

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 24. október 2012

Varðar: frumvarp til umferðarlaga, 179. mál.

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) hafa fengið til umsagnar frumvarp til umferðalaga, 179. mál. SFF fagna mörgum af þeim breytingum sem frumvarpið felur í sér og þá sérstaklega að skýrt er tekið fram hvaða ökutækni eru skráningarskyld. En eins og áður hefur komið fram í umsögnum SFF er nauðsynlegt að það sé skýrt svo ekki sé neinn vafi á því hvaða ökutækni skulu ábyrgðartryggð samkvæmt frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar.

Eins og áður hefur komið fram í umsögnum SFF er afar mikilvægt að samræmis sé gætt á milli frumvarps til umferðarlaga og frumvarps til laga um ökutækjatrýggingar. Þar sem ekki er búið að leggja fram frumvarp til laga um ökutækjatrýgginga á Alþingi er ekki hægt að bera þessi tvö frumvörp saman.

Sérstaklega mikilvægt er að samræmis sé gætt á milli þessara tveggja frumvarpa þegar kemur að notkun á hugtakinu *umráðamaður*. Aðildarfélög innan SFF í eignarleigustarfsemi hafa áhyggjur af því að verið er að draga úr ábyrgð umráðamanna ökutækja frá því sem verð hefur. Samkvæmt núgildandi umferðarlögum nær ábyrgðarregla umferðarlaganna bæði til eiganda ökutækis og umráðamanns. Í athugasemdum við frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, sem lagt var fram á 116. löggjafarþingi, segir að það skipti máli að skv. 1. mgr. 93. gr. laganna hvílir vátryggingaskylda á eiganda ökutækis eða þeim sem fer með varanleg umráð þess. Þetta frumvarp varð að lögum nr. 44/1993. Með fyrirleggjandi frumvarpi virðist það vera markmiðið að draga úr þessari ábyrgð umráðamanns og segir í athugasemdum við frumvarpið að hugtakið sé haft í sviga til að leggja áherslu á það að skyldur umráðamanns séu afleiddar af skyldum eiganda. Þó jákvætt sé að hugtakið umráðamaður verði áfram hluti af umferðarlögum er það mjög óvanalegt að nota sviga í lagatexta og með öllu óljóst hvemig slíkt muni vera túlkað, sérstaklega í ljósi fyggreindra athugasemda. **Það er mikilvægt að skýrt sé að ábyrgð ökutækis hvíli jafnt á eiganda og umráðamanni þess. Það er óljóst hvaða markmiðum verður náð með því að takmarka á þennan hátt ábyrgð umráðamanns ökutækis og ekki hægt að segja til um fyrirfram hvaða áhrif þetta mun hafa í framkvæmd.** Í þessu samhengi er mjög mikilvægt að samræmis sé gætt á milli umferðarlagafrumvarps og frumvarps til laga um ökutækjatrýggingar.

Samkvæmt framangreindu er mikilvægt að þessi tvö frumvörp verði afgreidd sameiginlega á Alþingi svo hægt sé að tryggja samræmi á milli þeirra. Þar sem frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar hefur ekki verið lagt fram gera SFF fyrirvara um geta komið á framfæri frekari athugasemdum varðandi umráðamann hugtakið þegar bæði frumvörpin hafa verið lögð fram á Alþingi og hægt verður að skoða þau heildstætt.

Almennar athugasemdir

5. tl. 3. gr.

Samkvæmt 5. tl. 3. gr. er almenningssvagn skilgreindur sem ökutæki ætlað til farþegaflutninga. Samkvæmt þessari skilgreingingu eru almenningssvagnar ekki skráningarskyldir skv. 70. gr. frumvarpsins. Til að tryggja að almenningssvagnar verði skráningarskyldur leggja SFF til eftirfarandi breytingu á skilgreiningunni:

Almenningssvagn: Bifreið ætluð til farþegaflutninga fyrir 8 farþega eða fleiri og notað til reglubundins áætlunaraksturs samkvæmt fyrir fram ákveðnum akstursleiðum.

Hugtakið hjólarein

Í 41. og 43. gr. frumvarpsins kemur hugtakið hjólarein fyrir. Hugtakið hefur hins vegar ekki verið skilgreint. Óljóst er hver er munurinn á hjólarein og hjólastíg. SFF leggja til að hugtakið hjólarein verði skilgreint.

21. gr. Mæting á þröngum vegi

Í 4. mgr. 21. gr. segir að ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugur kemst fram hjá hinu áhættulaust skal sá ökumaður sem fyrstur kemur njóta forgangs, en sá sem síðar kemur að skal, ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aka aftur á bak.

Hér er lögð til verulega breyting frá hliðstæðu ákvæði í 1. mgr. 19. gr. nógildandi umferðalaga. Felst breytingin í því að nú er lagt til að sá sem fyrstur kemur að hindrun skuli njóta forgangs en sá síðari skuli víkja. Í greinargerð er þessi breyting rökstudd með því að nógildandi regla sé of óáþreiffanleg að efni til. Því sé lagt til að tekin verði upp fortakslausari viðmiðun sem einkum felst í því að sá sem fyrstur kemur að skuli njóta forgangs.

SFF gera athugasemdir við þessa breytingartillögu og þær röksemdir sem að baki henni búa. Mörg alvarleg slys verða við mætingu á mjóum og þröngum vegum, þar sem erfitt er um vik að mætast. Þau eiga oft rætur að rekja til þess að ökumenn hafi metið aðstæður svo að þeir hafi komið fyrir að og því átt að hafa forgang. Ökumenn sem koma úr sitt hvorri áttinni að þrengslum á vegi geta metið aðstæður út frá gjörólíkum forsendum og hafa ekki sömu áþreiffanlegu viðmiðin til að geta metið hvor hafi forgang og hvorum beri að víkja. **Það að mæla fyrir um að annar ökumanna skuli hafa fortakslausan forgang umfram hinn getur einungis haft aukna slyshættu í för með sér. Ef þörf er á að breyta nógildandi reglu er miklu fremur ástæða til að mæla fyrir um skyldu beggja ökumanna til að stöðva í tæka tíð ef þörf krefur.**

SFF leggja til að umrætt ákvæði verði óbreytt ella verði því breytt og orðist svo :

Ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust skulu báðir ökumenn nema staðar ef þörf krefur. Sá ökumaður sem betur fær því við komið skal aka út af vegi eða aka aftur á bak."

28. gr. Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis.

Við a-lið mætti bæta „hraðahindrun“ þar sem þær eru mjög víða notaðar sem ómerktar gangbrautir.

34. gr. Hættuljós og viðvörunarþríhyrningur

SFF telur mikilvægt að ákvæði 34. gr. merkjareglugerðar nr. 289/1995 um ljósmerki verði felld inn í 1. mgr. 7. gr. frumvarpsins. Í núverandi frumvarpi er tekið fram að ökumanni sé óheimilt að aka gegn rauðu umferðarljósi en SFF telur eðlilegt að í umferðarlögum verði einnig tekið fram hvaða þýðingu rautt ljós samtímis gulu ljósi hafi, grænt ljós og gult ljós eitt og sér.

41. gr. Reiðhjól

Í frumvarpinu er búið að taka út heimild Umferðastofu til að setja reglur um gerð og búnað reiðhjóla. Þrátt fyrir að verkefni sem kveðið er á um í m. og o. lið 114. gr. telja SFF rétt og nauðsynlegt að það sé sérstakt ákvæði í þessari grein um að slíkar reglur verði settir.

42. gr. Börn og reiðhjól

Í 1. mgr. 42. gr. segir að barn yngra en 7 ára má eigi hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns sem náð hefur 15 ára aldri.

Samkvæmt ákvæðinu er börnum 7 ára og eldri heimilt að hjóla á umferðapungum akbrautum, t.d. Kringlumýrabraut. Sjö ára gömul börn hafa varla þroska til að skilja þær hættur sem fylgja því að hjóla á akbraut þar sem umferðarpungi er mikill. SFF leggja til að aldurstakmörk verði hækkuð í 12 ár. Ef ekki er vilji til þess leggja SFF til að lágmarka heimild barna 7 ára og eldri við akbraut þar sem hámarkshraði er 50 km á klst. eða lægri.

43. Almennar reglur um akstur bifhjóla

Í 2. mgr. 43. gr. segir

Bifhjóli, öðru en bifhjóli í flokki I, má eigi aka á gangstétt, göngustíg eða hjólastíg, nema skilyrði 2. mgr. 26. gr. eigi við.

Þarna virðist sem vanti inn orðið *léttu þ.e. „...öðru en léttu bifhjóli í flokki I, „*

Samkvæmt ákvæðinu er heimilt að aka léttum bifhjólum í flokki I á gangstétt, göngustíg eða hjólastíg. Svo virðist sem engar reglur eru að finna um hvernig akstri slíkra léttra bifhjóla skuli vera háttáð. Til samanburðar má nefna að í 4. mgr. 41. gr., þar sem fram koma reglur um hvernig umferð hjóla á gangstétt, göngustíg eða hjólastíg er háttáð. SFF telja mikilvægt að samskonar regla verði sett um akstur léttra bifhjóla í flokki I skv. 2. mgr. 43. gr. Lagt er til að við ákvæðið bætist ný málsgrein sem verði svohljóðandi:

Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt, göngustíg og göngugötu, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum eða sveitastjórn hefur ekki sérstaklega lagt bann við því. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að hjóla á hjólastígnum. Ökumaður bifhjólasins á gangstétt, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum.

54. gr. Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar

Nýjustu rannsóknir á öryggi í notkun handsfrjálts búnaðar í samanburði að tala beint í farsíma við akstur, sýna að engin mælanlegur munur er út frá öryggissjónarmiði. Sama skerðing á athygli við akstur verður

hjá öikumanni hvort sem hann talar beint í farsíma eða gegnum handfrjálisan búnað og sama seinkun verður á viðbrögðum öikumanns þegar hann þarf að bregðast við óvæntum atburði við aksturinn.

Mikilvægt er að tillit sé tekið til niðurstaðna ofangreindra rannsókna á umferðaröryggi. Það veitir öikumönnum falskt öryggi í umferðinni að leyfa notkun handfrjáls búnaðar með núverandi og nýjum umferðarlögum. Við gerð nýrra umferðarlaga má ekki horfa framhjá staðreyndum í umferðarrannsóknum sem sýna fram á skert öryggi öikumanna í umferðinni og um leið getur stuðlað að lýðheilsu ógn.

Samkvæmt framangreindu leggja SFF til að í nýjum umferðarlögum að öll notkun farsíma við akstur farm- og fólksflutningaökutækja verði bönnuð í ljósi niðurstaðna fyrrnefndra rannsókna. Það er mikilvægt að stjórnendur stærstu ökutækja í umferðinni sem flytja oft hættulegan og dýrmætan farm séu ávallt með fyllstu athygli við akstur þeirra.

68. gr. Öryggi, gerð og búnaður ökutækis

SFF telja eðlilegt að „dekkjabúnaði“ sé bætt við upptalningu 3. mgr.

76. gr. Öryggis- og verndar búnaður við hjólreiðar

Samkvæmt 1. mgr. 76. gr. frumvarpsins er barni yngra en 15 ára skytt að nota hlífðarhjálma við hjólreiðar. SFF telja eðlilegt að ekki séu aldursmörk á notkun hlífðarhjálma við hjólreiðar og leggja til að öllum verði gert skytt að nota hlífðarhjálma við hjólreiðar. Enda hefur það marg sýnt sig að hlífðarhjálmar veita nauðsynlega vernd bæði fyrir börn og fullorðna hjólreiðamenn.

Auk alls framangreinds leggja SFF mikla áherslu á að gætt sé samræmis á milli frumvarpsins og frumvarps til laga um ökutækjatrýggingar.

Ábyrgð á notkun ökutækis

Ákvæði laganna beinast því í stórum dráttum að þeim aðila sem stjórnar ökutækinu hverju sinni. Hann ber ábyrgð á því að nota ekki ökutækið nema hann og tækið séu til þess hæf og valdi ekki öðrum hættu eða tjóni. Ökumaðurinn hlýtur því ávallt að bera fyrst og fremst ábyrgð á notkun ökutækisins enda myndi forvarmaráhrif laganna þynnast verulega ef einhver annar en ökumaðurinn sjálfur bæri ábyrgð á hegðun hans.

Þessi hugsun birtist t.d. í 96.gr. frumvarpsins þar sem að mælt er fyrir að ef refsiverð háttsemi samkvæmt 94. eða 95. gr. er framin með vitund og vilja eigandans skuli honum einnig refsað fyrir brotið. Ákvæði af sama meiði er að finna í 92.gr um stjórnvaldsektir Vegagerðarinnar en þær eru lagðar á öikumanninn. Þetta eru mjög eðlileg ákvæði enda eru öll skilyrði laga um saknæmi og ólögmæti fyrir hendi í slíkum tilvikum. Í 49.greininni er sú skylda lögð á eiganda ökutækis að greina lögreglunni frá því hver hafi stjórnað ökutæki á tilteknum tíma.

SFF vilja benda á að með þessum sömu rökum skýtur það skökku við í 110. og í 111. gr. þegar kemur á sektarábyrgðum þá ber eigandi ökutækis sem getur með engum hætti komið í veg fyrir hátterni öikumannsins eða umráðamanns ökutækisins ábyrgð á greiðslu sektar sem annar maður ávann sér. Svo virðist sem að þessi ákvæði stjórnastaf öðrum sjónarmiðum en tilgangi og markmiðum laganna sem er að að auka umferðaröryggi. Það að þriðji aðili í þessu tilviki eigandi ökutækis sé meðábyrgur fyrir sektarkröfu á hendur öikumanni dregur verulega úr varnaðaráhrifum frumvarpsins og opnar leið fyrir saknæma notkun ökutækis.

Þessu sambandi má nefna að umtalsverður kostnaður hlýst af sumum leigutökum bifreiða sem fjármangaðar eru hjá eignaleigufyrirtækjum, vegna stöðvunarbrota, en þessir aðilar hafa lært það að eftir tiltekin tíma er greiðsluáskorun beint að eigandanum og hann verður að greiða sektina. Þessir aðilar eiga það flest allir sameiginlegt að greiða ekki heldur leigugreiðslur, sinna ekki lögbundinni skoðunarskyldu eða greiða lögboðnar ábyrgðartryggingar. Nýlega samþykktar breytingar á innheimtulögum um samþykki umráðamanns fyrir vörslutöku bifreiðar gagnast þessum aðilum einna helst.

Það er ljóst að með þessu ákvæði er öikumönnum mismunað eftir því hvort að þeir eiga ökutækið eða bara afnotarétt.

Lögin nota ýmist orðin ökumaður, stjórnandi ökutækis eða umráðamaður yfir þann aðila sem notar tækið á hverjum tíma og væri til mikilla bóta ef að lögin sjálf myndu skilgreina hverjir þessir aðilar væru s.s. að stjórnandi ökutækis gæti verið eigandi tækisins, formlegur umráðamaður eða aðili sem þessir tveir veita heimild til notkunar tækisins.

SFF eru hvenær sem er tilbúin að koma á fund nefndarinnar til að fara nánar yfir framangreindar athugasemdir, sé þess óskað.

Virðingarfyllt,
f.h. Samtaka fjármálafyrirtækja



Vigdís Halldórsdóttir, lögfræðingur