

Minnisblað Samgöngustofu

- a) Óskað er eftir tillögu frá Samgöngustofu til breytinga á frumvarpinu svo rafmagnslestir sem fara upp í 25 km/klst. og með aftanívagna geti fallið undir lögin. Mætti t.d. koma því við í 71. gr. þ.e. að heimilt sé í þeim tilvikum þar sem dráttarvél kemst einungis upp í 25 km/klst. sé heimilt að festa fleiri vagna við dráttarvélina?

Tillaga Samgöngustofu tekur mið af því að einungis er óskað eftir tillögu varðandi rafmagnslestir sem ná hámarkhraða 25 km/klst. en ekki annarra gerða, s.s. ökutækja knúnum með bensíni eða dísilolíu.

Samkvæmt 62. gr. umferðarlaga þá er heimilt að dráttarvél hafi tvo eftirvagna en ef heimila ætti fleiri eftirvagna þarf að bæta við ákvæðið, t.d. eitthvað á þessa leið: „*Rafknúin dráttarvél ætluð til farþegaflutninga má hafa fleiri eftirvagna en tvo enda er hámarkshraði rafknúins dráttartækis að hámarki 25 km/klst.*“.

Taka þarf mið af því að oft uppfylla þessi ökutæki ekki þær reglur sem gilda um öryggis- og verndarbúnað í ökutækjum, s.s. um öryggisbelti. Þá þarf að huga að því að oft eru ekki hurðar á þessum ökutækjum heldur notaðar keðjur sem veita enga vörn ef til áreksturs kæmi og gerir fólki það einnig auðvelt fyrir að fara frá borði á ferð.

Í 71. gr. umferðarlaga er hinsvegar heimild fyrir ráðherra til að setja reglur um undanþágu frá skyldu til að nota öryggis- og verndarbúnað, m.a. við sérstakan akstur. Þannig mætti setja inn undanþáguheimild í reglugerð um notkun öryggis- og verndarbúnaðar í ökutækjum nr. 348/2007 og reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 að rafknúin lest með hámarkshraða 25 km/klst. sé undanþegin ákvæðum varðandi öryggis- og verndarbúnað.

Samgöngustofa leggst gegn því að akstur slíks ökutækis fari fram á aðalgötum, stofnbrautum og á götum/vegum með meiri hámarkshraða en 50 km/klst. Erlendis eru sambærileg tæki yfirleitt notuð á skilgreindum og/eða lokuðum svæðum eins og í skemmtigörðum, eða hefur sér akrein á vegum.

- b) **Tjónabílar. Tryggingafélögin skrá tjónabíla og þarf kvittun faggilts verkstæðis upp á að búið sé að gera við hann skv. tilmælum framleiðanda til að afmá tjónabílaskráninguna. Borið hefur á því að verkstæði hafi verið að kvitta upp á viðgerðir sem hafa verið gerðar í bílskúrum (fúsk) og neytendur sitja upp með ónýtan bíl. Hver er lagalega staðan með tjónabifreiðar, hvaða úrræði eru fyrir neytendur og hvaða eftirlit er með þessu? Hvernig telur Samgöngustofa að hægt sé að bregðast við þessu? Þarf lagabreytingu?**

1. *Hver er lagalega staðan með tjónabifreiðar?*

Um tjónaökutæki og viðurkennd rétttingaverkstæði er fjallað í 25. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Viðurkennt rétttingaverkstæði skal vera búið viðeigandi tækjabúnaði til viðgerða á ökutækjum eftir fyrirmælum framleiðanda og geta að því loknu gefið út vottorð um viðgerðina. Viðurkennt rétttingaverkstæði skal m.a. hafa vottað gæðastjórnunarkerfi.

2. *Hvaða úrræði eru fyrir neytendur?*

Neytendur geta fengið afrit af innsendu vottorði viðgerðaraðila til staðfestingar á viðgerðinni. Þá er hægt er að koma með ábendingar til eftirlitsaðila sem bregst við með viðeigandi hætti, en annars er málið einkaréttarlegs eðlis milli neytenda og viðgerðaraðila.

3. *Hvaða eftirlit er með þessu?*

Samkvæmt 25. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 hefur Samgöngustofa eftirlit með viðurkenndum réttingaverkstæðum. Eftirlitið hefur ekki verið eins og æskilegt væri vegna manneklu í málaflokknum hjá stofnuninni. Hins vegar er bent á það að framangreindir aðilar eru leyfis skyldir og að brugðist er við ábendingum með viðeigandi hætti.

4. *Hvernig telur Samgöngustofa að hægt sé að bregðast við þessu?*

Með auknum mannafla og fjármagni. Þá væri hægt að ráða inn til tæknideildar ökutækja menntaðan bifreiðasmið eða bifvélavirkja til að hafa eftirlit með verkstæðunum.

5. *Þarf lagabreytingu?*

Krafan um eftirlit Samgöngustofu er þegar að finna í reglugerðinni, en það væri til bóta ef það væru ríkari heimildir til viðurlaga, s.s. sekta, fari verkstæðin ekki að reglum. Í dag er eingöngu heimild til að fella niður heimild til að gefa út vottorð um viðgerð um tjónaökutæki.

c) Endurmenntun atvinnubílstjóra með meira próf. Eru löginn ekki nógu skýr varðandi hana, þ.e. að hún geti farið fram í fjarnámi? Hvernig hefur framkvæmdin verið?

Samgöngustofa telur löginn nægilega skýr enda segir beinlínis í 4. mgr. 50. gr. umferðarlaga nr. 50/1987: „Ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni skulu gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Ráðherra kveður nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð. Heimilt er að ljúka endurmenntun með fjarnámi.”

Samkvæmt námskrá fyrir endurmenntun bílstjóra getur viðurkenndur námskeiðshaldari boðið upp á fjarnám uppfylli það kröfurnar sem gerðar eru til námsins.

Á heimasíðu Samgöngustofu má finna upplýsingar um alla viðurkennda námskeiðshaldara. <https://www.samgongustofa.is/umferd/nam-og-rettindi/endurmenntun-atvinnubilstjora/>

Meðfylgjandi er samantekt um endurmenntunarnámskeið 2016-2018. Þar kemur m.a. fram að alls voru haldin 912 námskeið á síðasta ári en 283 námskeið á árunum 2016-2017. Flest námskeiðin voru haldin í Reykjavík eða 46% og 10% þeirra á Akureyri. Önnur námskeið dreifast um allt land en námskeiðshaldarar eru í öllum landsfjórðungum sem hafa farið með námskeið víðar um landið. Af námskeiðum síðasta árs var fjarkennsla í boði á 15 námskeiðum.

Reykjavík 14. maí 2019

Kristín Helga Markúsdóttir