

Dags. 13. apríl 2020

Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið
Sólvhólsgötu 7
101 Reykjavík



Efni: Umsögn um drög að reglugerð um skoðun ökutækja.

Í upphafi vilja Samiðn og FIT taka fram að regluleg endurskoðun á reglugerð, líkt og þeirri sem hér verður veitt umsögn um, er mikilvæg. Aftur á móti væri æskilegra að ráðuneytið myndi fá skoðanir og athugasemdir hagsmunaaðila á fyrri stigum við breytingu reglugerðarinnar. Er það von Samiðnar og FIT að slíkt nánara samstarf á fyrri stigum muni eiga sér stað í framtíðinni.

Samiðn telur að þær breytingar sem lagðar eru til í umræddri reglugerð séu að einhverju leyti jákvæðar en aftur á móti þurfi að endurskoða sumt sem þar kemur fram. Hér verður vikið að þeim breytingum sem brýnast er að gera á umræddum drögum að reglugerðarbreytingum.

Í 31. gr. núgildandi reglugerðar nr. 8/2009, um skoðun ökutækja, er fjallað um hæfniskröfur varðandi endurskoðunarverkstæði. Þar kemur fram í 2. mgr., að skoðunarmaður endurskoðunarverkstæðis skuli hafa starfsréttindi í bifvélavirkjun. Í þeim drögum sem nú hafa verið kynnt eru lagðar til breytingar sem fela í sér varhugaverða tilslökun til krafna sem gerðar eru til skoðunarmanna. Fela þær í sér að bifreiðasmiðir og vélvirkja geti einnig verið skoðunarmenn og að slíkir aðilar þurfi að hafa lokið grunnþjálfun eða endurmenntun í skoðun ökutækja sem og hafi nægan skilning á íslensku til að geta sinnt starfi sínu.

Mikilvægt er að huga að því hvernig faggildingu skoðunarstöðva er háttað hér á landi og við hvaða alþjóðlegu kröfur er stuðst við. Hér á landi það í höndum Faggildingarsviðs Hugverkastofu. Samkvæmt útgefnum lista frá 20. desember 2019, eru það fjögur skoðunarfyrirtæki sem reka skoðunarstöðvar. Er skoðunarstöðvum gert skylt að standast faggildingu samkvæmt ISO staðli 17020. Þá er það nokkur fjöldi bifreiðaverkstæða sem tekur að sér endurskoðun (B skoðun) ökutækja en að þeirri endurskoðun koma einungis löggiltir bifvélavirkjar og eru þessi verkstæði einnig með viðurkenningu frá Faggildingarsviði Hugverkastofu.

Til nánari upplýsinga má hér sjá útdrátt úr áðurgreindum staðli:

ISO/IEC 17020: 2012 CHECKLIST FOR ACCREDITATION OF VARIOUS TYPES OF BODIES PERFORMING INSPECTION (Gátlisti fyrir faggildingu ýmissa aðila sem gera skoðanir):

6 Resource requirements 6.1 Personnel 6.1.3

The personnel responsible for inspection shall have appropriate qualifications, training, experience and a satisfactory knowledge of the requirements of the inspections to be carried out. They shall also have relevant knowledge of the following:

- the technology used for the manufacture of the products inspected, the operation of processes and the delivery of services
- the way in which products are used, processes are operated and services are delivered;
- any defects which may occur during the use of the product, any failures in the operation of the process and any deficiencies in the delivery of services.

Þá kemur fram í skoðunarhandbók ökutækja (20. útgáfa, árið 2017) sem finna má á heimasíðu Samgöngustofu hvað fellur undir verkswið skoðunarmanna, þ.e. hvað skoðunarmaður skal fara yfir í krafti hæfni sinnar og þekkingar. Um er að ræða eftirfarandi flokka sem þar falla undir:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Skynbúnaður | Stoðrit 1 2017.pdf |
| 2. Hreyfill og fylgibúnaður | Stoðrit 2 2017.pdf |
| 3. Yfirbygging | Stoðrit 3 2017.pdf |
| 4. Stýrisbúnaður | Stoðrit 4 2017.pdf |
| 5. Burðarvirki | Stoðrit 5 2017.pdf |
| 6. Hjólabúnaður | Stoðrit 6 2017.pdf |
| 7. Aflrás | Stoðrit 7 2017.pdf |
| 8. Hemlabúnaður | Stoðrit 8 2017.pdf |
| 9. Tengibúnaður, merkingar o.fl. | Stoðrit 9 2017.pdf |

Ljóst er af framangreindu að þekkingarsvið skoðunarmanna þarf að vera víðtækt svo þeir geti sinnt því mikilvæga hlutverki sem þeim er falið. Allt sem fellur undir þekkingarsvið skoðunarmanna er viðfangsefni bifvélavirkja og á sér sterka samsvörun í fagnámi þeirra. Í samantekt “Starfslýsingar og hæfnikröfur á vinnuvef mennta- og menningarmálaráðuneytisins kemur fram: „Bifvélavirkjar starfa við eftirlit, viðgerðir og/eða viðhald hvers kyns vélknúinna ökutækja. Vinnustaður þeirra er bifreiðaverkstæði, skoðunarstöðvar eða skyldir vinnustaðir en þeir geta líka starfað við afgreiðslustörf í varahlutaverslunum. Bifvélavirki er lögverndað starfsheiti.“

Ef litið er til námsskrár í grunnnámi og sérgreina í bifvélavirkjun eru um fimmtíu fagáfangar samsettir m.a. úr ofangreindu ásamt ýmsum þáttum öðrum svo sem rafbifreiðatækni sem er orðinn snar þáttur í starfi þeirra og öryggis- og verndarþúnaði í ökutækjum sem er mjög yfirgripsmikill vegna umferðaröryggis. Að sama skapi er bæði í námi og starfi lögð mikil áhersla á vinnuvernd á verkstæðum, virðingu fyrir verðmæti ökutækja og viðmóti við eigendur og þá sem umráð hafa með ökutækjum. Ennfremur sækja bifvélavirkjar almennt sérhæft viðbótarnám hjá fræðslusetrum og bifreiðaumboðum, sjá t.d.

<https://www.bhs.is/namid/brautir/idn-og-starfsnam/bifvelavirkjun/>

<https://idan.is/?allotmenttypecategoryid=0d7e0555-8dac-428e-b6b3-40e9c5fe70d9&count=13#filter-block>

Eins og rakið hefur verið hér að framan er til staðar yfirgripsmikið nám í bifvélavirkjun, í þremur framhaldsskólum, sem uppfyllir þær ríku kröfur sem rétt er að gera til skoðunarmanna ökutækja. Ekki verður því séð að nokkuð fagleg rök geti búið að baki því að setja upp sérstakt grunnnám og endurmenntun fyrir skoðunarmenn í faggreinum bifvélavirkja. Bifvélavirkjun er án nokkurs vafa grunnur að hæfni og þekkingu skoðunarmanna ökutækja þeirra skoðunarstöðva sem nú starfa og hafa til þess faggildingu. Að sama skapi fara umræddar tillögur gegn þeim hugmyndum sem nú hafa fengið aukinn hljómgrunn um mikilvægi starfs- og iðnáms, hagkvæmni í uppbyggingu á menntun og þess að auka veg og virðingu iðnáms í heild sinni.

Þá er vikið að því í umræddum breytingartillögum að skoðunarmaður hafi nægan skilning á íslensku til að geta sinnt starfinu. Er það mjög mikilvægt og í raun eru tækniorð og hugtök um ökutæki á íslensku afar fjölbreytt og mikilvægt að skoðunarmenn hafi góðan orðaforða, málskilning og leikni í meðferð tungumálsins.

Að öðru leyti koma fram ýmsar ítarlegar forskriftir og kröfur um tækjabúnað skoðunarstöðva en oft vill brenna við hér á landi að meiri áhersla er lögð á tækni og búnað heldur en raunverulega hæfni og þekkingu þeirra sem starfa með umræddan búnað. Er mikilvægt að ekki verði fallið í þann farveg og tryggt að þekking og hæfni þeirra sem koma að skoðun ökutækja sé hafin yfir allan vafa með sama hætti og gerð er krafa um að tækjabúnaður þeirra sé til fyrirmyndar.

Varðandi skoðunartíðni ökutækja er lagt til í umræddum drögum að reglugerðarbreytingu, sbr. 6. gr., að ökutæki í notkunarflokknum ökutæki í ökutækjaleigu verði fyrst skoðuð innan þriggja ára frá því að ökutækið var fyrst skráð, að skráningarárinu frátöldu. Síðan á 24 mánaða fresti næstu tvö skipti og eftir það á 12 mánaða fresti.

Án nokkurs vafa eru aðalskoðun og endurskoðun ökutækja mikilvægar öryggisskoðanir vegna umferðaröryggis í heild sinni, bæði varðandi ökumenn, farþega og almenna vegfarendur. Jafnframt eru skoðanirnar mikilvægar til þess að tryggja neytendavernd. Öll rök hníga í þá átt að ökutæki sem eru í ökutækjaleigu falli undir sömu kröfur og einkabifreiðar og atvinnubifreiðar landsmanna. Ökutækjum í ökutækjaleigu er ekið af fjölda ökumanna, með mismunandi aksturslagi, og því mikilvægt að gerðar séu ríkar kröfur. Þá hafa bílaleigufyrirtæki orðið uppvís að því að færa niður vegalengd akstursmælinga en auknar kröfur um skoðun ökutækja í ökutækjaleigu er mikilvæg forvörn hvað slíkt varðar.

Með vísan til framangreinds þá telja Samiðn og FIT það afar mikilvægt að auka við tíðni skoðunar ökutækja sem hér falla undir. Bifreiðar í ökutækjaleigu eigi að fara reglulega í aðalskoðun eins og öll önnur ökutæki þar sem kílómetrastaða er skráð og ástand þeirra og aksturhæfni metin með faglegum hætti samkvæmt þeim reglum og venjum sem öllum ökutækjum eru settar. Eðlilegast væri að færa bifreiðar þessar til skoðunar skv. c. lið 6. gr., skv. umræddum drögum að reglugerðarbreytingu, svo öllum yrði gert jafnhátt undir höfði enda ekki tæknileg rök fyrir því að bifreiðar í ökutækjaleigu sæti lakara öryggiseftirliti en aðrar bifreiðar sem reknar eru í atvinnuskyni. Af því leiðir að notkunarflokkur b. liðar 6. gr. reglugerðinnar falli á brott

Með vísan til alls framangreinds telur Samiðn og FIT að það verði áfram einungis löggiltir bifvélavirkjar sem hafi heimild til að annast skoðun ökutækja og að bifreiðar í ökutækjaleigu fari skoðun með samskonar hætti og aðrar bifreiðar í atvinnuskyni. Að lokum vilja Samiðn og FIT lýsa yfir vilja sínum til að koma að frekari vinnu á þessu sviði ef óskað er eftir.

F.h. Samiðnar og FIT

Hilmar Harðarson, formaður Samiðnar og FIT

Elmar Hallgríms, framkvæmdastjóri Samiðnar