-, b-, h- og i-liða 1. mgr. 28. gr.
- b. Í stað 3. másl. 3. mgr. komi: Hann getur og ákveðið, að ósk sveitarstjórnar, að álagning og innheimta gjaldsins fari, að öllu leyti eða að hluta, fram á vegum sveitarfélagsins. Rennur gjaldið þá í sveitarsjóð og skal því varið til að gera og reka bifreiðastæði og bifreiðageymslur til almenningsnota.
- c. Í stað 5. og 6. mgr. komi:

Dómsmálaráðherra ákveður fjárhæð gjaldsins. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags getur sveitarstjórn þó ákveðið fjárhæðina í gjaldskrá sem ráðherra staðfestir. Verði álagt gjald ekki greitt innan tilskilins frests hækkar það um 50%.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest. Má þar ákveða að álagt gjald, sem eigi er greitt innan nánar tiltekins frests, hækki um 100%.

5. gr.

6. mgr. 110. gr. orðist svo:

Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að fenginni ósk sveitarstjórnar, að framkvæmd ákvæða í grein þessari fari, eftir því sem við á, að öllu leyti eða að hluta fram á vegum sveitarfélagsins. Hann getur og sett nánari reglur um framkvæmdina, þar á meðal um greiðslu geymslukostnaðar.

6. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Í frumvarpi þessu er í 1. gr. gerð tillaga um lagfæringu á villum í texta umferðarlaganna. Í 2. gr. er gerð tillaga um breytingu á skráningarkerfi ökutækja og í 3. gr. er gerð tillaga um heimild til þess að breyta fyrirkomulagi á skoðun ökutækja. Í 4. og 5. gr. er gerð tillaga um lagabreytingar í tilefni af því að Reykjavíkurborg hefur óskað eftir því að taka við meðferð stöðvunarbrotu að hluta til.

Mikilvægustu breytingarnar felast í 2. og 3. gr. frumvarpsins. Dómsmálaráðherra skipaði í september 1987 sjö manna nefnd til þess að fjalla um fyrirkomulag á skoðun og skráningu ökutækja. Nefndin skilað álit sínu 11. febr. sl. og er þar m.a. lagt til að breytt verði skráningarkerfi ökutækja og að stofnað verði hlutafélag með þátttöku ríkissjóðs og ýmissa aðilja er tengjast bifreiðaeign og bifreiðþjónustu og verði ráðherra heimilað að semja við hlutafélagið um að það taki við lögbundinni skoðun og skráningu ökutækja. Álitsgerð nefndarinnar er prentuð sem fylgiskjal með frumvarpi þessu.

Í álitsgerð nefndarinnar kemur m.a. fram að verulegur sparnaður verði af því að sama bifreiðanúmer fylgi ökutæki frá nýskráningu þess til endanlegrar afskráningar af ökutækja-skrá og lagt er til að ný vinnubrögð verði tekin upp við skoðun ökutækja.

Með bréfi dags. 20. jan. sl. óskaði borgarstjórinn í Reykjavík eftir því að yfirtaka meðferð stöðvunarbrota í borginni og að dómsmálaráðherra beitti sér fyrir nauðsynlegum lagabreytingum í því sambandi. Fallist hefur verið á þessa beiðni og eru ákvæði 4. og 5. gr. frumvarpsins af því tilefni.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Hér er leiðrétt villa sem komst inn í frumvarp til umferðarlaga á árinu 1986.

Um 2. gr.

Breyting sú, sem hér er lögð til, felur í sér að tekið verður upp fastnúmerakerfi á ökutækjum og getur dómsmálaráðherra sett um það nánari ákvæði í reglugerð. Er miðað við að ökutæki beri sama skráningarmerki frá nýskráningu til afskráningar og að númerin verði í samræmi við fastnúmerakerfi Bifreiðaeftirlits ríkisins. Þó haldist þau númer sem eru á ökutækjum við gildistöku breytingarinnar þar til ökutækin verða afskráð nema eigandi þeirra óski eftir að fá skráningarmerki í samræmi við fastnúmerakerfi Bifreiðaeftirlitsins, en það byggist á tveimur bókstöfum og þremur tölustöfum.

Um 3. gr.

Breyting þessi heimilar dómsmálaráðherra að semja við hlutafélag, sem ríkissjóður á hlut í, um að félagið yfirtaki skoðun og skráningu ökutækja.

Um 4. gr.

Breytingar í a-lið eru leiðrétting á villu. Að öðru leyti felur tillagan í sér að kveða nánar á um stöðu sveitarfélags, sem annast álagningu og innheimtu gjalds vegna stöðvunarbrota. Er þá m.a. lagt til að heimilt verði að ákveða aukaálag á gjald ef óhæfilegur dráttur verður á greiðslu þess og innheimta þarf það með sérstökum aðgerðum.

Um 5. gr.

Lagt er til að fela megi sveitarstjórn að öllu leyti eða að hluta framkvæmd ákvæða er varða brottflutning ökutækja. Er talið eðlilegt að sá aðili, sem annast álagningu gjalds vegna stöðvunarbrota, geti jafnframt beitt heimildum til brottflutnings ökutækja sem standa þannig að brjóti í bága við reglur um stöðvun og lagningu ökutækja.

Fylgiskjal.

Nefndarálit

um fyrirkomulag á skoðun og skráningu ökutækja.

Með bréfi dags. 24. september s.l. var skipuð nefnd til þess að fjalla um fyrirkomulag á skoðun og skráningu ökutækja. Í nefndinni sátu þessir menn:

Björn Friðfinnsson, aðstoðarm. ráðherra
Birgir Ágústsson, verkfræðingur
Einar G. Þorsteinsson, framkvæmdastjóri
Guðmundur Hilmarsson, formaður Félags bifvélavirkja
Ingi R. Helgason, forstjóri Brunabótafélags Íslands
Jónas Þór Steinarsson, framkvæmdastjóri BÍlgreinasambandsins
Stefán O. Magnússon, stjórnarformaður í Félagi ísl. bifreiðaeigenda.

Með nefndinni störfuðu þeir Leifur Eysteinnsson deildarstjóri og Ágúst Þór Jónsson vélaverkfræðingur.

Nefndin hélt samtals 8 fundi og fjallaði þar um þau gögn, sem safnað hafði verið á vegum dómsmálaráðuneytisins um fyrirkomulag bifreiðaskoðunar hér á landi og í nágrenna-
ríkjunum. Þá aflaði nefndin einnig aukinna gagna og fór í skoðunarferð í tjónaskoðunarstöð
Almennra trygginga hf. og Brunabótafélags Íslands.

Nefndin er sammála um eftirfarandi niðurstöður:

1. Bifreiðaskoðun.

Af hálfu hins opinbera er leitast við að gera umferðina á götum og vegum landsins eins örugga og kostur er. Það er m.a. gert með því að setja umferðarreglur og reglur um gerð og búnað ökutækja, með sérstakri áherslu á að öryggisbúnaður ökutækjanna sé tryggur og í góðu lagi. Rannsóknir sýna að oft má rekja orsakir slysa í umferðinni að einhverju eða öllu leyti til bilana í ökutækjunum sjálfum. Af þeirri ástæðu er nauðsynlegt að hafa eftirlit með ástandi ökutækja. Tilgangur reglubundins eftirlits með ökutækjum er að tryggja að farið sé að settum reglum og vinna þannig að verndun lífs, heilsu og eigna.

Með lögum frá 1927 var fyrst kveðið á um að haft skyldi eftirlit með ökutækjum hér á landi. Fyrsta reglugerð um bifreiðaskoðun var gefin út 1. febrúar 1928. Núgildandi reglugerð um gerð og búnað ökutækja var gefin út 1964, en þess er vænst að ný reglugerð um gerð og búnað ökutækja taki gildi um leið og ný umferðarlög hinn 1. mars 1988.

Þrátt fyrir að stjórnvöld hafi snemma gert sér ljóst, að nauðsynlegt er að hafa eftirlit með ökutækjum verður ekki sagt að skoðunaraðferðir og skoðunaraðstaða hafi fylgt eftir þeirri miklu tækniþróun sem átt hefur sér stað í smíði ökutækja. Aðferðir þær sem notaðir eru nú við skoðun ökutækja hafa haldist nær óbreyttar síðan 1928 eða í 60 ár. Öll vinna við skoðunina fer fram utanhúss og byggist á persónulegu mati skoðunarmanns. Ekki er unnið skv. fyrirfram ákveðnum vinnulýsingum né notuð tæki við skoðunina önnur en lítilfjórleg vökvalyfta.

Að því sem að framan er sagt og fram kemur í gögnum þeim, er nefndin hefur kynnt sér, er ljóst að skoðun ökutækja hér á landi er alls óviðunandi og ekki í samræmi við

nútímakröfur um eftirlit með ástandi tækjanna. Sem dæmi má nefna að í Svíþjóð og í Sambandslýðveldinu Þýskalandi hafa verið sett á fót sérstök óháð fyrirtæki, sem annast skoðun á ökutækjum. Öll skoðun fer fram í sérhönnuðum skoðunarstöðvum. Unnið er skv. fyrirfram ákveðnu vinnuferli og vinnulýsingum yfir hvern þann hlut sem skoða á. Notuð eru mælitæki þar sem það er unnt og matsatriði flokkuð til samræmingar. Gerðar eru ýrtruðu kröfur til gæðaeftirlits og að fyllsta hlutleysis sé gætt gagnvart viðskiptavinum.

Nefndin telur að taka beri upp sams konar vinnubrögð hér á landi.

2. Bifreiðaeftirlit ríkisins eða stofnun nýs fyrirtækis.

Nefndin hefur ítarlega rætt um, hvort efla beri Bifreiðaeftirlit ríkisins til þess að byggja fullkomnar skoðunarstöðvar og taka upp þau vinnubrögð sem að framan eru nefnd eða hvort fylgja eigi fordæmi t.d. V.-Þjóðverja og Svía og setja á stofn sjálfstætt fyrirtæki, er starfi í hlutafélagsformi og taki að sér skoðun og skráningu ökutækja og skyld verkefni.

Niðurstaða nefndarinnar er að leggja til, að Bifreiðaeftirlit ríkisins verði lagt niður og stofnað verði hlutafélagið Bifreiðaskoðun Íslands með þátttöku ríkissjóðs, tryggingafélaga, fyrirtækja og samtaka er tengjast bifreiðaeign og bifreiðþjónustu. Helstu rök nefndarinnar fyrir þessari niðurstöðu eru þau, að með stofnun nýs fyrirtækis gefist kostur á að virkja frumkvæði og afla stjórnunarþekkingar og fjármagns frá þeim aðilum, sem hafa sérstakra hagsmuna að gæta varðandi ástand ökutækja landsmanna auk þess sem hlutafélagsformið veiti rekstrinum aðhald. Nefndin leggur til að aflað verði lagaheimildar, sem heimili dómsmálaráðherra að semja við fyrirtækið um, að það taki að sér skoðun og skráningu ökutækja og skyld verkefni og verði í fyrstu samið við fyrirtækið um að það taki þessi verkefni að sér í 12 ár, þ.e. 1989–2000.

Hafa verið gerð drög að slíkum samningi, ásamt stofnsamningi og samþykktum félagsins og eru þau fylgiskjöl með álitinu þessu. Er þar reiknað með því að hlutafé hins nýja félags verði 80 milljónir króna. Einnig hefur verið gerð lausleg framkvæmdaáætlun ásamt áætlun um stofnkostnað og rekstur félagsins og fylgja þau gögn einnig hjálaga.

Formaður nefndarinnar hefur gert tillögu um að ríkissjóður eigi 41 milljón króna af 80 milljóna króna stofnfé félagsins, en sú skoðun hefur einnig komið fram í nefndinni að óæskilegt sé að ríkið eigi meirihluta í félaginu. Þau drög að stofnsamningi og samþykktum, sem fylgja hjálaga gera ráð fyrir meirihlutaeign ríkisins, en nefndin telur rétt að vekja athygli ráðherra á þessum skoðanamun.

3. Verkefni Bifreiðaskoðunar Íslands hf.

Bifreiðaskoðun Íslands skal annast eftirlit með ástandi og búnaði ökutækja eins og lög og reglugerðir gera ráð fyrir. Verkefni félagsins eru sem hér segir:

- a. Árleg skylduskoðun skoðunarskyldra ökutækja.
- b. Gerðarskoðun ökutækja.
- c. Nýskráning ökutækja, sem eigi eru skráð af bifreiðumboðum.
- d. Aðrar skoðanir á ökutækjum í samræmi við reglugerð þar að lútandi.
- e. Tölvuskráning upplýsinga um skoðuð ökutæki og útgáfa á tölfraðilegum upplýsingum um ökutæki á Íslandi.
- f. Framleiðsla og/eða sala númeraskilta á ökutæki.
- g. Aðgerðir til þess að auka öryggi í umferðinni.
- h. Ýmis eftirlitsverkefni eftir nánari ákvörðun stjórnar félagsins.
- i. Varðveisla og viðhald bifreiðaskrár.
- j. Aflestur öikumæla í dísilbifreiðum eftir nánari samkomulagi við fjármálaráðherra.

Í því skyni að ná tilgangi sínum skal félagið fylgja þeirri meginreglu að öll ökutæki verði skoðuð í sérstaklega búnum skoðunarstöðvum. Gert er ráð fyrir að félagið geti samið við aðila sem til þess hafa nægilega aðstöðu og búnað, um að þeir taki að sér tiltekin

skoðunarverkefni undir eftirliti starfsmanna félagsins. Starfsemi félagsins yrði í samræmi við reglur um gerð og búnað ökutækja og önnur fyrirmæli í lögum og reglugerðum er hana varða. Þá er gert ráð fyrir að félagið geri tillögur um skoðunarreglur til dómsmálaráðuneytisins og þurfi þær staðfestingu þess. Í reglunum yrði kveðið á um hvernig staðið skuli að skoðun (mælingum og mati) og um málsmeðferð á grundvelli skoðunarinnar.

4. Fjöldi aðalskoðana.

Nefndin hefur fjallað um, hvað oft skuli kalla ökutæki til aðalskoðunar. Í núgildandi reglum eru ákvæði um, hversu oft skuli skoða ökutæki og leggur nefndin til að eftirfarandi breytingar verði gerðar á þeim reglum:

- a. Skylt verði að færa fólksflutningabifreiðir fyrir færri en 9 farþega, sem notaðar eru í atvinnuskyni til aðalskoðunar ár hvert, í fyrsta sinn einu ári eftir nýskráningu þeirra á Íslandi eða erlendis.
- b. Skylt sé að láta fara fram milliskoðanir á sex mánaða fresti á bifreiðum til annarra nota en fólksflutninga, svo og á hópferðabifreiðum, leigubifreiðum til mannflutninga, bifreiðum sem ætlaðar eru til útleigu án ökumanns, kennslubifreiðum, lögreglu- og sjúkrafreiðum, léttum bifhjólum og tengi- og festivögnum sem eru 1500 kg eða meira að heildarþyngd.
- c. Önnur ökutæki skal skoða árlega almennri skoðun frá og með öðru ári eftir nýskráningu þeirra á Íslandi eða erlendis.

5. Skráningarkerfi ökutækja.

Öll skráningarskyld ökutæki eru nú skráð í tvöföldu númerakerfi. Annars vegar eru ökutæki skráð samkvæmt númeraskiltum þeim sem á þau eru sett og hins vegar eru þau skráð samkvæmt svokölluðu fastnúmerakerfi, er fram kemur m.a. í skráningarovottorði hvernar bifreiðar. Byggist það númer á tveimur bókstöfum og þremur tölustöfum.

Núverandi kerfi er byggt á því, að ökutæki skuli einkennd eftir lögheimili eiganda, þ.e. að bókstafur í byrjun númers gefi til kynna í hvaða lögsagnarumdæmi eigandi ökutækisins býi.

Flytji eigandi milli lögsagnarumdæma eða sé ökutæki selt kaupanda í öðru lögsagnarumdæmi þarf því að skipta um einkennisnúmer hennar.

Fastnúmerakerfi byggist hins vegar á því að sama einkennisnúmer fylgi bifreið frá nýskráningu til endanlegrar afskráningar hennar af bifreiðaskrá.

Eins og bifreiðaeigendum er ljóst, er mikið óhagræði og umstang bundið eigendaskiptum í núverandi númerakerfi. Þeir sem flytjast búferlum og þeir sem kaupa eða selja notaða bifreið þurfa að hafa umtalsverða fyrirhöfn af númeraskiptum og sama er að segja um umsjónaraðila ökutækjaskrárinnar, váttryggingafélög og fleiri aðila.

Nefndin hefur aflað upplýsinga um kostnað vegna núverandi kerfis frá Bílgreinasambandinu og Bifreiðaeftirliti ríkisins og fylgja greinargerðir þessara aðila með nefndaráliti þessu. Af þeim má sjá að áætlaður árlegur heildarkostnaður þessara aðila, sem spara mætti með öðru fyrirkomulagi, nemur um 98 milljónum króna. Hér við bætist kostnaður annarra aðila svo sem tryggingafélaga, þinglýsingaraðila og síðast en ekki síst bifreiðaeigenda sjálfra í formi tapaðra vinnustunda.

Nefndin leggur því til að hætt verði að skrá ökutæki eftir lögsagnarumdæmi eigenda, en þess í stað verði notað fastnúmerakerfi Bifreiðaeftirlits ríkisins með tveimur bókstöfum og þremur tölustöfum.

Númeraskilti í samræmi við þetta verði tekin upp 1. júní n.k., en þó haldist þau númeraskilti er þá eru á ökutækjum meðan þau eru á ökutækjaskrá, nema eigandi óski eftir að einkenna þau með nýjum skiltum í samræmi við fastnúmer ökutækis. Telur nefndin að af

Þessari breytingu verði mikil hagræðing og sparnaður og að núverandi fyrirkomulag standi í vegi fyrir bættum vinnubrögðum við nýskráningar, skráningu eigendaskipta og upplýsingagjöf úr bifreiðaskrá.

Nefndin hefur látið gera tillögu að nýjum númeraskiltum fyrir ökutæki. Er lagt til að númeraskiltin verði úr áli með hvítum endurskinsgrunni og dökkbláum bókstöfum og rönd við brún. Númerin verða með tveimur bókstöfum og þremur tölustöfum eins og áður segir og rúmast alls um 575 þús. númer innan þessa kerfis. Á númeraskiltunum verður afmarkaður reitur fyrir skoðunarmiða og annar reitur verður fyrir miða er sýni merkingu íslenskra bifreiða, sem ekið er erlendis (IS) eða merki sveitarfélags eiganda. Yrði þá slíkur miði settur á númeraskilti, ef eigandi óskar þess. Lagt er til að unnt verði að velja milli númeraskilta með einni eða tveimur línunum, en síðari gerðin hentar betur sumum bifreiðategundum en skilti með einni línu. Stærðir númeraskiltanna fylgja alþjóðlegum stöðlum.

6. Eftirlit á vegum úti.

Bifreiðaeftirlit ríkisins hefur með höndum eftirlit með ökutækjum á vegum úti. Nefndin telur að það verkefni hljóti að verða utan við eðlilegt verksvið bifreiðaskoðunar með nýju sniði og leggur hún því til að slíkt eftirlit verði falið lögreglunni. Gætu lögregluyfirvöld þá þjálfað löggæslumenn sérstaklega til slíks verkefnis, en mælt er með því að komið verði á nánú samstarfi milli lögreglunnar og Bifreiðaskoðunar Íslands hf., þannig að tölfraðilegar niðurstöður skoðana í skoðunarstöðvum verði lagðar til grundvallar við ákvörðun á úrtaki þeirra ökutækja sem skoða á á vegum úti.

Hins vegar er lagt til að Bifreiðaskoðun Íslands hf. annist tæknilega úttekt á ökutækjum sem lent hafa í meiri háttar umferðaróhöppum að ósk lögreglu eða tryggingafélaga.

7. Aflestur öikumæla í dísilbifreiðum.

Bifreiðaeftirlitsmenn hafa annast aflestur öikumæla í dísilbifreiðum, en þar er um að ræða eftirlit í tengslum við innheimtu fjármálaráðuneytisins á þungaskatti af dísilbifreiðum. Lagt er til að aflesturinn verði falinn Bifreiðaskoðun Íslands hf. eftir nánara samkomulagi félagsins við fjármálaráðuneytið, en einnig aðstoði löggæslumenn við eftirlit með því að öikumælar dísilbifreiða séu rétt tengdir.

Nefndin bendir hins vegar á, að komast mætti hjá öikumælum og þeirri fyrirhöfn, sem þeim fylgir, ef selt væri eldsneyti á dísilbifreiðir með litarefni og mætti þá innheimta gjald til vegagerðar með eldsneytinu, jafnframt því sem settur væri sérstakur þungaskattur á þyngstu bifreiðir.

8. Sérstök eftirlitsverkefni.

Nefndin telur að Bifreiðaskoðun Íslands gæti tekið að sér ýmiss konar eftirlitsverkefni fyrir einkaaðila og hið opinbera skv. nánari ákvörðun stjórnar félagsins. Má til samanburðar nefna að það fyrirtæki, sem annast skoðun ökutækja í Sambandslýðveldinu Pýskalandi, TÜV, hefur megintekjur sínar af slíkum verkefnum.

9. Ökukennsla og ökuþróf.

Nefndin telur að sérstaklega þurfi að fjalla um það hvar vista skuli ökuþróf og kennslu til meiraprófs, þegar Bifreiðaeftirlit ríkisins verður lagt niður. Nefndin telur að þessi verkefni falli ekki eðlilega að verkefnum Bifreiðaskoðunar Íslands hf.

Hún leggur því til að sett verði á fót sérstök nefnd með þátttöku fulltrúa frá ökukennurum og menntamálaráðuneyti, sem fjalli um hvernig ökukennslu og fyrirkomulagi á ökuþrófum verði best fyrir komið í tengslum við skólakerfi og löggæslu.

10. Fjárhagsmálefni.

Við yfirtöku hlutafélags á skoðunum og skráningu ökutækja eiga bifreiðaeigendur að greiða því þann kostnað, sem það hefur af þeim verkefnum, en niður falla annars vegar ábyrgð ríkissjóðs á hallarekstri bifreiðaskoðunar og hins vegar tekjur ríkissjóðs af skoðunar- og skráningargjöldum, sem verða kunna umfram kostnað.

Rekstrarniðurstaða Bifreiðaeftirlits ríkisins árin 1984–1986 og rekstraráætlun fyrir 1987 var sem hér segir (í þús. kr.):

Ár	Af fjárlögum	Sértekjur	Rekstrarkostn.
1984	38 825	13 867	52 692
1985	49 734	15 929	65 663
1986	76 944	29 228	106 172
1987 (áætl.)	92 151	43 567	135 714

Tekjur af skoðunar- og skráningargjöldum af bifreiða ásamt prófgjaldi voru sem hér segir á árunum 1984–1986:

Ár	Skoðunargjald	Skráningargjald	Prófgjald	Alls
1984	15 211	33 918	1 523	50 652
1985	22 668	47 390	2 051	72 109
1986	80 867	102 971	3 141	186 979

Endanlegar rekstrarniðurstöður fyrir 1987 liggja ekki fyrir en ljóst er að árin 1986 og 1987 hafa verið innheimt verulega hærri skoðunar- og skráningargjöld, en sem nemur kostnaði Bifreiðaeftirlits ríkisins.

Ef farið er að tillögu nefndarinnar um stofnun hlutafélags um bifreiðaskoðun og skráningu mun ríkissjóður eigi hafa tekjur af þessum verkefnum né ábyrgð á kostnaði við þau umfram það sem nemur arði af hlutafé ríkissjóðs og áhættu af hugsanlegri rýrnun hlutafjárins.

Gert er ráð fyrir að gjaldskrá fyrir aðalskoðun og skráningu bifreiða sé háð staðfestingu ráðherra og skal við þá ákvörðun m.a. miðað við að arður hluthafa í hlutafélaginu sé á bilinu 5,5–10%. En gert er ráð fyrir að afkoma félagsins byggist ekki síst á nýjum eftirlitsverkefnum, sem það afli sér.

Með nefndaráliti þessu fylgir áætlun um kostnað við byggingar og útbúnað skoðunarstöðva. Er þar gert ráð fyrir að bygging skoðunarstöðvar og skrifstofuaðstöðu í Reykjavík kosti um 75 milljónir króna og hver skoðunarstöð, sem byggð verður utan Reykjavíkur kosti 14,3 milljónir króna. Annar stofnkostnaður fyrirtækisins nemi 26 milljónum króna (verðlag í des. 1987).

Rekstraráætlun gerir ráð fyrir að jöfnuður náist við 160 milljón króna árstekjur (verðlag í des. 1987).

11. Eignaraðild að hlutafélagi.

Nefndin hefur kannað áhuga hagsmunadila á því að gerast hluthafar í Bifreiðaskoðun Íslands hf. og er þá reiknað með því að hlutafé verði 80 milljónir króna og að eignarhlutur ríkissjóðs verði annaðhvort 41 eða 39 milljónir króna.

Nefndin telur ljóst, að aðilar innan Bílgreinasambandsins, tryggingafélög, Félag bifvélavirkja og Félag ísl. bifreiðaeigenda muni fús til að leggja fram nægilegt hlutafé á móti hlut ríkissjóðs, eins og hann verður ákveðinn.

12. Lokaorð.

Ef fallist verður á tillögur nefndarinnar, leggur hún til að stefnt verði að því að Bifreiðaskoðun Íslands hf. taki að fullu til starfa 1. janúar 1989 og að Bifreiðaeftirlit ríkisins verði lagt niður frá sama tíma. Þetta er þó miðað við að nauðsynlegar lagaheimildir verði veittar eigi síðar en í marsmánuði n.k. Að öðrum kosti mun eigi gefast tími til þess að koma upp fyrirhugaðri skoðunaraðstöðu í tæka tíð þannig að unnt verði að taka í notkun ný vinnubrögð við skoðun bifreiðanna í ársbyrjun 1989. Þá er og vakin athygli á málum núverandi starfsmanna Bifreiðaeftirlits ríkisins, sem leysa verður með nokkrum fyrirvara.

Eftirfarandi fylgiskjöl fylgja nefndarálitum þessu:

1. Drög að stofnsamningi Bifreiðaskoðunar Íslands hf.
2. Drög að samþykktun Bifreiðaskoðunar Íslands hf.
3. Drög að samningi milli dómsmálaráðherra og Bifreiðaskoðunar Íslands hf. um bifreiðaskoðun.
4. Teikningar af skoðunarstöð í Reykjavík og frumteikningar af lítilli staðlaðri skoðunarstöð, til nota utan höfuðborgarsvæðisins.
5. Áætlun Ágústs Þórs Jónssonar vélaverkfræðings dags. 5. desember 1987 um stofn- og rekstrarkostnað Bifreiðaskoðunar Íslands hf.
6. Tillaga að nýjum númeraskiltum fyrir bifreiðir.
7. Greinargerð Jónasar Þórs Steinarssonar dags. 16. nóvember 1987 um kostnað við núverandi númerakerfi, sem komast mætti hjá með fastnúmerakerfi.
8. Greinargerð Bifreiðaeftirlits ríkisins dags. 13. nóvember 1987 um kostnað við núverandi númerakerfi.
9. Tillaga um breytingar á 64. og 65. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.
10. Drög að reglugerð um almenna skoðun ökutækja.

Reykjavík, 11. febrúar 1988.

Fylgiskjal 1.

Drög.

Stofnsamningur fyrir Bifreiðaskoðun Íslands hf.

1. Heiti hlutafélagsins er Bifreiðaskoðun Íslands.
2. Heimili og varnarþing félagsins er í Reykjavík.
3. Tilgangur félagsins er að hafa með höndum eftirlit með ástandi og búnaði ökutækja og varðveislu og viðhald ökutækjaskrár í samvinnu við yfirvöld og að vinna að auknu umferðaröryggi í landinu. Nánar tiltekið eru verkefni félagsins sem hér segir:
 - a. Árleg skylduskoðun skoðunarskyldra ökutækja.
 - b. Gerðarskoðun ökutækja.
 - c. Nýskráning ökutækja, sem eigi eru skráð af bifreiðaumboðum við gerðarskoðun.
 - d. Aðrar skoðanir á ökutækjum í samræmi við reglugerðir.
 - e. Varðveisla og viðhald ökutækjaskrár, sem er í eigu ríkisins.
 - f. Tölvuskráning upplýsinga og útgáfa á tölfræðilegum upplýsingum um ökutæki á Íslandi.
 - g. Framleiðsla og/eða sala númeraskilta á ökutæki.
 - h. Aðgerðir í því skyni að auka umferðaröryggi.
 - i. Ýmis eftirlitsverkefni skv. nánari ákvörðun stjórnar félagsins.
 - j. Aflestur öikumæla í dísilbifreiðum eftir nánara samkomulagi við fjármálaráðuneytið.Félagið er stofnað á grundvelli samnings við dómsmálaráðherra dags. — um yfirtöku á skoðun ökutækja fyrir hönd hins opinbera til á tímabilinu 1989–2000, en stjórn félagsins getur einnig ákveðið að félagið taki að sér fleiri eftirlitsverkefni, jafnt fyrir hið opinbera sem og fyrir einkaaðila.
4. Hlutfé félagsins er 80 milljónir króna og skiptist það í 500 þús. króna hluti.
5. Stofnendur félagsins eru eftirtaldir aðilar:
Ríkissjóður Íslands

(nöfn annarra stofnenda)

6. Stofnendur munu veita einfalda ábyrgð á bráðabirgðalánnum, sem nauðsynlegt verður að taka til uppbyggingar á skoðunarstöðvum félagsins þar til þær eru vedhæfar fyrir nýbyggingarlánnum, en ekki er um frekari ábyrgðir stofnenda að ræða vegna félagsins.
7. Félagið greiðir sjálft þann kostnað, sem af stofnun þess leiðir svo sem skrásetningar-kostnað, stimpilgjald af hlutabréfum og lögmannsaðstoð.
8. Hlutabréf skulu hljóða á nafn. Eigi eru lagðar hömlur á sölu eða veðsetningu þeirra af hálfu félagsins.
Eigi fylgja nein sérrettindi hlutafjareign í félaginu önnur en réttur til þess að skrá sig fyrir nýjum hlutabréfum í hlutfalli við hlutafjareign sína í félaginu. Hverju hlutabréfi fylgir atkvæði.
Hluthöfum er eigi skylt að sæta innlausn á hlutum sínum.

8. Stofnfund félagsins skal halda fyrir 1. apríl 1988 og verða þar lagðar fram til meðferðar samþykktir fyrir félagið, sem stofnendur hafa komið sér saman um.
9. Stofnsamningi verður eigi breytt án samþykkis allra hluthafa.
Stofnsamningur þessi er gerður í einu eintaki, sem afhent verður hlutafélagaskrá, en allir stofnendur fá í hendur afrit samningsins.
Framangreindu til staðfestu eru undirskriftir aðilja.

Reykjavík,

Fylgiskjal 2.

Drög.

Samþykktir

fyrir
Bifreiðaskoðun Íslands hf.

1. Heiti félagsins, heimili og tilgangur.

- 1.01. Félagið er hlutafélag. Nafn þess er: **Bifreiðaskoðun Íslands.**
- 1.02. Heimili félagsins og varnarþing er í Reykjavík.
- 1.03. Tilgangur félagsins er að hafa með höndum eftirlit með ástandi og búnaði ökutækja og skráningu þeirra í samvinnu við yfirvöld og að vinna að auknu umferðaröryggi í landinu. Nánar til tekið eru verkefni félagsins sem hér segir:
 - a. Árleg skylduskoðun skoðunarskyldra ökutækja.
 - b. Gerðarskoðun ökutækja.
 - c. Nýskráning ökutækja sem eigi eru skráð af bifreiðaumboðum.
 - d. Aðrar skoðanir á ökutækjum í samræmi við reglugerð.
 - e. Varðveisla og viðhald ökutækjaskrár, sem er í eigu ríkisins.
 - f. Tölvuskráning upplýsinga og útgáfa á tölfraðilegum upplýsingum um ökutæki á Íslandi.
 - g. Framleiðsla og/eða sala númeraskilta á ökutæki.
 - h. Aðgerðir í því skyni að auka umferðaröryggi.
 - i. Ýmis eftirlitsverkefni skv. nánari ákvörðun stjórnar félagsins.
 - j. Aflestur ökumæla í dísilbifreiðum eftir nánara samkomulagi við fjármálaráðuneytið.

Félagið er stofnað á grundvelli samnings við dómsmálaráðherra dags. um yfirtöku á skoðun ökutækja og viðhaldi ökutækjaskrár fyrir hönd hins opinbera á tímabilinu 1989 — 2000, en stjórn félagsins getur ákveðið að félagið taki að sér fleiri eftirlitsverkefni, jafnt fyrir hið opinbera sem og fyrir einkaðila.

Í því skyni að ná tilgangi sínum skal félagið byggja fullkomnar skoðunarstöðvar fyrir ökutæki á nokkrum stöðum á landinu en á öðrum stöðum skal framkvæma skoðanir með aðstoð færanlegra skoðunartækja. Félaginu er jafnframt heimilt að veita viðurkenndum aðilum með skoðunaraðstöðu heimild til að annast almenna skoðun eða tiltekna þætti skoðunar skv. nánari ákvörðun stjórnar félagsins.

2. Hlutfé félagsins.

- 2.01. Hlutfé félagsins er kr. 80 000 000 og skiptist það í 500 þús. króna hluti.
- 2.02. Þegar hluthafi hefur greitt hlut sinn að fullu skal honum afhent hlutabréf, sem stjórnin gefur út og veitir honum full réttindi, sem lög eða samþykktir félagsins mæla fyrir um.
- 2.03. Hlutabréf félagsins skulu vera tölusett með áframhaldandi númerum. Þau skulu hljóða á nafn.

Yfir hlutabréfin skal halda hlutaskrá í löggiltu formi. Skal hún ætíð geymd á skrifstofu hlutafélagsins og eiga allir hluthafar og stjórnvöld aðgang að henni og mega kynna sér efni hennar. Í hlutaskrá skal greina:

2.03.01. Nöfn eigenda hlutabréfa.

2.03.02. Heimilisfang eigenda og kennitölu.

2.03.03. Fjölda hluta og númera á hlutabréfum.

2.03.04. Útgáfudag hlutabréfs.

2.03.05. Breytingar, sem verða kunna á skiptum félagsins og eigenda einstakra bréfa svo sem ef bréfið er ógilt með dómi.

Hlutabréf skal árita um þau atriði, sem talin eru upp í 21. gr. hlutafélagalaganna. Skulu stjórnarmenn félagsins allir setja nöfn sín undir hlutabréf og einn þeirra að minnsta kosti skal rita nafn sitt eigin hendi.

Gagnvart félaginu skal hlutaskráin skoðast sem fullgild sönnun fyrir eignarrétti að hlutum í félaginu og skal arður á hverjum tíma, svo og tilkynningar allar, sendast til þess aðila, sem á hverjum tíma er skráður eigandi viðkomandi hlutabréfa á hlutaskrá félagsins. Ber félagið enga ábyrgð á því, ef greiðslur eða tilkynningar misfarast vegna þess að vanrækt hefur verið að tilkynna félaginu um breytingar á heimilisfangi. Nú glatast hlutabréf og skal þá eigandi fá nýtt bréf, jafnskjótt og félagsstjórninni hafa verið færðar sönnur á, að fenginn hafi verið ógildingardómur á hinu glataða bréfi. Ef hlutabréf skemmist, en þó verður eigi villst á tölu þess og efni getur eigandi þess fengið nýtt hlutabréf á sinn kostnað gegn því að skila aftur hinu skemmda bréfi.

2.04. Engar skorður eru á framsali hlutabréfa milli íslenskra aðilja skv. samþykktum þessum.

2.05. Hver hluthafi skal tilkynna stjórninni utanáskrift sína og má senda til hans allar tilkynningar um félagsmálefni með þeirri utanáskrift. Láti einhver hluthafi hjá líða að skýra frá slíkri utanáskrift, á hann ekki heimtingu á að fá tilkynningar, sem stjórnin kynni að ákveða að senda hluthöfum einum, nema því aðeins, að stjórn félagsins sé kunnugt um heimilisfang hans. Eigi á hann þá heldur rétt á, að fá arðgreiðslur sendar sér. Arðs getur hann hins vegar vitjað í skrifstofu félagsins innan þriggja ára frá því að hann varð gjaldkræfur, en geri hann það ekki, fellur arðurinn til félagsins.

2.06. Hver hluthafi er skyldur til án sérstakrar skuldbindingar að lúta samþykktum félagsins eins og þær eru nú eða þeim síðar kann að verða breytt á löglegan hátt. Hluthafar bera ekki ábyrgð á skuldbindingum félagsins fram yfir hlut sinn í félaginu. Þessu ákvæði verður ekki breytt né það fellt niður í ályktunum hluthafafundar.

3. Stjórnskipulag.

3.01. Með stjórn félagsins fara:

3.01.01. Hluthafafundur

3.01.02. Stjórn félagsins

3.01.03. Framkvæmdastjóri

4. Hluthafafundir.

- 4.01. Æðsta vald í öllum málefnum félagsins, innan þeirra takmarka, sem samþykktir þess og landslög setja er í höndum lögmætra félagsfunda. Hluthafi getur látið umboðsmann sækja hluthafafund fyrir sína hönd. Umboðsmaður skal leggja fram skriflegt og dagsett umboð. Umboð gildir aldrei lengur en 5 ár frá dagsetningu þess. Hluthafi má sækja fund ásamt ráðgjafa, en ráðgjafi hefur hvorki málfrelsi, tillögurétt né atkvæðisrétt á hluthafafundum.
- 4.02. Aðalfund skal halda fyrir lok apríl mánaðar ár hvert. Fundinn skal halda í Reykjavík eða á þeim stað, er stjórnin ákveður á hverjum tíma. Til aðalfundar skal boða með tilkynningu til hvers hlutahafa í ábyrgðarbréfi, með símskeyti eða á annan sannanlegan hátt. Fundarefnis skal getið í fundarboði. Ef taka skal til meðferðar breytingar á samþykktum þessum skal greina meginefni breytingartillögu í fundarboði. Fundinn skal boða með minnst einnar viku fyrirvara. Boðun skal ná til allra þeirra hlutahafa, sem þess hafa óskað og skráðir eru í hlutaskrá. Aðalfundur er lögmætur, ef hann sækja fulltrúar, sem hafa yfir að ráða helmingi hlutafjárins hið minnsta. Nú reynist aðalfundur ólögmætur og skal þá kvatt til nýs fundar innan mánaðar með a.m.k. 7 daga fyrirvara og þess skal þá getið í fundarboði, að fundurinn sé haldinn í stað þess fyrri fundar, sem ekki varð lögmætur. Er hinn síðari fundur þá lögmætur til ákvarðana um þau mál, er ræða átti á fyrri fundi, hversu fáir sem sækja hann.
- 4.03. Stjórn félagsins skal kveðja til félagsfundar, þegar hún telur þess þörf svo og skv. fundarályktun eða þegar kjörnir endurskoðendur eða hluthafar, sem ráða fyrir minnst tíunda hluta hlutafjárins krefjast þess skriflega og greina fundarefni. Stjórnin tilkynnir hluthöfum fundarefnið með fundarboðinu. Slíkir aukafundir sem og aðrir venjulegir hluthafafundir skulu boðaðir á sama hátt og aðalfundur, þ.e. með minnst einnar viku fyrirvara. Þegar lögmæt krafa um fundarhald er fram komin, skal stjórninni skylt að boða til fundar í síðasta lagi innan tveggja vikna frá því, er henni barst krafan. Hafi félagsstjórnin eigi boðað til fundar innan þess tíma er heimilt að krefjast þess að ráðherra sá, er fer með málefni hlutafélaga, láti boða til fundarins. Hver hluthafi á rétt á því að fá ákveðið mál tekið fyrir á hluthafafundi, ef hann gerir skriflega kröfu um það til félagsstjórnar með nægilegum fyrirvara til þess að hægt sé að setja málið á dagskrá fundarins.
- 4.04. Á dagskrá aðalfundar skal taka þessi mál til afgreiðslu:
- 4.04.01. Skýrslu stjórnar um starfsemi félagsins s.l. starfsár.
- 4.04.02. Rekstrar- og efnahagsreikning félagsins fyrir liðið starfsár ásamt athugasemdum endurskoðenda, en reikningarnir skulu lagðir fram til staðfestingar fundarins.
- 4.04.03. Kosningu stjórnar, sbr. gr. 5.01.
- 4.04.04. Kosningu endurskoðenda, sbr. gr. 7.02.
- 4.04.05. Ákvörðun um þóknun til stjórnarmanna.
- 4.04.06. Ákvörðun um þóknun til endurskoðenda.
- 4.04.07. Ákvörðun um meðferð hagnaðar eða taps félagsins á reikningsárinu.
- 4.04.08. Önnur mál.
- Ef hluthafar, sem ráða yfir minnst $\frac{1}{5}$ hluta hlutafjárins krefjast þess skriflega á aðalfundi, skal fresta ákvörðunum um liði 4.04.02 og 4.04.07. til framhaldsaðalfund-

ar, sem haldinn skal í fyrsta lagi einum mánuði og í síðasta lagi tveimur mánuðum síðar. Frekari frests er ekki unnt að krefjast.

- 4.05. Hluthafafundi stýrir fundarstjóri. Fundurinn kýs fundarstjóra úr hópi hluthafa eða umboðsmanna þeirra eða lögfróðra manna, sem stjórnin stingur upp á. Formaður félagsstjórnar eða annar fulltrúi, sem stjórnin tilnefnir í hans stað setur fundinn og stjórnar kjöri fundarstjóra. Þegar fundur hefur verið settur, skal gerð skrá yfir hluthafa og umboðsmenn hluthafa, er fund sækja, til þess að ljóst sé, hversu mörgum hlutum og atkvæðum hver þeirra ræður yfir. Skrá þessi skal notuð, þar til hluthafafundur samþykkir breytingar á henni. Fundarstjóri skal kjósa fundarritara, sem heldur fundargerðabók. Í fundargerðabók skal skrá allar fundarsamþykktir og gagnorðar fundargerðir. Þá er fundargerð hefur verið lesin upp og samþykkt, skal fundarstjóri undirrita hana ásamt fundarritara. Aðalfundi er heimilt að setja sérstök fundarsköp um fundi hluthafa og fundarstjóra skal jafnan fengið í hendur eintak hlutafélagalaganna og eintak af samþykktum þessum.
- 4.06. Á hluthafafundum fylgir eitt atkvæði hverjum hlut í félaginu. Á hluthafafundi ræður afl atkvæða, nema öðruvísi sé fyrir mælt í samþykktum þessum eða landslögum. Ef tillaga fær jafnmörg atkvæði með og móti telst hún fallin. Ef tveir menn eða fleiri fá jafnmörg atkvæði, þegar kjósa skal menn til starfa fyrir félagið skal hlutkesti ráða. Samþykki allra hluthafa þarf til þess að ráða til lykta málefnum þeim er greinir í 77. grein hlutafélagalaganna nr. 32/1978, sbr. þó grein 9.02. samþykktu þessara.
- 4.07. Rétt til að sitja hluthafafundi hafa, auk hluthafa og umboðsmanna þeirra, framkvæmdastjóri og endurskoðendur félagsins, þótt eigi séu þeir hluthafar. Hafa þeir fullt málfrelsi og tillögurétt. Einnig er stjórninni heimilt að bjóða sérfræðingum setu á einstökum fundum, ef leita þarf álits þeirra eða aðstoðar.

5. Stjórn félagsins.

- 5.01. Aðalfundur kýs árlega 7 menn í stjórn félagsins. Einnig 7 varamenn. Stjórnarmenn þurfa ekki að vera hluthafar í félaginu. Þeir skulu allir hafa búsetu hér á landi. Stjórnarkjör skal jafnan vera skriflegt, ef tillögur koma fram um fleiri menn en kjósa skal. Ef hluthafar, sem ráða yfir minnst $\frac{1}{4}$ hlutafjárins krefjast þess, skal beita hlutfallskosningu eða margfeldiskosningu við kjör stjórnarmanns. Krafa um þetta skal hafa borist stjórn félagsins minnst fimm dögum fyrir aðalfund. Ef atkvæði falla jöfn við stjórnarkjör, skal beita hlutkesti.
- 5.02. Stjórnin kýs sér formann úr sínum hópi. Formaður boðar stjórnina til funda og stýrir þeim. Fundi skal halda hvenær, sem hann telur þess þörf. Formanni er auk þess skylt að boða stjórnarfund að kröfu eins stjórnarmanna eða framkvæmdastjóra. Stjórnarfundir eru ákvörðunarbærir, þegar meirihluti stjórnarmanna sækir fund. Mikilvæga ákvörðun má þó ekki taka án þess að allir stjórnarmenn hafi haft tæk á því að fjalla um málið, sé þess kostur. Ef stjórnarmaður forfallast vegna veikinda, fjarveru o.þ.h. skal varamanni veittur kostur á þátttöku í stjórnarfundum meðan forföllin standa. Afl atkvæða ræður úrslitum á stjórnarfundum, falli atkvæði jafnt ræður atkvæði formanns.

Stjórnin skal halda gerðabók um það, sem gerist á stjórnarfundum og staðfesta hana með undirskrift sinni.

Hún skal einnig halda sérstaka bók um hlutafjäreign stjórnarmanna, og framkvæmdastjóra, ef um það er að ræða, og hún skal færa í hana yfirlýsingar þær er um getur í hlutafélagalögum nr. 32/1978.

5.03. Stjórnin hefur æðsta vald í málefnum félagsins milli hluthafafunda.

Meginskyldur hennar eru:

5.03.01. Að ráða framkvæmdastjóra, ákveða laun hans og ráðningarkjör, ákvarða starfsskipulag, setja erindisbréf, veita prókúruumboð og skera úr um ágreining, sem upp kynni að koma milli framkvæmdastjóra og annarra starfsmanna.

5.03.02. Að hafa stöðugt og ítarlegt eftirlit með öllum rekstri félagsins, sjá um að fylgt sé settum reglum, jafnt lagareglum sem reglum er hluthafafundur eða stjórn hafa ákveðið og sjá um að gerðar séu áætlanir um rekstur félagsins til skemmri og lengri tíma.

Sérstaklega skal stjórnin gæta þess að nægilegt eftirlit sé með bókhaldi og fjármunamedferð og hún skal taka ákvarðanir um þau framtíðarmarkmið, sem stefnt skal að á hverjum tíma.

5.03.03. Að koma fram fyrir félagsins hönd gagnvart dómstólum og stjórnvöldum.

5.03.04. Að taka ákvörðun um gjaldskrá félagsins fyrir veitta þjónustu. Ákvörðun stjórnar um gjald fyrir skoðun ökutækja þarf þó að hljóta samþykki dómsmálaráðherra hverju sinni.

5.03.05. Að ráða fram úr öðrum málum, sem hún telur nauðsyn á hverju sinni og þeim málum, sem vísað er til sérstakrar úrlausnar hennar af hluthafafundi.

5.04. Stjórn félagsins hefur heimild til að skuldbinda það og er undirskrift stjórnarmanna nægileg, þ. á m. til veðsetningar og sölu einstakra eigna félagsins. Ákvarðanir um sölu á meginhluta eða öllum eignum félagsins þurfa staðfestingar hluthafafundar.

6. Framkvæmdastjóri.

6.01. Framkvæmdastjóri annast daglegan rekstur félagsins og skal í þeim efnum fara eftir þeirri stefnu og fyrirmælum, sem félagsstjórn hefur gefið. Hinn daglegi rekstur tekur ekki til ráðstafana sem eru óvenjulegar eða mikils háttar. Slíkar ráðstafanir getur framkvæmdastjóri aðeins gert skv. sérstakri heimild frá félagsstjórn, nema ekki sé unnt að bíða ákvarðana félagsstjórnar án verulegs óhagræðis fyrir starfsmenn félagsins. Í slíkum tilvikum skal félagsstjórn tafarlaust tilkynnt um ráðstöfunina.

Framkvæmdastjóri ræður starfsmenn félagsins, hafa skal hann samráð við stjórnina um ráðningu starfsmanna í stjórnunarstörf. Hann segir og upp starfsmönnum og fjallar um launamál þeirra.

6.02. Framkvæmdastjóri er skyldur að hlíta öllum fyrirmælum stjórnar. Hann skal veita henni og endurskoðendum allar þær upplýsingar, sem óskað er eftir. Framkvæmdastjóri er ekki kjörgengur í stjórn félagsins.

7. Ársreikningar og endurskoðun.

- 7.01. Reikningsár félagsins er almanaksárið. Skal gerð ársreiknings lokið í síðasta lagi mánuði fyrir aðalfund ár hvert og hann þá afhentur endurskoðendum til endurskoðunar.
- 7.02. Á aðalfundi skal kjósa tvo endurskoðendur til eins árs í senn og skal annar þeirra vera löggiltur endurskoðandi eða endurskoðunarfirma. Endurskoðendur mega þó ekki vera stjórnarmenn félagsins, framkvæmdastjóri eða aðrir stjórnendur né í þjónustu þeirra. Endurskoðendur skulu rannsaka allt reikningshald, meðferð fjármuna og samræmi milli rekstrarangurs annars vegar og settra markmiða, áætlana og ákvarðana stjórnar hins vegar. Halda skal sérstaka endurskoðunarbók í samræmi við 39. gr. hlutafélagalaganna og skal þar skrá ábendingar og athugasemdir, sem endurskoðendur vilja koma á framfæri við stjórn eða framkvæmdastjóra. Endurskoðendur skulu gera endurskoðunarskýrslu í samræmi við 68. gr. hlutafélagalaga og skal hún vera komin í hendur stjórnar í síðasta lagi 10 dögum fyrir aðalfund.
- 7.03. Ársreikningar skulu samdir fyrir hvert reikningsár og skulu þeir hafa að geyma ársskýrslu, rekstrarreikning og efnahagsreikning og uppsetningu þeirra hagað svo sem fyrir er mælt í XII. kafla hlutafélagalaga.

8. Eigið hlutafé félagsins.

- 8.01. Félaginu er heimilt að eiga eigið hlutafé allt að 10% — tíu af hundraði — en leitast skal stjórnin við að losa félagið á heilbrigðan hátt við þau hlutabréf, sem eðlilegt væri talið að kaupa innan félagsins. Óheimilt er að taka eigin hlutabréf að veði til tryggingar lánnum til hluthafa. Aldrei má nota atkvæði þau, sem fylgja hlutum, er félagið kynni að eiga sjálft og skulu þau talin frá við ákvörðun atkvæðamagns í félaginu.

9. Breytingar á samþykktum félagsins.

- 9.01. Samþykktum félagsins má breyta á löglega boðuðum aðalfundum félagsins enda sé þess rækilega getið í fundarboði, að slíkar breytingar séu fyrirhugaðar og í hverju þær felist í meginatriðum. Með breytingunni þurfa að greiða atkvæði a.m.k. $\frac{2}{3}$ hlutar greiddra atkvæða svo og hluthafar, sem ráða yfir minnst $\frac{2}{3}$ hlutum þess hlutafjár, sem farið er með atkvæði fyrir á hluthafafundinum.
- 9.02. Ákvæðum samþykpta þessara um atkvæðisrétt hluthafa og jafnrétti þeirra á milli verður þó ekki breytt nema með samþykki meira en $\frac{1}{10}$ hluta atkvæða allra hluthafa, sbr. 77. gr. hlutafélagalaga nr. 32/1978.

10. Slit á félaginu.

- 10.01. Nú þykir ráðlegt eða nauðsynlegt að slíta félaginu og fer þá um tillögur þar að lútandi sem um lagabreytingar, sbr. 114. gr. hlutafélagalaga nr. 32/1978. Hið sama á við um hvers konar samruna eða sameiningu félagsins við önnur félög og um sölu á öllum eignum þess. Fundur sá sem samþykkir á lögmætan hátt að slíta félaginu, kveður og á

um, hvernig ráðstafa skuli eignum þess og greiðslum skulda í samræmi við XIV. kafla hlutafélagalaga.

11. Önnur ákvæði.

- 11.01. Ákvæði samþykkt þessara eru sett í samræmi við hlutafélagalög nr. 32/1978 og í mörgum tilvikum til nánari útfærslu á ákvæðum þeirra, en um öll vafaatriði vísast til ákvæða laganna. Verði lögum nr. 32/1978 breytt á einhvern þann hátt, að það geti hugsanlega raskað gildi samþykkt þessara eða breytt efni þeirra frá birtingardegi, skal stjórn félagsins tafarlaust láta kanna áhrif lagabreytinganna og ef ástæða þykir til breytinga á samþykktum þessum að mati eins eða fleiri stjórnarmanna, skal taka málið til meðferðar á næsta aðalfundi félagsins.

Þannig samþykkt á stofnfundi félagsins, hinn 1988.

Fylgiskjal 3.

Drög.

Samningur dómsmálaráðherra.

Dómsmálaráðherra skv. heimild í lögum nr. . . . **annars vegar** og eftirtaldir aðilar, sem ásamt ríkissjóði hyggjast stofna hlutafélag undir nafninu: Bifreiðaskoðun Íslands **hins vegar** gera með sér svohljóðandi:

s a m n i n g

1. gr.

Bifreiðaskoðun Íslands hf. tekur að sér skoðun ökutækja, sbr. 67. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Framkvæmir félagið skoðun ökutækja en er jafnframt heimilt að veita viðurkenndum aðilum með skoðunaraðstöðu heimild til að annast almenna skoðun eða tiltekna þætti skoðunar skv. nánari ákvörðun stjórnar félagsins.

2. gr.

Bifreiðaskoðun Íslands hf. tekur að sér að uppfæra og annast rekstur á ökutækjaskrá, sem er í eigu ríkisins og í umsjá dómsmálaráðuneytisins. Skráin er tölvuskráð og varðveitt hjá Skýrsluvélum ríkisins og Reykjavíkurborgar.

Bifreiðaskoðun Íslands hf. er heimilt að selja aðgang að bifreiðaskrá og upplýsingar úr skránni skv. reglum, sem dómsmálaráðuneytið staðfestir til annarra en þeirra stofnana ríkisins, er fara með löggæslu, innheimtu og hagtölugerð, en þær skulu hafa ókeypis aðgang að skránni.

3. gr.

Bifreiðaskoðun Íslands hf. annast nýskráningu ökutækja og framleiðslu og/eða sölu á númeraskiltum í því sambandi. Er þá miðað við að ökutæki beri sama skrásetningarnúmer frá nýskráningu til þess tíma er notkun bifreiðarinnar er endanlega hætt. Fyrirtækið tekur einnig að sér aflestur á ökumælum fyrir dísilbifreiðir eftir nánara samkomulagi við fjármálaráðuneytið og því er ætlað að taka að sér önnur eftirlits- og skoðunarverkefni eftir nánari ákvörðun stjórnar félagsins.

4. gr.

Markmið félagsins er að byggja upp fullkomna skoðunaraðstöðu fyrir aðalskoðun ökutækja og að veita eigendum þeirra aukna þjónustu jafnframt því sem unnið sé að auknu umferðaröryggi í landinu.

Félagið mun í upphafi byggja nýja skoðunarstöð í Reykjavík og á 3–4 stöðum utan Reykjavíkur, en jafnframt verður kappkostað að bæta jafnframt aðstöðu til skoðunar ökutækja á öðrum stöðum.

5. gr.

Stjórn félagsins ákveður gjaldskrá þess fyrir veitta þjónustu, en gjald fyrir aðalskoðun ökutækja skal þó háð staðfestingu dómsmálaráðherra.

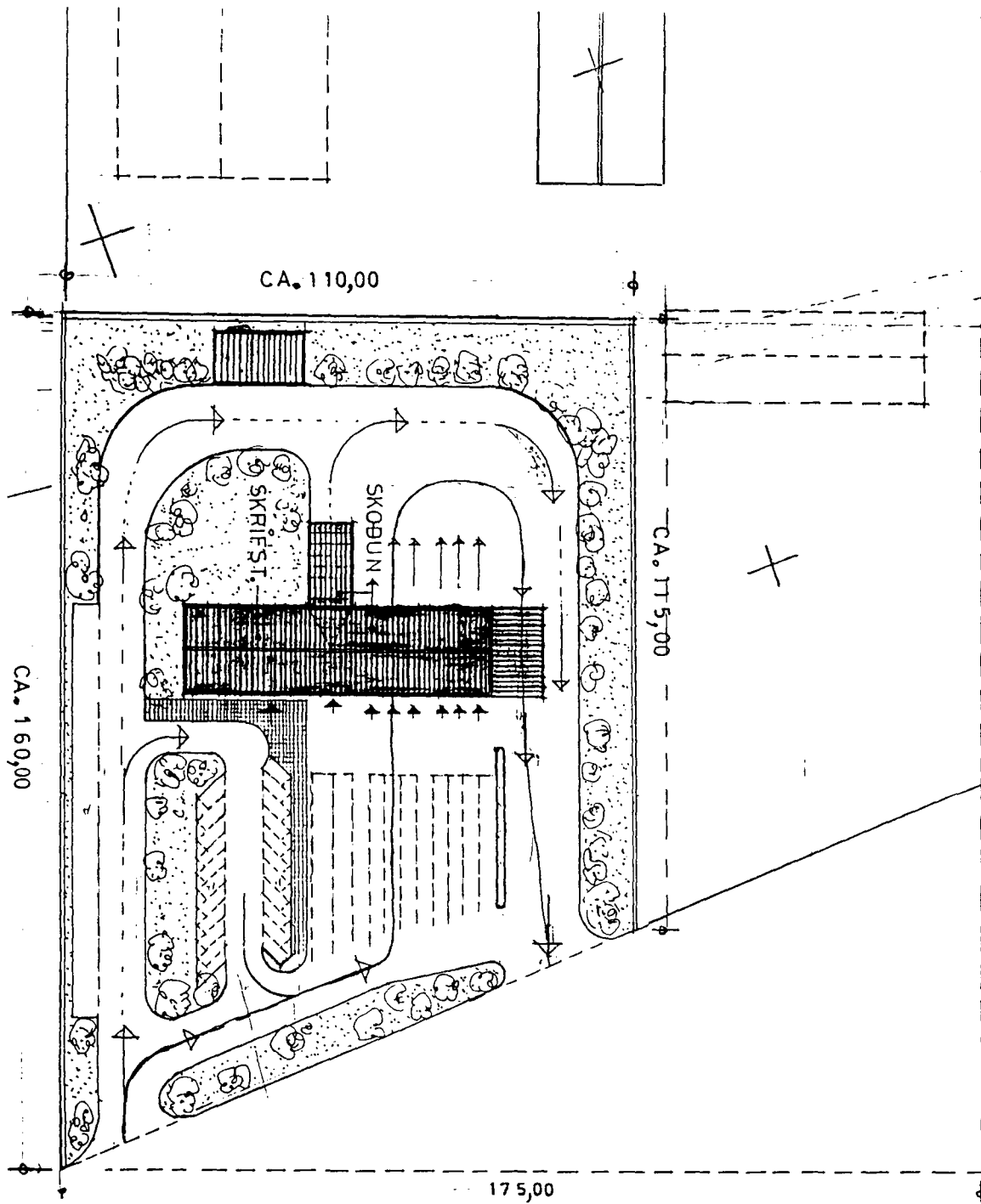
Skal við það miðað, að rekstrartekjur fyrirtækisins nægi fyrir eðlilegum rekstrarútgjöldum og að hluthöfum skuli árlega greiddur eigi lægri en 5,5% arður af hlutafjáreign sinni að teknu tilliti til heimilaðrar útgáfu jöfnunarhlutabréfa og eigi hærri en 10%.

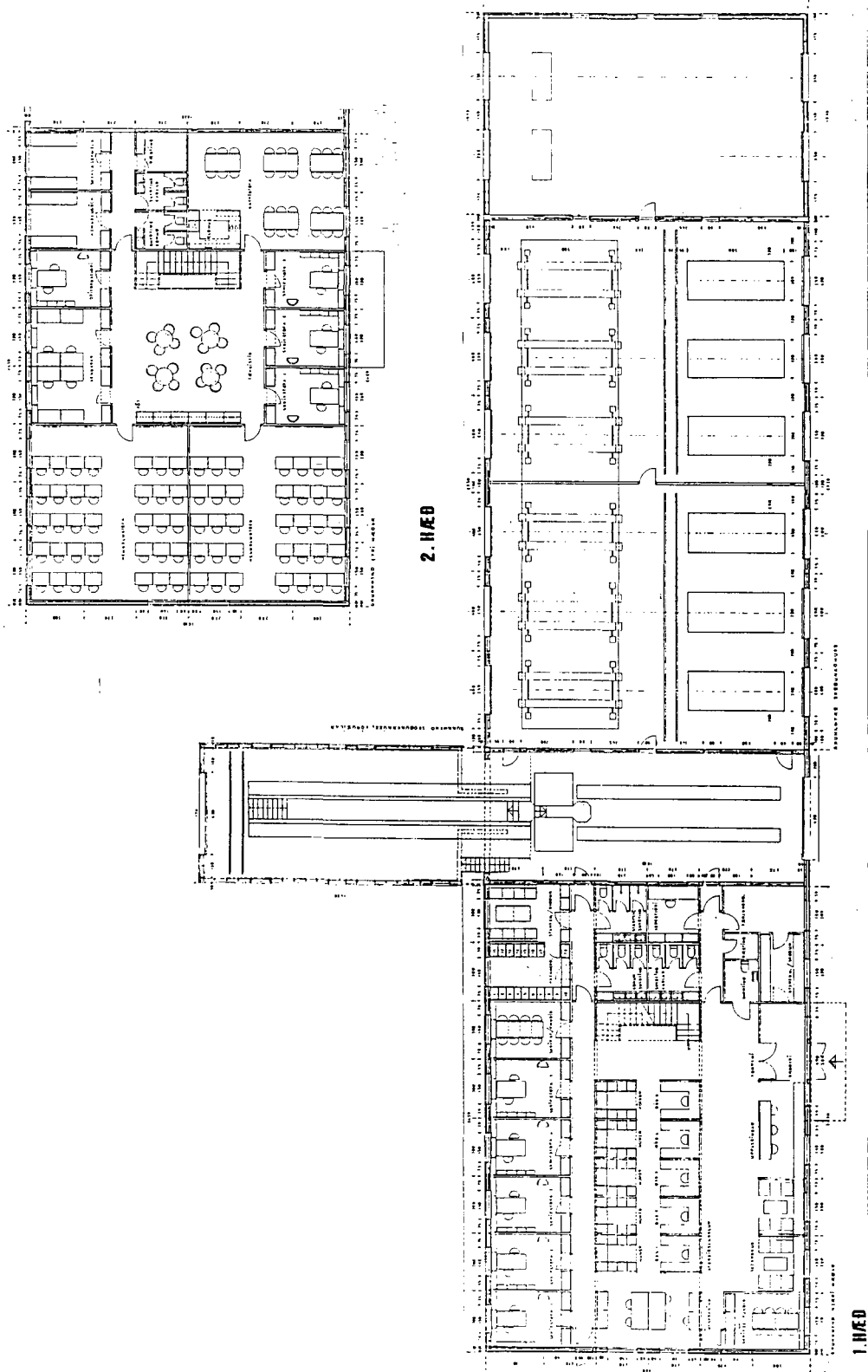
Hagnaði félagsins skal að öðru leyti varið til þess að byggja upp fullkomna skoðunaraðstöðu fyrir ökutæki og efla almennt umferðaröryggi í landinu.

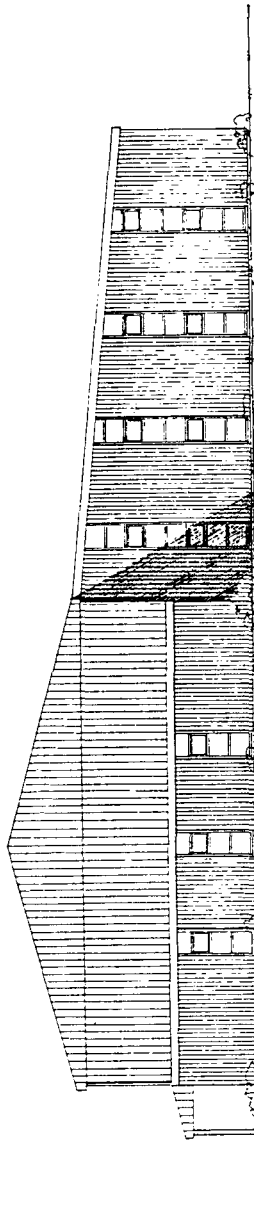
6. gr.

Dómsmálaráðherra hefur fyrir sitt leyti samþykkt stofnsamning og samþykktir fyrir Bifreiðaskoðun Íslands hf.

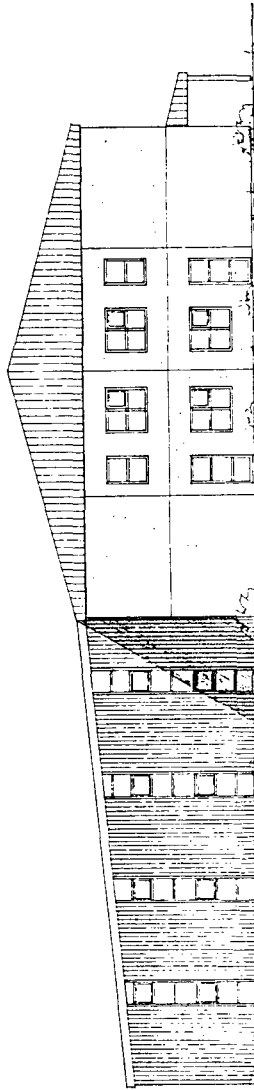
Fylgiskjal 4.



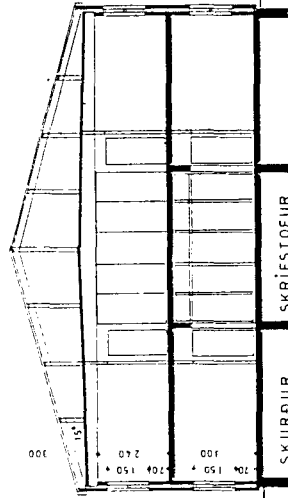




VESTURHLÍÐ



AUSTURHLÍÐ



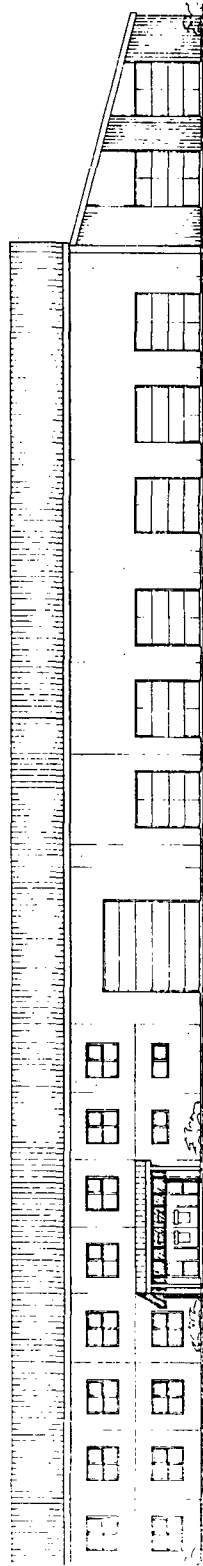
SKURÐUR

SKRIFSTOFUR

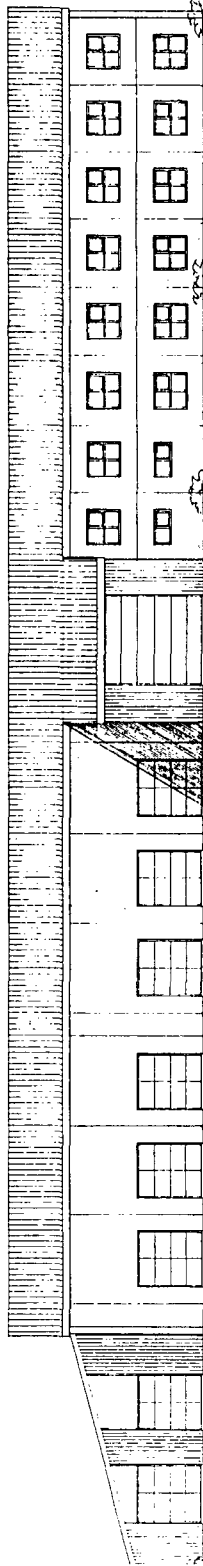
BÍFREIÐAFTIRLIT RÍKISINS. LYNGHÁLSÍ

ÚTLÍT, VESTUR OG AUSTUR, SKURÐUR, MÆLIKVARDI 1:100, ÁGÚST '87
SVERRIR NORÐFJÖRD ARKITEKT EA.Í, VINNUSTOFAN HREFNUGÖTU 8, 105 R., S.27320

Sveithrónd
Norðfjörð

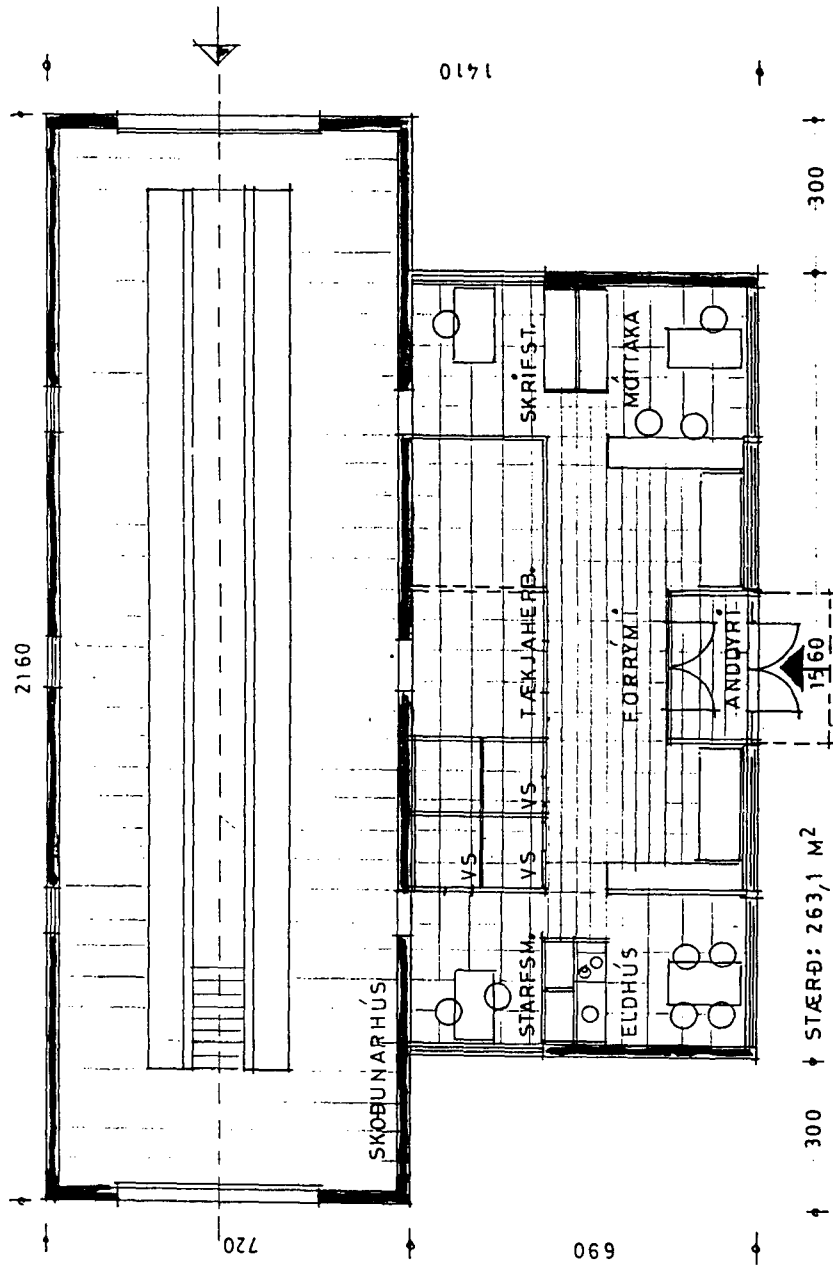


SÚÐUR HLIÐ



SÚÐUR HLIÐ

BIFREIÐAÆFTIRLIT RÍKISINS. LYNGBLÁSI
 ÚTLIT, SUÐUR OG NORÐUR, MÆLIKVARÐI 1:100, ÁGÚST 87
 SVERRIR NORÐÆJÖRÐ ARKITEKT E.A., VÍNNUSTOFAN HREFNUGÖTU 8, 105 R, S.27320



BÍFREIÐA EFTIRLIT, DÆMI UM LAUSN, PLAN, M: 1:100
 SVERRIR NORÐFJÖRD ARKITEKT, HREFNUGÖTU 8, 105 R., SEPT. '87
Sveinur Norðfjörð

Fylgiskjal 5.

Ágúst Þór Jónsson, verkfræðingur
Túngötu 6
Reykjavík
Sími 26305

5. desember 1987

Til nefndar um bílaskoðun.

Að ósk nefndarinnar hefi ég gert áætlanir um stofnkostnað og rekstrarkostnað Bifreiðaskoðunar Íslands hf. Áætlanir eru byggðar á teikningum sem gerðar hafa verið af fyrirhuguðum skoðunarstöðvum og athugunum á hugsanlegu rekstrarformi hins nýja fyrirtækis.

Stofnkostnaður.

Í tillögum þeim sem gerðar hafa verið um uppbyggingu á Bifreiðaeftirliti Íslands hf. er gert ráð fyrir að byggð verði stór skoðunarstöð í Reykjavík og fjórar úti á landi. Skoðunarstöðin í Reykjavík verður með 6 brautum fyrir litla bíla og einni fyrir stóra bíla. Þá er gert ráð fyrir að aðalstöðvar félagsins verði í Reykjavík og því aðalskrifstofa félagsins þar. Úti á landi er gert ráð fyrir að í stöðvunum verði ein braut og skrifstofuaðstaða.

Kostnaður við byggingar og útbúnað í stöðvarnar áætlast að verða eins og hér segir:

Skoðunarstöð og skrifstofuaðstaða í Reykjavík.

	kr.
1) Bygging húss	41.847.000,00
2) Tæki í skoðunarstöð	20.874.000,00
3) Lóð	12.120.000,00
Alls kr.	74.814.000,00

Skoðunarstöð úti á landi.

	kr.
1) Bygging húss	8.488.000,00
2) Tæki í skoðunarstöð	4.850.000,00
3) Lóð	1.500.000,00
Alls kr.	14.338.000,00

Ef byggðar verða fjórar skoðunarstöðvar verður heildarfjárfesting í skoðunarstöðvum úti á landi kr. 57.352.000,00

Annar stofnkostnaður.

Við stofnsetningu fyrirtækisins má einnig reikna með eftirfarandi kostnaði:

	kr.
1) Tölvur	6.500.000,00
2) Kaup á lóðum, í Reykjavík og fjórar úti á landi.	11.000.000,00
3) Tækniadstoð við kerfissetningu skoðunarinnar	2.500.000,00
4) Ýmis annar búnaður	6.000.000,00
Alls	26.000.000,00

Heildarstofnkostnaður.

Stofnkostnaður verður því sem hér segir:

1) Skoðunarstöð í Reykjavík	74.814.000,00
2) Fjórar skoðunarstöðvar úti á landi	57.352.000,00
3) Annar stofnkostnaður	26.000.000,00
Alls	158.166.000,00

Kostnaðartölur þessar eru miðaðar við verðlag 1. desember 1987.

Í byggingarkostnaði er innifalinn allur kostnaður við byggingarnar þ.m.t. hönnunar- og stjórnunarkostnaður.

Rekstrarkostnaður.

Undirritaður hefur gert lauslega áætlun um rekstrarkostnað Bifreiðaskoðunar Íslands hf., fyrir eitt ár.

Við gerð þessarar áætlunar hafa m.a. eftirfarandi forsendur verið lagðar til grundvallar:

- Gert er ráð fyrir að í rekstri verði skoðunarstöðin í Reykjavík og fjórar stöðvar úti á landi, en að verkstæði annist skoðanir þar sem skoðunarstöðvar eru ekki.
- Reiknað er með að fastnúmerakerfi verði komið á.
- Gert er ráð fyrir að númeraplötur verði framleiddar af undirverktaka.
- Gert er ráð fyrir að heildarstarfsmannafjöldi verði 56 menn.
- Við ákvörðun launataxta er ekki stuðst við gildandi kaup-taxta heldur er reynt að meta laun miðað við raungreiðslur eins og þær gerast á markaðnum nú, hjá hverjum fagmanni fyrir sig.
- Reiknað er með að flestar endurskoðanir í Reykjavík fari fram á verkstæðum.

Rekstrarkostnaður:

1) Launakostnaður	kr. 83.500.000,00
2) Tölvukostnaður	kr. 9.000.000,00
3) Ferðakostnaður	kr. 4.800.000,00
4) Húsnæðiskostnaður	kr. 5.000.000,00
5) Fjármagnskostnaður	kr. 17.000.000,00
6) Tækjakostnaður	kr. 3.900.000,00
7) Fyrningar	kr. 11.080.000,00
8) Skattar	kr. 5.050.000,00
9) Arður til huthafa	kr. 6.000.000,00
10) Ýmis kostnaður	kr. 15.000.000,00
Alls	kr. 160.330.000,00

Tekjur:

1) Sala á númeraplötum	kr. 16.500.000,00
2) Sala á upplýsingum	kr. 5.500.000,00
3) Tekjur af verktökum	kr. 6.000.000,00
4) Ýmsar tekjur, s.s. vegna sölu á heimamerkingum, endurskoðunum, milliskoðunum og sérþjónustu við lögreglu og tryggingafélög	kr. 21.000.000,00
5) Tekjur vegna aðalskoðunar	kr. 111.330.000,00
Alls	kr. 160.330.000,00

Athugasemdir við sundurliðun:

- Um 1) Við ákvörðun launataxta er ekki stuðst við gildandi kauptaxta, heldur er reynt að meta laun miðað við raungreiðslur eins og þær gerast á markaðnum í dag hjá hverjum hóp fyrir sig.
- Um 2) Með tölvukostnaði er átt við uppbyggingu og viðhald á forritum, kostnað vegna samskipta milli staða o.fl.
- Um 3) Hér er reiknað með kostnaði vegna ferða starfsmanna við eftirlit með verkstæðum, samskipti við samstarfsaðila erlendis o.fl.
- Um 4) Reiknað er með kostnaði vegna hita og rafmagns, ásamt kostnaði við viðhald.
- Um 5) Hér er reiknað með greiðslu vaxta og afborgana af lánum.
- Um 6) Hér er reiknað með viðhaldskostnaði á tækjum og minni háttar tækjakaupum.
- Um 7) Reiknað er með 4% fyrningum á fasteignum, miðað við stofnkostnað og 20% fyrningum á tækjum miðað við stofnkostnað.
- Um 8) Hér er reiknað með aðstöðugjöldum (1,3%), eignarskatti (1,1% af stofnkostnaði fasteigna), fasteignasköttum (0,4% af stofnkostnaði fasteigna) og tekjuskatti af arði greiddum hluthöfum. Þá er reiknað með 1% til greiðslu á ýmsum ótilgreindum smágjöldum.
- Um 9) Arður reiknast sem 7,5%.
- Um 10) Hér er reiknað með ýmsum breytilegum kostnaði sem er tilfallandi.
Ekki er nauðsynlegt að gera sérstaka grein fyrir sundurliðun á tækjum.
Við gerð þessarar áætlunar er ljóst að mat á mörgum þáttum rekstrarins er bundið mikilli óvissu og ber því að taka áætluninni með þeim fyrirvörum sem þar af leiðir.

Uppbyggingarhraði.

Í umræðu þeirri sem fram hefur farið að undanfögnu um Bifreiðaskoðun Íslands hf. hefur verið stefnt að því að félagið verði stofnað í byrjun ársins 1988 og að þá verði strax hafist handa við uppbyggingu þess, og þess vænst að starfsemi í skoðunarstöðinni í Reykjavík verði að fullu hafin 1. janúar 1989.

Í áætlunum þeim sem lýst er hér að framan er reiknað með að fyrirtækið sé fullbyggt, en aðstaða félagsins til skoðana ekki fullnýtt, sérstaklega ekki úti á landi. Við uppbyggingu félagsins þarf í byrjun að gera framkvæmdaáætlun, sem tekur mið af því að sem skemmstur tími líði þar til bifreiðaskoðun um land allt verði orðin sambærileg við skoðunina í Reykjavík.

Megindrættir framkvæmdaáætlunar gætu verið þessir:

Árið 1988.

Félagið stofnað, framkvæmdastjóri ráðinn strax ásamt helstu lykilmönnum, en stefnt að því að fullráða til félagsins eigi síðar en í desember 1988.

Skoðunarstöðin verði hönnuð og framkvæmdir hafnar eigi síðar en í apríl og við það miðað að byggingarvinnu og uppsetningu tækja verði lokið 1. desember 1988.

Unnið verði að gerð skoðunarreglna og skipulag fyrirtækisins ákveðið.

Starfsfólk verði menntað og við það miðað að prufuvinna í stöðinni geti hafist 15. desember.

Ákveðið verði fyrirkomulag skoðunar úti á landi þegar Bifreiðaeftirlit ríkisins hættir störfum 1. janúar 1989.

Áætlaður stofnkostnaður ársins er kr. 93.314.000,00.

Árið 1989.

Full starfsemi fyrirtækisins hefjist 1. janúar. Leitast verði við að treysta reksturinn og lagfæra það sem miður hefur tekist í skipulagningunni.

Áætlaður stofnkostnaður ársins er enginn.

Árið 1990.

Reynsla af starfsemi félagsins fyrsta árið verði metin, sérstaklega með tilliti til gæða skoðunarinnar og hafist verði handa við hönnun lítillar staðlaðrar skoðunarstöðvar og byggingu einnar lokið.

Áætlaður stofnkostnaður ársins er kr. 17.239.000,00.

Árið 1991.

Byggðar verði tvær skoðunarstöðvar úti á landi.

Áætlaður stofnkostnaður ársins er kr. 31.743.000,00

Árið 1992.

Byggð verði ein skoðunarstöð úti á landi.

Áætlaður stofnkostnaður ársins er kr. 15.870.000,00

Gerð hefur verið framkvæmdaáætlun um byggingu stöðvarinnar í Reykjavík sem fylgir hér með.

Greiðsla hlutfjár.

Samkvæmt tillögu dómsmálaráðherra er gert ráð fyrir að hlutfé félagsins verði kr. 80.000.000,00. Gert er ráð fyrir að ríkissjóður leggi fram kr. 40.800.000,00 sem hlutfé, þ.e. 51%, en að aðrir leggi fram kr. 39.200.000,00 eða 49%.

Verði greiðsla hlutfjár miðuð við stofnkostnað félagsins gætu innborganir til félagsins orðið sem hér segir:

	Ríkissjóður kr.	Aðrir kr.	Alls kr.
Árið 1988	12.036.000	11.564.000	23.600.000
Árið 1989	12.036.000	11.564.000	23.600.000
Árið 1990	4.447.200	4.272.800	8.720.000
Árið 1991	8.185.500	7.864.500	16.050.000
Árið 1992	4.095.300	3.934.700	8.030.000
Alls	40.800.000	39.200.000	80.000.000

Virðingarfyllt

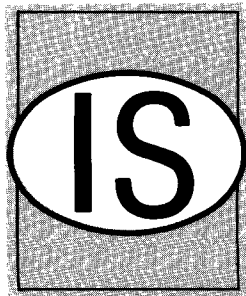
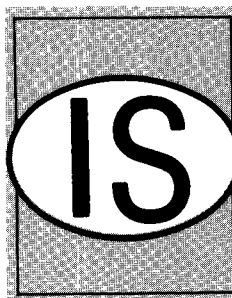
Ágúst Þór Jónsson, verkfræðingur.

Fylgiskjal 6.

Skoðunarmiði, þar sem fram kemur númer ökutækis og skoðunarmánuður.



Afmarkaður reitur, þar sem setja má IS-merki, merki sveitarfélags eða lögsagnarumdæmis.



845G002019

Tillaga að númeraspjöldun
(Stærð 70% af heildarstærð)

3-56

456

Fylgiskjal 7.

Reykjavík, 13.11. 1987.

Punktur v/kostnaðar við núverandi númerakerfi.

Ljóst er að meirihluti notaðra bíla er seldur milli einstaklinga beint eða gegnum almennar bílasölur. Eigi að síður er vaxandi að notaðir bílar séu teknir upp í nýja í bílaumboðunum. Þá sér umboðið um að umskrá og hef ég kannað hvern kostnað þessir aðilar telja vera í þessu sambandi. Hér er um að ræða beinan kostnað en hjá þeim sem þekkja kerfið og vinna við það. Ekki er hægt að ætla kostnað einstaklinga minni, þó hann sé oft óbeinn.

Skv. ársskýrslu Bifreiðaeftirlitsins voru umskráningar á árinu 1986 um 30 þúsund og reikna má með að þær séu þó nokkuð fleiri í ár. Ég bað nokkra aðila að huga að því hve mikill kostnaður væri því samfara, að þurfa alltaf að vera að skipta um númer á bílunum og áætla hver kostnaður hjá þeim væri við hverja umskráningu. Þær niðurstöður sem menn komust að voru almennt í kringum 2000—3000 kr. Aðeins er reiknuð sú vinna sem er aukalega við það, að umskrá þurfi bíla og skipta um númer. Ef reiknað er með kr. 2.500.- að meðaltali og 30 þúsund umskráningum er hér um að ræða 75 milljón króna kostnað.

Hér er að sjálfsögðu um að ræða reiknaðan kostnað því í mörgum tilfellum sjá menn um hlutina sjálfir, en ekki fyrirtækin, þannig að menn umskrá sína bíla sjálfir en þá kemur að sjálfsögðu til vinnutap og sá tími sem menn missa frá vinnu við að sjá um umskráningu og allt annað umstang í kringum þetta. Ef við lítum á dæmi frá einu umboði um, hvernig hlutirnir ganga fyrir sig þegar Jón Jónsson kaupir nýjan bíl af umboði og umboðið tekur bíl upp í andvirði nýja bílsins. Við reiknum með að Jón sé með gamalt númer sem hann vill halda og það númer á að fara á nýja bíl hans. Umboðið skráir bílinn á sitt nafn og selur bílinn síðan Birni sem skráir bílinn á sitt nafn og sitt númer.

Dæmi:		Kostnaður	Númer	Tími
Jón á bíl	K-301			
Umboðið kaupir bílinn	R-96001 Umskr. og eigendask.	2200	1200	1½
Umboðið selur bílinn	R-96001			
Björn kaupir bílinn	R-90100 umskr. og eigendask.	4400	1200	1½
Jón kaupir nýjan bíl	K-301	2200	2200	1½
		8800	4600	4½

Af þessu má sjá að það sem greitt er Bifreiðaeftirlitinu er kr. 8800 + fyrir númerin kr. 4600 því Jón hafði m. a. viljað fá sérstök númer með endurskini og var það því aðeins dýrara hjá honum. Kostnaðurinn við umskráningu og eigendaskipti er í þessu dæmi dýrasti hlutinn eða um kr. 9000 fyrir tvær umskráningar og eigendaskipti eða um 135 milljónir fyrir 30 þúsund umskráningar og eigendaskipti. Ljóst er að ef farið yrði yfir í það kerfi að númerin yrðu föst á bílnum og eigendaskipti ekki annað en að viðkomandi söluaðili skrái

eigendaskiptin inn í bifreiðaskrá í tölvu sinni á starfsstað þá er þar um lítinn kostnað að ræða og engan veginn þær háu tölur sem eru í þessu dæmi. Tíminn hér í dæminu að ofan er aðeins verktíminn við að sinna þessu og miðast við að allt sé í lagi, allir pappírar svo sem hreint veðbókarvottorð, sölutilkynning og tryggingar séu fyrir hendi og tíminn sem fer í að afla slíkra hluta er ekkert reiknaður með. Til viðbótar er önnur vinna í umboðinu sem tengist þessu. Einnig er gert ráð fyrir að viðkomandi sé kunnugur í Bifreiðaeftirlitinu og viti hvernig kerfið virkar. Þá kemur ekki inn í þau tilvik þegar númeraplötur finnast ekki, þegar búið er að eyðileggja plötur af því þær hafa legið of lengi inni, eða plötur ekki komnar utan af landi eða hafa týnst. Af þeim sökum dregst afhending nýrra bíla oft og alls konar vandræði hljótast af þessum flutningi á númeraplötum fram og til baka. Eins og fram kemur þá áætla þeir sem ég ræddi við, að kostnaður við þessa vinnu sé 2—3 þúsund á bíl. Til viðbótar kemur það sem greitt er Bifreiðaeftirlitinu.

Það er ljóst að fastnúmerakerfi mundi spara verulega og minnka til muna kostnað og umstang bifreiðaeigenda. Er ekki út í hött að maður í Reykjavík sem kaupir sér nýjan bíl og er jafnvel ekkert að velta fyrir sér að halda númerinu á gamla bílnum, geti komið af stað keðjuverkun umskráninga og eigendaskipta með því t.d. að kaupa bíl af umboði sem staðsett er í Kópavogi? Hann fær nýjan bíl á nýju númeri þannig að þar er aðeins um nýskráningu að ræða, en gamli bíllinn sem umboðið tók upp í það færist yfir á nafn umboðsins. Þar sem maðurinn átti heima í Reykjavík en umboðið staðsett í Kópavogi þá fer bíllinn á Y-númer. Síðan er þessi bíll seldur einhverjum sem býr utan Kópavogs og þá þarf aftur að umskrá bíllinn. Því er hér um að ræða alveg að þarflausu tvær umskráningar og ef við reiknum með tölunni 2.500.- eins og gert var í upphafi þá er það kostnaður upp á kr. 5000.- og síðan er Bifreiðaeftirlitinu greitt a.m.k. 6.800.- fyrir þetta eða um 11.800.- kostnaður. Hér hefur kannski verið um að ræða bíl sem var að verðmæti í kringum 100.000.- og er því kostnaður í kringum 10% af verðmæti bílsins. Í þessu dæmi hafði enginn áhuga á að halda númeri aðeins er um að ræða kostnað vegna kerfisins sjálfs.

Hægt er að hafa langt mál um þetta númerakerfi, en ljóst er að ef því er ekki breytt, er það verulegur þröskuldur í vegi fyrir þeirri hagræðingu sem unnið hefur verið að varðandi nýskráningar auk þess kostnaðar sem hlýst af þessum eilífu umskráningum. Þá verður að hafa í huga að tölvusamskipti milli aðila gera nú eigendaskipti að sáralitlu máli og að í raun má segja að nærri allur sá kostnaður sem fer í umskráningu og eigendaskipti í dag geti sparast.

Reykjavík, 16. nóvember 1987.

Jónas Þór Steinarsson.

Fylgiskjal 8.

Til athugunar.

Meðf. greinargerð var gerð að beiðni Gunnars G. Schram 26. febr. sl. vegna umræðna í þingnefnd.

Í greinargerðinni er miðað við rauntölur úr rekstri bifreiðaeftirlitsins árið 1986 með 15% verðbótum.

Í greinargerðinni kemur fram áætlaður sparnaður í rekstri Bifreiðaeftirlits ríkisins miðað við að fastnúmerakerfi bifreiða sé tekið upp og núverandi kerfi aflagt.

Allar niðurstöður greinargerðarinnar eru enn í fullu gildi.

F.h. Bifreiðaeftirlits ríkisins,
Haukur Ingibergsson,
framkvæmdastjóri.

Hr. alþingismaður,
Gunnar G. Schram,
Alþingi v/Austurvöll,
Reykjavík.

Reykjavík, 26.02. 1987.

Í símtali okkar hinn 24. febrúar s.l. beindir þú þeirri spurningu til mín hver árlegur sparnaður mundi verða í rekstri Bifreiðaeftirlits ríkisins ef tekið yrði upp fastnúmerakerfi í bifreiðar í stað þess tvöfalda kerfis sem nú er á skráningu bifreiða. Svarið við spurningunni er þetta.

1. Forsendur.

Svarið miðað við eftirgreindar forsendur.

- 1.1. Rauntölur úr rekstri Bifreiðaeftirlitsins árið 1986.
- 1.2. Að fastnúmerakerfi sé alfarið tekið upp og engar undantekningar á því gerðar.
- 1.3. Að önnur starfsemi Bifreiðaeftirlitsins sé óbreytt.
- 1.4. Að fjöldi umskráninga á ári sé 37.381 (rauntala 1986).

2. Mat á sparnaðarmöguleikum.

Við mat á sparnaði í rekstri er einkum höfð hliðsjón af þremur atriðum:

- 2.1. Úttekt sem Hagvangur gerði á starfsemi Bifreiðaeftirlitsins árið 1979 en þá voru einstakir starfþættir tímamældir og var niðurstaða Hagvangs sú að umskráning með númeraskiptum tæki að meðaltali 29 mínútur auk þess sem gera mætti ráð fyrir öðrum eins dauðum tíma vegna ójafns aðstreymis verkefna.
- 2.2. Útreikningi Bifreiðaeftirlitsins sem kemur fram í ársskýrslu fyrirtækisins um skiptingu vinnuafis á milli verkefna árin 1984 og 1985 en þar kemur eftirfarandi fram:

Skipting á milli verkefna.

	1984			1985		
Nýskráningar	2.2	menn	3.1%	2.4	menn	3.2%
Afskráningar	1.8	menn	2.4%	1.2	menn	1.6%
Umskrán. og eig.skipti	28.1	menn	38.4%	30.0	menn	40.3%
Skoðanir	29.0	menn	39.6%	28.7	menn	38.5%
Aflestur ökumæla	3.8	menn	5.2%	4.0	menn	5.3%
Almenn próf	8.3	menn	11.3%	8.2	menn	11.1%
Alls	73.2	menn	100.0%	74.5	menn	100.0%

2.3. Mat á þeim breytingum og einföldun sem mun verða á öllu afgreiðslukerfi og ýmsum öðrum verkþáttum Bifreiðaeftirlitsins við númerakerfisbreytingu.

3. Niðurstaða.

Áætlaður sparnaður í rekstri Bifreiðaeftirlits ríkisins árið 1987 á ársgrundvelli miðað við að fastnúmerakerfi væri í notkun allt árið er sem hér segir:

3.1. Launakostnaður.

11 bifreiðaeftirlitsmenn × 877 þús. kr. 9.647 þús. kr.

4 skrifstofumenn × 491 þús. kr. 1.964 þús. kr.

3.2. Annar kostnaður.

Annar kostnaður en launakostnaður nam 610 þús. kr. á hvern starfsmann árið 1986. Miðað er við að $\frac{2}{3}$ hlutar þessa kostnaðar hverfi á hvern starfsmann sem sparast 406 þús. kr. x 15 starfsmenn. 6.090 þús. kr.

3.3. Verðhækkun milli ára 1986/87.

Miðað er við að verðlagshækkun á milli ára verði 15%

17.701 þús. kr. × 15%. 2.655 þús. kr.

Áætlaður sparnaður 1987. 20.356 þús. kr.

Við þennan sparnað Bifreiðaeftirlitsins bætist verulegt hagræði fyrir ýmsar opinberar stofnanir t.d. tekjudeild fjármálaráðuneytisins, ríkisbókhald, tollstjóra, sýslumenn og fógeta auk tryggingafélaganna. Er þá ótalið hagræði einstaklinganna af því að þurfa ekki að umskrá þótt keypt sé notuð bifreið.

F.h. Bifreiðaeftirlits ríkisins,
Haukur Ingibergsson,
framkvæmdastjóri.

Fylgiskjal 9.

Tillaga um breytingu á umferðarlögum.

Frá nefnd sem fjallar um bifreiðaskoðun og bifreiðaskráningu.

Eftirfarandi breytingar verði gerðar á umferðarlögum nr. 50 30. mars 1987, vegna breytinga á bifreiðaskoðun og skráningu.

1. gr.

2. mgr. 64. gr. falli niður.

2. gr.

Við 65. gr. bætist ný málsg. svohljóðandi:

Fela má hlutafélagi sem ríkissjóður á hlut í að annast skráningu ökutækja, skoðun þeirra og eftirlit, sbr. 1. mgr. Tekur hlutafélagið þá við hlutverki Bifreiðaeftirlits ríkisins skv. nánari ákvörðun dómsmálaráðherra, sem einnig fer með mál er varða eignaraðild ríkisins í hlutafélaginu.

Greinargerð.

Um rök fyrir þessum tillögum vísast til álits nefndarinnar dags. 11. febrúar 1988.

Athugasemdir við einstakar greinar:

Við 1. gr.

Breyting sú, sem hér er lögð til, felur í sér að tekið verður upp fastnúmerakerfi á ökutækjum og getur dómsmálaráðherra sett um það nánari ákvæði í reglugerð. Er lagt til að ökutæki beri sama skrásetningarnúmer frá nýskráningu til afskráningar og er þá miðað við að númerin séu í samræmi við fastnúmerakerfi Bifreiðaeftirlits ríkisins. Þó haldist þau númer sem eru á ökutækjum við gildistöku breytingarinnar þar til ökutækin verða afskráð nema eigandi þeirra óski eftir að fá númeraskilti í samræmi við fastnúmerakerfi bifreiðaeftirlitsins, sem byggist á tveimur bókstöfum og þremur tölustöfum. Áætlað er að breytingin hafi í för með sér um 100 milljón króna sparnað á ársgrundvelli fyrir hið opinbera, fyrirtæki og einstaklinga.

Við 2. gr.

Breyting þessi heimilar ráðherra að semja við hlutafélag, sem ríkissjóður á hlut í, um að félagið yfirtaki skoðun og skráningu ökutækja.

Fylgiskjal 10.

Drög.

Reglur um almenna skoðun ökutækja.

1. gr.

Ökutæki skráð hér á landi skal færa til skoðunar samkvæmt því sem segir í reglum þessum, þannig að ganga megi úr skugga um hvort þau séu í lögmætu ástandi.

2. gr.

Eftirtalin ökutæki skal skoða árlega almennri skoðun frá og með næsta ári eftir nýskráningu á Íslandi eða erlendis.

- a. Bifreiðir til annara nota en fólksflutninga.
 - b. Hópbifreiðir.
 - c. Leigubifreiðir til mannflutninga.
 - d. Bifreiðir sem ætlaðar eru til leigu í atvinnuskyni án ökumanns.
 - e. Kennslubifreiðir.
 - f. Lögreglu-, sjúkra- og björgunarbifreiðir.
 - g. Létt bifhjól.
 - h. Tengi- og festivagna, sem eru meira en 1.500 kg að heildarþyngd.
 - i. Fólksflutningabifreiðir fyrir 9 farþega eða minna sem notaðar eru í atvinnuskyni.
- Ökutæki, sbr. liði a, b, c, d, e, f, h og i, skal færa til milliskoðunar sex mánuðum eftir aðalskoðun.

3. gr.

Önnur ökutæki en greinir í 2. gr. skal skoða árlega almennri skoðun frá og með öðru ári eftir nýskráningu ökutækis á Íslandi eða erlendis.

4. gr.

Bifreiðaskoðun Íslands h.f. ákveður hvenær ökutæki sem skráð eru skulu færð til skoðunar samkvæmt reglum þessum, og er eiganda (umráðanda) þá skylt að færa ökutækið til skoðunar hjá Bifreiðaskoðun Íslands hf. Fyrirkomulag innköllunar er háð samþykki dómsmálaráðuneytisins.