

Sp. 145. Tillaga til þingsályktunar [139. mál]

um öryggiskröfur til hjólbarða og innflutningsgjöld af hjólbörðum.

Flm.: Eiður Guðnason, Magnús H. Magnússon, Jón Árm. Héðinsson, Kjartan Jóhannsson, Karvel Pálmason, Jóhanna Sigurðardóttir, Sighvatur Björgvinsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta setja gæða- og öryggisreglur um innflutning hjólbarða með hliðsjón af því, sem tíðkast í grannlöndum okkar, og gera jafnframt ráðstafanir til að lækka verulega innflutningsgjöld af hjólbörðum.

Greinargerð.

Um langt skeið hafa verið í gildi í velflestum grannlöndum okkar ítarlegar reglur um þær kröfur sem gerðar eru til hjólbarða til notkunar á bifreiðar. Hér á landi munu engar reglur í gildi um gæðakröfur á þessu sviði, aðrar en þær, að í reglugerðarbreytingu frá 4. maí 1973 segir að hjólbarðar skuli gallalausir, slitflötur þeirra mynstraður og skuli raufar í mynstrinu vera a. m. k. 1 mm á dýpt.

Hjólbarðar eru mikilvæg öryggistæki. Miklar framfarir hafa orðið í gerð þeirra á undanförunum árum. Þess vegna m. a. hafa verið settar nákvæmar reglur um gæða- og öryggiskröfur, sem hjólbarðar verða að uppfylla, t. d. í Bandaríkjunum, á Norðurlöndum og í velflestum, ef ekki öllum löndum Vestur-Evrópu. Hjólbarðar, sem ekki standast þessar gæðakröfur, fást ekki seldir í viðkomandi löndum. Kröfurnar, sem gerðar eru til hjólbarða, eru ekki hinar sömu austan hafs og vestan, og stafar það m. a. af því, að í Bandaríkjunum eru

á öllum þjóðvegum strangar hraðatakmarkanir í gildi, en víða í Vestur-Evrópu eru ekki hraðatakmarkanir á þjóðvegum og þar eru því gerðar meiri kröfur um styrk hjólbarða.

Sú staðreynd, að hér á landi eru engar reglur í gildi um þessi efni, hefur leitt til þess, að hingað til lands hafa verið fluttir gallaðir hjólbarðar í verulegum mæli á undanförunum árum, einkum til notkunar undir fólksbíla. Þessir hjólbarðar, sem bæði geta verið útlitsgallaðir og eins með leyndum göllum sem fyrst koma í ljós þegar byrjað er að aka á þeim, eru yfirleitt þannig að þar hafa merki framleiðanda og aðrar upplýsingar, sem greypar eru í barðann, verið raspaðar burt, með öðrum orðum, viðkomandi framleiðandi vill ekki kannast við þessa afurð sína og er hún því seld nafn- og númerslaus. Rétt er að fram komi að á venjulegan hjólbarða eru nú iðulega skráðar tíu mismunandi upplýsingar, í formi bókstafa og talna, sem greypar eru í hlið hjólbarðans. Ekki þarf að fara um það mörgum orðum, að auðvitað geta gallaðir hjólbarðar af þessu tagi reynst hættulegir. Samkv. upplýsingum, sem aflað hefur verið, mun ekki fjarri lagi að giska á, miðað við innflutning síðustu þriggja ára, að e. t. v. séu allt að 15—20% af fólksbílum hér á landi á hjólbörðum af þessu tagi, þar sem nafn framleiðanda og aðrar upplýsingar, sem máli skipta, hafa verið máðar af. Rétt er einnig að það komi fram í þessu sambandi, að verulegt magn af notuðum hjólbörðum er flutt til Íslands erlendis frá. Hluti af þeim er „sólaður“ hér, þ. e. a. s. fær nýjan slitflöt, en hluti þessara gömlu hjólbarða er seldur beint til neytanda, án þess að nokkuð sé fyrir þá gert. Til eru á markaði erlendis hjólbarðar sem merki hafa verið máð af, en eru merktir á þann veg, að einungis megi nota þá á landbúnaðartæki, þ. e. a. s. tæki sem mest eru notuð utan vega. Eins eru á markaði hjólbarðar af þessu tagi sem merktir eru þannig, að þeir eru eingöngu ætlaðir til notkunar á vagna sem uxar eða hestar draga. Upp komst fyrir einu til tveimur árum að slíkir hjólbarðar, þ. e. a. s. sem einungis voru ætlaðir á hesta- eða uxakerrur, höfðu verið settir á markað í Finnlandi sem góð og gild vara undir bifreiðar.

Ein af meginástæðum þess, hversu mikið hefur verið flutt hér inn af gölluðum hjólbörðum og notuðum hjólbörðum, er sú, hversu dýrir hjólbarðar eru orðnir. Lætur nærri að ríkið taki til sín um helming af útsöluverði hvers hjólbarða.

Tilgangurinn með flutningi þessarar þingsályktunartillögu er fyrst og fremst að vekja athygli á því ófremdarástandi sem hér nú ríkir, þ. e. að heimilt skuli að flytja til landsins lélega og gallaða hjólbarða og selja neytendum sem góða og gilda vöru. Í öðru lagi er tilgangurinn með tillöguflutningnum að fá stjórnvöld til þess að láta af óhóflegri skattheimtu af hjólbörðum, gera þá þannig ódýrari og stuðla að auknu öryggi í umferðinni. Væri ekki illa til fundið að það yrði framlag íslenska ríkisins á norrænu umferðaröryggisári, árinu 1983, að lækka verulega aðflutningsgjöld á hjólbörðum og setja reglur sem tryggja að íslenskir neytendur séu ekki hlunnfarnir þegar þeir kaupa hjólbarða.