Umsögn Frumherja HF

Vegna draga um breytingu á reglugerð um skráningu ökutækja, og drög að reglugerð um skoðun ökutækja sem kynnt voru í samráðsgátt stjórnvalda þann 16.3.2020 og umsagnafrestur veittur til ~~6.4.2020~~(Framlengdur til 13.4)

Umsögn þessi er birt lið fyrir lið á svipuðu formi og drögin sjálf.
Skýringar fylgja hverjum lið umsagnarinnar.
Tillögur að viðbótum eru [rauðletraðar innan sviga].
Það sem Frumherja þykir að fjarlægja þurfi er [~~yfirstrikað~~] innan sviga.

Umsögn Frumherja HF

Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja

Frumherji HF gerir athugasemd við fyrirhugaða breytingu á eftirfarandi:

1. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um skráningu ökutækja:

Ástæðan er sú að í umferðarlögum 77/2019 er talað um skráningarskyldu eftirvagna óháð þyngd. Sjá einnig umsagnir vegna fyrirhugaðra breytinga á umferðarlögum sem bíða yfirferðar í samráðsgáttinni: https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=2619

Skylt er að skrá bifreið, bifhjól, torfærutæki, vinnuvél, rafknúið 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. Eigi þarf þó að skrá vinnuvél sem notuð er utan almennrar umferðar, eftirvagn bifreiðar á beltum, eftirvagn dráttarvélar sem nær eingöngu er notaður utan opinberra vega og ökutæki sem ætluð eru til aksturs á afmörkuðum skilgreindum svæðum og ekki til notkunar í almennri umferð.

4. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um heimild samgöngustofu til að afskrá ökutæki:

Ástæðan er sú að Frumherji telur algengt að eðlilegar skýringar séu fyrir því að ökutæki séu skráð úr umferð svo langan tíma, etv. fornbifreiðir í hægri uppgerð. Önnur ökutæki í geymslu t.d. á bílasafni osfv.

Samgöngustofu er heimilt að afskrá einhliða ökutæki sem ekki hefur verið fært til skoðunar í 10 ár.[að höfðu samráði við eiganda/umráðamann, reynist það mögulegt]

5. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um skráningu eigendaskipta vinnuvéla

Ástæðan er sú að furðu sætir að þessa þjónustu geti viðskiptavinir ekki sótt einnig til Samgöngustofu eða skoðunarstofanna, ætla má að form eigendaskiptatilkynningarinnar geti verið hið sama og við önnur ökutæki í ökutækjaskrá. Ef þörf er á að tengja saman eigendaskráningu vinnueftirlitsins við ökutækjaskrá telur Frumherji rétt að það sé þá gert í stað þess að halda þessum kerfum aðskildum áfram.

Eigandaskipti og umsýsla, önnur en skráning og afskráning að því er varðar ökutækjaskrá, fer fram hjá Vinnueftirlitinu[, Samgöngustofu eða bifreiðaskoðunarstofu]

6. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um breytingalása (titill greinarinnar er ‚Eigandaskipti')

Ástæðan er sú að Frumherji telur það geta valdið misskilningi að breytingalásar séu útskýrðir undir sérstökum lið greinar um Eigandaskipti sbr. titil reglugerðargreinarinnar. Breytingalása þarf að hafa í huga í fleiri tilvikum heldur en eigandaskiptum. Því þætti réttara væri höfð sérstök reglugerðargrein fyrir breytingalása.

8. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um skráningarmerki á léttu bifhjóli í flokki 1

Ástæðan er sú að ekki er talað um að á merkinu skuli vera upplyftur flötur fyrir skoðunarmiða. Raunar hefur verið misbrestur á því að upplyfti flöturinn sé á almennum merkjum af gerðinni C, sem er hvimleitt, en reiturinn er jafnan til staðar á bláu léttbifhjólamerkjunum(flokkur 2) Þá ber einnig að athuga að á dráttarvélum sem skráðar hafa verið gegnum tíðina eru jafnan dráttarvélamerki sem ekki hafa upplyftan flöt fyrir skoðunarmiða. sbr.
https://www.samgongustofa.is/media/umferd/okutaeki/US.336-Tegundir-og-gerdir-skraningarmerkja.pdf

9. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um skráningarmerki á eftirvögnum

Ástæðan er sú að Frumherji skilur ekki hvers vegna allir eftirvagnar eru skv. þessu allt í einu skyldugir til að bera skráningarmerki af A gerð, mjög algengt er að eftirvagnar séu skráðir með skráningarmerki af B og D gerð þegar A plata kemst ekki fyrir. Þessi texti var í reglugerðinni áður og þykir furðu sæta að hann hafi verið tekinn út.

Skráður eftirvagn skal merktur að aftan með skráningarmerki af gerð A.[Verði því ekki með góðu móti komið fyrir, skal nota skráningarmerki af gerð B eða D.]

10. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um gildistöku

Ástæðan er sú að Frumherji telur þörf á að fyrirvari sé á gildistöku reglugerðarbreytingar sem þessarar, yfirvöld og samgöngustofa þurfa svigrúm til að auglýsa almenningi breytingarnar og gildistöku þeirra og í sumum tilfellum þarf að breyta verklagi og þjálfa starfsfólk Samgöngustofu og skoðunarstofanna til að uppfylla kröfur sem breytingarnar kunna að hafa í för með sér.

Umsögn Frumherja HF

Drög að reglugerð um skoðun ökutækja

5. <u>gr. sem fjallar um ökutæki sem færa skal til reglubundinnar skoðunar.</u>

Ástæðan er sú að dráttarvél undir J) lið er skv. 74. gr umferðarlaga nr 77/2019 ekki skoðunarskyld nema vera hannað fyrir >40kmh og sé aðallega í notkun á opinberum vegum. Notkunarákvæðið vantar í reglugerðina. Undir sömu grein eru jafnframt talin upp þau ökutæki sem undanþegin eru kröfu um skoðun. Þar er ákvæði um undanþágu frá skoðun í eyjum. Talað um að þau séu auðkennd frá öðrum ökutækjum í ökutækjaskrá, en Frumherji telur þörf á að þessi ökutæki séu auðkennd t.d. með merki á skráningarmerki eða rúðu svo þau þekkist í umferðinni, yfirvöldum til hægðarauka.

j) dráttarvél sem hönnuð er til aksturs yfir 40 km á klst [og er aðallega notuð á opinberum vegum]

6. <u>gr. sem fjallar um tíðni reglubundinna skoðana</u>

Ástæðurnar eru nokkrar:

a) liður: Enginn liður skoðunartíðna segir til um hvenær eftirvagn 1 <750 kg skuli færður til skoðunar. Frumherji telur rétt að Sendibifreið (N1) heyri undir skoðunartíðni sem lýst er í lið C.

b) liður: Undanfarin ár hefur verið mikil pressa fyrir því að þétta skoðunartíðni bílaleigubíla. Ekki síst frá almenningi eftir umræður sem komu til frétta vorið 2019. Þessar bifreiðir eru jafnan í gífurlegri notkun og orðnar mikið eknar þegar þær eru færðar til fyrstu skoðunar. Þessar aðgerðir myndu þá einnig stytta þann tíma sem líður milli þess sem lesið er af akstursmæli bifreiðanna. Kallað var eftir aðgerðum stjórnvalda og má líta á þetta sem ákveðið tækifæri í þeim efnum. Frumherji leggur eftirfarandi breytingu til:

Ökutæki í notkunarflokknum ökutæki í ökutækjaleigu skal færa til reglubundinnar skoðunar innan ~~[þriggja]~~[tveggja] 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.

c) liður: Frumherji telur rétt að ökutæki skráð til ökukennslu skuli skoðuð með sömu tíðni og aðrar bifreiðir sem jafnan er ekið mikið innanbæjar og í atvinnuskyni. Einnig sendibifreiðar.

Fólks- eða sendibifreið í eftirfarandi notkunarflokkum skal færa til reglubundinnar skoðunar í síðasta lagi einu ári eftir fyrstu skráningu og þar á eftir á 12 mánaða fresti:

Leigubifreið *skólabifreið* *ökutæki sem flytja fatlaða og hreyfihamlaða í atvinnuskyni* *ökutæki ætluð til neyðaraksturs.* *[ökutæki skráð í ökukennslu]* *[sendibifreið]*

Umsögn Frumherja HF

Varðandi ef breyta á notkunarflokki í notkunarflokk sem hefur lengri skoðunartíðni í för með sér þurfi ökutækið áður að gangast undir reglubundna skoðun. (breytt í fornbíl, breytt úr leigu eða neyðarakstri t.d.)

Þetta er atriði sem gott er að fá á hreint, borið hefur á misræmi t.d. þegar ökutæki er skráð í notkunarflokk sem styttir skoðunartíðni að þess er krafist að það verði sett í skoðun.

dæmi: ársgömlum fólksbíl með gilda skoðun í 4 ár er breytt í leigubíl, hann þarf EKKI að standast skoðun það ár sem honum er breytt, heldur næsta ári á eftir!

Varðandi skoðun léttra bifhjóla í flokki 1 og eftirvagna dráttarvélar 1 við eigendaskipti ef síðasta skoðun er eldri en 1 ár:

þetta er ágæt lausn við skoðun ökutækja sem jafnan eru í takmarkaðri eða mismikilli notkun, þó þarf að bæta við að þessi ökutæki þurfi ekki að færa til skoðunar séu eigendaskipti höfð af þeim meðan númer eru í innlögn. Innlögð númer fáist hinsvegar ekki afhent nema ökutækið sé skoðað innan frests(7 daga).

Hér þarf etv. að setja eftirvagn 1 <750 kg sem skoðunarskyldann við eigendaskipti?

Varðandi heimild til að færa ökutæki til skoðunar einum mánuði fyrir lögbundinn skoðunarmánuð:

Þarna er komin lausn á því misræmi sem bíleigendum hefur verið boðið upp á undanfarna áratugi, þeir sem hafa 1 í endastaf á númeri sínu hafa haft 3 mánuði á ári til að færa ökutæki sitt til skoðunar meðan þeir sem hafa 0 í endastaf geta látið allt að 23 mánuði líða milli þess sem þeir færa ökutæki til skoðunar.

Þess ber að geta að Frumherji hefur lagt upp í sérstakar skoðanaferðir með færanlegar skoðunarstöðvar um bæjarfélög landsins og boðið íbúum upp á skoðun í flestum plássum. Ef svigrúm þrengist svo eins og lagt er til má ætla að ferðir færanlegu skoðunarstöðvarinnar henti mun færri ökutækjaeigendum en það gerir í dag, þetta þarf að athuga sérstaklega m.t.t mögulegra undanþágna fyrir ökutækjaeigendur í dreifbýli osfv.

Gott og vel, þessi breyting er etv. til góðs en hana þarf að kynna sérstaklega vel, það má ekki lenda á skoðunarstofunum að auglýsa þessa breytingu. Þess má vænta að mótlæti sæti frá atvinnubílstjórum og fleirum sem hingað til hafa vanið sig á að færa ökutæki sín til skoðunar í janúarmánuði ár hvert. Sömuleiðis þarf breyting sem þessi að taka tillit til þeirra sem þegar hafa fært ökutæki sín til skoðunar og eflaust væri hentugast að hún yrði innleidd í nóvembermánuði.

Með þessu er einnig sóknarfæri til að jafna álag á skoðunarstofur yfir sumarmánuði þegar jafnan er mest að gera, enda bætir í álag því áðurnefndir notkunarflokkar skulu færast til skoðunar í júní. Samgöngustofu vantar heimild til að takmarka útgáfu fastnúmera með 4-5 og 6 í endastaf svo stemma megi stigu við ofálagi yfir sumarmánuði á skoðunarstofum. sbr. gr 7.

7. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um ökutæki sem færa skal til skoðunar í júní

Umsögn Frumherja HF

Ástæðan er sú að með þessu er verið að þrengja þann tíma nokkuð sem ákveðnir ökutækjaeigendur hafa til að færa til skoðunar, t.a.m. komast eigendur bifhjóla og fornbifreiða ekki með ökutæki sín í skoðun í apríl einsog þeir hafa jafnan gert undanfarin ár.(einnig vegna breytingar á heimild til að koma 6 eða 10 mánuðum fyrir áætlaðan skoðunardag sbr. öftustu málsgrein 6 gr.)

12. <u>gr. reglugerðarinnar sem fjallar um skyldur skoðunarstofu</u>

Ástæðan er liður m) því þar er talað um tryggingariðgjald, þessu þyrfti að breyta í ‚staðfestingu á gildri tryggingu'. Því skoðunarstofur selja ekki bifreiðatryggingar né innheimta gjöld vegna þeirra, hingað til hafa skoðunarstofur gætt þess að staðfest trygging sé gild og þar við situr, og því fyrirkomulagi þarf ekki að breyta.

Ástæðan er liður j) því að sérhverri skoðun skuli ljúka með niðurstöðu.

Ökutæki í breytingaskoðun og skráningarskoðun hljóta oft aukaniðurstöðuna ‚skráningu eða breytingu hafnað' sbr. formála skoðunarhandbókar. Ætla má að það verði ekki lengur heimilt eftir þessa innleiðingu.

Þá er það svo að hljóti ökutæki niðurstöðuna endurskoðun í aðalskoðun sinni skal leyfisskoðun hafnað, bara sem dæmi. Þarna þyrfti að umorða svo þetta ákvæði eigi bara við um aðal og endurskoðun. Frumherji veltir fyrir sér hverju verið er að breyta þarna, okkur er ekki kunnugt um að það hafi verið sérstaklega vandkvæðum háð að hafna skoðun. T.d. skal ökutækjum sem mæta til skoðunar klakabrynjuð hafnað skoðun sbr. formála skoðunarhandbókar.

Þetta kemur jafnan ekki í ljós fyrr en undir ökutækið er komið og búið að afgreiða viðkomandi inn til skoðunar!

19. <u>gr. sem fjallar um skoðunaratriði</u>

Ástæðan er liður f) sem gerir það óheimilt að skoða ökutæki sem fært er til skoðunar þó skráningarmerki séu í innlögn. Ástæðu þessa þekkir Frumherji ekki. Þá má ætla að þetta verði til þess að númerslaust ökutæki sem dregið er til skoðunarstofu megi ekki skoða fyrr en númer hafa verið leyst út(þau gætu verið í vörslu Samgöngustofu t.d. eftir afklippingu)

Frumherji sér engu gagni sinnt með þessu banni.

21. <u>gr. sem fjallar um niðurstöður skoðana</u>

Ástæðan er sú að eftirfarandi er Frumherji fullkomlega ósammála um að komi umferðaröryggi nokkuð við. Innleiðing þessa ákvæðis myndi kasta rýrð á störf skoðunarmanna, fagmanna sem sérþjálfaðir eru, og menntaðir til að sinna bifreiðaskoðun. Þá fer það mjög eftir gerð ökutækja hversu mörg atriði þarf til að telja megi að ökutækið sé ‚í slæmu ástandi' og oftar en ekki gefur fjöldi athugasemda mjög falska mynd af því hvert hið raunverulega ástand ökutækisins er.

Þá skal einnig bent á það að sé ástand ökutækis þannig að það gefi til kynna að þörf sé á endurskoðun, eða akstursbanni þá eru dæmingar fyrir sérhvert atriði því til rökstuðnings. Það er því hneisa að ætlast til þess að fjöldi annmarka hefði áhrif á endanlega niðurstöðu skoðunarinnar jafnvel þó enginn annmarkanna sem fram kæmu væri þess eðlis að valda hættu í umferðinni hver um sig.

Jafnframt ber að minna á 1. gr þessarar reglugerðar í þessu samhengi.

Umsögn Frumherja HF

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

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

Varðandi breytingu á akstursmæli:

Samgöngustofa mun þurfa að skýra það nánar hvað megi teljast ‚óeðlileg breyting‘ á akstursmæli. Ætla má af orðalagi þessu að ekki verði um dæmingaratriði í skoðunarhandbók að ræða heldur skriflega athugasemd.

21. <u>gr. sem fjallar um niðurstöður skoðana</u>

Ástæðan er sú að undir lið i) er fjallað um ábyrgð skoðunarmanns:

Hingað til hefur skoðunarmaður verið ábyrgur fyrir framkvæmd skoðunarinnar gagnvart skoðunarstofunni, tæknistjóri e.(technical manager) er svo ábyrgur fyrir framkvæmd skoðunarinnar gagnvart eiganda ökutækisins og stjórnvöldum fyrir hönd skoðunarstofunnar.

Frumherji telur ekki rétt að breyta þessu á þann hátt að aukin ábyrgð verði færð á herðar skoðunarmanns. Frumherji leggur til að ábyrgð verði óbreytt sbr. 25gr. gildandi reglugerðar um skoðun ökutækja liður a) um skyldur skoðunarstofu hvar ábyrgð tæknistjóra er skýrð.

i) heiti skoðunarstofu og undirritun eða auðkenni skoðunarmanns ~~[sem bar ábyrgð á skoðun ökutækisins]~~

Frumherji bendir jafnframt á tillögu á breytingu 26.gr reglugerðar þessarar í þessu samhengi.

23. <u>gr. sem fjallar um skoðunarmiða</u>

Frumherji fagnar því að nú sé það loks staðfest að skoðunarmiða í rúðu skuli líma í vinstra neðra horn framrúðu. Það er jafnframt sorgarstund að sjá að litafjölbreytnin verður lítil, og spenningurinn við að sjá tilvonandi lit næsta árs orðin að engu. 😊

26. <u>gr. sem fjallar um kröfur til tæknilegs stjórnanda</u>

Ástæðan er sama og skýrð er í umsögn um 22.gr.

Tillaga Frumherja að breytingu er eftirfarandi:

Tæknilegur stjórnandi skoðunarstofu skal vera verkfræðingur, tæknifræðingur eða meistari í bifvélavirkjun og hafa a.m.k. fjögurra ára skjalfesta starfsreynslu eða jafngildi þess, t.d. skjalfesta handleiðslu eða nám og viðeigandi þjálfun á tilteknum sviðum ökutækja sem talin eru upp í a-lið 1. mgr. IV. viðauka við tilskipun 2014/45/ESB.
Tæknilegur stjórnandi skal hafa verið í viðeigandi starfi í minnst þrjú ár af síðustu tíu árum.
Tæknilegur stjórnandi ber tæknilega ábyrgð á skoðunarstofunni og skal vera ráðinn þar í fast starf.
Hann skal hafa sótt námskeið fyrir skoðunarmenn og vera viðurkenndur sem slíkur.
Tæknilegur stjórnandi skal taka virkan þátt í að leiðbeina skoðunarmönnum og tryggja að skoðanir séu framkvæmdar í samræmi við skoðunarhandbók.
Tæknilegur stjórnandi er ábyrgur fyrir því að skoðunarstofan sé starfrækt í samræmi við þessa reglugerð og er tengiliður hennar við Samgöngustofu[Tæknilegur stjórnandi er jafnframt ábyrgur fyrir framkvæmd skoðana skoðunarstofunnar gagnvart eiganda ökutækisins og stjórnvöldum].
Tæknilegur stjórnandi skal hafa réttindi á þau ökutæki sem skoðunarstofan hefur heimild til að skoða reglubundið.
Kröfur til tæknilegs stjórnanda skv. a-lið 1. mgr. IV. viðauka við tilskipun 2014/45/ESB teljast uppfylltar á grundvelli annarrar viðeigandi menntunar ef Samgöngustofa telur þær jafngildar.

27. <u>gr. sem fjallar um kröfur til skoðunarmanna</u>

Ástæðan er liður a) og b)

a) það er mikið gleðiefni að aðilar með sambærilega menntun öðlist tækifæri til að gerast skoðunarmenn að undangenginni sérstakri þjálfun til slíks. Skortur á menntuðum bifvélavirkjum á landsbyggðinni hefur verið viðvarandi þegar leitað hefur verið eftir þeim á stöðvum Frumherja.

b) Frumherji hefur alla tíð haft gífurlega öfluga fræðsluáætlun og markvissa reglubundna þjálfun skoðunarmanna. Móttaka nýrra skoðunarmanna er jafnan ekki styttri en mánuður þar til viðkomandi er talinn hæfur í ítarleg starfsréttindapróf bæði skrif og verkleg sem standast skal með lágmarkseinkunnir ekki lægri en 70% og Frumherji hefur viðhaft áður en viðkomandi gerist formlega skoðunarmaður. (ath. það er hluti af kröfum staðalsins ISO 17020)

Af þeim sökum þykir Frumherja það gremjulegt að sjá að kennsla þessi verði á forsvari óháðra aðila. Umsagnaraðili veltir því jafnvel fyrir sér hvort sérhver skoðunarstofa gæti fengið viðurkenningu Samgöngustofu til þess að sinna kennslu og þjálfun innan skoðunarstofunnar með óbreyttum hætti. Það væri í sjálfu sér eðlilegt að haldin væru regluleg uppfræðslunámskeið með það að markmiði að samræma vinnubrögð milli allra skoðunarstofa. En Frumherji mótmælir því að réttindanámskeið verði einvörðungu haldin hjá öðrum aðilum sem Samgöngustofa samþykkir. Nær væri að hafa betra eftirlit með framkvæmd þjálfunar innan sérhverrar skoðunarstofu. Með þessum hætti hefur kostnaður ekki verið mikill við reglubundna þjálfun, en ætla má að kostnaður við þjálfun og endurmenntun skoðunarmanna verði þónokkur auk umfangs og röskunar á þjónustu, ekki síst þar sem fjöldi skoðunarmanna býr á landsbyggðinni. Hver greiðir fyrir það?

28. <u>gr. sem fjallar um grunnþjálfun og endurmenntun skoðunarmanna</u>

Sama og í 27gr. – spurningarmerki sett við gildistíma

31. <u>gr. sem fjallar um hlutleysi skoðana</u>
Ástæðan er:
Þessi atriði eru nú þegar í staðlinum 17020 og mun ítarlegri en hér er lýst.

34. <u>gr. sem fjallar um afhendingu innlagðra skráningarmerkja</u>

Ekki má afhenda skráningarmerki ökutækis ef niðurstaða síðustu skoðunar var ,,notkun bönnuð´´.

Þetta er atriði sem er gott að komið sé á hreint, en jafnframt vekur það furðu að þá megi ekki framkvæma skoðun á ökutæki jafnvel þó skráningarmerki séu í innlögn.

Númerin hljóta að vera í innlögn ef til stendur að afhenda þau, og það þarf að skoða bifreiðina til að geta afhent númerin. Hér er allt komið í lás. (skoða 19 gr.)

Til þessa þyrfti að afhenda númerin á bifreiðina, framkvæma svo skoðunina, og skrá ökutækið svo úr umferð aftur ef niðurstaða skoðunarinnar væri akstursbann og leggja númerin inn aftur.

37. <u>gr. sem fjallar um ADR skoðun</u>

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. <u>gr. sem fjallar um undanþágu vegna skoðunar ökutækja >3500 kg</u>

Fyrri málsgrein stendur enn frá fyrri reglugerð og er ekkert nema gott um það að segja. Umsagnaraðili veltir þó fyrir sér innleiðingu 1. gr Viðauka aftast í reglugerð þessari sem fjallar um nýjar og ítarlegar lágmarkskröfur um aðstöðu til prófana og því mikla ósamræmi sem þar kemur fram, gagnvart undanþágu þessari.

Þá hefur slökkvibifreið verið tekin úr undanþágunni, ástæðu þess þekkir Frumherji ekki, það hefur verið til góðs að geta skoðað slíkar bifreiðar með hemlaklukku.

45. <u>gr. sem fjallar um vanrækslugjald</u>

Ástæðan er liður c) Frumherji telur rétt að það sé tekið fram að í 34. gr er sérstaklega tekið fram að þennan frest megi ekki veita framyfir mánaðamót. Þá má ætla að vanrækslugjald leggist á ökutæki jafnvel fyrr en að viku liðinni, séu númer afhent í námunda við mánaðamót, þetta þarf að koma fram í reglugerðinni, eða rýmka þannig fyrir að vanrækslugjald leggist ekki á þau ökutæki þar sem númer hafa verið tekin úr geymslu skömmu fyrir mánaðamót.

skráningarmerki afhent tímabundið: Þegar liðinn er mánuður frá því að skráningarmerki var afhent tímabundið til þess að færa mætti ökutækið til skoðunar skv. 34 gr.

Ástæðan er málsgrein sem fjallar um upphæðir vanrækslugjalda eftir ökutækja/notkunarflokkum og vísað er til 6gr. 1mgr.:

Hækkað vanrækslugjald=40.000 kr skal leggjast á ökutæki í c. Lið 6gr.(leigu, skóla og neyðarakstur ofl.)

20.000kr á ökutæki í A, B, D og G(fólks, sendi, dráttarvél, rafkn dráttart., léttbifhjól, þungt bifhj., eftirvagn 2, ökutækjaleiga, vöru hóp og eftirvagn 3 4, létt bifhjól)

Þessi upptalning er meingölluð, talað hefur verið um undanfarin ár að komi til tvískiptingar gjaldanna verði hærra gjaldið lagt á vöru og hópbifreiðir en það er ekki svo skv. þessari reglugerð, þetta þarf að endurskoða!

51. <u>gr. sem fjallar um gildistöku</u>

Ástæðan er sú að Frumherji telur þörf á því að svo mikil reglugerðarbreyting verði að öðlast gildi með fyrirvara. Samgöngustofa, skoðunarstofur, skoðunarmenn og almenningur þurfa undirbúningstíma og aðlögun að nýjum reglum svo hægt sé að framkvæma þetta af einhverju viti.

Umsögn Frumherja HF

Um ákvæði til bráðabirgða bls. 14

Ástæða 1: er að varðandi OBD e.(On Board Diagnostics) tengingu er talað um skoðun með aflestri, þennan aflestur þarf að skýra nánar, tilgang hans og markmið, ætla má að það þýði um leið að óþarft sé að nota hefðbundna mengunarmælingu á slíka bíla osfv. og er það bara hið besta mál.

Á hinn bóginn er ljóst að kostnaður verður töluverður við að útbúa sérhverja skoðunarstöð þessum búnaði en tekið er tillit til þess með rúmum fyrirvara, til 1.1.2022 og er það vel.

Ástæða 2: er varðandi hjólþeyti á skoðunarstofur sem skoða ökutæki með leyfða heildarþyngd 3500kg og minna skulu verða sér úti um hjólþeyti fyrir 1.1.2021

Skilningur Frumherja er sá að hjólþeytir sé ekki notaður á bifreiðar <3500 kg og því er hann óþarfur nema á skoðunarstöðvar þar sem skoðaðar eru bifreiðar >3500kg. Merkt er við að hjólþeyti þurfi þar sem eftirvagnar <3500 kg eru skoðaðir. Hingað til hafa þeir verið skoðaðir á stöðvum án hjólþeytis án þess að vísbendingar séu um að það hafi valdið hættu. Hjólum þessara ökutækja má oft þeyta með handafli vegna smæðar þeirra og heyrist þá fljótt hvort um er að ræða ónýtar hjóllegur eða mishæð í hjólbörðum og felgum. Eðlilegt er að krefjast hjólþeytis við skoðun stærri og þyngri ökutækja þar sem þeim hjólum verður ekki þeytt með öðru en hjólþeyti.

Umsögn Frumherja HF

Um I. viðauka

Lágmarkskröfur um aðstöðu til prófana á aksturshæfni og prófunarbúnað.

1. gr.

Ástæðan er liður 7. álagsskynjari fyrir hjól

Hér er með öllu óskiljanlegt hvað verið er að biðja um. Álagsskynjari, þyngdarpúði hjóls, þyngdarpúði áss.

Þarna er verið að tala um þyngdarnema/vigt og þætti því eðlilegra að nota lýsandi orð fyrir búnaðinn. Þýðingin er meingölluð. Þessi búnaður er innbyggður í flesta hemlaprófara í dag.

Ástæðan er liður 8. skakari fyrir hjól (2 platna) MIKILVÆGT

Frumherji HF starfrækir 33 skoðunarstöðvar um land allt, og hefur í áratugi beitt sér fyrir því að veita alla þjónustu á sem flestum stöðum. Hefur jafnvel farið sérstaka skoðunarferð með færanlega skoðunarstöð um bæjarfélög landsins til að skoða vörubifreiðir meðal annara ökutækja.

Ákvæði liðar 8 þessa viðauka leggur veð að markmiði þessu að því leiti til að af þessum 33 skoðunarstöðvum eru bifreiðar >3500 kg skoðaðar á 23 stöðvum. Einungis ein skoðunarstöð Frumherja sem starfrækt er í dag uppfyllir skilyrði ákvæðisins, það er skoðunarstöð Frumherja á Hádegismóum 8.

Á öðrum stöðvum þyrfti að ráðast í mjög kostnaðarsöm búnaðarkaup að ótöldum framkvæmdakostnaði, auk þess sem að á sumum stöðum reynist etv. ómögulegt að koma búnaði sem þessum fyrir. (t.a.m. í stöðinni í Klettagörðum þar sem stór hluti vörubifreiðaflota landsins er skoðaður að jafnaði) Má því af leiðast að verði ákvæði þetta haft óbreytt verði það til þess að Frumherji neyðist til þess að hætta að veita þá þjónustu að skoða bifreiðir >3500 kg nema á stöðinni í Hádegismóum í Reykjavík. <u>Því leggur Frumherji það til að ákvæði 8 liðar verði ekki gert afturvirkt, heldur verði þessa búnaðar krafist á þeim skoðunarstöðvum sem viðurkenndar verða frá og með 1.1.2021 og skoða bifreiðar >3500 kg.</u>

Ástæðan er liður 14. OBD aflestrartæki

Skilgreina þarf notagildi slíks tækis, skv. gildandi skoðunarhandbók eru SRS og ABS ekki skoðuð nema hið síðarnefnda á ákveðnum ökutækjaflokkum, stendur þá til að breyta því einnig?

Kemur OBD Aflestur í stað mengunarmælingu bifreiða yngri en 1.1.2012? Hverjar eru kröfurnar til OBD aflestrartækisins?

Ástæðan er liður 15. tæki til að greina leka gass

Hér er líklega átt við búnað til að greina leka á brennslugasi í húsbifreiðum oþh. Eða er verið að tala um metan sem orkugjafa? Þessa búnaðar hefur ekki verið krafist til þessa.

Umsögn Frumherja HF

Ástæðan er liður 16. hjólþeytir e.(spinner)

Þessi krafa er ekki í tilskipuninni EB 2014/45 Annex III, raunar er búnaður 16, 17 18 og 19 ekki í tilskipuninni. Það þykir fullkomnlega eðlilegt að krefjast hjólþeytis á skoðunarstofur sem skoða bíla >3500 kg, en þetta með að hjólþeyti þurfi fyrir eftirvagnana þó þeir séu undir 3500 er Frumherji mótfallinn. Þó það sé viðtekin venja að á þeim skoðunarstofum sem hjólþeytar eru til staðar nú þegar séu þeir einnig notaðir á minni eftirvagna þá er það einvörðungu gert til hægðarauka. Sambærileg niðurstaða fæst þó svo litlu og léttu hjóli sé þeytt af handafli.

Um I. viðauka

Athugasemdir við merkingar í töflu yfir tilskilinn lágmarksbúnað:

- Orkugjafi rafmagn er ekki í boði, einungis petrol og diesel.
- Á að tengja L1e við OBD? Hingað til hafa létt bifhjól önnur en fjórgengis ekki verið mengunarmæld og bifhjól almennt eru ekki komin með OBD tengi 2012 þó etv. séu til örfáar undantekningar.
- Hemlaprófari með keflum og geyma niðurstöður fyrir ökutækjaflokk dráttarvéla, eru þær almennt hemlaprófaðar með keflaprófurum í löndunum í kringum okkur? Í þessum tilvikum þarf að heimila notkun hemlaklukku. Umsagnaraðili sér fyrir sér að framkvæmd hemlaprófs traktora sé vandkvæðum háð ef notaður er hefðbundinn keflahemlaprófari.
- Hjólþeytir fyrir eftirvagna <3500 kg – ætti ekki að verða krafa og var rætt framar í umsögnum Frumherja.