

Reykjavík 4. febrúar 2022

Efni: Skoðanatíðni 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 ástandi 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.

Hinar nýju skoðunarreglur

Samtök ferðaþjónustunnar hafa farið yfir ofangreinda reglugerð og hafa ýmsar athugasemdir sem fyrst og fremst lúta að skoðunartíðni ökutækja í notkunarflokknum ökutækjaleigur og kröfu reglugerðarinnar um skoðun þegar ökutæki er fært úr notkunarflokki ökutækjaleigu í almenna notkun.

Samkvæmt b. lið 1. mgr. 6. gr. nýju reglugerðarinnar þurfa ökutæki í notkunarflokknum „ökutæki í ökutækjaleigu“ og ökutæki skv. a-lið sem notað er við ökukennslu að vera færð til reglubundinnar skoðunar innan þriggja ára eftir að ökutækið var fyrst skráð, að skráningarárinu frátöldu. Síðan á 24 mánaða fresti næstu tvö skipti og eftir það á 12 mánaða fresti.

Skoðunartíðnin verður því 3-2-2-1... en var áður 4-2-2-1...

Ekki er nóg með þessa breytingu heldur er í 3. mgr. 6. gr. staðfest sú regla að ef ökutæki er fært í nýjan notkunarflokk sem hefur rýmri skoðunartíðni en sá sem ökutæki var áður í, t.d. þegar ökutæki er fært úr notkunarflokki ökutækjaleiga í almenna notkun, þarf að færa ökutækið til reglubundinnar skoðunar áður en breyting á notkunarflokk getur átt sér stað. Ökutækjaleiga sem selur ökutæki innan þriggja ára frá skráningu til almenns notanda þarf því að færa ökutækið til skoðunar sama hvenær ökutækið er selt.

Ökutæki fært til skoðunar þegar það er fært úr notkunarflokki ökutækjaleiga

Samtökin telja það gríðarlega íþyngjandi fyrir ökutækjaleigur að þurfa að færa ökutæki til skoðunar þegar það fer úr notkunarflokki ökutækjaleiga í almenna notkun. Það getur ekki verið tilgangur reglna um skoðun ökutækja að þau séu færð til skoðunar oft en þörf krefur. Ef ökutækjaleigur selja bifreið t.d. eftir 6 mánaða notkun þá þarf að færa bifreiðina í skoðun. Eini tilgangurinn með þeirri skoðun er tilfærsla á fjármunum frá ökutækjaleigu til skoðunarstöðvar og takmarkar kaupgetu almennings.

Ljóst er að krafan um reglubundna skoðun við færslu á milli flokka hefur langmest áhrif á ökutækjaleigur. Meðalaldur bílaleigubíla er í dag um 3,6 ár en er um 2,5 ár hjá stærstu bílaleigum landsins. Því er líklegt að ökutækjaleigur verði þvingaðar til að færa stóran hluta ökutækja sinna til reglubundinnar skoðunar áður en hefðbundin skoðun á að fara fram.

Það ber að hafa í huga að þegar notuð ökutæki hjá ökutækjaleigum eru seld þá hvetja ökutækjaleigur kaupendur til að fara með bifreiðina í söluskoðun og því yrði oft á tíðum um óþarfa tvíverknað að ræða við framkvæmd hinna nýju reglna.

Breyting útaf Evrópureglum?

Þegar tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins er skoðuð þá er ekkert í henni sem kallar á þá breytingu sem gerð hefur verið. 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 innviðaráðuneyti og Samgöngustofu þann 27. janúar sl. um reglugerðabreytingarnar. Eftir þann fund eru samtökin lítið nær á að átta sig á þörfinni fyrir því að þessar breytingar eigi sér stað. Það er lítið sem kallar á umræddar breytingar. Á fundinum var vísað til nokkurra atriðið 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 vilja samtökin minna stjórnvöld á að það samræmist ekki meðalhófi að sníða reglur utanum sviksama hegðun fárra aðila með óþarflega kostnaðarsömum áhrifum fyrir alla aðra. Fyrirtæki sem vilja fara gegn reglum um góða viðskiptahætti munu gera það þó tíðni skoðunar miðist við eitt, tvö eða þrjú ár. Svindlarar munu alltaf svindla. Samtökin og ökutækjaleigur hræðast ekki aukið eftirlit og hafa kallað eftir auknu staðbundnu eftirliti en ekki óþarfa aukakostnað sem gagnast eingöngu skoðunarstöðvum.

Önnur lönd

Í rökstuðningi stjórnvalda hefur komið fram að skoðunartíðni ríkja sé mismunandi. Í samtali við stjórnvöld var t.d. bent 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 erum við að fjarlægjast lönd eins og Noreg sem hafa verið með sömu tíðni á skoðun bílaleigubíla, þ.e. fyrsta skoðun eftir fjögur ár.

Samtökin vilja minna stjórnvöld á að reglurnar hér á landi eiga að miða við lönd sem eru svipuð okkar menningu, staðháttum og innviðum en ekki við lönd þar sem umferðamenning er allt önnur og innviðauppbýgging með öðrum hætti. Þannig má nefna að bílaleigubílar í Þýskalandi eru nýttir með allt öðrum hætti en á Íslandi. Þeir eru nýttir sem slíkir í innan við ár, áður en þeir fara á almennan markað eða áfram á bílaleigumarkaði sunnar í álfunni. Auk þess eru ökutæki í Þýskalandi almennt ekin mun meira en á Íslandi.

Hvað varðar Kýpur þá er tíðarfar og allt umhverfi þess lands allt annað en á Íslandi. Ferðaþjónusta á Kýpur er með allt öðrum hætti, t.d. menningarlega og þess má geta að ökutæki á eyjum við Miðjarðarhaf eru ekki með sömu aldursdreifingu og hér á landi. Stjórnvöld hafa og eiga að miða við lönd sem standa okkur nær í viðskiptum og menningum eins og t.d. Noreg en ekki leita langt yfir skammt til að styðja breytingar á reglunum. Að nota dæmi sem hafa litla sem enga tengingu við landið okkar er kallað rökprot.

Fleiri athugasemdir ef bifreið hefur verið bílaleigubíll

Á fyrrnefndum fundi með innviðaráðuneytinu og Samgöngustofu kom fram að það væru 10% fleiri athugasemdir í fyrstu skoðun ef bílar hefðu verið bílaleigubílar. Fyrsta skoðun er framkvæmd eftir fjögur ár. Flestir bílaleigubílar eru seldir innan þess tíma. Þetta eru 10% fleiri athugasemdir, það getur vel verið að áhrifin séu einmitt frá þessum tíma þar sem bifreiðar eru seldar og þær á endanum færðar til skoðunar. Frávik um 10% er lág tala og þarna getur það haft áhrif að þeir sem nostra við bifreiðirnar sínar eru síður að kaupa bifreiðar sem hafa verið bílaleigubílar heldur kaupa þeir frekar nýja bíla. Efna meira fólk kaupir frekar nýja bíla en notaðar bílaleigubifreiðar. Það eru mjög margar breytur sem eiga þarna undir og geta haft áhrif enda um mjög lág frávik að ræða. Var t.d. kannað hvort að bifreiðar í Reykjavík fái fleiri athugasemdir en bifreiðar á Austurlandi/Norðurlandi og ef svo er ætti þá ekki að auka tíðni skoðana eftir landshlutum?

Slysatíðni

Há slysatíðni í umferð án þess að það sé rakið til eiginleika bifreiðarinnar sjálfrar er breyta sem er ekki á byggjandi. Ökutækjaleigur hafa verið í fararbroddi í forvörnum í íslenskri ferðaþjónustu og lagt fjármuni og tíma í fjölda verkefna á þeim vettvangi. Sem dæmi má nefna eru verkefni eins og Safe Travel appið, stýrisspjöld með öryggisupplýsingum, efling hálendisgæslu, merking hálendisvega, hvatning til lokana vegna í vályndum veðrum o.fl.

Samkvæmt ofangreindu styðja gögnin engan veginn við það að færa þurfi ökutæki ökutækjaleigu til skoðunar fyrr en við á um önnur ökutæki.

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 lögjöf 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 enda þurfum við frekar að lækka kostnað fyrirtækja en ekki hækka hann.

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 ökutækjaleigna. Sérstaklega reglan um að ökutæki ökutækjaleiga þurfi að fara í skoðun við sölu, þó það sé undir þriggja ára.

Fyrir utan að vera fjárhagslega íþyngjandi er framkvæmd við að færa ökutæki til skoðunar einnig íþyngjandi en reikna má með allt að tveggja tíma vinnu við hvern bíl. Það jafngildir um 10 ársverkum. Fjármagnið sem fer að mati samtakanna í þessa óþörfu aðgerð væri betur varið í að stuðla að forvörnum.

Breyta til fyrra horfs og samráð

Samtökin krefja Innviðaráðherra að breyta reglum til fyrra horfs enda eru engin rök fyrir breytingum á skoðunartíðni bílaleigubíla nema það eitt að leggja skoðunarstöðvum til meiri fjármuni frá ferðaþjónustunni og neytendum. Stjórnvöld hafa með reglugerðabreytinunni sem um ræðir ákveðið að standa með skoðunarstöðvum á kostnað annarra fyrirtækja án þess að fyrir liggi greining á nauðsyn breytinganna.

Samtökin leggja því til eftirfarandi breytingu:

b. liður 1. mgr. 6. gr. reglugerðar um skoðun ökutækja, nr. 414/2021, fellur brott.

Ef Innviðaráðherra fellst ekki á fyrrgreinda breytingu þá leggja samtökin til vara að 3. mgr. 6. gr. reglugerðarinnar eigi ekki við bifreiðar í b. lið 1. mgr. 6. gr. og leggja því til eftirfarandi breytingu:

Við 3. mgr. 6. gr. bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Ökutæki sem falla undir b. lið 1. mgr. 6. gr. eru undanþegnar skoðun við breytingu á notkunarflokki.

Um reglugerð er að ræða sem var kynnt fyrir almenningi á samráðsgátt stjórnvalda frá miðjum mars til miðs apríl 2020 þegar mesta áfall sem dunið hefur á ferðaþjónustu í heiminum er að eiga sér stað. Samtök skoðunarstöðva fengu sérstakan fund með ráðuneytinu en samtök ökutækjaleiga fengu enga áheyrn. Með þessu er verið að hampa einni atvinnugrein á kostnað annarrar. Af hverju, er ekki vitað. Samtökin fara einnig fram á að eiga fund með innviðaráðherra til að fara nánar yfir efni þessa erindis.

Virðingarfyllst

F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Baldur Sigmundsson, lögfræðingur



Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri