

Reykjavík 19. júní 2023

Efni: Skoðunartíðni bílaleigubíla

Reglugerð um skoðun ökutækja nr. 414/2021 er ætlað að skapa ramma utan um reglubundna skoðun ökutækja. Með því að tryggja með jöfnu millibili að ökutæki sé í lögmætu ástandi er stuðlað að umferðaröryggi og áhætta af notkun ökutækja lágmarkuð. Reglugerðin er m.a. sett til að íslenskar reglur séu í samræmi við þær kröfur sem tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/45/ESB frá 3. apríl 2014 um reglubundnar prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra setur. Reglugerðin hefur nú verið í gildi í smá tíma og því hefur komist á reynsla af henni. Samtök ferðaþjónustunnar – SAF vilja koma með nokkrar ábendingar hvernig hefur gefist að starfa eftir hinni nýrri reglugerð og vilja því leggja til breytingar á reglugerðinni enda er alveg ljóst að núverandi ástand gengur ekki upp.

1. Tíðni reglubundinnar skoðunar

Með tilkomu umræddar reglugerðar þá þurfa ökutæki í notkunarflokknum „ökutæki í ökutækjaleigu“, í b. lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðarinnar, færa til reglubundna skoðun innan þriggja ára eftir að ökutækið var fyrst skráð. Er það breyting frá fyrri reglu sem skyldaði ökutækjaleigur að færa ökutæki til skoðunar með sama hætti og almenn ökutæki. Skoðunartíðnin ökutækja í ökutækjaleigu verður því 3-2-2-1... en var áður 4-2-2-1...

Þegar Samtökin hittu Samgöngustofu á síðasta ári og fóru yfir hvort að það væru fleiri athugasemdir í fyrstu skoðun þegar um bílaleigubíla væri að ræða. Þar kom fram að 10% fleiri athugasemdir væru í fyrstu skoðun bílaleigubíla en almennra bifreiða. Frávik um 10% verður að teljast til afar lág tala og margar breytur sem hafa þar áhrif sem ekki er hægt að tengja við notkun ökutækis sem bílaleigubíls. Þessi mæling ætti í reynd ekki að kalla á þessa breytingu. Gögnin styðja ekki það að ökutæki ökutækjaleigu séu með þeim hætti að það þurfi að færa þau til skoðunar fyrr en skylt er um almenn ökutæki.

Breyting útaf Evrópureglum?

Þegar fyrrgreind tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins er skoðuð þá er ekkert í henni sem kallar á þessa breytingu. Einu ökutækin sem tilgreind eru með tíðari skoðunartíðni eru ökutæki sem eru notuð sem leigubifreiðar eða sjúkrabifreiðar. Hins vegar er aðildarríkjum frjálst að setja hæfilegan frest sem á að líða á milli prófana.

Samtökin áttu fund með ráðuneytinu og samgöngustofu 27. janúar 2022 um þessar breytingar. Samtökin eru þó lítið nær á að átta sig á því af hverju þessar breytingar áttu sér stað. Það er lítið sem kallar á breytingarnar. Á fundum var vísað í nokkur atriði til að styðja þessar breytingar sem samtökin munu nú fara yfir.

Procar málið

Á fundinum var bent á að vegna ProCar málsins svokallaða þá hafi verið uppi hugmyndir um að breyta og auka tíðni skoðana vegna þess tiltekna máls. Án þess að fara ofan í það mál sérstaklega þá vilja samtökin minna stjórnvöld á að það er ekki gott að miða reglur til að koma upp um sviksama starfssemi. Fyrirtæki sem vilja fara gegn reglum um góða viðskiptahætti munu gera það þó tíðni skoðunar miðist við eitt, tvö eða þrjú ár. Fyrirtæki sem ætlar að brjóta reglur um góða viðskiptahætti munu hvort eð er gera það sama hver tíðnin er. Svindlarar munu alltaf svindla. Samtökin og ökutækjaleigur hræðast ekki aukið eftirlit. Samtökin fagna auknu eftirliti en það má ekki auka óþarfa kostnað.

Önnur lönd

Í rökstuðningi stjórnvalda hefur komið fram að skoðunartíðni ríkja sé mismunandi, stjórnvöld benda á að lönd eins og Kýpur og Þýskaland séu með tíðari skoðunarreglur en við höfum verið með og því séu okkar reglur að færast nær þeim. Á meðan við erum að fjarlægjast lönd eins og Noreg sem hafa verið með jafn tíða skoðun og við höfum verið með, þ.e. fyrsta skoðun eftir fjögur ár. Samtökin vilja minna stjórnvöld á að reglur okkar eiga að miða við þau lönd sem eru svipuð og við hvað varðar menningu og hvernig landið liggur en ekki við lönd þar sem menningin er allt önnur, lega landsins og hitastig svo eitthvað sé tekið sem dæmi. Þannig má nefna að í Þýskalandi eru ökutæki notuð með allt öðrum hætti en á Íslandi, þ.e. að ökutæki eru keyrð mun meira en hér á landi enda lengri vegalengdir á milli staða og vegir með öðrum hætti. Hvað varðar Kýpur þá er tíðarfar og allt umhverfi þess lands allt annað en á Íslandi. Ferðapjónusta á Kýpur er með allt öðrum hætti, t.d. menningarlega og þess má geta að ökutæki á Kýpur eru ekki með sömu aldursdreyfingu og hér á landi. Stjórnvöld hafa og eiga að miða við lönd sem standa okkur nær í viðskiptum eins og t.d. Noreg en ekki leita langt yfir skammt til að styðja breytingar okkar. Að nota dæmi sem hafa litla sem enga tengingu við landið okkar er kallað rökprot.

Samkvæmt ofangreindu þá styðja gögn ekki að færa þau til skoðunar fyrr en við á um önnur ökutæki.

2. Ökutæki fært til skoðunar þegar það er fært úr notkunarflokki ökutækjaleigu

Breytingin sem er hins vegar mun verri og er að valda miklum vandræðum og óþarfa er hins vegar breytingin sem kom inn með 3. mgr. 6. gr. reglugerðarinnar:

Ef breyta á notkunarflokki ökutækis í notkunarflokk sem hefur rýmri skoðunartíðni þarf ökutækið áður að gangast undir reglubundna skoðun, hafi hún ekki þegar verið framkvæmd á almanaksárinu, óháð skoðunarmánuði viðkomandi ökutækis. Skoðunarmánuður ökutækis breytist ekki vegna þessa nema annað sé tekið fram í reglugerð þessari.

Þessi regla felur í sér að þegar ökutæki er selt úr notkunarflokki „ökutæki í ökutækjaleigu“ í almenna notkun þá ber að færa bifreið til skoðunar. Þannig að þegar ökutækjaleiga selur ökutæki innan þriggja ára frá skráningu til almenns notanda þá þarf ökutækjaleigan að færa ökutækið til skoðunar. Sama hvenær ökutækið er selt.

Af reynslunni að dæma þá virðist svo vera að það þurfi alltaf að færa ökutækið til skoðunar þó ökutækið hefur verið fært til skoðunar innan 12 mánuði á undan.

Fyrirgreind ökutæki eru flest öll seld innan þessara þriggja ára, þá þarf samkvæmt ákvæðunum að færa það til reglubundinna skoðun. Þessi framkvæmd er ekki möguleg. Fyrir það fyrsta þá er algjörlega óþarfi að færa þessar bifreiðar til skoðunar þegar þær eru yngri en þriggja ára og þá virðist eins og eini tilgangurinn með þessu sé að færa til fjármuni frá kaupendum af bifreiðum hjá ökutækjaleigum til skoðunarstöðva.

Breytingin hefur einnig mikið óhagræði í för með sér. Það að starfsmaður ökutækjaleigu sé að keyra hálfan bæinn á enda til að fara með eitt eða fleiri ökutæki í óþarfa skoðun er eyðsla á fjármunum, tíma og kolefnislosun.

Íþyngjandi reglur fyrir atvinnulífið

Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar er eins og í fyrri stjórnarsáttmálum bent á að markvisst eigi að vinna að því að auka samkeppnishæfni og sveigjanleika íslensks atvinnulífs með því að draga úr hindrunum í gildandi regluverki og tryggja að ný löggjöf sé skýr og skilvirk. Ríkisstjórnir og ráðherrar hafa hampað því að það eigi að einfalda regluverkið og koma til móts við atvinnulífið. Það eigi ekki að skapa atvinnulífinu óþarfa kostnað. Íslensk ferðaþjónusta er í alþjóðlegri samkeppni og séríslenskar reglur eins og þessar eru til þess að skekkja þá samkeppni.

Með þessari breytingu er verið að setja á íþyngjandi reglur á íslenskt atvinnulíf sem eru til þess að setja óþarfa aukinn kostnað á atvinnulífið og mun á endingu skila sér í auknum kostnaði til neytenda og kaupanda ökutækja hjá ökutækjaleigum. Sérstaklega reglan um að ökutæki ökutækjaleigna þurfi að fara í skoðun við sölu, þó það sé undir þriggja ára.

Breyta til fyrra horfs og samráð

Samtökin fara fram á að reglum um skoðunartíðni verði breytt til fyrra horfs enda eru engin rök fyrir áorðnum breytingum nema að leggja skoðunarstöðvum til meiri fjármuni frá ferðaþjónustunni og neytendum. Til vara leggja samtökin til að söluskoðun á bílaleigubílum verði afnumin hið fyrsta. Fulltrúar samtakanna og bílaleigunefndar SAF eru tilbúnir að funda með innviðaráðherra og fulltrúum innviðaráðuneytisins til að fara nánar yfir málið.

Virðingarfyllst

F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Baldur Sigmundsson, lögfræðingur



Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri