

Ed.

114. Frumvarp til laga

[94. mál]

um löggildingu bifreiðaverkstæða.

(Lagt fyrir Alþingi á 83. löggjafarþingi, 1962.)

1. gr.

Dómsmálaráðuneytinu er heimilt að ákveða, að í tilteknum kaupstöðum og kaupþúnum megi ekki inna af hendi, gegn greiðslu, viðgerðar- eða viðhaldsstörf á bifreiðum eða bifhjólum, hvorki almennar viðgerðir né sérviðgerðir, nema á verkstæðum, sem öðlazzt hafa til þess löggildingu Bifreiðaeftirlits ríkisins. Úrskurðum Bifreiðaeftirlitsins í slíkum málum má áfrýja til ráðuneytisins.

2. gr.

Löggildingu samkvæmt fyrstu grein þarf þó ekki til reksturs þjónustustöðva, sem annast daglegt eftirlit og minni háttar viðhald bifreiða og bifhjóla.

3. gr.

Bifreiðaeftirlit ríkisins skal hafa eftirlit með því, að löggilt bifreiðaverkstæði fullnægi þeim skilyrðum, sem sett eru fyrir löggildingu.

4. gr.

Löggildingar verður ekki krafizt, nema a. m. k. tvö bifreiðaverkstæði í viðkomandi kaupstað eða kaupþúni uppfylli skilyrði til löggildingar.

Þó skal bifreiðaverkstæði, hvar sem er á landinu, eiga rétt til löggildingar, ef það óskar hennar, enda uppfylli það skilyrði til löggildingar.

5. gr.

Löggilding bifreiðaverkstæðis felur ekki í sér heimild til þess að láta aðra en þá, sem iðnréttindi hafa, vinna þau störf, sem vernduð eru með lögum nr. 18 31. maí 1927, um iðju og iðnað, með síðari breytingum.

6. gr.

Með reglugerð, er ráðherra setur, að fengnum tillögum Bifreiðaeftirlits ríkisins, Félags bifvélavirkja, Félags isl. bifreiðaeigenda, Félags sérleyfishafa, Landssambands vörubifreiðarstjóra og Sambands bílaverkstæða á Íslandi, skal kveða á um, hvaða skilyrði löggilt bifreiðaverkstæði skuli uppfylla, að því er varðar starfslið, verkstjórn, húsnæði, búnað, verklýsingu, sundurliðun reikninga og reikningshald, um form löggildingarumsóknar og meðferð, afturköllun löggildingar og annað það, er við kemur framkvæmd laga þessara, þar á meðal, hvaða starfsemi falli undir 2. gr. laganna, svo og um sérstök skilyrði varðandi sérgreinaverkstæði, samkv. 1. gr.

7. gr.

Nú hefur dómsmálaráðuneytið ákveðið, að heimild til löggildingar í kaupstað eða kaupúni skuli beitt og skulu þá bifreiðaverkstæði í viðkomandi kaupstað eða kaupúni hafa öðlazzt löggildingun eigi síðar en einu ári eftir birtingu auglýsingar þar að lútandi.

Heimilt er þó að veita einstökum bifreiðaverkstæðum lengri frest til þess að laga sig að breyttum aðstæðum, ef sérstök ástæða er fyrir hendi.

8. gr.

Brot gegn lögum þessum og reglugerðum, sem settar verða samkvæmt þeim, varða sektum, allt að 10 þúsund krónum, sem renna í ríkissjóð. Með mál út af slíkum brotum skal farið að hætti opinberra mála.

9. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af nefnd, sem iðnaðarmálaráðuneytið skipaði hinn 30. desember 1961, til að semja frumvarp til laga um löggildingun bifreiðaverkstæða.

Tillögum nefndarinnar fylgdi eftirfarandi greinargerð:

„Frumvarp þetta er samið af nefnd, sem þáverandi iðnaðarmálaráðherra, Jóhann Hafstein, skipaði með bréfi, dags. 30. des. 1961. Í nefndinni áttu sæti: Gunnar Vagnsson, deildarstjóri í iðnaðarmálaráðuneytinu, og var hann formaður nefndarinnar, Sveinn Björnsson, framkvæmdastjóri, tilnefndur af Iðnaðarmálastofnun Íslands, Þórir Jónsson, framkvæmdastjóri, tilnefndur af Sambandi bílaverkstæða á Íslandi, Ólafur Þorláksson, fulltrúi, tilnefndur af Félagi isl. bifreiðaeigenda, Sigurgestur Guðjónsson, bifvélavirki, tilnefndur af Félagi bifvélavirkja, Guðmundur Kristmundsson, framkvæmdastjóri, tilnefndur af Landssambandi vörubifreiðastjóra og Ágúst Hafberg, tilnefndur af Félagi sérleyfishafa.

Nefndin hefur orðið sammála um frumvarp þetta.

Frumvarp til laga um löggildingun bifreiðaverkstæða var flutt á Alþingi haustið 1960, en var þá eigi útrætt.

Frumvarp þetta er í meginatriðum svipað hinu eldra frumvarpi, en þó nokkrar efnisbreytingar. Hér er t. d. lagt til, að heimild til að krefjast löggildingar sé bundin við kaupstaði og kaupún, en í eldra frumvarpinu var heimildin miklum mun viðtækari og gert ráð fyrir, að hún gæti náð til einstakra staða á landinu eða landsins alls.

Þá er einnig í 4. gr. ákvæði, sem ekki var í eldra frumvarpinu, svo og í 7. grein. Eru þau ákvæði nánar skýrð í sambandi við athugasemdir við þær greinar hér á eftir.

Forsenda þessa máls er, að síðari ár hefur, eins og kunnugt er, skapast síaukin þörf fyrir viðhaldsþjónustu bifreiða hér á landi. Enda þótt bifreiðaverkstæðum hafi fjölgað til muna, hefur í heild verið beinlínis um afturför að ræða tæknilega. Fjöldi viðgerðarverkstæða er nú starfandi, vanbúinn að tækjum og húsakosti, sem vart geta talizt fær um að veita viðskiptamönnum viðhlítandi þjónustu, og starfsaðstöðu fyrir þá, sem að bifreiðaviðgerðum vinna, er víða mjög ábótavant.

Er höfuðtilgangur þessa frumvarps að stuðla að lausn þessa vandamáls, með því að veita heimild til að gera ákveðnar lágmarkskröfur til bifreiðaverkstæða í kaupstöðum og kauptúnum.

Í athugasemdum við frumvarp það, er flutt var um þetta efni á Alþingi 1960, var m. a. gerð grein fyrir málinu með eftirfarandi rökstuðningi:

„Nýlega hafa verið sett umferðarlög, þar sem lögfestar eru mun meiri kröfur en áður til gerðar og búnaðar skráningarskyldra vélknúinna ökutækja. Hefur slíkt óhjákvæmilega í för með sér, að einnig verður að gera meiri kröfur til þeirra fyrirtækja, er taka að sér viðgerðir fyrir almenning og eftirlit með slíkum tækjum. Koma hér bæði til hagsmunir eigenda tækjanna og almennt öryggi í umferðarmálum.

Því þykir rétt að leggja til, að nokkurt eftirlit verði haft með verkstæðum, er taka að sér slík viðfangsefni fyrir almenning og reynt að tryggja, að þau séu búin nauðsynlegum tækjum og rekstri þeirra að öðru leyti hagað þannig, að sem bezt samrýmist hagsmunum almennings.“

Fyrir atbeina Iðnaðarmálastofnunar Íslands fór fram á árunum 1959 og 1960 athugun á rekstri bifreiðaverkstæða og skipulagningu bifreiðaviðhalds hér á landi. Síðari hluta árs 1959 var gerður um það samningur við Johan Meyer, vélaverkfræðing, forstöðumann tæknideildar Sambands norskra bifreiðaverkstæða, að hann framkvæmdi hér á landi skipulega athugun á þessu efni. Sú athugun fór fram í nóvember og desember 1959. Skilaði Johan Meyer ýtarlegri skýrslu um verkefni þetta, sem Iðnaðarmálastofnun Íslands hefur birt. (Iðnaðarmálastofnun Íslands: Bifreiðaverkstæði og viðgerðarþjónusta á Íslandi, 1960). Niðurstöður athugana ráðunautarins eru í mörgum liðum, en um löggildingu bifreiðaverkstæða segir m. a.:

„Í bifreiðaeign Íslendinga eru fólgin tiltölulega mjög mikil innflutt verðmæti. Telja verður heildarmarkaðsverðið yfir þúsund milljónir íslenskra króna. Varðveizla þessarar miklu eignar er mjög komin undir viðhaldi. Það hefur einnig mikla þýðingu fyrir örugga landflutninga og góða hagnýtingu bifreiðanna. Sérstaklega skal undirstrikað, hversu mikilvægt það er, fyrir öryggi í umferðinni, að bifreiðum sé vel haldið við. Síaukin umferð og hraði veldur vaxandi slysaþættu. Aukinn hraði er að þakka framvindu í bifvélatækni, en samtúmis hafa bifreiðarnar orðið miklu flóknari og háðari réttu viðhaldi en áður. Til dæmis má nefna stýrisbúnað, hemla, fjaðrir og hjólabúnað.

Það er þannig áriðandi þjóðfélagslegt hagsmunamál að tryggja örugga bifreiðaviðgerðarþjónustu, ... má telja það sérstaklega þýðingarmikið á Íslandi. Þar sem bifreiðaverkstæðin annast þessa þjónustu, hefur rekstur þeirra mikla þjóðfélagslega þýðingu, ... verður að telja, að mörg íslensk bifreiðaverkstæði fullnægi ekki þeim kröfum, sem gera verður um örugga viðgerðarþjónustu, en það sem sérstaklega er ihugunarvert í þessu sambandi, er mjög ískyggileg aukning frumstæðra smáverkstæða. ... Til þess að stöðva þessa óheppilegu þróun og bæta þjónustuna, er nauðsynlegt að gera ýmsar ráðstafanir, sem áður eru nefndar í þessari skýrslu. Þessar ráðstafanir eru þó ekki nægilegar til þess að koma í veg fyrir, að ófullkomin verkstæði haldi uppi rekstri, sem hlýtur að vera þjóðfélagslega varhugaverður. Eins og málum er háttað á Íslandi virðist þess vegna nauðsynlegt að koma á opinberu eftirliti með því, að verkstæði, sem taka að sér bifreiðaviðgerðir gegn greiðslu, fullnægi vissum lágmarkskröfum. Þessu þyrfti að framfylgja með löggildingu bifreiðaverkstæða.

Í Noregi var ástandið eftir lok síðustu heimsstyrjaldar furðanlega líkt því, sem nú er á Íslandi, og ofangreind sjónarmið leiddu til þess, að Stórþingið samþykkti árið 1947 lög um löggildingu bifreiðaverkstæða. Eintak af þessum lögum og nügildandi reglugerðum samkvæmt þeim er til sýnis hjá IMSÍ. Löggildingin er falin Bifreiðaeftirlit ríkisins, sem hefur sér til aðstoðar ráðgefandi nefnd skipaða einum fulltrúa frá samtökum bifreiðaverkstæða og einum frá samtökum bifvélavirkja. Vegna bráðabirgðaákvæða eru löginn enn ekki komin fyllilega til framkvæmda í Noregi, en hafa stuðlað mjög að settu marki, þ. e. að bæta þjónustuhæfni verkstæðanna almennt. . . .

. . . Til þess að tryggja sem fyllst samræmi í framkvæmd laganna, þyrfti einn og sami starfsmaður bifreiðaeftirlitsins að annast eftirlit með verkstæðum alls staðar á landinu. Lágmarkskrafa um tæknilegan verkstjóra verður að vera, að hann sé lög-giltur meistari, og um fagkunnáttu viðgerðarmanna, að tiltekið lágmarkshlutfall sé milli tölu faglærðra og ófaglærðra. Löginn verða að heimila setningu ákvæða í reglugerð um ákveðnar kröfur til húsakynna verkstæðanna og tækjakosts. Æskilegt er einnig að setja lagaheimild um viss skilyrði varðandi fjárhagsstjórn verkstæðanna, bókhald, slysavarnir og brunavarnir. Slík ákvæði kunna að vera fyrir hendi í öðrum lögum og reglugerðum, (sem þá er vísað til), en reynslan sýnir, að eftirlit brestur oft með að slíkum ákvæðum sé framfylgt af frumstæðum fyrirtækjum, en það eru þau, sem eru fyrst og fremst þjóðhagslega varhugaverð.

Í lögnum ber einnig að heimila setningu ákvæða í reglugerð um sérstök skilyrði varðandi sérgreinaverkstæði. Nokkur hluti þeirra verkstæða, sem fyrir verða, þegar löginn ganga í gildi, munu ekki fullnægja þeim lágmarkskröfum, sem settar verða. Það er því nauðsynlegt að setja bráðabirgðaákvæði, sem veita hæfilegan frest til þess að fullnægja þessum kröfum.“

Um einstakar greinar frumvarpsins skulu gefnar eftirfarandi skýringar:

Um 1. gr.

Heimild til löggildingar er bundin við kaupstaði og kauptún, og er það nokkuð þrengra en í frumvarpinu 1960, sem gerði ráð fyrir, að heimildin gildi „á tilteknum stöðum á landinu eða á landinu öllu“.

Gert er ráð fyrir, að dómsmálaráðuneytið ákveði, hvar heimild til löggildingar skuli beitt, þar sem eðlilegt þykir, að ráðherra sá, sem fer með bifreiða- og umferðamál, fjalli um þessi mál einnig enda heyrir Bifreiðaeftirlit ríkisins undir dómsmálaráðuneytið.

Með orðinu „sérviðgerðir“ er átt við t. d. viðgerðir á rafkerfi bifreiða o. þ. h., og er lagt til, að til slíkra sérviðgerða sé einnig heimilt að krefjast löggildingar verkstæðis.

Gert er ráð fyrir, að Bifreiðaeftirlit ríkisins veiti bifreiðaverkstæðum löggildingu, enda hvíli eftirlit með framkvæmd laganna á þess herðum.

Vegna tilmæla Sambands bílaverkstæða á Íslandi, Félags bifvélavirkja og Iðnaðarmálastofnunar Íslands, óskaði Iðnaðarmálaráðuneytið á sínum tíma sérstaklega eftir álit Johans Meyer, sem starfað hafði hér við athugun þessara mála, á því, hvort löggildingarskyldan ætti að hans dómi einnig að hvíla á verkstæðum, sem gerðu við eigin bifreiðar. Svar Johans Meyer var á þá leið, að þar sem tilgangur löggjafar sem þessarar væri sá, að stuðla að auknu öryggi, væri til bóta að krefjast einnig löggildingar einkaverkstæða, þar sem þær bifreiðar, sem þar er gert við, væri mikill þáttur í umferðinni, og ástand þeirra skipti verulegu máli. Taldi ráðunauturinn rétt, að orðin „gegn greiðslu“ væru felld niður úr frumvarpinu.

Ekki hefur náðst samkomulag um það í nefnd þeirri, er þetta frumvarp samdi, að fella niður orðin „gegn greiðslu“. Fulltrúar Félags bifreiðaeigenda, Félags sérleyfishafa og Landssbands vörubifreiðastjóra gátu ekki á það fallizt, og varð því samkomulag um að halda orðunum „gegn greiðslu“ í frumvarpinu nú, eins og í

frumvarpi um sama efni 1960, fremur en stofna málinu í heild í tvísýnu með klofningi í nefndinni.

Um 2. gr.

Eðlilegt þykir að undanþiggja þjónustustöðvar, sem annast daglegt eftirlit ökutækja og vandalitleið viðhaldsvinnu svo sem smurningu, áfyllingu brennsluefnis, sýru eða vatns á rafhlöðu, hreinsun bifreiða og annað slíkt, sem telja verður vanalegt, að eigandi bifreiðar eða bifreiðarstjóri vinni, en er þó gert á sérstökum þjónustustöðvum.

Um 3. gr.

Gert er ráð fyrir því, að nánar verði kveðið á um framkvæmd eftirlits með bifreiðaverkstæðum í reglugerð, sbr. 6. gr. frumvarpsins.

Eðlilegt virðist, að sá maður, sem eftirlitið annast, sé meistari í bifvélavirkjun og hafi reynslu sem starfsmaður á fullkomnu bifreiðaverkstæði, eða tæknimenntaður maður, sem sérstaklega hefur öðlzt menntun og starfsreynslu í bifreiðaviðgerðum.

Um 4. gr.

Samkvæmt þessari grein verður löggildingar ekki krafizt í kaupstað eða kauptúni, nema a. m. k. tvö bifreiðaverkstæði þar uppfylli skilyrði til löggildingar. Er talið að slíks sé ekki þörf af almennum ástæðum, enda hefur hvert það bifreiðaverkstæði, sem uppfyllir skilyrði til löggildingar, rétt til þess, samkvæmt síðari málsgrein þessarar greinar, að öðlast slíka löggildingun, og skiptir í því sambandi ekki máli, hvort aðeins eitt eða fleiri bifreiðaverkstæði eru starfandi á staðnum. Ákvæði síðari málsgreinarinnar lýtur auk þess að því, að bifreiðaverkstæði, utan kaupstaða og kauptúna, getur öðlzt löggildingun. Er með því fyrir því séð, að bifreiðaverkstæði, t. d. í þéttbýli, eða þar sem umferð er mikil, geti öðlzt löggildingun, ef það telur sér það hagkvæmt. Þessu ákvæði laganna er ætlað að tryggja, að bifreiðaverkstæði, utan kaupstaða og kauptúna, sem þannig er staðsett, verði ekki fyrir óhagræði vegna samkeppni við bifreiðaverkstæði, þar sem löggildingun hefur verið beitt.

Um 5. gr.

Löggilding sú, sem frumvarp þetta gerir ráð fyrir, hnígur fyrst og fremst í þá átt, að gerðar verði strangari kröfur til húsnæðis og tækja á verkstæðunum sjálfum, en að sjálfsögðu felur frumvarpið ekki í sér neina breytingu á einkarétti faglærðra iðnaðarmanna til þess að leysa af hendi hin faglegu störf, né er heldur ætlunin að takmarka þá möguleika, sem verkstæðin nú hafa til þess að láta ófaglærða menn leysa af hendi einföld störf.

Um 6. gr.

Í reglugerð þeirri, sem gert er ráð fyrir í greininni, myndu meðal annars verða ákvæði um menntun og réttindi starfsmanna, húsrými og lágmarkskröfur um véla- og tækjabúnað löggiltra bifreiðaverkstæða. Einnig yrði þar nánar skilgreint hvaða starfssemi fellur undir 2. gr. frv. og hver mörk eru milli þjónustustöðva og bifreiðaverkstæða. Með „verklýsingu“ og „sundurliðun reikninga“ er átt við að tryggja eigi, að reikningur sé þannig úr garði gerður, að verkkaupi sjái af reikningi, hvað unnið hefur verið, hvaða efni eða varahlutir notaðir og sundurliðaðan vinnustunda-fjöldi.

Gert er ráð fyrir, að reglugerð um þetta efni verði sett, að fengnum tillögum þeirra aðila, sem löggilding bifreiðaverkstæða snertir helst.

Nokkuð var rætt um það í nefnd þeirri, er frumvarp þetta samdi, hvort hin löggiltu verkstæði gætu létt af Bifreiðaeftirliti ríkisins störfum þess við lögboðna skoðun bifreiða, að einhverju eða öllu leyti.

Með bættum vélabúnaði bifreiðaverkstæða og allri aðstöðu þeirra til þess að framkvæma viðgerðir á bifreiðum, ættu að skapast skilyrði til þessa. Væri helst hægt að

hugsa sér, að Bifreiðaeftirliti ríkisins væri veitt heimild til þess að taka skoðunarvottorð löggiltra bifreiðaverkstæða gild, að því marki, sem það teldi hæfilegt.

Var talið, að slíkt samstarf myndi geta létt störf eftirlitsins og komið að nokkru á móti þeim kostnaðarauka, sem leiðir af ákvæðum frumvarpsins, ef að lögum verður.

Ekki náðist samkomulag um þetta í nefndinni, enda talið vafasamt, að það væri í verkahring nefndarinnar að gera tillögur um þetta efni, sem krefst breytingar á umferðarlögum.

Um 7. gr.

Nauðsynlegt þykir að gefa verkstæðum í kaupstöðum og kauptúnum, þar sem löggilding kann að verða ákveðin, frest til að uppfylla skilyrði þau, sem sett eru fyrir löggildingu.

Er talið, að eitt ár frá birtingu auglýsingar sé hæfilegur frestur, en þó lagt til, að ráðuneytinu sé heimilt að gefa lengri frest, ef sérstaklega stendur á.

Gert er ráð fyrir, að þau verkstæði, sem öll skilyrði uppfylla geti fengið löggildingu, áður en hinn almenni frestur er liðinn, ef þau óska eftir.

Um 8. og 9. gr.

Þarfnast ekki skýringa.