BÍLGREINASAMBANDIÐ

Atvinnuveganefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Reykjavík, 9. desember 2019

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015 (stjórnvaldssektir)

Samkvæmt frumvarpinu eru lagðar til breytingar á þann veg að Samgöngustofu verði heimilt að beita aðilum sem starfrækja ökutækjaleigu stjórnvaldssektum fyrir að breyta kílómetrastöðum á akstursmælum skráningarskyldra ökutækja.

Um breytingar á kílómetramælum

Bílgreinasambandið lítur þetta frumvarp jákvæðum augum og telur að um gott skref sé að ræða í þá átt að fæla aðila frá því að eiga við kílómetrastöður akstursmæla. Fullt tilefni er til að reyna að stöðva slíka háttsemi með öllum þeim ráðum sem hægt er enda getur hún valdið þjóðfélaginu töluverðu fjárhagslegu tjóni. Í Evrópu er tjónið metið á allt að 9 milljarða evra árlega.

Þrátt fyrir þetta jákvæða skref má þó taka fram ýmis atriði sem má bæta eða ganga lengra með.

Í frumvarpinu er ekki tilgreint hvernig eftirliti skuli háttað, þ.e. hvernig Samgöngustofa geti komist að hvort aðilar skrúfi niður akstursmæla, heldur er eingöngu fjallað um að Samgöngustofu verði veitt þessi heimild til stjórvaldssektar. Vissulega hefur það ákveðinn fælingarmátt en þetta mætti útfæra betur og með nákvæmari hætti. Sem dæmi þá eru stöður akstursmæla skráðar í ökutækjaskrá við hverja aðalskoðun bifreiða, en tölurnar standa þar með öllu ógagnrýndar. Hafa fundist ýmis tilvik þar sem kílómetrastöður bíla hafa verið skráðar lægri en við fyrri aðalskoðanir, sem gæti bent til að átt hafi verið við kílómetramæla í millitíðinni. Fyrsta skref í virku eftirliti gæti þ.a.l. verið að í slíkum tilfellum þá fái Samgöngustofa meldingu og geti tekið afstöðu til hvort kanna þurfi málið betur. Þetta getur átt sér eðlilegar útskýringar (t.d. ef skipt er um mælaborð) en þarna er a.m.k. komin ein leið sem gæti gagnast við eftirlit.

Í grunninn má segja að það vanti útskýringar á því hvernig Samgöngustofa eigi að haga sér í eftirliti. Verður það hlutverk hennar að hafa frumkvæði að athugunum með ýmsum hætti til að komast að mögulegum breytingum kílómetramæla, eða verður hún með öllu hlutlaus og bregst þá í besta falli við ábendingum sem koma inn á borð til hennar frá þriðju aðilum?

Skrifað er í frumvarpinu að sektir geti numið allt að 500.000 krónum vegna brota einstklinga og 2.000.000 krónum vegna brota lögaðila, með hverri ákvörðun Samgöngustofu. Þarna mætti kveða nánar á um útfærslu og hvað „hverri ákvörðun“ þýðir. Ef tekið er nýlegt dæmi um lögaðila sem varð uppvís að því að skrúfa niður kílómetramæla í yfir 100 bifreiðum, þá væri 2.000.000 króna heildarsekt ekki há fjárhæð miðað við þann fjárhagslega ávinning sem lögaðilinn gat mögulega haft af háttseminni

og hvaða tjón sú háttsemi hafði á einstaklinga og fyrirtæki sem í viðskiptum átti við fyrirtækið. Í þessu ljósi mætti þessi liður e.t.v. vera skýrari.

Einnig má setja spurningamerki við að ekki sé heimilt að svipta lögaðila starfsleyfi vegna slíkrar háttsemi, heldur geti að uppgerðri mögulegri sekt (sem er óljóst hversu há væri sbr. framangreint) starfað áfram í samkeppni við önnur fyrirtæki sem stunda heiðvirða viðskiptahætti.

Frumvarpið nær eingöngu til ökutækja sem fara í notkunarflokkinn ökutækjaleiga (bílaleigubílar). Þarna mætti gjarnan ganga lengra en skv. tölum frá Evrópu þá nær svindl í tengslum við kílómetramæla mun víðar en bara til bílaleigubíla og er í raun þekkt vandamál á markaði með notaða bíla almennt. Talið er að vandamálið snerti á bilinu 5-12% notaðra bíla innan einstakra landa en það hlutfall hækki hinsvegar verulega þegar um er að ræða flutning á notuðum bílum á milli landa, þ.e.a.s. notaðir bílar sem eru fluttir á milli landamæra til að selja í öðrum löndum en þeir voru upphaflega nýskráðir í. Talið er að hjá slíkum bílum fari hlutfallið í 30-50% og jafnvel meira í ákveðnum löndum. Það er því æskilegt að breytingar á kílómetramælum verði gerðar refsiverðar almennt en ekki bara vegna bílaleigubíla.

Í Evrópu er mikill vilji hjá Evrópusambandinu sem og öllum samtökum sem snúa að bílgreininni til að festa betur í sessi regluverk sem snýr að kílómetrasvindli og ekki síður að samræma reglur og refsingar á milli landa. Breytingar á kílómetramælum eru bannaðar víðast hvar í Evrópu í dag þó að í sumum löndum hafi það ekki verið gert fyrr en nýlega. Viðurlög eru þó enn nokkuð misjöfn á milli landa eða allt frá rúmlega 200 evru sekt (Slóvakía) upp í allt að 5 ára fangelsi (Pólland) og allt þar á milli.

Helstu leiðir sem eru í skoðun í Evrópu til að samræma reglur og verklag snúa að eftirfarandi þáttum:

- Að koma á fót gagnagrunnum yfir kílómetrastöður í hverju landi fyrir sig sem og skyldu til að gögnin fylgi einstökum bílum yfir landamæri séu þeir seldir til annarra landa.
- Að við alla tæknilega snertingu við bílinn eins og skoðanir, viðgerðir, þjónustuskoðanir og fleira, verði kílómetrastaðan skráð í gagnagrunninn.
- Að kílómetrasvindl verði gert að refsiverðu athæfi í öllum löndum Evrópu.
- Að bílaframleiðendum verði gert að auka tæknilega getu bíla sinni til að spyrna á móti niðurskrúfun kílómetramæla, þ.e. gera það erfiðara.

Í Hollandi var þó fyrir þó nokkru síðan ráðist í aðgerðir af þessum toga þar sem breytingar á kílómetramælum voru ekki aðeins bannaðar heldur var komið á fót gagnagrunni þar sem kílómetrastöður eru skráðar við sem flest tækifæri og hægt að fletta upp í grunninum hvenær sem er. Reynslan hefur verið gríðarlega góð og hefur Belgía tekið upp sama grunn en þetta hefur svo gott sem útrýmt breytingum á kílómetramælum í þessum löndum. Kerfið sem þarna er notað heitir Car-Pass.

Um skoðunarskyldu ökutækja

Í Evrópusambandinu þurfa allar bifreiðar undir 3,5 tonnum að undigangast skoðanir í mesta lagi að 4 árum liðnum frá nýskráningu. Eftir það mega ekki líða meira en 2 ár á milli skoðana. Bifreiðar yfir 3,5 tonnum skal færa til skoðunar árlega og hefst það strax ári eftir nýskráningu. Þótt miðað sé við þessa þyngd þá eru samt undantekningar eins og t.d. varðandi leigubíla, neyðarakstursbíla, eðalvagna og aðrar sértækar bifreiðar sem fara í sama flokk og þyngri bifreiðar.

Þessar reglur mynda grunninn að fyrirkomulaginu á Íslandi en eru örlítið misjafnar í útfærslum á milli landa í Evrópu. Oft er t.d. fyrsta skoðun eftir 3 ár frá nýskráningu og svo jafnvel árlega eftir það þó það sé ekki algengt.

Það er ekkert sem bendir til þess að bílaleigubílar falli í annan flokk en almennan fólksbílaflokk hvað skoðanir varðar í Evrópu, eins og á Íslandi, og hlíti þar af leiðandi sömu skoðunarreglum og bílar undir 3,5 tonnum gera almennt. Í flestum löndum virðist einmitt helsta skilgreiningin vera gerð og þyngd frekar en notkunarflokkur, fyrir utan ákveðnar undanþágur eins og nefnt er hér að ofan með leigubíla og neyðarakstursbíla.

Í Nýja-Sjálandi virðast bílaleigubílar hinsvegar vera flokkaðir þannig að þeir þurfi reglulegri skoðanir, þ.e. árlegar skoðanir líkt og þung atvinnutæki. Verði einhver slík leið skoðuð á Íslandi þá þarf að gera það að mjög vel athuguðu máli. Bílaleigurnar sem eiga meirihluta bílaleiguflotans á Íslandi eiga flestar þúsundir bíla og getur það því orðið verulega íþyngjandi að þurfa að færa þá alla til skoðunar á hverju einasta ári.

Eins og segir að ofan þá fagnar Bílgreinasambandið þessum jákvæðu breytingum sem eru fyrirhugaðar, en hvetur engu að síður til þess að tekið verði tillit til framangreindra athugasemda.

Fyrir hönd Bílgreinasambandins,

BÍLGREINASAMBANDIÐ

María Jóna Magnúsdóttir
Framkvæmdastjóri
Hús Atvinnulífsins, Borgartúni 35
105 Reykjavík
Sími: 568 1550 / Farsími: 825 5525