

Reykjavík, 13. apríl 2020

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík
sm@sm.is

Efni: Umsögn um drög að reglugerð um skoðun ökutækja og drög að reglugerð um breyting á reglugerð um skráningu ökutækja.

Hinn 16. mars sl. birti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið tvönn reglugerðardrög á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is, þ.e. drög að reglugerð um breytingu á reglugerð um skráningu ökutækja og drög að reglugerð um skoðun ökutækja. Framangreind reglugerðardrög hafa verið yfirfarin á vettvangi hagsmunahóps faggiltra fyrirtækja innan SVP (hér eftir nefndur *faggildingarhópurinn*) en meðal aðila í hópnum eru fulltrúar skoðunarfyrirtækjanna Aðalskoðunar, Frumherja og Tékklands. Er eftirfarandi athugasemdum og ábendingum hér með komið á framfæri fyrir hönd hópsins. Það athugast að fjallað er um bæði reglugerðardrögin í umsögn þessari.

DRÖG AÐ REGLUGERÐ UM SKOÐUN ÖKUTÆKJA

5. gr.

Í 5. gr. reglugerðardraganna er fjallað um þau ökutæki sem færa skal til reglubundinnar skoðunar og í j-lið 1. mgr. er kveðið á um að færa skuli dráttarvél sem er hönnuð er til aksturs yfir 40 km á klst. til slíkrar skoðunar.

Í 1. másl. 1. mgr. 74. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, er kveðið á um þá meginreglu að skráð ökutæki skuli færa til reglubundinnar skoðunar en skv. 2. másl. málsgreinarinnar gildir það þó ekki um dráttarvélar, aðrar en þær sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km hraða á klst. *sem eru aðallega notaðar á opinberum vegum.*

Ekki verður betur séð en að ósamræmis gæti hvaða framangreint varðar að því leyti að notkunarpátturinn er undanskilinn í ákvæði reglugerðardraganna. Skoðunarskylda dráttarvéla samkvæmt ákvæði reglugerðardraganna verður þar með víðtækari en kveðið er á um með beinum hætti með lögum og þar með skapast hætta á vafa sem kann að hafa óæskileg áhrif í framkvæmd.

Lagt er til að framangreindur j-liður 1. mgr. 5. gr. reglugerðardraganna endurspegli ákvæði 1. másl. 1. mgr. 74. gr. umferðarlaga.

6. gr.

A

Í 6. gr. reglugerðardraganna er kveðið á um tíðni reglubundinnar skoðunar. Þar er m.a. kveðið efnislega á um að eftirvagna II (O2), eftirvagna dráttarvélar II (R2), eftirvagna III og IV (O3 og O4) og eftirvagna dráttarvélar III og IV (R3 og R4) sem hannaðir er til aksturs yfir 40 km á klst. skuli færa reglulega til skoðunar. Ekki er hins vegar kveðið á um reglulega skoðun eftirvagna I (O1) með leyfða heildarþyngd 750 kg eða minna nema þá sem eru í notkunarflokknum tjaldvagn, fellhýsi eða hjólhýsi. Þrátt fyrir það er eftirvagna (O1) að finna í töflu I þar sem tilgreindur er tilskilinn lágmarksbúnaður við framkvæmd prófunar á aksturshæfni.

Árið 2019 gaf framkvæmdastjórn ESB út skýrslu ([Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel vehicles in the scope of the periodic roadworthiness testing](#)) þar sem kostnaðar- og ábatagreining virðist hafa leitt til þeirrar niðurstöðu að rétt væri að léttir eftirvagnar (e. *light trailers*) sæti reglubundinni skoðun.

Í ljósi framangreinds hlýtur að teljast skynsamlegt að taka ákvæði 5. og 6. gr. reglugerðardraganna til endurskoðunar.

B

Í b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna er kveðið á um að ökutæki í notkunarflokknum ökutæki í ökutækjaleigu skuli færa til reglubundinnar skoðunar innan þriggja ára eftir að ökutækið var fyrst skráð, að skráningarárinu frá töldu. Síðan á 24 mánaða fresti næstu tvö skipti og eftir það á 12 mánaða fresti.

Athygli ráðuneytisins hefur áður verið vakin á því að tilefni sé til þess að endurskoða skoðunartíðni bílaleigubifreiða og hið sama á við í tilviki mikið ekinna fólksbifreiða sem eru nýttar í ýmiskonar atvinnurekstrartilgangi, s.s. sendingarstarfsemi með vörur og veitingar. Ástæða þess er að skoðunarstöðvar hafa orðið varar við að slíkum ökutækjum sé jafnan ekið mjög mikið og í mörgum tilfellum u.þ.b. jafn mikið á einu ári og hefðbundnum ökutækjum í eigu einstaklingar er ekið á 2–3 árum. Þá eru hagsmunir ökumanna slíkra ökutækja af umhirðu þeirra ekki hinir sömu og í tilviki einstaklinga sem jafnan eiga sín ökutæki. eru jafnvel dæmi um að slík ökutæki séu afar illa farin strax við fyrstu reglubundnu skoðun.

Samkvæmt upplýsingum faggildingarhópsins er tiltölulega algengt að ökutæki í notkunarflokki ökutækjaleigu séu afsett á almennum eftirmarkaði fyrir notuð ökutæki 2–3 árum eftir að þau voru upphaflega tekin til leigunota. Ætla má að á tíma afsetningar séu ökutækin ekin 120–150 þús. kílómetra við afar misjafnar aðstæður. Því telur hópurinn tvímælalaust rétt að gera þá breytingu sem lagt er upp með í b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna. Hefur það jafnframt verið nefnt að rétt væri að færa slík ökutæki til fyrstu reglubundnu skoðunar 2 árum eftir þau eru tekin til leigunota.

Er í þessu samhengi einnig rétt að vekja athygli á því ósamræmi sem felst í því að leigubifreiðar ber skv. c-lið 1. mgr. 6. gr. frumvarpsdraganna að færa til skoðunar færa til reglubundinnar skoðunar í síðasta lagi einu ári eftir fyrstu skráningu og þar á eftir á 12 mánaða fresti.

Í ljósi framangreinds telur hópurinn rétt að gera þá breytingu að svohljóðandi staflíð verði bætt við 1. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna: *Ökutæki sem eru í eigu eða umráðum aðila sem er skráður á virðisaukaskattsskrá sem eru ekin meira en 20.000 km á ári hverju skal færa til reglubundinnar skoðunar innan tveggja ára eftir að ökutækið var fyrst skráð, að skráningarárinu frátöldu, og eftir það á 12 mánaða fresti.*

C

Í c-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna kveðið á um að færa skuli til reglubundinnar skoðunar í síðasta lagi einu ári eftir fyrstu skráningu og þar á eftir á 12 mánaða fresti ýmis ökutæki sem eru nýtt í atvinnurekstrartilgangi þar sem fólksflutningar eru sameiginlegt einkenni. Athygli vekur að ökutæki sem nýtt eru við ökukennslu eru ekki meðal þeirra.

Reynsla skoðunarstöðva er sú að ökutæki sem eru nýtt í ökukennslu sem jafnan ekin mjög mikið. Þetta hefur löggjafinn í raun viðurkennt í verki með því að veita ökukennurum afslátt af vörugjaldi af ökutækjum, sbr. 5. gr. laga nr. 29/1993, í því skyni að gera ökukennurum fært að endurnýja ökutækin hraðar en almennt gerist.

Í framangreindu ljósi er rétt að leggja til að ökutækjum sem eru skráð í notkunarflokk ökukennslu verði bætt við upptalningu þeirra ökutækja sem ber að færa til skoðunar í síðasta lagi einu ári eftir fyrstu skráningu og þar á eftir á 12 mánaða fresti skv. c-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna.

D

E- og g-liðir 1. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna eru svohljóðandi:

- e) Eftirvagn dráttarvélar I (R1) sem hannaður er til aksturs yfir 40 km á klst. skal skoðaður við eigendaskipti ef síðasta reglubundna skoðun er eldri en 12 mánaða
- g) Létt bifhjól (L1e og L2e) í flokki I skal skoðað við eigendaskipti ef síðasta reglubundna skoðun er eldri en 12 mánaða.

Að mati faggildingarhópsins á framangreind skoðunartíðni ágætlega við tilviki eftirvagna og léttra bifhjóla þar sem þau eru jafnan í takmarkaðri notkun. Hins vegar þarf að vera skýrt að ökutækin þurfi ekki að færa til skoðunar eigi eigendaskipti sér stað á meðan skráningarmerki eru innlögð en innlögð númer fáist ekki afhent nema ökutækin séu skoðuð innan tiltekins frests, t.d. innan 7 daga frá afhendingu.

E

Ákvæði 3. mgr. 6. gr. reglugerðardraganna eru svohljóðandi:

Ef breyta á notkunarflokki ökutækis í notkunarflokk sem hefur lengri 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.

Skilningur faggildingarhópsins er að framangreint eigi t.d. við þegar notkunarflokkur breytist í forn bifreið, notkunarflokkur breytist úr ökutækjaleigu eða þegar ökutæki færast úr flokki neyðaraksturs. Rétt er að fagna þessu ákvæði enda mikilvægt að þessi staða liggi fyrir með

skýrum hætti. Hins vegar hefur borið óskýrleika þegar ökutæki færast í notkunarflokk sem hefur skemmri skoðunartíðni. Rétt væri að um það væri fjallað hvort í slíkum tilvikum eigi að færa ökutækið til skoðunar áður en að því verður. Til dæmis ef ársögmul fólksbifreið færast í notkunarflokk leigubifreiða þarf að vera ljóst hvort hún þarf ekki að standast skoðun á breytingarárinu.

F

Í lokamálsgrein 6. gr. reglugerðardraganna er gert ráð fyrir að heimilt verði að færa ökutæki til reglubundinnar skoðunar einum mánuði fyrir lögbundinn skoðunarmánuð óháð almanaksári en þó í síðasta lagi fyrir lok annars mánaðar eftir að lögbundnum skoðunarmánuði lýkur.

Rétt er að fagna því að skýrt verði hvenær færa beri ökutæki til skoðunar. Borið hefur á misræmi þar sem þeir sem hafa 1 í endastaf á skráningarmerki hafa haft 3 mánuði á ári til að færa ökutæki sitt til skoðunar meðan þeir sem hafa 0 í endastaf geta látið lengri líða milli þess sem þeir færa ökutæki til skoðunar.

Á vettvangi faggildingarhópsins hefur hins vegar verið rætt hvort ekki sé tilefni til að koma sérstaklega til móts við þá atvinnurekstraraðila sem starfa í árstíðabundinni starfsemi þegar að skoðunartíma kemur. Til að mynda hefur háönn ferðapjónustunnar staðið frá vori og fram á haust og e.t.v. væri unnt að koma til móts við ferðapjónustufyrirtæki með því að heimila þeim að færa ökutæki til skoðunar áður en háönnin hefst.

Í öllu falli hvetur faggildingarhópurinn ráðuneytið til þess að kynna þessa breytingu rækilega. Hætt er við að þeir sem hafa hingað til haft langan tíma til að færa ökutæki til skoðunar verði ósáttir. Eflaust væri hentugast að innleiða breytinguna ekki fyrr en í nóvembermánuði til að takmarka neikvæð áhrif hennar á eigendur og umráðamenn.

Í framangreindu samhengi vill faggildingarhópurinn koma því á framfæri að það væri heppilegt ef með einhverju móti mætti draga úr útgáfu skráningarmerkja með 5 eða 6 sem endastaf. Jafnan fara starfsmenn í sumarfrí á tímabilinu júní–ágúst og örðugt hefur reynst að ráða hæft afleysingafólk á þeim tíma. Er í þessu samhengi einnig rétt að benda á það álag sem kann að skapast vegna áforma sem felast í 7. gr. reglugerðardraganna að óbreyttu.

7. gr.

Í 7. gr. reglugerðardraganna er fjallað um ökutæki sem færa skal til reglubundinnar skoðunar í júní á skoðunarári, þ.e. fornökutæki, húsbifreiðar, létt bifhjól, bifhjól og eftirvagna í notkunarflokknum hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagn.

Framangreind ökutæki má einu nafni kalla sumarökutæki þar sem það er megineinkenni þeirra að þau eru í reglubundinni notkun frá vori og fram á upphaf hausts. Að mati faggildingarhópsins væri á grundvelli umferðaröryggissjónarmiða rétt að gera ráð fyrir því að slík ökutæki geti komið til skoðunar fyrr, þ.e. áður en notkunartímabilið hefst. Þá telur hópurinn einnig hættu á töluverðu álagi komi ökutækin öll til skoðunar í einum almanaxsmánuði.

Í ljósi framangreinds leyfir hópurinn sér að leggja til að ákvæðum 7. gr. reglugerðardraganna verði breytt á þá veru að ökutækin sem undir greinina falla skuli koma til skoðunar á tímabilinu frá 1. apríl til ágústloka, þ.e. að þau skuli skoðuð líkt og

þau hafi tölustafinn 5 í endastaf skráningarmerkis, heimilt sé að færa þau til reglubundinnar skoðunar einum mánuði fyrir lögbundinn skoðunarmánuð óháð almanaksári og þau skuli færð til skoðunar í síðasta lagi fyrir lok þriðja mánaðar eftir að lögbundnum skoðunarmánuði lýkur.

12. gr.

A

Í 12. gr. reglugerðardraganna er fjallar um skyldur skoðunarstofu, m.a. til að kalla eftir upplýsingum frá/um stöðu eiganda eða umráðamann ökutækis. Af l-lið 12. gr. leiðir að skoðunarstofu ber m.a. að ganga úr skugga um að lögboðin tryggingariðgjöld ökutækis séu að fullu greidd.

Skoðunarstofur selja hvorki tryggingar né innheimta tryggingaiðgjöld. Í því ljósi væri **eðlilegra að kveðið væri á um skyldu skoðunarstofu til að ganga úr skugga um að lögmæltar ökutækjatrýggingar séu í gildi, sbr. ný lög um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019, eða ökutækið sé ellegar undanþegið vátryggingarskyldu.** Hafa ber í huga að skv. 1. mgr. 13. gr. framangreindra laga ber vátryggingafélagi að tilkynna Samgöngustofu um að vátrygging ökutækis hafi fallið úr gildi.

B

Í j-lið 12. gr. reglugerðardraganna er gert ráð fyrir að skoðunarstofu beri að tilkynna þeim sem kemur með ökutæki til skoðunar að þegar skoðun hefst skuli henni ljúka með niðurstöðu.

Samkvæmt núgildandi fyrirkomulagi hljóta ökutæki í breytingaskoðun og skráningarskoðun stundum aukaniðurstöðuna „skráningu eða breytingu hafnað“ sbr. formála skoðunarhandbókar. Skilningur faggildingarhópsins er sá að það verði að óbreyttu ekki heimilt. Hljóti ökutæki niðurstöðuna „endurskoðun“ við aðalskoðun skal leyfisskoðun skv. 38. gr. hafnað.

Að mati faggildingarhópsins þyrfti orða það skýrt í j-lið 12. gr. að ákvæði þess starfliðar eigi aðeins við um aðal- og endurskoðun.

19. gr.

Í 19. gr. reglugerðardraganna er fjallað um skoðunatriði. Í f-lið 19. gr. er kveðið á að við skoðun skuli tryggja að skráningarmerki séu ekki innlögð og að það eða þau séu á ökutækinu við skoðun.

Þá er til þess að horfa að skráningarmerki geta legið hjá Samgöngustofu eða þau hafi verið fjarlægð af ökutæki. Eigandi eða umráðamaður ökutækis án skráningarmerkja geta því staðið frammi fyrir því að hafa dregið ökutækið á staðinn en þar sem skráningarmerkjin liggja ekki fyrir á skoðunarstöð sé skoðunin ekki framkvæmanleg.

Faggildingarhópurinn telur að engum verði greiði gerður með þessu fyrirkomulagi og leggur því til að f-liður 19. gr. falli brott.

21. gr.

A

Í 21. gr. reglugerðardraganna er fjallað um niðurstöður skoðana. Í 2. og 3. mgr. greinarinnar segir:

Hafi athugasemd verið gerð við átta skoðunatriði eða fleiri með dæmingu nr. 1 skal breyta niðurstöðu skoðunar á þann hátt að hún verði „endurskoðun“.

Hafi athugasemd verið gerð við átta skoðunatriði eða fleiri með dæmingu nr. 2 skal breyta niðurstöðu skoðunar á þann hátt að hún verði „notkun bönnuð“.

Í þessu samhengi vill faggildingarhópurinn benda á ákvæði 1. gr. reglugerðardraganna þar sem aukið umferðaröryggi er eðlilega gert að lykilmarkmiði.

Það fer mjög eftir gerð ökutækja hversu mörg atriði þarf til svo að segja megi að ökutæki sé „í slæmu ástandi“ og oftast en ekki gefur fjöldi athugasemda falska mynd af raunverulegu ástandi. Um heildarmat er að ræða og dæming skv. 20. gr. ræður niðurstöðunni. Í því ljósi telur hópurinn ekki við hæfi að setja tölulegan mælikvarða á niðurstöðu skoðunar með þeim hætti sem ætlunin er að gera í 21. gr.

Til að ráða bót á framangreindu leggur faggildingarhópurinn til að 2. og 3. mgr. 21. gr. reglugerðardraganna verði felldar brott.

B

Lokamálsgrein 21. gr. reglugerðardraganna er svohljóðandi:

Komi í ljós við skoðun að óeðlileg breyting hefur orðið á akstursmæli ökutækis og þá helst að akstursmælir sýni lægri kílómetrastöðu en í fyrri skoðun, þá skal skoðunarstofa upplýsa eiganda ökutækisins um það og skrá sem athugasemd í ferilskrá.

Ekki er skýrt hvað átt er með orðunum „óeðlileg breyting“.

Af orðalaginu að dæma virðist mega ætla að „óeðlileg breyting“ verði ekki dæmt skoðunatriði skv. 20. gr. heldur aðeins skrifleg athugasemd.

Að mati faggildingarhópsins þarf að skilgreina betur hvað „óeðlileg breyting“ innifelur og hvernig með slík tilvik beri að fara.

22. gr.

Í 22. gr. reglugerðardraganna er fjallað um skoðunarvottorð.

Samkvæmt i-lið 22. gr. skal tilgreina heiti skoðunarstofu og undirritun eða auðkenni skoðunarmanns sem bar ábyrgð á skoðun ökutækisins í skoðunarvottorði.

Hingað til hefur skoðunarmaður verið ábyrgur fyrir framkvæmd skoðunar gagnvart skoðunarstofunni. Tæknilegur stjórnandi er svo ábyrgur fyrir framkvæmd skoðunarinnar gagnvart eiganda ökutækisins og stjórnvöldum fyrir hönd skoðunarstofunnar og á hann eru lagðar skyldur til að sjá til þess að skoðanir séu framkvæmdar í samræmi við skoðunarhandbók, sbr. 26. gr.

Að mati faggildingarhópsins er ekki tilefni til að breytingar verði á framangreindu. Með færslu undirritunar eða auðkenni skoðunarmanns sem bar ábyrgð á skoðun ökutækisins í skoðunarvottorð er ábyrgðarkeðjan í raun brotin upp, þ.e. í huga eiganda ökutækis hefur ábyrgðin verið felld á skoðunarmanninn sjálfan.

Í ljósi framangreinds leggur faggildingarhópurinn til að orðin „sem bar ábyrgð á skoðun ökutækisins“ verði felld brott úr i-lið 22. gr. reglugerðardraganna.

26. gr.

Í 26. gr. reglugerðardraganna er fjallað um kröfur til tæknilegs stjórnanda.

A

Faggildingarhópurinn vísar til framangreindra athugasemda við 22. gr.

Í ljósi framangreinds leggur faggildingarhópurinn til að nýjum málslið verði bætt við 3. mgr. 22. gr., svohljóðandi: Tæknilegur stjórnandi er jafnframt ábyrgur fyrir framkvæmd skoðana skoðunarstofunnar gagnvart eiganda ökutækisins og stjórnvöldum.

B

Í 4. mgr. 26. gr. reglugerðardraganna er gert ráð fyrir að tæknilegur stjórnandi þurfi að hafa ökuréttindi á þau ökutæki sem skoðunarstofan hefur heimild til að skoða reglubundið.

Ekki verður séð að framangreind ökuréttindakrafa geti talist réttmæt en það getur hins vegar talist réttmætt að gera slíkar kröfur til skoðunarmanna. Eins og leiðir af 2. og 3. mgr. 26. gr. ber tæknilegur stjórnandi tæknilega ábyrgð á skoðunarstofunni, hann skal taka virkan þátt í að leiðbeina skoðunarmönnum og tryggja að skoðanir séu framkvæmdar í samræmi við skoðunarhandbók. Skoðunarmenn annast hins vegar reglubundnar skoðanir ökutækja sbr. 1. mgr. 27. gr. á grundvelli hæfniskrafna 2. og 3. mgr. þeirrar greinar. Af því leiðir að hlutverk tæknilegs stjórnanda er annars eðlis, honum er ekki ætlað að vera nokkurskonar „ofursérfræðingur“ heldur ber honum að tryggja að framkvæmd skoðunar sé í samræmi við gerðar kröfur. Hér er því of langt seilst miðað við tilefnið. Eðlilegt er að gera þá kröfu að tæknilegur stjórnandi hafi skilning á virkni þeirra ökutækja sem eru færð til skoðunar og þá m.t.t. framkvæmdar skoðana en ekki verður séð að ástæða sé til þess að krefjast þess að hann hafi réttindi til að stjórna einstökum tækjum, t.d. bifhjólum og vinnuvélum.

Lagt er til að 4. mgr. 26. gr. reglugerðardraganna verði felld brott.

27. og 28. gr.

A

Í 27. gr. reglugerðardraganna er fjallað um kröfur til skoðunarmanna.

Rétt er að fagna a-lið 2. mgr. 27. gr. Samkvæmt upplýsingum sem komu fram í árbók bílgreina 2019 fækkaði nemendum í bifvélavirkjum á árunum 2012–2016 en fjölgað þó lítillega árið 2017. Í þessu samhengi verður að hafa í huga að í lok árs 2012 voru 242.492 bifreiðar á skrá en 311.123 í lok árs 2018 og bifreiðum hefur þannig fjölgað um sem nemur 28% á framangreindu

tímabili. Það gefur auga leið að svo mikil fjölgun kallar á mikla fjölgun starfandi iðn- og tæknimenntuðum einstaklingum eigi þjónusta við eigendur bifreiða að geta talist viðunandi. Í ljósi framangreinds, og þess að það er mikilvægt umferðaröryggismál að bifreiðar fái viðunandi skoðun á vettvangi skoðunarstöðva hefur faggildingarhópurinn jafnframt talið þeir sem hafa menntun og starfsreynslu á sviði vélstjórnar og véltækniþræðingar geti gengt starfi skoðunarmanns.

Í b-lið 2. mgr. 27. gr. er gert ráð fyrir að skoðunarmaður þurfi að hafa lokið grunnþjálfun eða endurmenntun í reglubundinni skoðun ökutækja, sbr. 28. gr., til að hljóta viðurkenningu sem slíkur. Af 28. gr. leiðir að grunnþjálfun og endurmenntun á að eiga sér stað hjá viðurkenndum námskeiðshaldara. Í þessu samhengi vill faggildingarhópurinn benda á að faggiltar skoðunarstofur hafa í mörgu tilliti haft til staðar gífurlega öfluga fræðsluáætlun og þjálfað skoðunarmenn með markvissum og reglubundnum hætti. Móttaka nýrra skoðunarmanna er að jafnaði ekki styttri en mánuður en að þeim tíma loknum er lagt mat á hvort viðkomandi teljist hæfur til að taka ítarlegt starfsréttindapróf sem standast skal með lágmarkseinkunnir sem ekki er lægri en 70%. Er þetta hluti af kröfum staðalsins ISO 17020. Það er í raun eðlilegt að Samgöngustofa eða annar aðili haldi regluleg endurmenntunarnámskeið með það að markmiði að samræma vinnubrögð skoðunarstofa.

Í ljósi framangreinds leggur faggildingarhópurinn til að í stað þess að grunnþjálfun og endurmenntun skoðunarmanna geti einvörðungu átt sér stað hjá námskeiðshaldara sem viðurkenndur er af Samgöngustofu eða hjá öðrum aðila sem hefur sérstakt leyfi Samgöngustofu verði skoðunarstofum einnig heimilað að standa fyrir slíkri þjálfun og menntun en undir eftirliti Samgöngustofu.

31. gr.

Í 31. gr. reglugerðardraganna er fjallað um hlutleysi skoðana.

Sú hlutleysiskrafa sem er sett fram í greininni kemur nú þegar fram í ISO 17020 staðlinum en þar er hún tíunduð með mun ítarlegri hætti.

Faggildingarhópurinn leggur til að 31. gr. verði felld brott en öðrum kosti verði vísað til ISO 17020 til nánar skýringar.

32. gr.

Í 3. mgr. 32. gr. reglugerðardraganna er kveðið á setningu gjaldskrár vegna eftirlits með starfsemi skoðunarstofu.

Faggildingarhópurinn vill nota tækifærið og beina því til ráðuneytisins að það tryggi að gjaldskráin endurspegli kostnað við veitta þjónustu. Þ. á m. telur hópurinn lag til að verði á skoðunarmiðum verði stillt í hóf og verðlagningin taki mið af kostnaði við framleiðslu miðanna en ekki öðrum eftirlitsþáttum.

34. gr.

Í 34. gr. reglugerðardraganna er fjallað um afhending innlagðra skráningarmarkja.

Samkvæmt lokamálgrein 34. gr. má ekki afhenda skráningarmerki ökutækis ef niðurstaða síðustu skoðunar var „notkun bönnuð“. Á sama tíma og það verður að teljast gott að framangreindu sé slegið föstu vakna spurningar. Samkvæmt 1. mgr. 8. gr. skal ökutæki fært til endurskoðunar ef niðurstaða skoðunar er „notkun bönnuð“. Samkvæmt f-lið 19. gr. er það meðal skoðunaratriða að tryggja að skráningarmerki séu ekki innlögð. Ef notkun hefur verið bönnuð og númer hafa verið lögð inn en viðkomandi ökutæki hefur í millitíðinni verið lagfært skapast það álitamál hvort afhenda megi skráningarmerki samhliða endurskoðun. Samkvæmt strangri túlkun þyrfti þá að afhenda merkin, framkvæma svo skoðunina, og skrá ökutækið svo úr umferð aftur ef niðurstaða skoðunarinnar væri að nýju „notkun bönnuð“ og leggja númerin inn aftur.

Mikilvægt er að um framangreint verði fjallað nánar.

37. gr.

Það er mikið gleðiefni að í bígerð sé samræmd ADR skoðunarhandbók fyrir allar skoðunarstofur, og sömuleiðis að til standi að útbúa skoðunarmiða í framrúðu með mánaðartali, einnig fyrir gildistíma ADR skoðunar.

41. gr.

Í 41. gr. reglugerðardraganna er fjallað um undanþágu vegna skoðunar ökutækja að leyfðri heildarþyngd meiri en 3.500 kg.

Að mati faggildingarhópsins ríkir nokkuð ósamræmi milli ákvæða greinarinnar og þeirra krafna sem eru settar fram í I. viðauka. Rétt væri að kveða á um það berum orðum í greininni að hún gangi framur kröfum viðaukans.

Þá vekur það athygli að slökkvibifreiðar eru ekki tilgreindar í 2. mgr. greinarinnar.

45. gr.

Í 45. gr. reglugerðardraganna er fjallað um vanrækslugjald.

A

Í c-lið 45. gr. er kveðið á um að leggja skuli á vanrækslugjald þegar liðinn er mánuður frá því að skráningarmerki var afhent tímabundið til þess að færa mætti ökutækið til skoðunar skv. 34 gr.

Að mati faggildingarhópsins þarf að rýmka tímasetningu álagningar vanrækslugjalds nálægt mánaðarmótum. Ef skráningarnúmer er afhent í námunda við mánaðarmót getur það leitt til þess að álagningu verði ekki komið við fyrr en rúmlega mánuði síðar.

B

Í 2. mgr. 45. gr. er efnislega kveðið á um að:

- a) 20.000 kr. vanrækslugjald verði lagt á:
 - a. Fólksbifreið (M1),
 - b. sendibifreið (N1),

- c. dráttarvél sem hönnuð er til aksturs yfir 40 km á klst.,
 - d. rafknúið dráttartæki,
 - e. létt bifhjól (L1e og L2e) í flokki II,
 - f. bifhjól (L3e, L4e, L5e, L6e og L7e),
 - g. eftirvagn II (O2) og
 - h. eftirvagn dráttarvélar II (R2) sem hannaður er til aksturs yfir 40 km á klst,
 - i. ökutæki í notkunarflokknum ökutæki í ökutækjaleigu,
 - j. hóp bifreið I og II (M2 og M3),
 - k. vörubifreið I og II (N2 og N3),
 - l. eftirvagn III og IV (O3 og O4),
 - m. eftirvagn dráttarvélar III og IV (R3 og R4) sem hannaður er til aksturs yfir 40 km á klst.,
 - n. eftirvagn dráttarvélar I (R1) sem hannaður er til aksturs yfir 40 km á klst.,
 - o. eftirvagn I og II (O1 og O2) í notkunarflokknum tjaldvagn, fellhýsi eða hjólhýsi
 - p. létt bifhjól (L1e og L2e) í flokki I
- b) 40.000 kr. vanrækslugjald verði lagt á:
- a. Leigubifreið,
 - b. skólabifreið,
 - c. ökutæki sem flytja fatlaða og hreyfihamlaða í atvinnuskyni og
 - d. ökutæki ætluð til neyðaraksturs.

Miðað við umræður síðustu ára endurspeglar framangreint ekki þær hugmyndir að tvískipta vanrækslugjaldi þannig að hið hærra verði lagt á hóp bifreiðar, vörubifreiðar og eftirvagna sem eru þyngri en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd.

Framangreindu til viðbótar fær faggildingarhópurinn ekki betur séð en að fornökutæki verði undanþegin vanrækslugjaldi eða hið minnsta sé óljóst hvort svo eigi að vera.

Að mati faggildingarhópsins þarf að yfirfara 2. mgr. 45. gr. með vísan til framangreindra ábendinga.

51. gr. og ákvæði til bráðabirgða

Samkvæmt 51. gr. reglugerðardraganna er gert ráð fyrir að reglugerðin taki þegar gildi. Af bráðabirgðaákvæðinu leiðir að nokkur aðlögunartími verður veittur varðandi innleiðingu tiltekinna atriða.

Reglugerðin er viðamikil og mun hafa mikil áhrif á rekstur og framkvæmd skoðana. Ljóst er að skoðunarstofur munu þurfa að leggja í töluverða vinnu og fjárfestingu til þess að allt gangi upp. Um þessar mundir standa fyrirtæki almennt frammi fyrir ýmsum áskorunum sem tengjast heimsfaraldri COVID-19 og hafa skoðunarstofur t.d. þurft að ráðast í viðamiklar ráðstafanir til þess að tryggja óslitinn rekstur. Ljóst er að það getur reynst verulega erfitt að takast á við gildistöku ákvæða reglugerðarinnar fyrr en um hægir.

Í ljósi framangreinds leggur faggildingarhópurinn til að gildistöku reglugerðarinnar verði frestað til 1. janúar 2021 og efni bráðabirgðaákvæðisins verði aðlagð að þeim veruleika.

I. Viðauki

Á almennum nótum telur faggildingarhópurinn rétt að koma eftirfarandi á framfæri:

- 7. tölul.: Ekki er nægilega skýrt hvaða tæki er um að ræða.
- 14. tölul.: Ekki er nægilega skýrt hvaða tæki er um að ræða.
- 15. tölul.: E.t.v. mætti gera þá kröfu að við skoðun væri kannað hvort gasskynjari væri til staðar í ökutækjum og ef svo er hvort hann hafi fullnægjandi virkni.
- 17. tölul.: Það ætti að vera nægilegt að gera kröfu um hjólaþeyti við skoðun eftirvagna sem eru meira en 3.500 kg að heildarþyngd.
- 18. tölul.: Flest ökutæki eru með snúningsmæli og því er e.t.v. óþarft að gera kröfu um sérstaka snúningshraðamæli.

DRÖG AÐ REGLUGERÐ UM BREYTINGU Á REGLUGERÐ UM SKRÁNINGU ÖKUTÆKJA

1. gr.

Í 1. gr. reglugerðardraganna er lögð til breyting á 1. mgr. 1. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja (hér eftir nefnd *reglugerðin*). Fyrstu tveir málslíðir 1. gr. draganna eru svohljóðandi:

Skylt er að skrá bifreið, bifhjól, torfærutæki, vinnuvél, rafknúid dráttartæki og dráttarvél áður en ökutækin eru tekin í notkun. Sama á við um eftirvagn bifreiðar eða dráttarvélar sem gerður er fyrir meira en 750 kg að heildarþyngd, svo og hjólhýsi, tjaldvagn og fellihýsi.

Í 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga er kveðið á um að eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis beri ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarkerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun. Sérstaklega er tekið fram að hið sama eigi við um *eftirvagn vélknúins ökutækis*. Í sérstökum athugasemdum við 72. gr. frumvarps þess er varð að framangreindum lögum segir m.a.: *Sérstök athygli er vakin á því að í samræmi við 1. mgr. er gert ráð fyrir að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem gerðir eru fyrir meira en 750 kg að heildarþyngd eins og er samkvæmt gildandi lögum.*

Að mati faggildingarhópsins gætir ósamræmis milli laganna og 1. efnisgreinar reglugerðardraganna.

4. gr.

Í 4. gr. reglugerðardraganna er lagt upp með að Samgöngustofu verði heimilt að afskrá einhliða ökutæki sem ekki hefur verið fært til skoðunar í 10 ár.

Það geta hins vegar verið skýringar á að ökutæki hafi ekki verið fært til skoðunar um langan tíma, t.d. þegar uppgerð fornþveigja tekur langan tíma eða þegar ökutæki er í geymslu eða á bílasafni.

Í ljósi framangreinds leggur faggildingarhópurinn til að Samgöngustofu verði aðeins heimilað að afskrá einhliða ökutæki sem ekki hefur verið fært til skoðunar í 10 ár eftir að haft hefur verið samráð við eiganda/umráðamann.

5. gr.

Í 5. gr. reglugerðardraganna er fjallað um skráningu eigendaskipta vinnuvéla.

Engin ástæða er til þess að skapa mönnum óhagræði með því að senda þá á tvo staði til þess að hlutast til um tilkynningar vegna vinnuvéla. Þessa þjónustu ættu menn að geta sótt einnig hjá Samgöngustofu og skoðunarstofum. Ætla verður að eyðublað eigendaskiptatilkynningarinnar eigi í grundvallaratriðum að vera hið sama og á við um önnur ökutæki á ökutækjaskrá. Ef þörf er á að tengja saman eigendaskráningu Vinnueftirlitsins við ökutækjaskrá er rétt að huga að því í stað þess að halda þessum kerfum aðskildum.

8. gr.

Í 8. gr. reglugerðardraganna er fjallað um skráningarkerki á bifhjólum.

Í greininni er ekki gert ráð fyrir upphleyptum fleti fyrir skoðunarmiða á skráningarkerkjum og er það miður enda er töluvert hagræði fólgið í tilvist slíks flatar.

Faggildingahópurinn leggur til að nýjum málslið verði bætt við efnisgreinina, svohljóðandi: Á skráningarkerkjum skal vera upphleyptur flötur fyrir skoðunarmiða.

9. gr.

Í b-lið efnisgreiðar 9. gr. reglugerðardraganna er gert ráð fyrir því að skráður eftirvagn skuli merktur að aftan með skráningarkerki af gerðinni A.

Það er mjög algengt að eftirvagnar séu með B eða D merki þegar ekki er rými fyrir A merki.

Lagt er til að nýjum málslið verði bætt við b-lið efnisgreinar 9. gr., svohljóðandi: Verði því ekki með góðu móti komið fyrir, skal nota skráningarkerki af gerð B eða D.

10. gr.

Með vísan til athugasemdar við 51. gr. og ákvæði til bráðabirgða draga að reglugerð um skoðun ökutækja leggur faggildingarhópurinn til að gildistöku reglugerðardraganna verði frestað til 1. janúar 2021.

Að öllu framangreindu sögðu telur faggildingarhópurinn rétt að koma því á framfæri að hann telur nauðsynlegt að þær breytingar sem verða með gildistöku beggja reglugerðardraganna þurfi að kynna rækilega fyrir almenningi og öðrum hagsmunaaðilum. Skorað er á ráðuneytið að búa svo um hnútana.

Virðingarfyllst,

f.h. hagsmunahóps faggiltra fyrirtækja innan SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur