

Nefndarálit

um frumvarp til laga um breytingu á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015 (stjórnvaldssektir).

Frá meiri hluta atvinnuveganefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Þórarín Örn Þrándarson frá atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu, Sædísí Birtu Barkardóttur og Þórhildi Elínu Elínardóttur frá Samgöngustofu, Breka Karlsson og Ívar Halldórsson frá Neytendasamtökunum, Benedikt S. Benediktsson og Gunnar Val Sveinsson frá Samtökum ferðaþjónustunnar, Margréti Arnheiði Jónsdóttur frá Samtökum fjármálafyrirtækja, Benedikt S. Benediktsson frá Samtökum verslunar og þjónustu, Maríu Jónu Magnúsdóttur frá Bilgreinasambandinu og Runólf Ólafsson og Björn Kristjánsson frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda.

Umsagnir bárust frá Bilgreinasambandinu, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Neytendasamtökunum, Samgöngustofu, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum fjármálafyrirtækja og Samtökum verslunar og þjónustu. Þá barst nefndinni minnisblað frá atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu.

Í frumvarpinu er lögð til sú breyting að Samgöngustofu verði heimilt að leggja stjórnvaldssektir á leyfishafa sem hefur orðið uppvis að því að breyta kílómetrastöðu skráningarskylds ökutækis sem skráð er hjá Samgöngustofu sem ökutæki í notkunarflokki ökutækjaleigu.

Niðurfærsla kílómetrastöðu.

Líkt og nánar er rakið í greinargerð með frumvarpinu felur breyting á kílómetrastöðu akstursmælis í sér villandi viðskiptahætti og gefur ranga ásýnd af ökutæki og rekstri leyfishafa til að hagnast fjárhagslega. Oftast er um að ræða að kílómetrastaða ökutækis er færð niður þannig að akstursmælir gefi ranga mynd af notkun bifreiðar. Háttsemin getur þannig komið í veg fyrir að eigandi eða umráðamaður ökutækis geti framfylgt reglubundnu viðhaldi öryggisbúnaðar og nauðsynlegum viðgerðum í tæka tíð. Þegar um ræðir ökutæki sem er í eigu ökutækjaleigu fær leigjandi hennar því rangar upplýsingar um ástand og eftir atvikum öryggi bifreiðar. Háttsemin er því til þess fallin að raska umferðaröryggi, en getur einnig valdið þeim sem kaupa bifreið á eftirmarkaði tjóni.

Við umfjöllun nefndarinnar var bent á að sú háttsemi að færa niður kílómetrastöðu ökutækis væri ekki einskorðuð við ökutækjaleigur. Viðurlög sem beindust eingöngu að ökutækjaleigum leystu því aðeins hluta vandans. Í því sambandi kom fram það sjónarmið að viðurlög ættu almennt að liggja við niðurfærslu kílómetrastöðu ökutækis enda færi háttsemin almennt fram í þeim tilgangi að auka andvirði bifreiðar á kostnað hagsmuna þess sem kaupir eða leigir hana. Meiri hlutinn tekur undir þessi sjónarmið og telur mikilvægt að skýr viðurlög séu við því að færa niður akstursmæla ökutækja almennt. Bendir meiri hlutinn á að skv. 6. tölul. 8. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2014/45/ESB um reglubundnar prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og um niðurfellingu á tilskipun

2009/40/EB skuli aðildarríki tryggja að, að því er varðar eftirlit með kílómetramæli, þar sem kílómetramælir er venjulega settur upp, skuli upplýsingar úr fyrri prófun á aksturs hæfni gerðar aðgengilegar skoðunarmönnum um leið og þær eru tiltækar á rafrænu formi. Ef í ljós kemur að átt hafi verið við kílómetramæli, í því skyni að fækka kílómetrum eða rangfæra skráningu vegalengdar ökutækis, skuli slík fölsun varða við refsingu með skilvirkum og letjandi viðurlögum sem eru án mismununar. Tilskipunin var innleidd með reglugerð nr. 1087/2018 um breytingu á reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja.

Meiri hlutinn áréttar að þegar akstursmæli ökutækis er breytt í þeim tilgangi að auka verðmæti þess í viðskiptum milli aðila varðar slík háttsemi við 248. gr. almennra hegningarlaga. Þó var bent á að erfitt væri að hafa eftirlit með því hvort slík háttsemi væri viðhöfð í viðskiptum milli aðila. Gerir meiri hlutinn ráð fyrir því að eftirlit með akstursmælum bifreiða í eigu ökutækjaleiga verði aukið en hvetur einnig samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið til þess að setja skýrari reglur um skráningu kílómetrastöðu akstursmæla við reglubundna skoðun og miðlun þeirra upplýsinga til Samgöngustofu.

Viðurlög við breytingu á kílómetrastöðu.

Við umfjöllun nefndarinnar komu fram sjónarmið þess efnis að kveða þyrfti skýrar á um þá mælikvarða sem leggja beri til grundvallar við töku ákvörðunar um annars vegar stjórnvaldssektir og hins vegar niðurfellingu starfsleyfis. Meiri hlutinn bendir í því sambandi á að Samgöngustofa er í öllum tilfellum bundin af stjórnslulögum, nr. 37/1993, og mun við töku ákvarðana þurfa að líta til þeirra mælikvarða sem fram koma þar. Meiri hlutinn telur ekki ástæðu til þess að leggja til grundvallar sérstaka mælikvarða við ákvörðun um stjórnvaldssektir eða niðurfellingu starfsleyfis í þeim tilfellum sem hér um ræðir, umfram þá sem leiðir af stjórnslulögum.

Meiri hlutinn telur einnig rétt að taka fram að heimild til að sekta ökutækjaleigur fyrir breytingu á akstursmælum ökutækja kemur til viðbótar við almenn úrræði Samgöngustofu samkvæmt lögnum. Þannig eiga eftir sem áður við ákvæði 11. gr. laganna um heimild Samgöngustofu til þess að fella niður leyfi til reksturs ökutækjaleigu ef leyfishafi eða forsvarsmáður verður uppvís að misnotkun á leyfi eða brýtur á annan hátt gegn ákvæðum laganna. Þá má einnig gera ráð fyrir því að slík mál kunni að varða við almenn hegningarlög.

Meiri hlutinn hvetur atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið til þess að fylgjast með þeim áhrifum sem fyrirhugaðar breytingar hafa í för með sér, m.a. með hliðsjón af því hvort þær sektir sem lagðar eru til hafi tilætluð varnaðaráhrif.

Með hliðsjón af framangreindu leggur meiri hlutinn til að málið verði **samþykkt óbreytt**.

Alþingi, 4. febrúar 2020.

Lilja Rafney Magnúsdóttir, Njáll Trausti Friðbertsson, Halla Signý Kristjánsdóttir.
form. frsm.

Ásmundur Friðriksson.

Kolbeinn Óttarsson Proppé.