

Alþingi
Erindi nr. Þ 138/280/
komudagur 11.6.2010

Árni Davíðsson
Suðurbraut 1
200 Kópavogur
netfang: arnid65@gmail.com

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Kópavogur, 9. júní 2010

Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, þskj. 943 — mál 553.

Undirritaður vill gera eftirfarandi athugasemdir við fyrirliggjandi frumvarp til umferðarlaga.

55. grein

Undirritaður lýsir stuðningi við hækkun bílprófsaldurs í 18 ár, sem lögð er til í þessu frumvarpi.

83. grein.

Lagt er til að hugtakið þéttbýli verði felld brott úr 2. mgr. 83. gr. Málsgreinin verði svona: „Sveitarstjórn er heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.“

Skýring:

Óþarfi virðist að binda þetta ákvæði við þéttbýli. Athygli er vakin á því að aðeins eitt sveitarfélag á landinu virðist hafa sett reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.

Lagt er til að sett verði inn nýjar málsgreinar í 83. grein svo hljóðandi:

„Lóðarhöfum er heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana. Lóðarhafar geta bundist samtökum og stofnað rekstrarfélag um rekstur stöðureita á lóðum sínum og gjaldtöku fyrir hana. Gjaldtaka lóðarhafa fyrir notkun stöðureits fellur ekki undir 110. grein laganna enda er um gjald fyrir afnot að stöðureit á lóð lóðarhafa að ræða. Lóðarhafa er heimilt að leggja á aukastöðugjald ef reglur um notkun stöðureits eru brotnar. Upphæð aukastöðugjalds má þó ekki vera hærra en 20.000 kr á dag.“

Skýring:

Eðlilegt er að lóðarhafar geti rukkað fyrir afnot af bílastæðum sem þeir hafa kostað og eru svo sannarlega ekki ókeypis. Skynsamlegt er að margir lóðarhafar geti bundist

samtökum og stofnað sér rekstrarfélag um stöðureitinn. Þar sem um gjald fyrir afnot er að ræða er óeðlilegt að líta á gjaldtökuna sem sekt. Tilgangur stöðugjalda er einkum tvennskonar. 1) Að láta þann sem notar stöðureitinn borga fyrir afnotin en ekki óskylda aðila svo sem útsvarsgreiðendur eða þá sem ekki nota bíl. Með „ókeypis“ bílastæðum er verið að niðurgreiða notkun einkabíla fyrir eigendur þeirra og láta alla bera kostnaðinn af einkanotum bílaeigandans. 2) Að tryggja viðunandi framboð af bílastæðum þar sem margir eiga leið um og sumir myndu láta bíla standa of lengi og of nálægt þeirri þjónustu sem sótt er og hindra þar með aðgang annarra að. Með aukastöðugjöldum er tryggt að notendur stöðureita fari eftir reglum um tímalengd, og vandaða stöðu bíls í staði þannig að einn bíll leggi t.d. ekki í tvö stæði. Þess vegna er nauðsynlegt að hafa ákvæði um aukastöðugjald. Rétt er þó að binda upphæð aukastöðugjalds við hámarksupphæð svo það verði lóðarhöfum ekki að féþúfu og er hér miðað við ákvæði 110. gr. sem dæmi.

Lagt er til að sett verði inn ný málsgrein í 83. grein, svo hljóðandi:

„Reglur um notkun stöðureita og gjaldskrá fyrir hana skal auglýst í stjórnartíðindum og á áberandi stað við stöðureiti. Innheimta má stöðugjöld með lögtaki í viðkomandi ökutæki.“

Skýring:

Eðlilegt er að reglur og gjaldskrá sé auglýst almenningi og öðrum notendum.

Lagt er til að sett verði inn ný málsgrein í 83. grein, svo hljóðandi:

„Sveitarstjórn og lóðarhöfum er heimilt að fela óháðum rekstraraðila eftirlit með notkun stöðureita. Rekstraraðilar stöðureita skulu hafa gæðakerfi.“

Skýring:

Eðlilegt er að hægt sé að fela fyrirtæki eða félagi með ýmsum rekstrarformum að annast rekstur og eftirlit með stöðureitum. Jafnframt er rétt að vinnubrögð þess séu stöðluð og vönduð í hvívetna.

110. grein.

Lagt er til að síðasta setning 3. mgr. verði svo hljóðandi:

„Gjald samkvæmt þessari grein skal renna til umferðaröryggismála eða til að efla almenningsamgöngur eða samgöngur gangandi og hjólandi vegfarenda.“

Skýring:

Engin samgöngumáti á Íslandi hefur notið jafn mikils opinbers stuðnings og stuðnings samfélagsins og notkun einkabíla í gegnum tíðina. Sá stuðningur hefur verið á forni; 1) ókeypis bílastæða, 2) ökustyrkja og ökuhlunninda sem bílaeigendum eru greiddir sem yfirborgarir fram hjá skattkerfinu og 3) því að skattheimta með vörugjöldum og eldsneytisgjöldum hefur ekki staðið undir fjárfestingum og viðhaldi við vega og gatnakerfi.

Eðlilegt er að reynt sé að vinda ofan af þessum stuðningi við þennan samgöngumáta og að hann greiði nú þótt í litlu sé fyrir fyrirgreiðsluna. Eðlilegt er einnig að hann greiði til

umferðaröryggismála því frá upphafi bílaaldar á Íslandi hafa bílar valdið dauða á annað þúsund Íslendinga. Einkabílar koma við sögu í nær öllum dauðsföllum og alvarlegum slysum í umferðinni.

Athygli er vakinn á því að 110. gr. frumvarps er því sem næst samhljóða 108. grein núverandi laga. Framfylgd 108 gr. núverandi laga hvílir á lögreglu allstaðar á landinu nema í Reykjavík. Mikil óánægja er með slæga framgöngu lögreglu í að framfylgja 110. gr. frumvarpsins gagnvart ólöglega lögðum bílum því mjög mikið er um ólöglegar stöður bíla um allt land. Jafnvel þótt nóg sé af bílastæðum 20 metra í burtu leggja bílstjórar upp á gangstéttir, göngustíga og gangbrautir og er algjör undantekning ef lögregla aðhefst nokkuð.



Árni Davíðsson