

Innanríkisráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi: **Umhverfis- og samgöngunefnd**
Sendandi: **Innanríkisráðuneytið**
Dagsetning: **06.12.2012**
Málsnúmer: **IRR12060431**
Bréfalykill: **17.1**

Efni: **Tillögur að breytingum á frumvarpi til umferðarlaga.**

Minnisblað þetta er tekið saman til að vekja athygli á nokkrum breytingum á frumvarpi til umferðarlaga sem hafa verið til skoðunar í ráðuneytinu á meðan frumvarpið er til umfjöllunar í umhverfis- og samgöngunefnd.

Ákvæði um reiðstíga.

Eins og fram hefur komið í umsögnum og í umræðu á Alþingi vilja hestamenn tryggja réttarstöðu ríðandi umferðar í umferðarlögunum þannig að akstur vélknúinna ökutækja á reiðstígum verði bannaður. Þeir hafa bent á að ekki sé að finna skilgreiningu á reiðvegum eða neitt er varðar réttarstöðu hestaumferðar á skilgreindum reiðvegum, stígum eða slóðum. Að þeirra mati verði að rúmast í nýjum umferðarlögum ákvæði þess efnis að akstur vélknúinna ökutækja sé óheimill á skilgreindum reiðstígum og slóðum. Hugtakið reiðstígur er hvorki í umferðarlagafrumvarpinu né í núgildandi umferðarlögum. Ráðuneytið gerir af þessu tilefni tillögu að breytingu á 16. gr. frumvarpsins þannig að bætt yrði við 3. másl. 1. mgr. 16. gr.: *Sama á við um almenna reiðstíga sem skipulagðir hafa verið á vegum sveitarfélags og eru merktir sem slíkir.*

Ákvæði 3. mgr. 27. gr.

Ráðuneytið bendir á að æskilegt er að hugtakið „svipaðir staðir“ verði fjarlægð úr ákvæði 3. mgr. 27. gr. Það hefur valdið vandkvæðum í framkvæmd að skýra hugtakið. Ákvæðið var tekið til endurskoðunar í kjölfar ábendingar frá umboðsmanni Alþingis og hefur ráðuneytið unnið að breytingartillögunni í samráði við Bílastæðasjóð. Með hliðsjón af ábendingum umboðsmanns Alþingis og þeim málum þar sem reynt hefur á túlkun hugtaksins „svipaðir staðir“ er lagt til að hugtakinu „grassvæði“ verði bætt við. Um leið þykir nauðsynlegt að mæla fyrir um að ekki megi leggja á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Að ofansögðu er lagt til að ákvæði 3. mgr. 27. gr. orðist svo: *Eigi má stöðva vélknúin ökutæki eða leggja því á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja, s.s. gangstétt, göngustíg, göngugötu eða hjólastíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 81. gr. Sama á við um umferðareyjar og grassvæði.* Þar sem skipulagsyfirlöng og lögregla hafa ákveðið að ekki eigi að vera umferð vélknúinna ökutækja er hægt að beita ákvæði 1. mgr. 81. gr. sem tryggir undanþáguheimildir frá 27. gr. eftir sem áður.

Bílastæðasjóður hefur jafnframt óskað eftir að ákvæði 3. mgr. 110. gr. í nýju frumvarpi að umferðarlögum verði breytt og fært aftur til fyrra horfs. Hefur minnisblað þess efnis verið sent ráðuneytinu og er það hér með framsent til umhverfis- og samgöngunefndar, hjálagað með minnisblaðinu. Tekur ráðuneytið undir þau sjónarmið sem þar koma fram.

Til viðbótar vekur ráðuneytið athygli á síðasta málslið 2. mgr. 110. gr. þar sem segir: *Gjald samkvæmt þessari grein skal renna til samgöngumála í viðkomandi sveitarfélagi.* Síðan segir í 1. másl. 6. mgr. 110. gr.: *Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest og ráðstöfun gjaldsins til samgöngumála.* Hefur Bílastæðasjóður lagt til að ákvæði 1. másl. 6. mgr. 110. gr. verði breytt þannig að það hljóði svo: *Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest.* Með breytingunni yrðu felld brott lokaorð málsliðarins: *og ráðstöfun gjaldsins til samgöngumála.* Með breytingunni yrði það ekki ráðherra að útfæra nánari reglur um ráðstöfun gjaldsins til

samgöngumála. Er þessum sjónarmiðum hér með komið á framfæri við nefndina.

Umráðamaður/eigandi.

Minnisblað liggur fyrir frá atvinnu- og nýsköpunarráðuneyti (ANR) og umsögn Umferðarstofu um hugtakið umráðamaður þar sem fram kemur að þörf sé á að skilgreina hugtakið umráðamaður í umferðarlagafrumvarpinu. Tekur ráðuneytið undir það. Æskilegt er að samhljóða skilgreiningu á hugtakinu sé að finna í umferðarlagafrumvarpinu og frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar sem nú hefur verið lagt fram á yfirstandandi þingi. Ráðuneytið tekur undir þá tillögu sem fram kemur í frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar. Er því lagt til að 26. tölul. 3. mgr. frumvarpsins hljóði svo: Umráðamaður: *Sá sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð þess. Aðili telst ekki umráðamaður nema hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá.*

Hugtakið umráðamaður er sett innan sviga á eftir eiganda í 49., 68., 72., 100., 111. og 112. gr. frumvarpsins. Í umsögnum ANR og Umferðarstofu hefur verið bent á að það sé til þess fallið að valda vafa. ANR telur æskilegt að eigandi beri þær ábyrgðir og skyldur sem fara samhliða ökutækjæign og að mati Umferðarstofu er það einnig eðlileg og réttmæt krafa að eigandi ökutækis beri ábyrgð á því. Á stofnunin þá við að eigandinn beri ábyrgð á greiðslu trygginga, bifreiðagjalda og vanrækslugjalds, og beri ábyrgð á skoðun og skráningu. Ráðuneytið fellst á ofangreint og leggur því til að þar sem orðalagið *eigandi (umráðamaður)* kemur fyrir verði eingöngu *eigandi*. Ráðuneytið telur þó ekki það sama eiga við um 49. gr. grein um upplýsingagjöf. Í samræmi við efni ákvæðisins væri eðlilegra, að mati ráðuneytisins, að orða ákvæðið með eftirfarandi hætti: *Eiganda, eða eftir atvikum umráðamanni ökutækis er skylt, þegar lögreglan krefst þess, að gera grein fyrir hver hafi stjórnað því á tilteknum tíma.*

Lífssýnataka.

Í 48. gr. frumvarpsins er kveðið á um skyldur ökumanns vélknúins ökutækis til að gangast undir öndunarpróf og láta í té lífssýni.

Leggur ráðuneytið til að tekið verði mið af sjónarmiðum Læknafélags Íslands og embættis landlæknis um 3. málsl. 3. mgr. 48. gr. frumvarpsins, þ.e. um það hverjir skuli bera ábyrgð á öðrum rannsóknnum og klínísku mati. Þá er það álit ráðuneytisins að skýrt mætti koma fram í lokamálslið 3. mgr. 48. gr. að það sé lögreglan sem hafi heimild til að beita valdi við framkvæmd töku öndunar-, svita, blóð- og munnvatnssýnis, neiti ökumaður að gefa slíkt sýni.

Ákvæði 9. mgr. 55. gr.

Að svo stöddu telur ráðuneytið rétt að fella brott ákvæði 9. mgr. 55. gr. frumvarpsins sem segir að ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1 og D-flokki til farþega- og farmflutninga skuli gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Í athugasemdum við ákvæðið kemur fram að það á rætur sínar að rekja til tilskipunar 2003/59/EB sem innleidd var í íslenskan rétt með reglugerð nr. 760/2006. Ber Íslandi að framfylgja ákvæðum hennar á grundvelli EES-samningsins. Starfshópur sá sem vitnað er til í athugasemdunum hefur í haust unnið að því að leita leiða til að tilskipunin hafi sem vægust áhrif á íslenskt atvinnulíf og atvinnubílstjóra sem starfa hér á landi, m.a. með tilliti til kostnaðar, skipulags og tilhögunar námsins. Er það mat ráðuneytisins að ráðlegt sé að hinkra þar til að tillögur starfshópsins liggja fyrir.

Ákvæði 2. mgr. 99. gr.

Í nokkrum umsögnum sem borist hafa til nefndarinnar hefur verið bent á vankanta við ákvæði 2. mgr. 99. gr. frumvarpsins. Bent hefur verið á að skýrleika ákvæðisins sé ábótavant og að framkvæmdin sem fylgi ákvæðinu verði flókin. Með hliðsjón af umsögnunum er lagt til að ákvæði 2. mgr. 99. gr. gildi um sektir sem eru að lágmarki 30.000 kr. að upphaflegri sektarfjárhæð. Ráðuneytið leggur áherslu á að við vinnslu frumvarpsins var lagt upp með að þeir sem tekjulægri eru geti fengið alls 50% afslátt. Til þess að gera ákvæðið skýrara er því lagt til að við 1. málsl. 2. mgr. bætist: *til viðbótar við afsláttinn sem tilgreindur er í 1. mgr.* Þá hefur verið bent á að ekki sé æskilegt að lækka sektir með þessum hætti vegna hvers kyns brota.

Er því lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við þar sem kveðið verði á um að réttur til afsláttar gildi ekki um brot gegn ákvæðum 45. gr. (bann við ölvunarakstri), 46. gr. (bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna), 55. gr. (ökumaður ekur sviptur ökuréttindum eða án þess að hafa öðlast ökuréttindi fyrir bifreið og bifhjól) og 59. gr. (ökumaður ekur sviptur ökuréttindum eða án þess að hafa öðlast ökuréttindi fyrir dráttarvél, vinnuvél, létt bifhjól í flokki I og torfærutæki). Einnig er lagt til að bætt verði við 100. gr. sem mælir fyrir um sviptingu ökuréttar. Í þeim tilfellum sem ökumaður ekur langt yfir leyfilegum hámarks hraða er hann sviptur ökurétti samkvæmt því ákvæði. Með þessu er miðað við að ákvæðið eigi aðeins við um í tilvikum sem hægt er að ljúka með sektarboði/sátt á vettvangi. Það gildir ekki um sektargerðir, dóma og viðurlagaákvæðanir. Að teknu tilliti til þeirra umsagna sem fram hafa komið um ákvæðið er gert ráð fyrir að vinna þyrfti verklausreglur í framhaldinu við útfærslu á ákvæðinu.

Ákvæði 2. mgr. 99. gr. orðist því svo:

Heimilt er að veita sakborningi sem hefur tekjur undir hálfum öðrum lágmarkslaunum allt að 25% afslátt af upphaflegri sektarfjárhæð, til viðbótar við afsláttinn sem tilgreindur er í 1. mgr. Við útreikning skal miðað við tekjur sem fram koma á skattskýrslu síðasta almanaksárs fyrir brotið.

Ákvæði 3. mgr. 99. gr. orðist því svo:

Réttur til afsláttar gildir ekki um brot gegn ákvæðum 45. gr., 46. gr., 55. gr. og 59. gr. Sama gildir ef ökumaður hefur verið sviptur ökurétti samkvæmt 100. gr.

Minnisblað þetta er tekið saman til að vekja athygli á nokkrum breytingum á frumvarpi til umferðarlaga sem hafa verið til skoðunar í ráðuneytinu á meðan frumvarpið er til umfjöllunar í umhverfis- og samgöngunefnd.

Ákvæði um reiðstíga.

Eins og fram hefur komið í umsögnum og í umræðu á Alþingi vilja hestamenn tryggja réttarstöðu riðandi umferðar í umferðarlögunum þannig að akstur vélknúinna ökutækja á reiðstígum verði bannaður. Þeir hafa bent á að ekki sé að finna skilgreiningu á reiðvegum eða neitt er varðar réttarstöðu hestaumferðar á skilgreindum reiðvegum, stígum eða slóðum. Að þeirra mati verði að rúmast í nýjum umferðarlögum ákvæði þess efnis að akstur vélknúinna ökutækja sé óheimill á skilgreindum reiðstígum og slóðum. Hugtakið reiðstígur er hvorki í umferðarlagafrumvarpinu né í núgildandi umferðarlögum. Ráðuneytið gerir af þessu tilefni tillögu að breytingu á 16. gr. frumvarpsins þannig að bætt yrði við 3. málsl. 1. mgr. 16. gr.: *Sama á við um almenna reiðstíga sem skipulagðir hafa verið á vegum sveitarfélags og eru merktir sem slíkir.*

Ákvæði 3. mgr. 27. gr.

Ráðuneytið bendir á að æskilegt er að hugtakið „svipaðir staðir“ verði fjarlægð úr ákvæði 3. mgr. 27. gr. Það hefur valdið vandkvæðum í framkvæmd að skýra hugtakið. Ákvæðið var tekið til endurskoðunar í kjölfar ábendingar frá umboðsmanni Alþingis og hefur ráðuneytið unnið að breytingartillögunni í samráði við Bílastæðasjóð. Með hliðsjón af ábendingum umboðsmanns Alþingis og þeim málum þar sem reynt hefur á túlkun hugtaksins „svipaðir staðir“ er lagt til að hugtakinu „grassvæði“ verði bætt við. Um leið þykir nauðsynlegt að mæla fyrir um að ekki megi leggja á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Að ofansögðu er lagt til að ákvæði 3. mgr. 27. gr. orðist svo: *Eigi má stöðva vélknúin ökutæki eða leggja því á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja, s.s. gangstétt, göngustíg, göngugötu eða hjólastíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 81. gr. Sama á við um umferðareyjar og grassvæði.*

Þar sem skipulagsyfirvöld og lögregla hafa ákveðið að ekki eigi að vera umferð vélknúinna ökutækja er hægt að beita ákvæði 1. mgr. 81. gr. sem tryggir undanþáguheimildir frá 27. gr. eftir sem áður.

Bílastæðasjóður hefur jafnframt óskað eftir að ákvæði 3. mgr. 110. gr. í nýju frumvarpi að umferðarlögum verði breytt og fært aftur til fyrra horfs. Hefur minnisblað þess efnis verið sent ráðuneytinu og er það hér með framsent til umhverfis- og samgöngunefndar, hjálagað með minnisblaðinu. Tekur ráðuneytið undir þau sjónarmið sem þar koma fram.

Til viðbótar vekur ráðuneytið athygli á síðasta málslið 2. mgr. 110. gr. þar sem segir: *Gjald samkvæmt þessari grein skal renna til samgöngumála í viðkomandi sveitarfélagi.* Síðan segir í 1. másl. 6. mgr. 110. gr.: *Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest og ráðstöfun gjaldsins til samgöngumála.* Hefur Bílastæðasjóður lagt til að ákvæði 1. másl. 6. mgr. 110. gr. verði breytt þannig að það hljóði svo: *Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest.* Með breytingunni yrðu felld brott lokaorð málsliðarins: *og ráðstöfun gjaldsins til samgöngumála.* Með breytingunni yrði það ekki ráðherra að útfæra nánar reglur um ráðstöfun gjaldsins til samgöngumála. Er þessum sjónarmiðum hér með komið á framfæri við nefndina.

Umráðamaður/eigandi.

Minnisblað liggur fyrir frá atvinnu- og nýsköpunarráðuneyti (ANR) og umsögn Umferðarstofu um hugtakið umráðamaður þar sem fram kemur að þörf sé á að skilgreina hugtakið umráðamaður í umferðarlagafrumvarpinu. Tekur ráðuneytið undir það. Æskilegt er að samhljóða skilgreiningu á hugtakinu sé að finna í umferðarlagafrumvarpinu og frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar sem nú hefur verið lagt fram á yfirstandandi þingi. Ráðuneytið tekur undir þá tillögu sem fram kemur í frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar. Er því lagt til að 26. tölul. 3. mgr. frumvarpsins hljóði svo: *Umráðamaður: Sá sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð þess. Aðili telst ekki umráðamaður nema hann sé skráður sem slíkur í*

ökutækjaskrá.

Hugtakið umráðamaður er sett innan sviga á eftir eiganda í 49., 68., 72., 100., 111. og 112. gr. frumvarpsins. Í umsögnum ANR og Umferðarstofu hefur verið bent á að það sé til þess fallið að valda vafa. ANR telur æskilegt að eigandi beri þær ábyrgðir og skyldur sem fara samhliða ökutækjaeign og að mati Umferðarstofu er það einnig eðlileg og réttmæt krafa að eigandi ökutækis beri ábyrgð á því. Á stofnunin þá við að eigandinn beri ábyrgð á greiðslu trygginga, bifreiðagjalda og vanrækslugjalds, og beri ábyrgð á skoðun og skráningu. Ráðuneytið fellst á ofangreint og leggur því til að þar sem orðalagið *eigandi (umráðamaður)* kemur fyrir verði eingöngu *eigandi*. Ráðuneytið telur þó ekki það sama eiga við um 49. gr. grein um upplýsingagjöf. Í samræmi við efni ákvæðisins væri eðlilegra, að mati ráðuneytisins, að orða ákvæðið með eftirfarandi hætti: *Eiganda, eða eftir atvikum umráðamanni ökutækis er skylt, þegar lögreglan krefst þess, að gera grein fyrir hver hafi stjórnað því á tilteknum tíma.*

Lífssýnataka.

Í 48. gr. frumvarpsins er kveðið á um skyldur ökumanns vélknúins ökutækis til að gangast undir öndunarpróf og láta í té lífssýni.

Leggur ráðuneytið til að tekið verði mið af sjónarmiðum Læknafélags Íslands og embættis landlæknis um 3. másl. 3. mgr. 48. gr. frumvarpsins, þ.e. um það hverjir skuli bera ábyrgð á öðrum rannsóknum og klínísku mati. Þá er það álit ráðuneytisins að skýrt mætti koma fram í lokamálslið 3. mgr. 48. gr. að það sé lögreglan sem hafi heimild til að beita valdi við framkvæmd töku öndunar-, svita, blóð- og munnvatnssýnis, neiti ökumaður að gefa slíkt sýni.

Ákvæði 9. mgr. 55. gr.

Að svo stöddu telur ráðuneytið rétt að fella brott ákvæði 9. mgr. 55. gr. frumvarpsins sem segir að ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1 og D-flokki til farþega- og farmflutninga skuli gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Í athugasemdum við ákvæðið kemur fram að það á rætur sínar að rekja til tilskipunar 2003/59/EB sem innleidd var í íslenskan rétt með reglugerð nr. 760/2006. Ber Íslandi að framfylgja ákvæðum hennar á grundvelli EES-samningsins. Starfshópur sá sem vitnað er til í athugasemdunum hefur í haust unnið að því að leita leiða til að tilskipunin hafi sem vægust áhrif á íslenskt atvinnulíf og atvinnubílastjóra sem starfa hér á landi, m.a. með tilliti til kostnaðar, skipulags og tilhögunar námsins. Er það mat ráðuneytisins að ráðlegt sé að hinkra þar til að tillögur starfshópsins liggja fyrir.

Ákvæði 2. mgr. 99. gr.

Í nokkrum umsögnum sem borist hafa til nefndarinnar hefur verið bent á vankanta við ákvæði 2. mgr. 99. gr. frumvarpsins. Bent hefur verið á að skýrleika ákvæðisins sé ábótavant og að framkvæmdin sem fylgi ákvæðinu verði flókin. Með hliðsjón af umsögunum er lagt til að ákvæði 2. mgr. 99. gr. gildi um sektir sem eru að lágmarki 30.000 kr. að upphaflegri sektarfjárhæð. Ráðuneytið leggur áherslu á að við vinnslu frumvarpsins var lagt upp með að þeir sem tekjulægri eru geti fengið alls 50% afslátt. Til þess að gera ákvæðið skýrara er því lagt til að við 1. másl. 2. mgr. bætist: *til viðbótar við afsláttinn sem tilgreindur er í 1. mgr.* Þá hefur verið bent á að ekki sé æskilegt að lækka sektir með þessum hætti vegna hvers kyns brota.

Er því lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við þar sem kveðið verði á um að réttur til afsláttar gildi ekki um brot gegn ákvæðum 45. gr. (bann við ölvunarakstri), 46. gr. (bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna), 55. gr. (ökumaður ekur sviptur ökuréttindum eða án þess að hafa öðlast ökuréttindi fyrir bifreið og bifhjól) og 59. gr. (ökumaður ekur sviptur ökuréttindum eða án þess að hafa öðlast ökuréttindi fyrir dráttarvél, vinnuvél, létt bifhjól í flokki I og torfærutæki). Einnig er lagt til að bætt verði við 100. gr. sem mælir fyrir um sviptingu ökuréttar. Í þeim tilfellum sem ökumaður ekur langt yfir leyfilegum hámarkshraða er hann sviptur ökurétti samkvæmt því ákvæði. Með þessu er miðað við að ákvæðið eigi aðeins við um í tilvikum sem hægt er að ljúka með sektarboði/sátt á vettvangi. Það gildir ekki um sektargerðir, dóma og viðurlagaákvæðanir. Að teknu tilliti til þeirra umsagna sem fram hafa komið um ákvæðið er gert ráð fyrir að vinna þyrfti verklagsreglur í framhaldinu við útfærslu á ákvæðinu.

Ákvæði 2. mgr. 99. gr. orðist því svo:

Heimilt er að veita sakborningi sem hefur tekjur undir hálfum öðrum lágmarkslaunum allt að 25% afslátt af upphaflegri sektarfjárhæð, til viðbótar við afsláttinn sem tilgreindur er í 1. mgr. Við útreikning skal miðað við tekjur sem fram koma á skattskýrslu síðasta almanaksárs fyrir brotið.

Ákvæði 3. mgr. 99. gr. orðist því svo:

Réttur til afsláttar gildir ekki um brot gegn ákvæðum 45. gr., 46. gr., 55. gr. og 59. gr. Sama gildir ef ökumaður hefur verið sviptur ökurétti samkvæmt 100. gr.

Innanríkisráðuneytið
Sölvhólsgrötu 7
150 Reykjavík
b.t. Katrín Þórðardóttir

Efni: Breytingartillaga við 3. mgr. 110. gr. frumvarps til umferðarlaga

Bílastæðasjóður óskar eftir að ákvæði 3. mgr. 110. gr. í nýju frumvarpi að umferðarlögum verði breytt og fært aftur til fyrra horfs. Núgildandi ákvæði hljóðar svo (2. mgr. 108. gr. l. nr. 50/1987):

Gjaldið skal lagt á með skriflegri tilkynningu, sem fest skal við ökutækið eða afhent ökumanni.

Í nýju frumvarpi hefur verið bætt við ákvæðið og hljóðar nú svo:

Gjald skv. 1. mgr. skal lagt á með skriflegri tilkynningu sem fest skal við ökutækið eða afhent ökumanni, en tilkynningu um gjald skv. 3. mgr. skal sent með trygqilegum hætti til eiganda (umráðamanns) ökutækis. (undirstrikun BRK)

Engar skýringar fylgja með frumvarpinu um þessar breytingar, en breytingarnar eru að mati Bílastæðasjóðs fullkomlega óþarfar auk þess sem þær hafa í för með gríðarmikinn kostnað.

Á hverju ári leggur Bílastæðasjóður á um 105-120 þúsund stöðvunarbrotagjöld. Af þeim greiddast rúmlega 50% strax innan þriggja daga frá álagningu. Innan 14 daga hafa ríflega 70% gjalda verið greidd og ríflega 85% innan 28 daga. Aðeins um 10% gjalda fer áfram í milliinnheimtu sem á sér stað eftir um tvo mánuði frá álagningu. Á þessu tímabili eru send tvö bréf til að tilkynna um hækkun og minna á gjaldið, annars vegar eftir 14 daga og hins vegar eftir 28 daga. Þessu til viðbótar birtist krafan í netbanka eiganda/umráðamanns nokkrum mínútum eftir að það er lagt á úti á götu.

Vissulega getur sú afhending sem tíðkast í dag talist ótrygg en þetta er sú afhending sem tíðkast um allan heim og hefur gengið í tugi ára, en eins og sjá má að ofan eru ríflega 50% af gjöldum greidd áður en tilkynning myndi berast til viðkomandi. Að sjálfsögðu getur álagning bæði fokið af ökutæki sem og einhver leikur sér að því að fjarlægja miðann, en áætla má að tilkynningar um slík tilfelli sem berast Bílastæðasjóði séu undir 10 á mánuði eða um 0,1% af álögðum gjöldum. Þessi tala byggir þó aðeins á reynslu undirritaðs af starfi sínu sem rekstrarstjóri en ekki byggir á gögnum enda liggja slík gögn ekki fyrir.

Hvað varðar kostnað má áætla að hvert bréf kosti að lágmarki 100 kr. og er því viðbótarkostnaður vegna þessarar breytingar að lágmarki um 10,5-12 milljónir kr. á ári – kostnaður sem hlýst af því að tilkynna um gjald sem þegar hefur verið tilkynnt um á ökutæki og í netbanka og í meirihluta tilvika þegar verið greitt. Að eyða yfir 10 milljónum kr. til að tryggja að 0,1% viti örugglega af gjaldinu gengur að mati undirritaðs einfaldlega ekki upp, þarna er verið að fórna gríðarmiklum fjármunum fyrir hagsmunum hjá sárafáum einstaklingum.

Er það von undirritaðs að fallið verði frá þessum breytingum, eða að öðrum kosti kveðið á um að birting kröfu í netbanka sé fullnægjandi birting.

F.h. Bílastæðasjóðs,

Bjarki R. Kristjánsson
Rekstrarstjóri