

*Atvinnuvega- og
nýsköpunarráðuneyti*

M i n n i s b l a ð

Viðtakandi: **Atvinnuveganefnd**
Sendandi: **Skrifstofa ferðamála og nýsköpunar (ÞÖÞ)**
Dagsetning: **09.12.2019**
Málsnúmer: **ANR19060104**
Bréfalykill: **04.01.06**

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

Niðurfærsla kílómetrastöðu akstursmælis er þekkt háttsemi. Ætla má að háttsemin hafi aukist með tilkomu nýlegrar tækni sem gerir einstaklingum kleift að færa niður kílómetrastöðu fjölda ökutækja án mikillar fyrirhafnar. Í skýrslu Evrópusambandsins frá nóvember 2017 (Research for TRAN Committee – Odometer tampering: measures to prevent it) er áætlað að 5-12% ökutækja innan aðildarríkja sambandsins gefi ranga kílómetrastöðu á akstursmæli.

Með frumvarpi til laga um breytingu á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja er lagt til að Samgöngustofu verði veitt heimild til að leggja stjórnvaldssekt á einstakling eða lögaðila sem færir niður kílómetrastöðu akstursmælis skráningarskylds ökutækis sem skráð er í notkunarflokki ökutækjaleigu hjá Samgöngustofu. Samgöngustofu verður ekki heimilt að leggja sekt á aðila sem getur sýnt fram á að niðurfærslu megi rekja til eðlilegra atvika, s.s. vatnstjóns á bifreið.

Fjárhæð sekta miðast við núgildandi ákvæði 2. mgr. 13. gr. laganna, þ.e. að hámarki 500.000 kr. á einstakling og 2.000.000 kr. á lögaðila. Umrætt hámark miðast ekki við hvert brot heldur hverja ákvörðun Samgöngustofu. Sekt mun því í engum tilvikum nema hærri fjárhæð en 2.000.000 kr.

Samkvæmt 1. gr. laganna gilda lögin um leigu á skráningarskyldum ökutækjum í atvinnuskyni. Sektarákvæðið sem lagt er til með frumvarpinu tekur því einungis til brota sem eru framkvæmd á ökutækjum sem eru skráð í notkunarflokki ökutækjaleigu hjá Samgöngustofu. Almenn sektarheimild vegna brota sem felast í niðurfærslu kílómetrastöðu þyrfti að koma inn í önnur lög, t.d. umferðarlög. Við vinnslu frumvarpsins var m.a. haft samráð við samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið og vakin athygli á þessu.

Ökutækjaleigur eiga 40% hlutdeild nýskráðra ökutækja sl. átta ár. Samkvæmt upplýsingum frá Hagstofu Íslands voru tæplega 25.000 bílaleigubílar skráðir á landinu í ágúst mánuði 2019. Ljóst er að niðurfærsla kílómetrastöðu getur komið í veg fyrir að eigandi eða umráðamaður ökutækis geti framfylgt reglubundnu viðhaldi öryggisbúnaðar og nauðsynlegum viðgerðum í tæka tíð. Háttsemin getur þannig haft áhrif á öryggi í akstri, sem er sér í lagi alvarlegt í ljósi þess að leigutakar aka oft hundruð kílómetra á dag í aðstæðum sem þeir eru óvanir. Auk þess felur niðurfærsla kílómetrastöðu í sér villandi viðskiptahætti og gefur ranga ásýnd af ökutæki og rekstri leyfishafa. Með vísan til framangreinds er áriðandi að Samgöngustofa geti brugðist við slíkri háttsemi með skilvirkum hætti, s.s. með álagningu stjórnvaldssektar, sem ekki er bundin því skilyrði að leyfishafa sé veitt tækifæri til að bæta ráð sitt áður en kemur að beitingu viðurlaga, líkt og 3. mgr. 11. gr. gerir ráð fyrir hvað varðar niðurfellingu starfsleyfis.



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 skrífi niður akstursmæla, heldur er eingöngu fjallað um að Samgöngustofu verði veitt þessi heimild til stjórnvaldssektar. 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 einstaklinga 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 skrífa 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, eðlívagna 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 Bílgreinasambandsins,


BÍLGREINASAMBANDIÐ

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

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

Fulltrúar FÍB þakka fyrir góðan fund með atvinnuveganefnd Alþingis þriðjudaginn 14. janúar 2020. Hér undir eru nokkrir punktar og ábendingar frá FÍB sem farið var yfir á fundinum.

Reykjavík, 16. janúar 2020

- FÍB fagnar allri viðleitni löggjafar- og framkvæmdavaldsins til að bregðast við svindli og svikum í tengslum við kílómetrastöðu ökutækja. Það er jákvætt að setja inn í lög nr. 65/2015 að óheimilt sé að breyta kílómetrastöðu akstursmælis skráningarskylds ökutækis.
- Verði þetta frumvarp að lögum er eðlilegt að upplýsingar um álagningu stjórnvaldssekta séu aðgengilegar almenningi. Varðandi mögulega innheimtu stjórnvaldssekta þá þarf að tryggja að sektin aukist í samræmi við umfang svika. Það getur ekki verið sama sekt fyrir það að færa niður akstursmæli í einum bíl eða tugum bíla. Það væri lítill fælingarmáttur í því að leggja aðeins 2.000.000 kr. stjórnvaldssekt á fyrirtæki sem yrðu uppvis að því að fremja sambærileg brot og Procar. Ávinningurinn af brotinu væri margfaldur umfram stjórnvaldssektina.
- FÍB furðar sig á því að bílaleigan Procar hafi ekki verið svipt leyfi til bílaleigureksturs eftir að hafa gengist við því í febrúar 2019 að hafa fært niður akstursmæla á annað hundrað ökutækja (skv. yfirlýsingu frá Procar en fram hafa komið fleiri ökutæki síðan með svikna km-stöðu). Þetta gerðist í kjölfar uppljóstrunar í fréttakýringaþættinum Kveik á RÚV.
- Undir liðnum meginefni frumvarpsins (breyting á lögum nr. 65/2005) á bls. 3 er sérstaklega fjallað um að niðurfelling leyfis sé afar íþyngjandi aðgerð enda sé leyfið undirstaða atvinnureksturs og varði atvinnufrelsi og eignarétt fólks. Þessi texti er settur í samhengi við heimildir til að leggja stjórnvaldssektir á leyfishafa sem hefur orðið uppvis að því að breyta kílómetrastöðu bílaleigubíls. Þessi nálgun ráðuneytisins og tengingin við að leyfissvipting hjá bílaleigunni Procar væri sérlega íþyngjandi er í besta falli neyðarleg í ljósi þess skaða sem neytendur og samkeppnisaðilar hafa orðið fyrir vegna lögbrota forvígismanna Procar.
- Procar svindlið hefur dregið úr trausti neytenda í viðskiptum með notuð ökutæki og skaðað neytendur og fyrirtæki fjárhagslega. Á markaðnum eru ökutæki með skráninguna „bílaleiga“ í eigenda- eða umráðaferli mun lakari og verðminni vara en áður. Fjármögnunarfyrirtæki lána ekki í bílum sem hafa verið í eigu Procar og bílaumboðin hafna þeim í uppistöku.
- Fram hefur komið að bílaleigubílar eru óvenju hátt hlutfall af bílaflota landsmanna. Það eru um að 77 bílaleigubílar á hverja 1.000 íbúa hér á landi á móti 4–6 bílaleigubílum á hverja 1.000 íbúa á hinum Norðurlöndunum. Hátt hlutfall bílaleigubíla í endursölu notaðra ökutækja á Íslandi eykur á mikilvægi aðgerða og aðhalds opinberra aðila. Það er nauðsynlegt að halda opinbera skrá um ökutæki sem sannanlega hafa niðurfærða kílómetramæla. Rannsaka þarf hvort slík vinnubrögð hafi verið stunduð víðar en hjá Procar. Það þarf að ná sem best utan um umfang svikanna og aðstoða fólk við að leita réttar síns.
- Niðurfærsla akstursmælis eða niðurskrúfun km-stöðu ökutækis hefur í flestum tilvikum þann tilgang að auka söluandvirði bílsins með sviksamlegu inngripi. Blekkingin er einnig söluhvati þar

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

sem akstursnotkun (kílómetrastaða á akstursmæli) vegur mjög þungt varðandi val neytenda á bíl. Niðurfærsla akstursmælis eykur verðmæti og eftirspurn eftir ökutæki á markaði. Blekkingin fjölgar mögulegum kaupendum. Um er að ræða skjalafals og fjárdrátt.

- Niðurskrúfun getur haft alvarleg áhrif á öryggi í akstri þar sem ökutækið er meira slitið en kaupandi ætlaði. Eigandi getur ekki framfylgt reglubundnu viðhaldi öryggisbúnaðar í samræmi við leiðbeiningar framleiðenda. Þetta eykur hættu á tjóni og slysum í umferðinni.
- Kaupandi niðurskrúfaðs ökutækis getur orðið fyrir óvæntum skaða og útgjöldum vegna viðhaldsútgjalda sem samræmast ekki uppgefni akstursstöðu þar sem átt hefur verið við km-stöðu akstursmælis. Í eigendahandbók bíls má finna upplýsingar um viðhald og eftirlit ökutækis miðað við akstursnotkun. Niðurfærsla akstursnotkunar blekkir og takmarkar vitneskju neytanda um raunverulegt ástand bíls þar með talið öryggisbúnaðar.
- Ísland er aðili að Evróputilskipun nr. 2014/45/ESB og innleiddi tilskipunina með reglugerð nr. 1087/2018. Í reglugerðinni er m.a. ákvæði um mun víðtækara eftirliti skoðunarstöðva með kílómetrastöðu ökutækja sem Samgöngustofa á að hafa umsjón með. Í tilskipuninni segir m.a. að röng kílómetrastaða teljist meiri háttar annmarki við mat á aksturshæfni ökutækis. Einnig er ákvæði um að þeir sem eigi við kílómetramæla ökutækja sæti refsingu. Þetta þarf að innleiða í íslenskan rétt. Það þarf að tryggja að frávik í akstursstöðu sé fært inn í ökutækjaskrá.
- Vandamálið varðandi niðurfærslu akstursmæla snertir ekki bara bílaleigubíla heldur alla bíla. Skerpa þarf á reglum varðandi niðurfærslu km-mæla bíla. Setja í lög ákvæði sem taka á mögulegum inn gripum í akstursstöðu ökutækja og niðurskrúfun ökumæla. Sjá m.a.: <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20180524IPR04221/car-clocking-meps-call-for-new-legislation-to-combat-odometer-fraud>
- Bílaleigubíla ætti að skoða oftari en hefðbundna fjölskyldubíla. Það er öryggis- og neytendamál. Bílaleigubílar fara fyrst í aðalskoðun á fjórða ári eftir að þeir eru skráðir, að skráningarárinu frátöldu. Síðan skal skoða bílaleigubíla líkt og aðrar einkabifreiðir annað hvert ár í tvö næstu skiptin og árlega eftir það.
- Æskilegt væri að koma á samstarfi á markaði með aðkomu samtaka bíleigenda sem neytenda, bílgreinarinnar, opinberra aðila, skoðunarstöðva o.fl. varðandi skráningu á km-stöðu m.m. inn í miðlægan gagnagrunn. Belgísk fyrirmynd: <https://www.car-pass.be/en>

Virðingarfyllt

Félaga íslenskra bifreiðaeigenda

Runólfur Ólafsson
Framkvæmdastjóri

Nefndarsvið Alþingis
Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Reykjavík 9. desember 2019

Umsögn Neytendasamtakanna um frumvarp til laga um breytingu á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 46/2015 (stjórnvaldssektir), 386. mál.

Í frumvarpsdrögunum er gert ráð fyrir því að gripið sé til aðgerða til að sporna gegn breytingum á aksturstöðumælum bílaleigubifreiða með því að veita Samgöngustofu auknar heimildir til að leggja á stjórnvaldssektir. Neytendasamtökin telja að með umræddu frumvarpi sé stigið lítið skref í rétta átt. Samtökin gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið.

Orðalag 1. gr.

Í 1. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir nýrri málsgrein á eftir 4. mgr. 6. gr. núgildandi laga sem er svohljóðandi; „Óheimilt er að breyta kílómetrastöðu akstursmælis skráningarskylds ökutækis“. Samtökin benda á að margar bifreiðar sem t.d. eru fluttar inn frá Bandaríkjunum eru með akstursmæla sem telja í mílum í stað kílómetra. Samtökin telja því æskilegt að breyta orðalagi ákvæðisins til að taka af allan vafa um að hvers kyns breytingar á stöðu akstursmælis skráningarskylds ökutækis sé óheimil, hvort sem um er að ræða kílómetramæli eða mílumæli.

Birting stjórnvaldssekta

Neytendasamtökin telja mikilvægt að komi til beitingar Samgöngustofu á heimild til að leggja stjórnvaldssektir á aðila sökum þess að átt hefur verið við akstursmælastöðu bifreiða verði sú ákvörðun birt opinberlega og hinn brotlegi aðili nafngreindur. Helstu rökin fyrir birtingu er sú að mun meira varnargildi felst í banni við að eiga við akstursmæla ef aðilar sem gerast sekir um slíkt brot geta átt von á því að vera nafngreindir opinberlega, samhliða sektargreiðslu. Þá hefur slík birting það einnig í för með sér að neytendur, sem keypt hafa bifreiðar hjá aðila sem gerst hefur sekur um framangreint, geta kannað hvort átt hafi verið við sínar bifreiðar og gripið til viðeigandi ráðstafanna. Samtökin líta það mjög alvarlegum augum ef átt hefur verið við akstursmæla bifreiða, enda getur slíkt svindl ekki eingöngu haft áhrif á verðgildi bifreiða, heldur jafnframt ýmsar aðrar alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir

bifreiðareigendur. Má í því sambandi nefna viðhaldsaðgerðir sem fara skal í eftir fjölda ekinna kílómetra o.s.frv. Ef ákvörðun Samgöngustofu um brot af þessu tagi væru ekki birt er ólíklegt að neytendur sem keypt hafa bifreiðar af þeim aðila muni nokkurn tíman fá vitneskju um að hugsanlega hafi verið átt við akstursmæla í bifreiðum þeirra.

Eftirlit

Neytendasamtökin lýsa yfir áhyggjum af því hvernig unnt sé að hafa raunverulegt eftirlit með því hvort að átt hafi verið við akstursmæla bifreiða. Samtökin höfðu samband við mörg af bílaumboðunum hér á landi og spurðust fyrir um hvort það væri með einhverjum hætti hægt að tengja bifreiðar við tölvur til að ganga úr skugga um það hvort átt hafi verið við akstursmæla bifreiða. Svörin sem samtökin fengu voru á þá leið að það væri ekki hægt að sjá með nokkrum hætti hvort átt hefði verið við akstursmæla bifreiða. Þannig virðist staðan í rauninni vera sú að tæknin til að svindla í þessu samhengi er lengra á veg komin en tæknin til að athuga hvort að svindl hafi átt sér stað. Eitt úrræðið af fáum sem samtökunum er kunnugt um, til að fylgjast með og athuga hvort átt hafi verið við akstursmæla bifreiða, er að bera saman skráðar aksturstölur, t.d. í þjónustubókum, leigusamningum eða við aðalskoðun og kanna (og eftir atvikum áætla) hvort að notkunin miðað við þær skráningar séu eðlilegar. Þar sem viðhald bílaleigubíla er gjarnan í höndum bílaleignanna sjálfra telja samtökin ekki nægilegt að þjónustubækur bílaleigubíla séu kannaðar, enda eru skráningar í þær oft framkvæmdar af starfsmönnum bílaleignanna sjálfra.

Að mati samtakanna væri nærtækast að skráning á aksturstölum væri framkvæmd af þriðja aðila sem gæti haft eftirlit með akstursskráningum. Að mati samtakanna væri eðlilegt að skylt væri að fara með bílaleigubíla í aðalskoðun á hverju ári líkt og gildir um leigubíla. Þannig myndu óháðir aðilar frá skoðunarstöðvum skrá niður akstursmælastöðu bílaleigubíla við hverja skoðun. Þá væri æskilegt ef akstursstaða bifreiðar væri lægri en skráð hefði verið í fyrri skoðun að upp kæmi ábending í kerfum skoðunarstöðva áður en bifreiðinni væri ekið frá skoðunarstöðinni. Velta má fyrir sér hvort að í slíkum tilvikum ætti það að hamla því að bifreiðin fengi skoðun. Þess má þó geta að það geta verið eðlilegar skýringar á lægri aksturstöðu bifreiðar frá fyrri skoðun, t.d. vegna nauðsynlegra mælaborðsskipta, en viðkomandi umsjónarmaður bifreiðar ætti þá að geta framvísað viðgerðarreikning eða annarri staðfestingu um mælaborðsskipti sem yrði þá skráð í kerfum skoðunarstöðva. Með slíku fyrirkomulagi myndu skoðunarstöðvum einnig gert kleift að hafa eftirlit með akstursmælastöðu bifreiða í einkaeigu.

Þá má einnig líta til þess að bílaleigubílum er gjarnan ekið langar vegalengdir, af mörgum mishæfum öikumönnum, við misjöfn akstursskilyrði á skömmum tíma og því ákveðin öryggissjónarmið fólgin í því að þeir séu skoðaðir árlega.

Samhliða auknu eftirliti telja samtökin nauðsynlegt að Samgöngustofu sé tryggt nægjanlegt fjármagn og úrræði til að sinna eftirlitinu.

Gildissvið

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að óheimilt sé að breyta akstursmælum á skráningarskyldum ökutækjum í leigu. Að mati samtakanna er nauðsynlegt að breyta einnig lögum til að tryggja það að skýrt sé að einstaklingum sé óheimilt að breyta akstursstöðu bifreiða í almennri notkun. Þannig ætti öllum að vera óheimilt að breyta akstursmælastöðum í öllum ökutækjum, sama í hvaða notkunarflokki þau eru.

Upphæð stjórnvaldssektar

Samkvæmt frumvarpinu er gert ráð fyrir því að Samgöngustofa fái heimild til að beita stjórnvaldssektum í samræmi við 2. mgr. 13. gr. laganna. Þannig geta sektir sem lagðar eru á lögaðila numið frá 500.000 kr. til 2.000.000 kr. Skilningur samtakanna er sá að hámarkssekt samkvæmt lögunum sé ekki miðuð út frá því að það sé 2.000.000 kr. hámarkssekt fyrir hverja bifreið þar sem átt hefur verið við akstursmæli, heldur að sektarramminn nemi að hámarki 2.000.000 kr. á bílaleigu, hvort sem að hún hafi átt við einn bíl eða 100 bíla. Að mati samtakanna eru umræddar fjárhæðir alltof lágar og ólíklegt að þær muni hafa mikil varnaðaráhrif í för með sér. Samtökin leggja því til að sektarramminn verði hækkaður verulega.

Neytendasamtökin fagna því að stjórnvöld séu að bregðast við svindli á akstursmælastöðu bifreiða og telja það jákvætt skref í rétta átt. Samtökin telja þó að umrætt frumvarp gangi of skammt, eftirlit sé ekki nægilega tryggt og refsíúrræðin of væg.

Virðingarfyllst,
f.h. Neytendasamtakanna



Breki Karlsson, formaður



Ívar Halldórsson, lögfræðingur



Alþingi
b.t. Birgittu Kristjánsdóttur, atvinnuveganefnd
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Reykjavík, 9. desember 2019
Tilv.:19111069 / SBB

Efni: 386. mál. Umsögn til Alþingis vegna frumvarps til laga um breytingu á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja nr. 65/2015.

Samgöngustofa fer með eftirlit með ökutækjaleigum skv. 1. mgr. 10. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja nr. 65/2015. Úrræði laganna sem taka á brotum á þeim og misnotkun leyfis, eru frekar takmörkuð. Úrræðin eru niðurfelling leyfis skv. 11. gr., dagsektir skv. 12. gr. og stjórnvaldssektir skv. 13. gr. Hvað varðar niðurfærslu kílómetrastöðu akstursmæla þá er Samgöngustofa í dag bundin af 3. mgr. 11. gr. laganna sem kveður á um að Samgöngustofa skuli senda leyfishafa bréf um fyrirhugaða niðurfellingu leyfis og veita leyfishafa frest til að bæta úr annmörkum. Í þeim tilvikum er hægt að láta af háttseminni og bæta þar með úr annmarkanum sem leiðir þar af leiðandi að öllum líkindum ekki til niðurfellingar leyfis. Úrræðin eru íþyngjandi fyrir leyfishafann með hliðsjón af 75. gr. stjórnarskrárinnar um atvinnufrelsi. Þá hefur hvorki komið til niðurfellingar leyfis né beitingu sekta.

Það úrræði sem um ræðir í frumvarpi þessu um stjórnvaldssektir vegna niðurfærslu kílómetrastöðu akstursmæla getur, með rétttri útfærslu, verið skilvirkara og raunhæfara úrræði til að takast á við þessi brot. Útfærsla úrræðisins liggur sem stendur ekki fyrir en gæti verið þannig að Samgöngustofa myndi senda leyfishafa bréf um fyrirhugaða stjórnvaldssekt og óska eftir skýringum og gögnum á niðurfærslu. Ef leyfishafi hefði engar málefnalegar ástæður fyrir niðurfærslu væri Samgöngustofu að líkindum heimilt að sekta. Hafa ber í huga að Samgöngustofa er við þessa málsmeðferð bundin af meðalhófsreglu, rannsóknarreglu og andmælarétti stjórnarsýslulaga nr. 37/1993. Munur á úrræðum er þá einna helst sá að Samgöngustofu væri ekki skylt að senda leyfishafa bréf um frest til að bregðast við og bæta úr annmörkum vegna brotsins.

Samgöngustofa vill einnig benda á nokkur atriði sem gætu verið til þess gerð að efla eftirlit með starfsemi ökutækjaleiga. Samgöngustofa vekur athygli á að skv. 3. mgr. 3. gr. laganna skal rekstrarleyfisgjald standa undir kostnaði við eftirlit með leyfishöfum. Rekstrarleyfisgjald er í dag 120.000 kr. einskiptisgjald sem greitt er fyrir ótímabundið leyfi. Samgöngustofa telur ljóst að slíkt gjald stendur ekki undir kostnaði við virkt eftirlit með leyfishöfum. Þá gæti aukin skoðanatíðni ökutækja í ökutækjaleigu að líkindum verið til þess fallin að veita aðhald hvað varðar niðurfærslu kílómetrastöðu akstursmæla en Samgöngustofa fær gögn varðandi kílómetrastöðu við skoðun. Þá er einnig hugsanlegt að aðhald og eftirlit aukist enn frekar ef skoðunarmönnum verður gert skylt að bera saman kílómetrastöðu við eldri skoðun og láta eiganda ökutækis vita ef misræmi er í gögnum.

Hvað varðar það að úrræðið snúi eingöngu að ökutækjum í ökutækjaleigum en ekki öllum ökutækjum almennt þá er það mat Samgöngustofu að slíkt almennt ákvæði væri óþarft þar sem 248. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 tekur almennt á háttsemi sem slíki í viðskiptum milli einkaaðila.


Kristín Helga Markúsdóttir
deildarstjóri lögfræðideildar

Virðingarfyllst,


Sædis Rísa Barkardóttir
lögfræðingur

Nefndasvið Alþingis
b.t. atvinnuveganefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is



Reykjavík, 9. desember 2019

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

Hinn 18. nóvember sl. lagði ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015. Í frumvarpinu er lagt til að Samgöngustofu verði heimilt að leggja stjórnvaldssektir á ökutækjaleigur sem breyta kílómetrastöðu akstursmælis skráningarskylds ökutækis. SAF – Samtök ferðaþjónustunnar hafa yfirfarið frumvarpið og vilja koma nokkrum ábendingum á framfæri.

SAF hafa lengi verið á þeirri skoðun að umferðaröryggi viðskiptavina bílaleiga sé ein helsta forsenda þess að þeir komi heilir heim úr ferðalögum á Íslandi. Bílaleigur innan samtakanna hafa unnið með stjórnvöldum og viðbragðsaðilum að öflugu forvarnarstarfi sem miðar að því að veita öikumönnum upplýsingar um akstursaðstæður hér á landi, með velferð allra ökumanna að leiðarljósi.

Á síðustu árum hafa komið upp mál þar sem bílaleigur hafa stundað vafasama viðskiptahætti svo vægt sé til orða tekið. Þar má fyrst nefna mál sem varðaði bílaleiguna Cheep Jeep sem ekki hafði aflað viðhlítandi váttrygginga. Einnig mátti rekja óhöpp til ósamstæðra dekkja undir bílum í útleigu og ófullnægjandi dekkjamunsturs. Fyrir á þessu ári kom svo í ljós að tvær bílaleigur höfðu fært niður kílómetrastöðu bílaleigubíla sem seldir voru almenningi á eftirmarkaði fyrir notaða bíla.

Samtökin fagna því að fram sé komin tillaga að skýru ákvæði um að niðurfærsla á kílómetrastöðu fari í bága við réttarreglur um starfsemi bílaleiga. Þrátt fyrir það vilja SAF láta þá afstöðu í ljós að stjórnsýsluviðurlög samkvæmt lögum nr. 65/2015, um skráningarskyld ökutæki, þyrftu að verða skýrari og markvissari en gert er ráð fyrir í frumvarpinu.

Skilningur SAF er sá að samspil beitingar stjórnsýsluúrræðanna starfsleyfisviptingar og stjórnvaldssekta muni ráðast af meðalhófsreglu 12. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993. Í meðalhófsreglunni felst m.a. sá þáttur að íþyngjandi ákvörðun skuli aðeins tekin ef lögmæltu markmiðið verður ekki náð með öðru og vægara móti. Því er útlit fyrir að áður en til starfsleyfisviptingar komi muni þurfa á önnur úrræði, s.s. beitingu

stjórnvaldssektar. Í þessu samhengi telja SAF að kveða þurfi með skýrari hætti á um þá mælikvarða sem leggja ber til grundvallar við töku ákvörðunar um annars vegar stjórnvaldssekir og hins vegar sviptingu starfsleyfis til að mynda í tilvikum þar sem um ítrekaða eða stórfellda niðurfærslu er að ræða.

Frá lagatæknilegu sjónarmiði vilja SAF benda á að verknaðarlýsing 1. mgr. 13. gr. laga nr. 65/2015 fullnægir ekki þeim kröfum sem leiddar hafa verið af 69. gr. stjórnarskrár, samanber til hliðsjónar umfjöllun á bls. 42–43 í *Handbók um undirbúning og frágang lagafrumvarpa*. Líta mætti til verknaðarlýsinga í 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga, nr. 44/2005, sem fyrirmyndar.

Rétt er að halda því til haga að SAF eru þeirrar afstöðu að umsvifalaus niðurfelling starfsleyfis þurfi liggja við þeim verknaði að færa niður kílómetrastöðu bílaleigubíls nema sýnt þyki að fyrir því liggi lögmætar réttlætningarástæður, t.d. mælaborðsskipti eða annað viðhald og endurbætur. Að sama skapi þyrfti að bæta við ákvæði sem tæki á öðrum brotum sem snert geta öryggi bifreiða og akstur þeirra, e.t.v. með hliðsjón af umferðaröryggisákvæðum umferðarlaga.

Samtökin vilja nota tækifærið og benda á að niðurfærsla kílómetrastöðu einskorðast ekki við bíla í eigu bílaleiga. Í greinargerð með frumvarpinu er vísað til skýrslu Evrópusambandsins (Research for TRAN Committee – Odometer tampering: measures to prevent it) frá nóvember 2017. Í henni kemur fram að umfang niðurfærslu kílómetrastöðu sé um 5–12% af öllum notuðum bifreiðum innan ríkja sambandsins óháð því hvort bílaleigur eiga þar aðkomu. Viðlög sem beinast einvörðungu að ökutækjaleigum leysa aðeins lítinn hluta vandans og fyrir þyrftu að liggja skýr viðurlög við niðurfærslu almennt. Er í því samhengi rétt að benda á að í 6. tölul. 8. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2014/45/ESB frá 3. apríl 2014 segir m.a.:

Ef í ljós kemur að átt hefur verið við kílómetramæli í því skyni að fækka kílómetrum eða rangfæra skráningu vegalengdar ökutækis, skal slík fölsun varða við refsingu með skilvirkum og letjandi viðurlögum sem eru án mismununar.

(Undirstrikun SAF)

Skilningur SAF er að skoðunarstöðvar safni upplýsingum um kílómetrastöðu. Eðlilegt væri að skoðunarstöðvunum yrði með skýrum hætti gert að upplýsa Samgöngustofu um vísbendingar um niðurfærslu kílómetrastöðu.

Ljóst er að sú aðgerð að færa bílaleigubifreiðar til skoðunar árlega leysir ekki þann vanda sem skapast kann vegna niðurfærslu kílómetrastöðu bifreiða. Í því samhengi leyfa SAF sér að leggja til að það verði kannað hvort ekki væri rétt að heimila sjálfstæðum og óháðum aðilum að safna upplýsingum um kílómetrastöðu frá skoðunarstofum, bifreiðaumboðum, verkstæðum og ökutækjaleigum og varðveita þær í miðlægum gagnagrunni sem gæti verið aðgengilegur kaupendum notaðra bifreiða gegn vægu gjaldi.

Samtökin vilja að lokum benda á mikilvægi þess að hámarksaldur bílaleigubíla verði skilgreindur í lögum með tilliti til umferðaröryggis, fagmennsku og gæða. Samtökin leggja því til að hámarksaldur bílaleigubíla sem atvinnutækis verði tíu ár en að ráðherra geti í reglugerð kveðið á um undanþágur vegna fornbíla og ökutækja sem eru sérútbúin til fjallaferða eða annarra sérverkefna.

Virðingarfyllst

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Benedikt S. Benediktsson

Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

5. desember 2019

Efni: Umsögn Samtaka fjármálafyrirtækja um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 65/2015 um leigu skráningarskyldra ökutækja. Þingskjal 499 – 386. mál.

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) vísa til frumvarps til laga um breytingu á lögum nr. 65/2015 um leigu skráningarskyldra ökutækja sem lögð voru fyrir Alþingi þann 18. nóvember síðastliðinn.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að breyting á kílómetrastöðu akstursmæla skráningarskyldra ökutækja sem leigð eru út í atvinnuskyni án ökuþess verði óheimil og gefur Samgöngustofu heimild til að leggja stjórnvaldssektir á leyfishafa, einstakling eða lögaðila, sem breytir kílómetrastöðu þessara ökutækja.

SFF telja að þarna sé stigið jákvætt skref en telja að betur megi ef duga skal.

Lög um leigu skráningarskyldra ökutækja skylda Samgöngustofu til að birta niðurstöður um leyfissviptingar sbr. 11. gr. laganna. Frumvarpið gerir hins vegar ekki ráð fyrir að skylda Samgöngustofu að birta niðurstöður um álagningu stjórnvaldssekta.

SFF telja að samhliða sektarheimild Samgöngustofu vegna breytinga á kílómetrastöðu akstursmælis ætti að koma skylda stofnunarinnar til þess að birta opinberlega niðurstöður sínar um álagningu stjórnvaldssekta. Slíkt þekkist víða í stjórnsýslunni svo sem hjá Fjármálaeftirlitinu, Neytendastofu og Samkeppniseftirlitinu. Afmarka mætti þá skyldu við sektir á lögaðila svo ekki sé gengið lengra en þörf er á sbr. sjónarmið um persónuvernd. Birting upplýsinga um stjórnvaldssektir Samgöngustofu vegna lögbrots af þessu tagi myndi gefa haghöfum tækifæri til þess að bregðist við með viðeigandi hætti og hafa mikinn fælingarmátt en í kafla frumvarpsins um tilefni og nauðsyn lagasetningar kemur eftirfarandi fram:

„Með frumvarpinu er lagt til að Samgöngustofu verði veitt heimild til að leggja stjórnvaldssektir á leyfishafa, einstakling eða lögaðila sem breytir kílómetrastöðu skráningarskylds ökutækis sem skráð er hjá Samgöngustofu sem ökutæki í notkunarflokki ökutækjaleigu. Niðurfærsla kílómetrastöðu felur í sér villandi viðskiptahætti og gefur ranga á mynd af ökutæki og rekstri leyfishafa til að hagnast fjárhagslega. Þá getur háttsemin komið í veg fyrir að eigandi eða umráðamaður ökutækis geti framfylgt reglubundnu viðhaldi öryggisbúnaðar og nauðsynlegum viðgerðum í tæka tíð. Háttsemin getur þannig haft áhrif á öryggi í akstri sem er sér í lagi alvarlegt í ljósi þess að leigutakar aka oft hundruð kílómetra á dag í aðstæðum sem þeir eru óvanir. Í þessu samhengi má benda á að samkvæmt a-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðar um skoðun ökutækja nr. 8/2009 fer fyrsta lögbundna aðalskoðun nýskráðs ökutækis fram fjórum árum eftir nýskráningu og á tveggja ára fresti eftir það. Því er ekki óalgengt að bílaleigubílar séu eknir yfir hundrað þúsund kílómetra án skoðunar.

Niðurfærsla kílómetrastöðu ökutækis er þekkt háttsemi. Í skýrslu Evrópusambandsins (Research for TRAN Committee – Odometer tampering: measures to prevent it) frá nóvember 2017 er m.a. greint frá tölfraðilegum upplýsingum sem varpa ljósi á umfang háttseminnar í aðildarríkjum sambandsins frá því fyrir aldamót. Þá segir í skýrslunni að áætlað sé að 5–12% notaðra ökutækja innan aðildarríkja sambandsins sýni ranga kílómetrastöðu á akstursmæli. Enn fremur segir að hægt sé að kaupa ódýr tæki til að breyta kílómetrastöðu ökutækis í verslunum. Er því ljóst að með tilkomu nýlegrar tækni geta einstaklingar breytt kílómetrastöðu fjölda ökutækja án mikillar fyrirhafnar.

Til viðbótar fyrrnefndri viðvörðun og síðar ákvörðun Samgöngustofu réðst Samgöngustofa í almennt eftirlit með þeim 113 ökutækjaleigum sem skráðar eru hér á landi. Enn er unnið úr innsendum upplýsingum og kortleggja þarf framtíðareftirlit stofnunarinnar. Með vísan til framangreinds, fjölda skráðra bílaleigubíla hérlandis og umferðaröryggis er mikilvægt að kveðið sé skýrt á um viðurlög við brotum leyfishafa sem breyta kílómetrastöðu ökutækis, svo fælingarmáttur laganna verði sem virkastur hvað þessi brot varðar.“

Þegar drög að frumvarpi þessu voru birt í samráðsgátt stjórnvalda í september síðastliðnum lögðu SFF það sama til og gert er hér nú en niðurstaða framkvæmdavaldsins varð sú að telja ekki ástæðu til að bregðast við tillögunni að svo stöddu. Í kjölfarið var það tínt til sem rök að ljóst sé að niðurfærsla kílómetrastöðu sé ekki bundin við ökutæki sem skráð eru hjá Samgöngustofu í notkunarflokki ökutækjaleigu. Að mati SFF eru það ekki haldbær rök að niðurfærsla kílómetrastöðu eigi sér einnig stað þegar um ræðir önnur ökutæki en þau sem eru leigð út í atvinnuskyni án ökumanns. Í frumvarpinu er einmitt bent á alvarleika málsins sbr. tilvitnaðan texta hér að ofan en um er að ræða háttsemi sem getur komið í veg fyrir að eigandi eða umráðamaður ökutækis geti framfylgt reglubundnu viðhaldi öryggisbúnaðar og nauðsynlegum viðgerðum í tæka tíð. Þessi ökutæki sem um ræðir eru síðan oftar en ekki leigð út til ferðamanna sem eru óvanir að keyra við íslenskar aðstæður. Alþingi samþykkti á árinu ný umferðarlög sem taka gildi þann 1. janúar 2020 en andi nýju umferðarlaganna er bætt umferðaröryggi. Frumvarp þetta um breytingu á lögum nr. 65/2015 gengur alls ekki nógu langt í að stuðla að bættu umferðaröryggi. Birting stjórnvaldssektar vegna niðurfærslu á kílómetrastöðu þeirra ökutækja sem leigð eru út í atvinnuskyni án ökumanns myndi hafa mikinn fælingarmátt.

Aðildarfélög SFF eru dæmi um fyrirtæki sem geta átt hagsmuna að gæta af vitneskju um svona meðhöndlun á skráningarskyldum ökutækjum svo sem vegna lánveitinga til kaupa á ökutækjunum og vegna váttrygginga þeirra en eðli málsins samkvæmt eru þetta jafnframt upplýsingar sem eiga erindi við alla notendur þjónustunnar.

SFF leggja því aftur til að eftirfarandi texti bætist við frumvarpið sem verði grein nr. fjögur og gildistökgreinin verði þá nr. fimm:

„4. gr.

Við 13. gr. bætist ný málsgrein sem verður 9. mgr. og orðast svo: Samgöngustofa skal auglýsa með tryggilegum hætti þegar stjórnvaldssekt er lögð á lögaðila í Lögbirtingablaði og á vefsíðu sinni. Jafnframt getur Samgöngustofa auglýst beitingu stjórnvaldssektar á lögaðila á annan hátt eins og heppilegt þykir hverju sinni.“

Virðingarfyllst,
f.h. Samtaka fjármálafyrirtækja



Margrét A. Jónsdóttir, lögfræðingur

Reykjavík, 6. desember 2019

Nefndasvið Alþingis
b.t. atvinnuveganefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

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

Hinn 18. nóvember sl. lagði sjávarútvegs- og landbúnaðarráðherra fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015. Í frumvarpinu er lagt til að Samgöngustofu verði heimilt að leggja stjórnvaldssektir á ökutækjaleigur sem hafa orðið uppvísar að því að breyta kílómetrastöðu skráningarskylds ökutækis. Ekki verður séð að slík fölsun á kílómetrastöðu eigi að geta orsakað sviptingu starfsleyfis.

Beinlínis er gert ráð fyrir eftirliti skoðunarstöðva ökutækja með kílómetrastöðu öikumæla í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2014/45/ESB, um reglubundnar prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og um niðurfellingu á tilskipun 2009/40/EB. Tilskipunin var tekin upp í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 106/2015 frá 30. apríl 2015 og innleidd í íslenskan rétt með reglugerð nr. 1087/2018, um breytingu á reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja. Samkvæmt upplýsingum SVP hefur skoðunarhandbók ökutækja hins vegar ekki verið uppfærð til samræmis við ákvæði tilskipunarinnar og því hefur eftirlitið ekki komist til framkvæmda.

SVP telja líklegt að ákvæði frumvarpsins verði til bóta. Hins vegar er ekki gerð grein fyrir því í frumvarpinu hvernig eftirliti með kílómetrastöðu verður háttað. Í því ljósi telja SVP að fjalla verði um viðfangsefnið í víðara samhengi, m.a. með hliðsjón af þeim skyldum sem hvíla munu á skoðunarstöðvum samkvæmt ákvæðum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2014/45/ESB, þegar hún hefur að fullu komið til framkvæmda. Í því samhengi er m.a. rétt að líta til þess að tilskipunin gerir beinlínis ráð fyrir því að skoðunarstöðvar hafi virkt eftirlit með kílómetrastöðu ökutækja. Það endurspeglast t.d. í ákvæðum 6. tölul. 8. gr. tilskipunarinnar sem eru svohljóðandi:

Aðildarríki skulu tryggja að, að því er varðar eftirlit með kílómetramæli, þar sem kílómetramælir er venjulega settur upp, skulu upplýsingarnar úr fyrri prófun á aksturshæfni gerðar aðgengilegar skoðunarmönnum um leið og þær eru tiltækar á rafrænu formi. Ef í ljós kemur að átt hefur verið við kílómetramæli í því skyni að fækka kílómetrum eða rangfæra skráningu vegalengdar ökutækis, skal slík fölsun varða við refsingu með skilvirkum og letjandi viðurlögum sem eru án mismununar.

Viðfangsefnið *fölsun kílómetrastöðu* er víðtækara en svo að það nái einvörðungu til bifreiða í eigu ökutækjaleiga og því stefnir í að eftirlitið nái til allra bifreiða sem koma til skoðunar. Í því samhengi þarf hins vegar að athuga að mjög sterkar vísbendingar eru um að bílaleigubifreiðum, og e.t.v. öðrum fólksbifreiðum (M1) sem nýttar eru í atvinnurekstrarskyni, s.s. í heimsendingaþjónustu veitingahúsa, sé að jafnaði ekið hlutfallslega mun meira en fólksbifreiðum í eigu einstaklinga. Virðist akstur á fyrsta ári í sumum tilvikum nema nálega heildarakstri meðalfólksbifreiðar í eigu einstaklings á öllu tímabilinu frá

skráningu til fyrstu skoðunar. Þá er eðli nota slíkra bifreiða frábrugðið hefðbundnum einkanotum einstaklings að því að leyti að þær eru nýttar af einstaklingum sem hafa takmarkaða hagsmuni af reglulegri umhirðu þeirra. Þrátt fyrir að bílaleigubifreiðar, og aðrar fólksbifreiðar sem nýttar eru í atvinnurekstri, séu afsettar á eftirmarkaði eins og hverjar aðrar fólksbifreiðar er skoðunartíðni þeirra hin sama og í tilviki fólksbifreiða í eigu einstaklinga.

SVÞ telja að sjónarmið um aukið umferðaröryggi og bætta stöðu neytenda kalli beinlínis á aukna skoðunartíðni bílaleigubifreiða og annarra fólksbifreiða sem nýttar eru í atvinnurekstrarskyni.

Að mati SVÞ hefði verið eðlilegt að atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hefðu sameinast um víðtækari lagabreytingartillögur en endurspeglast í frumvarpinu. Það er afar brýnt að tryggja að eftirlit með fölsun kílómetrastöðu verði samræmt, það eigi sér stað með atbeina skoðunarstöðva og tryggt verði að skoðunartíðni ökutækja sem eru nýtt í atvinnurekstri taki m.a. mið af því hve mikið þeim er ekið. Að óbreyttu er hætt við að erfitt geti reynst að beita þeim viðurlögum sem lögð eru til í frumvarpinu.

Virðingarfyllst,

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur