



Félag íslenskra bifreiðaeigenda

Skúlagötu 19 – 101 Reykjavík

www.fib.is – sími 414 9999

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík, 2. desember 2020

Umsögn frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019, frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

Tiltekin ákvæði frumvarpsins hafa fyrr á þessu ári verið lögð fram sem drög í samráðsgátt stjórnvalda og sendi FÍB inn umsagnir bæði í febrúar og aftur í október vegna þeirra. FÍB gerir alvarlegar athugasemdir við þriðju tilraun framkvæmdavaldsins á þessu ári til að fella út skráningar- og skoðunarskyldu léttra eftirvagna. FÍB telur niðurfellinguna ganga þvert á markmið umferðarlaga um að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi.

Athugasemdir og ábendingar FÍB við einstakar greinar frumvarpsins

FÍB er sammála 1. gr. um breytingar á 9. grein umferðarlaga um hámarkshraða í vistgötum. Félagið tekur undir röksemdir frumvarpsins um að rétt sé að miða við hámarkshraðann 15 km á klst.

FÍB gerir engar athugasemdir við 2. til 6. og 9. til 14. grein frumvarpsins.

Umsögn um 7. grein

FÍB fagnar því að stjórnvöld geri viðeigandi ráðstafanir til að taka upp ákvæði um minni koltvísýringslosun nýrra fólksbíla í samræmi við rúmlega árgamla samþykktir Evrópuþingsins. Hraða þarf lagasetningu varðandi umframlosunargjald á framleiðendur til þess að ná markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum og um orkuskipti í samgöngum. Aðgerðarleysi af hálfu íslenskra stjórnvalda getur dregið úr framboði hreinorkubíla hér á landi.

Umsögn um 8. grein

Í 8. gr. frumvarpsins er enn á ný lagt til að fella út ákvæði um skráningu eftirvagna sem eru gerðir fyrir minna en 750 kg. heildarþyngd.

Lög og reglur

Það alvarlegt að þrátt fyrir ákvæði nýrra umferðarlaga virðist Samgöngustofa ekki hafa breytt verklagi sínu á þessu ári varðandi skráningu eða skoðun léttra eftirvagna. Hvernig getur opinber stofnun sem fer með stjórnsýslu samgöngumála og hefur það hlutverk að stuðla að samgönguöryggi ákveðið að fara ekki að nýjum ákvæðum umferðarlaga? Skráning og skoðun léttra eftirvagna tryggir eftirlit með öryggisbúnaði, ljósabúnaði, burðarvirki og tengibúnaði m.m. Þetta aukna aðhald og eftirlit stuðlar að auknu umferðaröryggi.

Í skýringartexta um 8. grein er fjallað um breytingu á ákvæði núverandi laga um skráningarskyldu eftirvagna sem eru undir 750 kg. Lagt er til að taka út skráningarskyldu léttra eftirvagna. Fram kemur að miðað við upplýsingar frá Samgöngustofu virðast slys sem rekja má til þess að eftirvagnar séu í ólagi vera sjaldgæf. Slysaskráning Samgöngustofu byggir á lögregluskýrslum úr gagnagrunni Ríkislögreglustjóra og frá árinu 2009 hefur auk þess verið stuðst við gögn frá Aðstoð og Öryggi. Það vantar oft inn í þessa skráningu upplýsingar um óhöpp sem tengjast eftirvögnum sem koma eingöngu inn á borð hjá tryggingafélögum. Gögnin eru góð og gild en segja ekki alla söguna.

Tölfræði frá Samgöngustofu

FÍB hefur undir höndum tölfræði frá Samgöngustofu yfir þau slys og óhöpp þar sem óskráðar kerrur koma við sögu samkvæmt skýrslum lögreglu. Gögnin ná yfir árin 2009 til 2018. Á þessu tímabili voru skráð 14 alvarleg slys, 36 slys með litlum meiðslum og 300 óhöpp án meiðsla. Þetta eru allt of mörg slys.

Umsagnir

Fram kemur í greinargerð að brugðist hafi verið í núverandi útfærslu frumvarpsins við hluta ábendinga og gerðar breytingar á tilteknum ákvæðum. Sagt er að Samtök versluar og þjónustu hafi lagst gegn afnámi skráningarskyldu smærri eftirvagna og undanþáguheimild til ráðherra um skráningarskyldu ökutækja með reglugerð. Svo kemur þessi furðulega setning:

Brugðist var við því með því að setja inn almenna undanþágu smærri eftirvagna annarra en ferðavagna frá skráningarskyldu og bætt var við heimild ráðherra til að kveða eftir sem áður á um slíka skráningarskyldu í reglugerð.

Það voru ekki bara Samtök verslunar og þjónustu sem lögðust gegn afnámi skráningarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir minna en 750 kg. heildarþyngd. Bílgreinasambandið, FÍB, Frumherji, Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu, Samtök atvinnulífsins, Vegagerðin, Víkurvagnar og einstaklingar með þekkingu á málaflokknum lögðust einnig gegn afnámi skráningarskyldunnar þegar málið var í samráðsgáttinni.

Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu taldi í umsögn sinni að skráning og skoðun léttra eftirvagna í núgildandi lögum auðveldaði löggæsluframkvæmd við eftirlit og bætti umferðaröryggi.

Skráningar- og skoðunarskylda eftirvagna

Félag íslenskra bifreiðaeigenda telur það stríða gegn umferðaröryggi að taka út ákvæði í umferðarlögum nr. 77/2019 um skráningarskyldu léttra eftirvagna. Það er veigamikið öryggisatriði að skrá og hafa eftirlit með ástandi léttra eftirvagna. Með því er lagt mat í samræmi við staðla á hönnun, smíði og samsetningu vagnanna og farið yfir raunverulegt burðarþol. Breyttum lögum fylgir aukinn kostnaður og fyrirhöfn en ávinningurinn er aukið umferðaröryggi og neytendaöryggi. Á hinum Norðurlöndunum og víða í Evrópu eru kvaðir um skráningu og skoðun léttra eftirvagna.

Varnaðarskýrsla

Í varnaðarskýrslu rannsóknarnefndar umferðarslysa frá 2007 segir m.a. að mörg tilvik séu þekkt þar sem óskráðir eftirvagnar (kerrur) komi við sögu í umferðarslysum, þar með talið banaslys. Fram kom í skýrslunni að eftirlit með eftirvögnum væri ekki í samræmi við þá hættu sem af þeim gæti stafað. Stjórnvöld voru hvött til að hrinda í framkvæmd fyrirætlun í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda fyrir árin 2002-2012 um að gera alla eftirvagna skráningar- og skoðunarskylda.

Með ákvæðinu um skráningar- og skoðunarskyldu léttra eftirvagna í umferðarlögum (77/2019) var loks orðið við hvatningu Rannsóknarnefndar umferðarslysa um aukið öryggi í þessum ökutækjaflokki. Innan tveggja mánaða frá gildistöku laganna var ráðuneyti umferðaröryggismála búið að leggja fram drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum með niðurfellingu á skráningu léttra eftirvagna þrátt fyrir öll þau rök sem lögð hafa verið fram um að slíkt athafnaleysi ógni umferðaröryggi.

Rök fyrir því að hafa eftirvagna skráða og eftirlitsskylda:

- Eftirvagnar standa gjarnan óhreyfðir svo mánuðum skiptir. Við þær aðstæður er hætt á að hjólabúnaður og tengibúnaður, veðrist, tærist og skemmist. Af þeim sökum hafa hjól farið undan eftirvögnum í almennt umferð.
- Reynslan sýnir að töluverður fjöldi eftirvagna í umferð er án ljósabúnaðar þótt hann sé áskilinn.
- Mörg dæmi eru um eftirvagna sem ekki eru búnir öryggiskeðju til að festa í ökutækið sem dregur en það er nauðsynlegt öryggisatriði sérstaklega þegar um er að ræða óhemlaðan eftirvagn eins og á við um marga létta eftirvagna.
- Samkvæmt 3. grein reglna um tengingu og drátt ökutækja nr. 394/1992 þá ber að setja skráningarnúmer dragandi ökutækis á óskráðan eftirvagn ef vagninn skyggir á númer bílsins. Þetta er væntanlega til þess að hægt sé að greina ökutækið í umferð. Á þessu er fullkominn misbrestur í dag enda flækjustigið hátt. Þetta kallar á að til reiðu sé aukanúmeraplata með númeri bílsins sem dregur. Aukanúmer þarf að panta og borga sérstaklega fyrir. Skráningarskylda eftirvagna leysir þetta vandamál.
- Töluvert er um létta heimasmiðaða eftirvagna þar sem alger óvissa er varðandi gæði smíðinnar, efnisval og burðargetu.
- FÍB hefur kannað kerruframboð hjá nokkrum fyrirtækjum sem leigja út óskráðar kerrur. Komið hefur í ljós að hægt er að taka á leigu óskráðar kerrur sem gerðar eru fyrir 750 kg. farm þegar viðmiðið hefur verið að hámarki 750 kg. heildarþyngd, sem er allt annað.
- Samkvæmt 37. grein umferðarlaga eru ökutæki sem draga eftirvagn eða skráð tengitæki ekki lengur með hámarkshraðatakmark 80 km á klst. Ráðherra hefur heimild í 38. grein laganna til að setja reglugerð um lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis. Ef hámarkshraði allra ökutækja er 90 km á klst., einnig ökutækja sem draga skráningar- og eftirlitslausa eftirvagna, þá er það aðför að markmiðum umferðarlaga um að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi.

Það er okkur hjá FÍB hulin ráðgáta hvers vegna Samgöngustofa og samgönguráðuneytið sækja svona fast að fella út ákvæði um skráningarskyldu léttra eftirvagna. Rökin með núverandi ákvæði um skráningarskyldu eru margfalt veigameiri en þau sem lögð eru fram til stuðnings niðurfellingu.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri

Nefndasvið Alþingis

Umsögn um lagafrumvarp

Þingskjal 313 - 280.

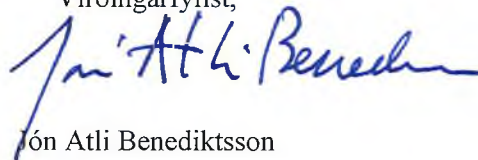
sent á netfangið nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 3. desember 2020.

Efni: Umsögn við 10. gr. frumvarps til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019 (viðbót við 5. mgr. 86. gr. umferðarlaga)

Háskóli Íslands styður fyrirhugaða breytingu á 5. mgr. 86. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Aukin umferð og fjölgun bifreiða hefur leitt til verulega aukinnar aðsóknar í gjaldfrjáls bílastæði við Háskóla Íslands og Landspítala. Ljóst er að aðsóknin mun aukast á næstu árum vegna uppbyggingar í Vatnsmýri. Háskóli Íslands telur því mikilvægt og nauðsynlegt að heimild til innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita í umsjón ríkisaðila sé einfölduð með þeim hætti sem lagt er til í frumvarpinu. Heimili ráðherra Háskóla Íslands að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem skólinn hefur umsjón með, má þannig draga verulega úr umferðarþunga í Vatnsmýrinni.

Virðingarfyllt,



Jón Atli Benediktsson

rektor

Umsögn um lagafrumvarp

Þingskjal 313 – 280. Mál / stjórnarfrumvarp

Frumvarp til laga um breytingu [á umferðarlögum, nr. 77/2019](#)

Sendandi: Oddur Gunnarsson deildarstjóri lögfræðideildar Landspítala

Umsögn Landspítala v. 10.gr. frumvarpsins (viðbót við 5.mgr. 86.gr. umferðarlaga):

Landspítali styður fram komna tillögu um viðbót við 5. mgr. 86. gr. umferðarlaga, sbr. 10. gr. í fyrirliggjandi frumvarpi.

Aukin umferð og fjölgun bifreiða hefur leitt til verulega aukinnar aðsóknar í gjaldfrjáls bílastæði við Landspítala og Háskóla Íslands. Fyrirséð er að sú aðsókn muni aukast umtalsvert vegna uppbyggingar í Vatnsmýrinni.

Málið er sérstaklega aðkallandi fyrir Landspítala vegna umfangsmikilla byggingaframkvæmda vegna spítalans við Hringbraut sem munu hefjast af miklum þunga í lok þessa árs og aukast svo stig af stigi á komandi ári. Hundruð starfsmanna munu vinna við þessar framkvæmdir. Það er afar brýnt að Landspítali geti þróað öfluga bílastæðastýringu eins fljótt og mögulegt er m.a. með nýtingu á bílastæðaöppum, myndavélum sem lesa bílnúmer, o.fl.

Fái spítalinn ekki reglur/verkfæri til að stýra bílastæðamálum sínum er mikil hætta á skorti á bílastæðum fyrir starfsemi spítalans með tilheyrandi óánægju allra viðkomandi hagsmunaaðila, m.a. sjúklinga og gesta þeirra. Nú þegar liggur fyrir tillaga að reglugerð á grundvelli ákvæðisins.

Með kveðju,

Oddur Gunnarsson,

deildarstjóri lögfræðideildar Landspítala

s. 824-5361



Reykjavík 29. desember 2020

Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum 280. mál.

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) gera eftirfarandi umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum 280. mál á 151. þingi.

Athugasemd við 11. gr. frumvarpsins:

11. gr. Í stað tilvísananna „39.–41. gr., 42. gr.“ í 1. mgr. 94. gr. laganna kemur: 39.–42. gr., 1.–4. mgr. 43. gr.

Í greinargerð segir að

Á undanförnum árum hafa hjólreiðar aukist mikið hér á landi og er nú mun meira um að ólíkir samgöngumáttar á borð við gangandi og hjólandi og akandi og hjólandi deili rýmum en áður var. Því þykir rétt að gera ráð fyrir því að brot gegn ákvæðum laganna þar sem sérstaklega reynir á tillitssemi hjólreiðamanna gagnvart öðrum samgöngumátum geti varðað sektum.

LHM leggja til að þessari breytingu verði frestað þar til kannað hefur verið ítarlega hver þörfin er fyrir þessa breytingu.

Ekki kemur fram í rökstuðningi við frumvarpið að tillitssemi hjólreiðafólks sé almennt áfátt. Þó vissulega megi finna ýmsar sögur á samfélagsmiðlum, sem margar reynast upphrópanir og lítið innihald þegar kafað er dýpra, þá þyrfti frumvarp til lagabreytinga í þessa átt að byggja á könnunum og haldbærum gögnum um hvort og hvernig tillitssemi sé áfátt og hvernig sektir muni laga það meinta vandamál.

Staðreyndin er sú að hjólreiðar eiga ennþá undir högg að sækja í skipulagi, innviðum og öryggi. Ennþá er alltof mikið af sameiginlegum stígum, frágangi sem miðast við gangandi ófatlað fólk, og „hjólareinum“ sem eru lítið annað en málaðar línur á götu út við ræsið. Mikil þörf er á frekari vernd fyrir hjólreiðafólk, þörf er á því að fleiri hjóli; ekki er þörf á því að yfir höfði fólks hangi hótanir um sektir ef gangandi vegfarendur móðgast eða að þeim bregður.

Ekki kemur fram í núverandi lögum, eða þessum breytingum, né greinargerðinni með þessum breytingum hvernig tillitssemi sé metin eða mæld. Einfalt er að sekta fyrir hraðabrot bíla eða fyrir af/á verknað eins og að nota síma án handfrjáls búnaðar, en hvernig er tillitssemi metin? Eru önnur fordæmi í lögum um sektir vegna skorts á tillitssemi?

Athugasemdir við 10 gr. og 43. gr. umferðarlaga.

Í þessum tveimur greinum núverandi umferðarlaga segir :

*Ekki er heimilt að hjóla á göngugötu hraðar en sem nemur eðlilegum gönguhraða.
(10 gr.)*

*Ef hjólastígur er samhliða gangstétt eða göngustíg skal að jafnaði notast við hjólastíginn. Þó er í slíkum tilvikum heimilt að hjóla á gangstétt eða göngustíg ef fyllsta öryggis er gætt og ekki er hjólað hraðar en sem nemur eðlilegum gönguhraða.
(43. gr.)*

LHM vill gera athugasemd við kröfuna um gönguhraða reiðhjóla í þessum tveimur greinum og leggja til sama hraða fyrir reiðhjól og fyrir hlaupandi í staðinn.

Tillaga: "hlaupahraða" komi í stað "gönguhraða" í 10. gr. og 43. gr.

Heimilt er að aka bílum á 10 km/klst. hraða um göngugötur en reiðhjól má einungis hjóla á eðlilegum gönguhraða. Hreyfiorka bíls á 10 km/klst. hraða er mun meiri en reiðhjóls á gönguhraða því massi bílsins er margfaldur og hreyfiorka í línulegu sambandi við massa og í öðru veldi með hraða, $E_k = (mv^2)/2$. Sem dæmi, ef það er óhætt að bíll sé á 10 km/klst. væri óhætt að leyfa reiðhjóli að vera á 45 km/klst. m.v. 2 tónna bíla og 85 kg hjólreiðamann á 15 kg hjóli. Slíkur er munurinn í hreyfiorkunni, sem er aftur það sem veldur meiðslum komi til áreksturs.

Beinn samanburður er við að gangandi mega hlaupa á göngugötu en hjólandi mega ekki vera á nákvæmlega þeim sama hraða, en viðbragðstími og hreyfiorka hlaupandi annars vegar og hjólandi hins vegar er sú sama. Ef annað er leyft, þá ætti að leyfa bæði.

Það sama er upp á teningunum þegar um er að ræða göngustíg þar sem hjólreiðastígur er við hliðina. Eðlilegt er að leggja einhverjar kröfur á hámarkshraða hjólreiðamannsins en eðlilegar kröfur væru hlaupahraði, sem er sá hraði sem má búast við á stígnum og sem gangandi er heimilt að vera á.

Að lokum má benda á að skv. hönnunarmiðviðum þá eiga hjólreiðastígar að vera hannaðir þannig að aldrei þurfi að fara hægar en 15 km/klst. því fallhætta á reiðhjóli eykst við 12 km/klst. og minni hraða. En það er u.þ.b. hlaupahraði og eðlilegt að hámarkshraði skv. 10. gr. og 43. gr. núverandi umferðarlaga miði við það.

Athugasemd við 4. mgr. 27. gr. umferðarlaga.

Núverandi 4. mgr. segir:

Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal aka þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum. Skal ökumaður nema staðar, ef nauðsynlegt er, til að veita hinum gangandi færi á að komast yfir akbrautina.

Lagt er til að 4. mgr. 27. gr. hefjist svona:

„Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum.“

Núverandi umferðarlög tiltaka að ökumenn reiðhjóla (43. gr.) og léttra bifhjóla í flokki I (46. gr.) skulu þvera akbraut eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sama á við ef ökumenn þeirra þvera akbraut á gangbraut. Það skýtur því skökku við að bílstjórar sem eru hættulegustu aðilarnir í umferðinni og geta valdið mestu tjóni með óvarlegum akstri skuli ekki þurfa að fylgja þessum sömu reglum. Þeir sem eru hættulegir og geta drepíð eða valdið miklu líkamstjóni mega aka á hámarkshraða en þeir sem eru hættulitlir og valda litlu tjóni eiga að fara á gönguhraða. Er ekki hlutunum snúið á haus hérna? Er ekki líklegra að bílstjóri sjái gangandi og hjólandi vegfarendur ef þeir aka á gönguhraða og er ekki eðlilegt að skylda þá til þess líkt og aðra vegfarendur?

Athugasemd við 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga.

Núverandi 5. mgr. segir:

Opna skal dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu.

Lagt er til að 5. mgr. 28. hljóði svona:

„Opna skal dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu. Sérstaklega skal gæta að því að dyr opnast ekki í veg fyrir aðra vegfarendur.“

Hjólandi vegfarendum á akbraut og hjólandi og gangandi vegfarendum á gangstétt stafar umtalsverð hættu af því ef bílstjórar eða farþegar í bíl opna ökutæki sín óvarlega í veg fyrir þá. Nokkur slys hafa orðið vegna þessa og geta þau orðið talsvert alvarleg og dæmi er um banaslys erlendis. Því er mikilvægt að í umferðarlögum sé skýrt tekið fram hvaða hættu er verið að koma í veg fyrir svo nægilega rík áhersla verði lögð á þetta í umferðarfræðslu og ökukennslu.

Athugasemd við 85. gr. umferðarlaga.

Stjórn LHM telur rétt að hafa inni heimild sveitarstjórna til gjaldtöku vegna negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum.

Lagt er til eftirfarandi orðalag í nýrri 5. mgr. 85. gr. laganna:

„Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 30.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á bifreiðum á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á bifreiðum óheimil.“

Benda má á að slit af völdum negldra bíldekkja er um 20 falt á við ónegldra, samkvæmt Bílgreinasambandinu eða um 2000% meira og er það varlega áætlað. Akstur um 100 þúsund bíla á negldum dekkjum jafngildir því akstri um 2 milljóna bíla á ónegldum dekkjum. Kostnaðurinn við endurnýjun slitlags er mikill og þetta slit á malbikinu endar sem svifryk, sem allir vegfarendur anda að sér með tilheyrandi heilsufarsáhrifum en talið er að um 60 einstaklingar á Íslandi látist fyrir aldur fram vegna loftmengunar samkvæmt mati Umhverfisstofnunar. Notkun negldra hjólbarða er óþörf innanbæjar á bílum og er gjaldtakan fyrst og fremst til að fá sem flesta, sem ekki þurfa á negldum dekkjum að halda, til að velja óneglda hjólbarða. Það sparar í viðhaldi vega og dregur úr neikvæðum heilsuáhrifum frá umferðarmengun. Líklegt er að sveitarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu muni nota þessa heimild og að það muni geta dregið umtalsvert úr loftmengun og sliti gatna í þéttbýli. Hinsvegar er ólíklegt að heimildin sem fyrir er í 2. mgr. 85. gr. muni verða notuð. Gjaldtaka til að breyta hegðun þegar um er að ræða 20 föld áhrif er bæði réttlátari og árangursríkari en að refsa öllum almenningi með því að láta alla anda að sér svifryki, og með því að takmarka umferð, óháð því hvað menn leggja til loftmengunarinnar. Gjaldtaka á nagladekk er líka í samræmi við mengunarbótaregluna. Benda má á góða reynslu norðmanna af svona gjalddöku í nokkrum borgum í Noregi en stórlega hefur dregið úr notkun nagladekkja þar sem gjalddaka er í Noregi.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.



Umhverfis-og samgöngunefnd Alþingis

Umsögn við 280. þingmál á 151. löggjafarþingi, frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks).

Með breytingum á umferðarlögum frá 2015 var gerð sú breyting að létt bifhjól í flokki 1 voru gerð skráningarskyld en ákvæðinu ekki framfylgt af Samgöngustofu. Þetta var síðan áréttað í breytingum á umferðarlögum 2019 nr. 77 25. júní og hóf Samgöngustofa að skrá þessi ökutæki á þessu ári (2020).

Undir skilgreininguna létt bifhjól í flokki 1 falla nokkrar tegundir farartækja og höfða til breytilegs eigendahóps. Þar getum við aðallega talað um farartæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum. Þau hjól, sem eru á tveimur hjólum, höfða mest til yngri notanda en þau sem eru á þremur eða fjórum hjólum höfða nær eingöngu til eldri borgara og öryrkja. Mörg þeirra hafa Sjúkratryggingar Íslands útvegað sínum skjólstæðingum að undangengnum ákveðnum skilyrðum en aðrir hafa fest kaup á þeim sjálfir en þau hjól komast yfirleitt 5 til 10 km. hraðar eða 25 km/klst. Það er sá hámarkshraði sem Evrópusambandið setur sem viðmið til að veita CE vottun sem létt bifhjól í flokki 1.

Svo talað sé um seinni tvo hópana, eldri borgara og öryrkja, þá hefur það gjarnan verið forsenda þess að þessir hópar festi kaup á svona farartækjum að oft hafa ökuréttindi ekki fengist endurnýjuð af heilsufarsástæðum og/eða um sé að ræða veruleg stoðkerfisvandamál. Í hugum flestra er verið að festa kaup á hjálpartæki sem m.a. er til þess ætlað að rjúfa félagslega einangrun og til að geta komist á milli staða í sínu nærumhverfi sér til ánægju eða til að verða sem mest sjálfbjarga.

Iðulega er spurt um hvort einhver viðbótar kostnaður leggist á hjólin s.s. tryggingar og hefur svarið verið að svo þurfi ekki heldur falli tryggingaverndin undir ákvæði heimilistrygginga og er þetta áréttað í lögunum. Hins vegar er rétt að geta þess að þegar ákvæðið kom fyrst inn í umferðarlög 2015 leið ekki á löngu þar til að tryggingafélög voru farin að boða ábyrgðatryggingu á þessi farartæki. Þetta var tekið af heimasíðu þeirra eftir að Samgöngustofa staðfesti að stofnunin myndi ekki framfylgja ákvæðinu.

Eigendur þessara farartækja hafa óttast í nokkur ár að þau yrðu skráningarskyld og því framfylgt og að þegar ákvæðið hefði fest sig í sessi kæmu aðrar álögur.

Í samtali við tryggingarfélag þá hefur ítrekað verið bent á að eins og staðan sé núna bæri ekki að kaupa ábyrgðatryggingu en það yrði hugsanlega endurskoðað ef farartækjum fjölgaði mikið og tjónum samhliða því. Myndi ég telja að þetta yrði sennileg niðurstaða.

Það vakti sérstaka athygli þegar Samgöngustofa fór í kynningarátak að skrá skyldi öll létt bifhjól í flokki 1 hvort sem þau væru flutt inn á árinu 2020 eða fyrr að viðurlögðum sektum frá og með 1. mars 2021. Strax fóru menn að velta fyrir sér hvort þetta stæðist ákvæði stjórnarskrár um afturvirkni laga auk þess sem margir bentu á að hér væri um algjöran forsendubrest að ræða.

Viljum við eindregið leggja það til við Alþingi að ákvæðið um skráningaskyldu léttra bifhjóla í flokki 1 verði tekið út úr lögum til að eyða allri óvissu um hvað verður og að tekið verði mið af því að hjól í þessum flokki á þremur eða fjórum hjólum flokkist sem hjálpartæki fyrst og fremst. Í hugum þeirra sem þau nota eru þau ótvírætt að hjálpa mörgum til að öðlast betra líf.

Hveragerði 06. desember 2020

F.h. Rafhjólaklúbbsins Skjaldbökurnar,

Svavar Kristinsson



UMSÖGN

Viðtakandi: Alþingi, umhverfis- og samgöngunefnd

Sendandi: Reykjavíkurborg, umhverfis- og skipulagssvið

Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar hefur tekið til skoðunar frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 280. mál á 151. löggjafarþingi. Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar fagnar því að ákveðið hefur verið að lagfæra ýmsa vankanta á gildandi lögum og að tekið hafi verið tillit til fyrri athugasemda borgarinnar að hluta.

1. gr. Vistgötur

Eftirfarandi breytingar verða á 9. gr. laganna:

- a. Í stað „10 km“ í 1. málsl. 1. mgr. kemur: 15 km.
- b. Í stað orðsins „Vélknúnum“ í 2. málsl. 2. mgr. kemur: Skráningarskyldum.

Reykjavíkurborg gerir ekki athugasemdir við fyrirhugaða breytingu á 9. gr. laganna um vistgötur þar sem samræmis hefur verið gætt við orðalag 28. gr. laganna.

2. gr. Göngugötur

Eftirfarandi breytingar verða á 10. gr. laganna:

- a. Við 1. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi:
Veghaldara er enn fremur heimilt að kveða á um frekari undanþágur frá banni við umferð í samræmi við 1. og 4. mgr. 84. gr.
- b. 2. mgr. orðast svo:

Veghaldara er heimilt að veita íbúum og rekstraraðilum við göngugötu leyfi til aksturs vélknúinna ökutækja um göngugötuna, til og frá lóð heimilis þeirra eða eftir atvikum lóð fyrirtækis þeirra, hvort heldur almennt eða í einstökum tilvikum. Sama á við um íbúa og rekstraraðila nærliggjandi gatna þegar aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er frá göngugötu og önnur leið að þeim er ekki fær. Almenna heimild skal gefa til kynna með umferðarmerki. Veghaldari gefur út göngugötukort til íbúa og rekstraraðila sem leyfi hafa til aksturs um göngugötu. Slíkt kort skal vera sýnilegt í eða á ökutæki í göngugötu. Lögreglu er heimilt að leggja hald á göngugötukort til bráðabirgða ef grunur leikur á um misnotkun þess og skal þá afhenda veghaldara kortið. Veghaldari skal afturkalla kort ef um misnotkun er að ræða. Veghaldari getur, að höfðu samráði við lögreglu, sett reglur um göngugötukort þar sem nánar er kveðið á um útgáfu og notkun þeirra.

Reykjavíkurborg telur að orðið „göngugötukort“ sé villandi og leggur því til að í staðinn verði notað orðið „aðgengiskort íbúa.“

Hins vegar hefur borgin áður lýst áhyggjum sínum varðandi framkvæmd undanþáguákvæðis 1. mgr. 10. gr. umferðarlaga og vísar til minnisblaðs borgarinnar til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, dags. 3. apríl 2020.



3. gr. Stöðvun ökutækis og lagning þess- skráningarskylda eftirvagna

Í stað orðsins „vélknúíð“ í 1. málsl. 3. mgr. 28. gr. laganna kemur: skráningarskyld.

Bílastæðasjóður hefur í gegnum tíðina lagt gjöld á tjaldvagna og önnur ökutæki, sem nú eru á skráningarnúmerum, en kunna að verða nú undanþegin skráningarskyldu eftir fyrirhugaða breytingu á 72. gr. laganna. Því er lagt til að orðalag 3. mgr. 28. gr. laganna verði svohljóðandi:

Eigi má stöðva eða leggja ökutæki, öðru en reiðhjól, á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja, svo sem gangstétt, göngustíg, göngugötu, hjólarein eða hjólastíg nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 84. gr. Sama á við um umferðareyjar, grassvæði og aðra svipaða staði.

Þá telur Reykjavíkurborg tilefni til að skoða orðalag c liðar 3. mgr. 29. gr. en þar segir

„Eigi má leggja ökutæki í snúningshaus botnlangagötu.“

Orðið snúningshaus er hvergi skilgreint í lögunum og samrýmist ekki hefðbundinni hugtakanotkun yfir svæði ætluð til að snúa ökutækjum. Orðið haus bendir til þess að um sé að ræða nokkurn veginn hringlaga svæði við enda á götu en sú er ekki alltaf raunin. Snúningssvæði geta verið margskonar í laginu og eru ekki endilega í enda götu. Til að ná betur yfir mismunandi útfærslur slíkra svæða, leggur Borgin til að vísað verði til snúningssvæðis í botnlangagötu, í stað snúningshauss.

8. gr. Skráning

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 72. gr. laganna:

a. Við 2. málsl. bætist: sem gerður er fyrir meira en 750 kg heildarþyngd, svo og hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagn óháð heildarþyngd.

b. Við bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Ráðherra getur þó í reglugerð kveðið á um skráningarskyldu eftirvagns vélknúins ökutækis sem gerður er fyrir 750 kg heildarþyngd eða minna.

Sé skráningarskyldu eftirvagna breytt á þennan veg þá þarf að gæta að því að breytingin verði ekki til þess að heimilt verði að leggja óskráningarskyldum eftirvögnum á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð ökutækja, svo sem á gangstétt, göngustíg, göngugötu, hjólarein eða hjólastíg nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 84. gr. Sama á við um umferðareyjar, grassvæði og aðra svipaða staði, sbr. 3. mgr. 28. gr.

9. gr. Akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja

Eftirfarandi breytingar verða á 4. mgr. 82. gr. laganna:

a. Í stað orðsins „vegaldara“ kemur: Vegagerðarinnar.

b. Við bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Slíka undanþágu má binda viðeigandi skilyrðum, t.d. um að sá sem óskar eftir slíkri undanþágu afli samþykkis annarra veghaldara eftir því sem við á.

Reykjavíkurborg leggst gegn fyrirhuguðum breytingum á 4. mgr. 82. gr. laganna. Fyrirkomulag við veitingu undanþága frá reglum um stærð og þyngd ökutækja hefur nokkrum sinnum tekið breytingum á undanförunum árum. Allt þar til 2013 veitti veghaldari sjálfur undanþágur frá reglum um stærð og þyngd ökutækja en með lögum nr. 59/2013, var Samgöngustofu falið að veita slíkar undanþágur en að fengnu samþykki Vegagerðarinnar. Með nýjum umferðarlögum var Samgöngustofu falið að leita þess í stað samþykkis viðkomandi veghaldara.



Af hálfu Reykjavíkurborgar er lögð áhersla á mikilvægi þess að veghaldari hafi endanlegt ákvörðunarvald um hvort veittar séu sérstakar undanþágur fyrir þungaflutninga á eigin vegum, enda ber veghaldari ábyrgð á ástandi og öryggi vega og sér um að viðhalda og þjónusta þá. Benda má á að það hagræði fyrir borgarann að geta leitað til einnar stjórnsýslustofnunar, fer fyrir lítið ef borgaranum er jafnframt gert að leita til viðkomandi veghaldara samkvæmt ákvörðun stofnunarinnar, eins og tillaga nýjan málslið felur í sér.

Telja verður eðlilegt að Samgöngustofa leiti samþykkis viðkomandi veghaldara hverju sinni, hvort sem það er Vegagerðin, sveitarfélag eða einkaaðili, áður en slík undanþága er veitt. Ekki geti gengið að stofnuninni sé það í sjálfsvald sett að ákveða hvort leitað sé álits veghaldara. Því er lagt til að fallið verði frá fyrirhuguðum breytingum á 82. gr.

10. gr. Stöðukort og stöðureitir

Við 5. mgr. 86. gr. laganna bætist nýr málsliður, svohljóðandi:

Þá getur ráðherra heimilað ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem viðkomandi ríkisaðili hefur umsjón með.

Reykjavíkurborg telur að breytinguna jákvæða og til mikilla bóta fyrir þær ríkisstofnanir sem vilja eða þurfa að stýra bílastæðanotkun.

Reykjavíkurborg gerir ekki frekari athugasemdir við frumvarpið til laga um breytingar á umferðarlögum. Eins og fyrr segir er það mikið ánægjuefni að lagfæra eigi ýmsa vankanta á umferðarlögnum og vill borgin þakka fyrir að tekið hafi verið tillit til fyrri athugasemda borgarinnar að hluta. Fulltrúar borgarinnar eru reiðubúnir til að mæta á fund umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis til að ræða tillögur borgarinnar frekar, sé þess óskað.

f.h. Reykjavíkurborgar

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir,
skrifstofustjóri, skrifstofu sviðsstjóra
Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRI

Reykjavík 3. desember 2020

Tilvísun: 2020110100

Alþingi
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Umsögn ríkislögreglustjóra vegna fyrirhugaðra breytinga á umferðalögum nr. 77/2019.

Með bréfi dags. 9.11.2020 barst umsagnarbeiðni frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis vegna breytingu á umferðalögum nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks).

8. gr.

Með greininni er lögð til breyting á 1. mgr. 72. gr. laganna sem kveður á um skráningu ökutækis. Ríkislögreglustjóri leggur áherslu á að allir eftirvagnar séu skráningarskyldir, bæði til einföldunar og umferðaröryggis. Eftirlit með eftirvögnum er erfitt þar sem ekki hægt er að fullyrða um hver heildarþyngd þeirra er séu þeir ekki skráðir, auk þess sem slíkt fyrirkomulag kemur í veg fyrir nauðsynlegt aðhald og kann að stefna umferðaröryggi í hættu.

F.h. RLS

Helga Einarisdóttir

Sent rafrænt 4. desember 2020



SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Skrifstofa Alþingis - nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 3. desember 2020

2012007SA KB/vrb
Málalýkill: 00.63

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019, mál nr. 280.

Vísað er til tölvupósts frá nefndasviði Alþingis, dags. 19. nóvember sl., þar sem óskað er eftir umsögnum um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, mál nr. 280.

Frumvarpinu er ætlað að lagfæra vankanta á gildandi umferðarlögum nr. 77/2019 sem tóku gildi 1. janúar sl. Því er ætlað að koma í veg fyrir aukna stjórnsýslubyrði og kostnað borgara, einfalda ferli við veitingu undanþága, einfalda ferli opinberra aðila við innheimtu gjalda fyrir notkun stöðureita og skýra orðalag tiltekinna lagaákvæða. Þá er með frumvarpinu verið að innleiða reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2019/631 sem leiðir til þess að Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) verður veitt heimild til að leggja gjald á framleiðendur ökutækja sem ekki uppfylla viðmið um hámarks útblástur koltvísýrings.

Afstaða sambandsins

Að áliti sambandsins er afar jákvætt að ráðuneyti beiti sér fyrir því að lagfæra vankanta á gildandi lögum með það að markmiði að einfalda stjórnsýslu og skýra vafaatriði.

Við slíka endurskoðun er mikilvægt að hlustað sé á athugasemdir þeirra sem lögin snerta hvað mest. Í því ljósi vill sambandið hvetja nefndina til að skoða vel og bregðast við þeim ábendingum sem fram koma í umsögn umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar.

Þá vill sambandið ítreka þær athugasemdir sem sambandið hefur gert á fyrir stigum við 86. gr. en í 2. mgr. er gert ráð fyrir að reglur sveitastjórna um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana þurfi samþykki lögreglustjóra. Að mati sambandsins ætti að vera nægjanlegt að sveitarfélag leiti umsagnar lögreglustjóra en með slíkri breytingu væri stuðlað að markmiði frumvarpsins um einföldun. Sambandið hvetur nefndina til að bregðast við þessari athugasemd.

Virðingarfyllt

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Karl Björnsson
framkvæmdastjóri

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

M i n n i s b l a ð

Viðtakandi: Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Sendandi: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Dagsetning: 08.01.2021
Málsnúmer: SRN19110002
Bréfalykill: 3.1
Tilgangur: ☐ Til ákvörðunar ☒ Til upplýsingar
☐ Til undirritunar ☐ Skv. beiðni ráðherra

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum - 151. löggjafarþing

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis óskaði eftir því að samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið léti nefndinni í té upplýsingar um tiltekin atriði í tengslum við frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum sem lagt var fram af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra á 151. löggjafarþingi.

Nefndin óskaði eftir upplýsingum um eftirfarandi:

1. Hvaða tæki falla undir skráningarskyldu léttra bifhjóla í flokki I?
2. Eru reglur um ölvun við stjórn reiðhjóla og hesta sambærilegar á öðrum norðurlöndum?
3. Komu fram athugasemdir við frumvarpsdrögin sem ekki var tekið tillit til?
4. Til hvaða athugasemda við frumvarpsdrögin sem bárust í samráðsgátt frá Reykjavíkurborg var tekið tillit til og hvaða athugasemda var ekki tekið tillit til?

Hér á eftir verður farið yfir umrædd atriði.

Skráningarskylda léttra bifhjóla í flokki I

Létt bifhjól eru skilgreind í 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Til léttra bifhjóla í flokki I telst vélknúið ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem ekki er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. og er með sprengirými sem er ekki yfir 50 cm³ sé það knúið brunahreyfli eða með samfelldt hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli. Ljóst er að fjöldi tækja fellur þarna undir. Rétt er að taka fram að skv. c-lið 29. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga teljast önnur lítil vélknúin ökutæki sem ekki teljast til léttis bifhjóls og eru hönnuð til aksturs frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. til reiðhjóla. Undir þá skilgreiningu falla m.a. vélknúin hlaupahjól og tvíhjóla ökutæki á einum öxli. Ef vafi leikur á því í hvorm flokkinn ökutæki fellur er ákvörðun háð heildarmati Samgöngustofu á ökutæki. Ráðherra er heimilt skv. 2. mgr. 3. gr. laganna að kveða á um nánari skilgreiningar á hugtökum samkvæmt umferðarlögum í reglugerð.

Eru reglur um ölvun á hjólum og hestum sambærilegar á öðrum norðurlöndum?

Danmörk

Í Danmörku er refsivert að stjórna eða reyna að stjórna reiðhjóli, hestvagni eða hesti ef einstaklingur er undir áhrifum nánar tiltekinna örvandi eða deyfandi efna eða undir svo miklum áhrifum áfengis að hann er ekki fær um að stjórna hestinum eða ökutækinu á öruggan hátt. Í Danmörku eru ekki sett hlutlæg viðmið um áfengismagn í blóði eða útöndunarlofti sem miðað er við þegar ákvörðun er tekin um það hvort refska skuli fyrir umrædd brot.

Finnland

Samkvæmt upplýsingum frá ráðuneyti samgöngumála í Finnlandi er refsivert stjórna ökutæki sem ekki er vélknúið, vélknúnu reiðhjóli og léttu rafmagnsökutæki undir áhrifum áfengis, þ.m.t. að hjóla

og stýra hestvagni. Lítt rafmagnsökutæki er skilgreint sem rafmagnsökutæki sem er ekki kraftmeira en 1 kW og hefur hámarkshraða sem er ekki hærri en 25 km á klst. Ekki er að finna neinar reglur sem leggja sérstaklega bann við því að stjórna hesti undir áhrifum áfengis.

Í finnskri löggjöf eru ekki hlutlæg viðmið sem notast er við vegna framangreindra brota þegar tekin er ákvörðun um það hvort refska skuli en tekið er mið af því hvort viðkomandi hafi valdið öðrum hættu með athæfi sínu.

Noregur

Í Noregi er lagt bann við því að stjórna eða reyna að stjórna ökutæki, þ.m.t. reiðhjóli eða hestvagni, þegar einstaklingur er í slíku ástandi að hann getur ekki ekið á öruggan hátt vegna áhrifa áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða vegna veikinda, þreytu eða vegna annarra ástæðna.

Ekki er að finna hlutlæg viðmið um áfengismagn sem miðað er við vegna hjólreiða undir áhrifum.

Ekki er að finna reglur sem leggja sérstaklega bann við því að ríða hesti undir áhrifum.

Svíþjóð

Samkvæmt upplýsingum frá Transportstyrelsen (sænsk stjórnsýslustofnun samgöngumála) er í Svíþjóð lagt bann við því að stjórna ökutæki, þ.m.t. hesti og reiðhjóli ef einstaklingur getur ekki stjórnað ökutækinu á öruggan hátt vegna veikinda, þreytu, áhrifa áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna, eða vegna annarra ástæðna.

Ekki er sérstaklega kveðið á um að umrædd brot séu refsiverð í sænskum lögum eða reglugerðum en samkvæmt Transportstyrelsen getur þó verið um að ræða brot á varúðarreglu skv. sænskum lögum um refsingar fyrir tiltekin umferðabrot (s. lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott).

Athugasemdir sem bárust í samráðsgátt sem gáfu ekki tilefni til breytinga

Umsögn barst frá einstaklingi þar sem fram kom tillaga um að hnykkt verði á því að reiðstígar séu aðeins fyrir riðandi umferð en ekki hjólandi eða umferð vélknúinna ökutækja. Þá var því velt upp hvort ekki mæti setja inn sektarákvæði vegna þeirra sem hjóla eða aka vélknúnum ökutækjum á reiðstígum– Ekki var talin ástæða til að bregðast við því með breytingum á frumvarpinu þar sem fram kemur í umferðarlögum að reiðstígar séu sérstaklega ætlaðir riðandi umferð og að óheimilt sé að aka eftir merktum reiðstígum. Þá er að finna heimild til að beita sektum við brotum af þessum toga í lögnum.

Umsögn barst frá einstaklingi þar sem lagt var til að heimilt verði að sekta hjólreiðamenn sem ekki sýna riðandi vegfarendum tillitssemi. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við því en almennt er ekki heimilt að hjóla á reiðstígum.

Umsögn barst frá einstaklingi þar sem fram kom að umsagnaraðili telji það skref aftur á bak að gera breytingar á reglum um skráningu eftirvagna. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni. Umsögn barst frá einstaklingi þar sem lagt er til að því verði frestað að gera brot gegn 1.-4. mgr. 43. gr. laganna refsiverð. Umsagnaraðili segir ekki koma fram í lögum, frumvarpsdrögunum né greinargerð með þeim hvernig tillitssemi sé metin eða mæld. Í sömu umsögn fór umsagnaraðili fram á að gerðar verði frekari breytingar á lögnum, n.t.t. á 10. og 43. gr. laganna þannig að miðað verði við að hjólreiðamaður megi hjóla á hlaupahraða í stað gönguhraða á göngugötu og á gangstétt eða göngustíg sem liggur samhliða hjólastíg. Umsagnaraðili gerði einnig athugasemdir við aðrar umsagnir sem bárust í samráðsgáttina sem ekki kölluðu á sérstök viðbrögð. – Ekki var talin ástæða til að falla frá tillögu um að gera ákvæði 1. – 4. mgr. 43. gr. umferðarlaga refsiverð en ákvæðin eru skýr og brot gegn þeim geta valdið hættu. Þó voru gerðar breytingar á greinargerð með frumvarpinu og orðalag um tillitssemi felld brott. Þá var ekki talin ástæða til að bregðast við umsögninni að öðru leyti.

Umsögn barst frá Bilgreinasambandinu þar sem fram kom að sambandið telji það afturför og stríða gegn umferðaröryggi að afnema skráningarskyldu smærri eftirvagna. BGS gerir athugasemd við orðalag d-liðar 2. mgr. 29. gr. umferðarlaga sem leggur bann við stöðvun og lagningu ökutækis í merkt stæði ætlað bifreið til rafhleðslu, sé ekki um að ræða ökutæki sem stæðið er ætlað fyrir.

Sambandið telur mega lesa úr orðalagi ákvæðisins að bifreiðar sem „ætlaðar eru til hleðslu“ séu undanþegnar banni við að leggja í umrædd stæði óháð því hvort þær séu í sambandi. – Ráðuneytið telur orðalag ákvæðisins vera skýrt og var því ekki brugðist við athugasemdinni. Bilgreinasambandið

gerði athugasemd við ákvæði reglugerðar um umferðarmerki nr. 289/1995 sem fjallar um merki fyrir bifreiðastæði með rafhleðslu. Þeirri athugasemd hefur verið komið á framfæri innan starfshóps sem hefur það hlutverk að endurskoða reglugerðina í heild sinni. Þá vakti Bilgreinasambandið athygli á gagnsemi dagljósabúnaðar og því að slíkur búnaður er leyfður á evrópska efnahagssvæðinu.

Umsögn barst frá Samtökum verslunar og þjónustu þar sem samtökin lögðust gegn því að undanskilja eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg heildarþyngd eða minna skráningarskyldu með reglugerð.

Gerðar voru breytingar á ákvæðum frumvarpsins sem snúa að skráningarskyldu eftirvagna en á þá leið að í frumvarpinu er gert ráð fyrir að umræddir eftirvagnar verði almennt undanþegnir skráningarskyldu skv. umferðarlögum en ráðherra verði þó heimilt að koma á skráningarskyldu með reglugerð. Samtökin gerðu athugasemd við 9. gr. frumvarpsins þar sem lagt er til að ráðherra verði veitt vald til að heimila ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum ríkisins án þess að sérstaklega sé samið um innheimtuna. Samtökin telja ekki ástæðu til að afmarka heimildina við framsal innheimtuvalds til ríkisaðila heldur telja þau eins geta komið til greina að fela einkaaðila að annast innheimtuna. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni en ráðuneytið sér þó ekkert því til fyrirstöðu að kveðið verði á um það með skýrum hætti í lögum að ríkisaðila sé heimilt að leita aðstoðar einkaaðila eða annarra stjórnvalda við útfærslu gjaldskyldu vegna notkunar stöðureita.

Umsögn barst frá einstaklingi sem telur stórhættu fylgja því að léttum bifhjólum í flokki II sé gert að aka í almennri umferð innan um bifreiðar. Umsagnaraðili lagði til að léttum bifhjólum í flokki II verði heimilað að aka á hjólastígum þar sem þeir liggja samhliða vegi þar sem leyfilegur hámarkshraði er 60 km á klst. eða meiri eða að sveitarfélögum verði veitt heimild til að stýra aðgengi að stiganetum sínum. – Ekki var talin ástæða til að bregðast sérstaklega við umsögninni.

Umsögn barst frá lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu þar sem fram kom sú afstaða að skýra þurfi 2. gr. frumvarpsins um heimild veghaldara til að leyfa akstur íbúa göngugatna og nærliggjandi gatna um göngugötur til og frá lóð þeirra betur og mögulega útfæra með nánari hætti í reglugerð. Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni en ákvæðið gerir ráð fyrir að veghaldari geti sett reglur um göngugötukort að höfðu samráði við lögreglu.

Umsögn barst frá einkaaðila þar sem lagt var til að léttum bifhjólum í flokki II verði heimilað að aka á hjólastígum þar sem þeir liggja samhliða vegi þar sem leyfilegur hámarkshraði er 60 km á klst. eða meiri. Í umsögninni var einnig lagt til að skylda hjólreiðamanns til að gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir verði felld brott. Loks var lagt til að skylda barna yngri en 16 ára til að nota reiðhjólahljálmi við hjólreiðar verði felld brott. Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni.

Umsögn barst frá Skattinum þar sem lýst var áhyggjum af innflutningi rafmagnshlaupahjóna sem teljast skv. c-lið 30. tölul. 3. gr. umferðarlaga til reiðhjóna ef þau eru hönnuð til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Í umsögn Skattsins kom fram að þar sem ekkert hámarksafli mótors sé nefnt í umferðarlögum hafi töllyfirvöld lítil úrræði til að stöðva innflutning slíkra tækja ef grunur leikur á um að hámarkshraði tækjanna sé meiri en 25 km á klst. m.a. vegna þess að tækjunum fylgi yfirlýsingar þess efnis að þau komist ekki hraðar. Skatturinn leggur því til að við skilgreiningu í c-lið 30. tölul. 3. gr. umferðarlaga verði bætt skilyrði um að samfelld hámarksafli sé allt að 0,25 kW. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni að sinni. Ráðuneytið hyggst þó á næstunni yfirfara regluverk sem varðar m.a. smærri ökutæki, þ.m.t. skilgreiningar ökutækjanna í lögum og reglugerðum og verður umsögnin höfð til hliðsjónar við þá vinnu.

Umsögn barst frá samtökum ferðaþjónustunnar þar sem samtökin gera athugasemd við 10. gr. frumvarpsins og benda á þá skoðun sína að nauðsyn sé að stofnaður verði miðlægur innheimtugrunnur sem stofnar kröfur um leið og ökumaður nýtir þjónustu eða stofnar til annarra gjalda, svo sem sekta eða veggjalda. Þá leggja samtökin til að við 14. gr. frumvarpsins verði bætt orðunum „og eftir atvikum ökumaður“. Ekki var talin ástæða til að bregðast við fyrri tillögunni. Þá var talið óþarft að bregðast við seinni tillögunni þar sem 14. gr. frumvarpsins leggur til breytingar á 1. mgr. 110. gr. umferðarlaga sem gerir þegar ráð fyrir því að ábyrgð á greiðslu gjalds vegna stöðvunarbrota hvíli fyrst og fremst á þeim sem ber ábyrgð á stöðvun ökutækis sem í flestum tilvikum er ökumaður ökutækis. Eigandi ber svo ábyrgð á greiðslu gjalds sem ekki greiðist innan tilskilins frests óháð því hvort eigandi hafi ekið í umrætt sinn.

Umsögn barst frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga þar sem sambandið hvatti til þess að ábendingar Reykjavíkurborgar yrðu skoðaðar vel og brugðist við þeim. Þá kom sambandið á framfæri þeirri skoðun að gera ætti breytingar á 86. gr. laganna á þá leið að í stað þess að gerð verði krafa um að reglur sveitarstjórna um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana þurfi samþykki lögreglustjóra ættu þær aðeins að þurfa umsögn lögreglustjóra. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni að öðru leyti en því sem fram kemur fram í umfjöllun um breytingar sem gerðar voru á frumvarpinu í samræmi við ábendingar Reykjavíkurborgar.

Umsögn barst frá einstaklingi þar sem fram kom sú skoðun að stórhættulegt sé fyrir alla vegfarendur að heimila ekki léttum bifhjólum í flokki II að aka á göngu- og hjólastígum heldur skylda þau til að aka í almenntri umferð.

Umsögn barst frá Samtökum fjármálafyrirtækja sem gerðu athugasemd við það að skráningarskyldar vinnuvélar séu undanþegnar váttryggingarskyldu skv. reglugerð nr. 1244/2019 en samtökin virðast ekki telja að lagaheimild sé fyrir undanþágunni. Umrædd reglugerð liggur á málefnasviði fjármála- og efnahagsráðuneytisins og ekki var talin ástæða til að bregðast sérstaklega við umsögninni með breytingum á frumvarpinu.

Umsögn barst frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda þar sem lagst var gegn afnámi skráningarskyldu eftirvagna sem hannaðir eru fyrir 750 kg eða minna að heildarþyngd. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við með breytingum á frumvarpinu. Þó hefur umsögnin orðið tilefni til þess að ráðuneytið hyggst skoða hvort rétt sé að nýta heimild 38. gr. laganna til að ákveða með reglugerð lægri hámarkshraða fyrir ökutæki sem dregur óskráðan eftirvagn.

Umsögn barst frá einstaklingi þar sem fram kom að fjöldi fyrirtækja, m.a. leigubifreiðar þjónusti fatlaða einstaklinga og þurfi að stöðva ökutæki við aðstæður sem ófatlaðir einstaklingar þurfa ekki. Í umsögninni var lagt til að bætt verði við heimild ökutækja ferðaþjónustu fatlaðra til að stöðva ökutæki í stæðum sem eru merkt hreyfihömluðum og þar sem almennt er bannað að stöðva eða leggja. – Ekki var talin ástæða til að bregðast við umsögninni með breytingum á frumvarpinu.

Umsögn barst frá Landssamtökum hjólréiðamanna þar sem lagt var til að því verði frestað að gera brot gegn 1.-4. mgr. 43. gr. laganna refsiverð. Samtökin segja ekki koma fram í lögum, frumvarpsdrögunum né greinargerð með þeim hvernig tillitssemi sé metin eða mæld. Samtökin fóru í umsögninni einnig fram á að gerðar verði frekari breytingar á lögnum, n.t.t. á 10. og 43. gr. laganna þannig að miðað verði við að hjólréiðamaður megi hjóla á hlaupahraða í stað gönguhraða á göngugötu og á gangstétt eða göngustíg sem liggur samhliða hjólastíg. – Ekki var talin ástæða til að falla frá tillögu um að gera ákvæði 1. – 4. mgr. 43. gr. umferðarlaga refsiverð en ákvæðin eru skýr og brot gegn þeim geta valdið hættu. Þó voru gerðar breytingar á greinargerð með frumvarpinu og orðalag um tillitssemi fellt brott. Þá var ekki talin ástæða til að bregðast við umsögninni að öðru leyti.

Atriði sem gáfu tilefni til breytinga og atriði sem gáfu ekki tilefni til breytinga í umsögn Reykjavíkurborgar

Umsögn barst frá Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar við drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum.

Reykjavíkurborg lagði til skilgreiningar á hugtökunum „stöðureitur“ og „gjaldskyld bifreiðastæði“ sem borgin telur rétt að verði bætt við umferðarlög. Reykjavíkurborg telur að réttur handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða skv. 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga til að leggja í gjaldskyld bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu eigi ekki að ná til gjaldskyldra bifreiðastæða í bílastæðahúsum. Ekki var talin ástæða til að bregðast við þessum athugasemdum.

Reykjavíkurborg lagði til að heimild handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða til aksturs um göngugötur verði felld brott. Ekki var talin ástæða til að bregðast við þessum athugasemdum. Reykjavíkurborg lagði til að fallið verði frá fyrirhuguðum breytingum á ákvæði um veitingu undanþága frá reglum um stærð og þyngd ökutækja. – Ekki var talin ástæða til að koma til móts við þær athugasemdir að öllu leyti. Þó var gerð breyting á ákvæðinu á þá leið að nú er í frumvarpinu sérstaklega tekið fram að Samgöngustofu sé heimilt að binda undanþágu videigandi skilyrðum, t.d. um samþykki annarra veghaldara en Vegagerðarinnar eftir því sem við á.

Reykjavíkurborg lagði til að auk íbúa ætti að heimila rekstraraðilum við göngugötur að aka

vélknúnum ökutækjum um göngugötur. Sama með rekstraraðila í nærliggjandi götum þegar aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er frá göngugötu og önnur leið ekki fær. Þá taldi borgin rétt að veghaldara verði sérstaklega heimilað að gefa út reglur um útgáfu göngugötukorta og notkun þeirra og að veghaldara verði heimilað að kveða á um frekari undanþágur frá banni við umferð en 1. mgr. 10. gr. laganna kveður á um. - Breytingar voru gerðar á frumvarpsdrögum til að koma til móts við þessar tillögur.



Alþingi
b.t. Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Reykjavík, 3. desember 2020
Tilv.:2011772 / SBB

Efni: 280. mál. Umsögn til Alþingis vegna frumvarps til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019.

Samgöngustofa gerir almennt ekki athugasemdir við þær breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019 sem fram koma í frumvarpinu en telur mikilvægt að koma á framfæri athugasemdum hvað varðar 2.-5. mgr. og 9. mgr. 63. gr. umferðarlaga sem snýr að trúnaðarlækni Samgöngustofu og því markmiði sem að var stefnt með því ákvæði.

Ákvæði um trúnaðarlækni Samgöngustofu er nýmæli en orðalag ákvæðisins tók töluverðum breytingum í meðförum þingsins. Afleiðingar þess eru þær að ákvæðið eins og það stendur í dag er illfrákvæmanlegt. Upphafleg hugmynd um einn starfandi trúnaðarlækni innan Samgöngustofu sem myndi taka endanlega ákvörðun um allar afturkallanir ökuréttinda og þannig endurmeta ákvarðanir annarra lækna án þess að hitta viðkomandi aðila telst hvorki frákvæmanleg né vænleg útfærsla að mati Samgöngustofu. Núgildandi ákvæði hefur reynst nær ófrákvæmanlegt en Samgöngustofa hefur lagt mikla vinnu í að útfæra það og verið í samskiptum við fulltrúa lækna, lögreglu, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, heilbrigðisráðuneytið, landlækni, dómsmálaráðuneytið og óskað eftir upplýsingum frá öllum sýslumönnum landsins. Samgöngustofu hefur ekki tekist að útfæra núgildandi lagaákvæði þannig að það nái tilgangi sínum og leggur því til að ákvæðið verði endurskoðað með það fyrir augum. Lagt er til að fella brott aðkomu trúnaðarlæknis Samgöngustofu sem og aðkomu Samgöngustofu almennt sem að mati stofnunarinnar er óþörf og þykir ekki rúmast innan þess ferlis sem fer af stað við afturköllun ökuréttinda. Framangreint ákvæði hefur reynst flækjustig í tengslum við þetta úrræði lögreglu og lækna varðandi heilbrigði ökumanna.

Tillaga Samgöngustofu er því sú að felldar verði brott 2.-5. mgr. og 9. mgr. 63. gr. umferðarlaga í núverandi mynd en Samgöngustofa telur nauðsynlegt að þingnefndin leiti eftir afstöðu sýslumanna og lögreglu til að útfæra fyrirkomulagið þannig að tilgangi ákvæðisins yrði náð. Samgöngustofa vekur athygli á því að núgildandi lög hafa felld brott aðkomu sýslumanns en bætt í staðinn við lögreglu en það er á skjön við frákvæmd og skiptingu verkefna þeirra stofnana.

Í 9. mgr. 63. gr. umferðarlaga segir:

Heimilt er að taka gjald vegna þess kostnaðar sem hlýst af starfi trúnaðarlæknis Samgöngustofu. Umrætt gjald skal ekki vera hærra en raunkostnaður Samgöngustofu vegna starfs trúnaðarlæknisins. Gjaldinu er ætlað að standa straum af launakostnaði og sérstökum kostnaði við mat á aksturshæfni.

Eftir gildistöku laganna óskaði Samgöngustofa eftir tilnefningu lækna í hverju umdæmi heilsugæsla um land allt sem ætlað er að gegna þessu starfi og fara eftir samræmdu mati á aksturshæfni með hliðsjón af III. viðauka reglugerðar um ökuskrteini nr. 830/2011. Þar sem matið er alfarið í höndum lækna er nauðsynlegt að breyta orðalagi 2. málsl. 9. mgr. 63. gr. þar sem kostnaðurinn er ekki raunkostnaður Samgöngustofu heldur raunkostnaður læknis sem hlýst af starfi hans. Því er nauðsynlegt að fella orðið „Samgöngustofu“ brott úr 2. málsl. 9. mgr. 63. gr.

Þá hefur gengið erfiðlega að fá tilnefningar lækna og því virðist eins og breytingin hafi eingöngu skapað óvissu og ósátt en ekki leyst þau mál sem henni var ætlað að leysa.



Með vísan til framangreinds er það því tillaga Samgöngustofu að 2.-5. mgr. og 9. mgr. 63. gr. umferðarlaga verði felldar brott í núverandi mynd og trúnaðarlæknir Samgöngustofu því samhliða en ný útfærsla verkefnisins ákveðin í samráði við lögreglu, sýslumenn og lækna.

Virðingarfyllt

Kristín Helga Markúsdóttir
framkvæmdastjóri stjórnsýslu- og þróunarsviðs

Sigurjóna Hreindís Sigurðardóttir
deildarstjóri náms- og skirteinadeildar



Reykjavík, 3. desember 2020

Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks)

Hinn 12. nóvember síðastliðinn lagði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum (þskj. nr. 313 í 280. máli). Með frumvarpinu eru lagðar til ýmsar breytingar á ákvæðum umferðarlaga, nr. 77/2019. Frumvarpið hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi Samtaka atvinnulífsins og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*) og þykir ástæða til að koma eftirfarandi ábendingum og athugasemdum á framfæri.

2. gr.: Undanþágur vegna umferðar rekstraraðila um göngugötur

Í 10. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, er fjallað um göngugötur. Þá meginreglu er að finna í 1. málsl. 1. mgr. lagagreinarinnar að á slíkum götum sé umferð vélknúinna ökutækja bönnuð. Frá meginreglunni er vikið með nokkrum undatekningarákvæðum lagagreinarinnar, þ.e. heimil er umferð:

- a) akstursþjónustu fatlaðra, handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða, lögreglu, slökkviliðs og sjúkraflutninga,
- b) ökutækja í þeim tilgangi að afhenda verslunum, veitingastöðum og sambærilegum aðilum vörur á skilgreindum vörulosunartímum sem gefnir eru til kynna með skilti.

Þessu til viðbótar er sveitarfélagi heimilað að veita íbúum við göngugötu leyfi til aksturs um göngugötu vegna flutnings stærri hluta utan skilgreinds vörulosunartíma við sérstakar aðstæður.

Í a-lið 2. gr. frumvarpsins er lagt til að veghaldara verði heimilað að kveða á um aðrar undanþágur frá banni við akstri vélknúinna ökutækja um göngugötur með varanlegu sérákvæði 1. og 4. mgr. 84. gr. laganna. Í b-lið 2. gr. er hins vegar lagt til að veghaldara verði til viðbótar veittar sérstakar heimildir til að:

1. Veita íbúum og rekstraraðilum við göngugötu, almennt eða sérstakt, leyfi til aksturs vélknúinna ökutækja um göngugötuna, til og frá lóð heimilis þeirra eða eftir atvikum lóð fyrirtækis þeirra, hvort heldur almennt eða í einstökum tilvikum, og
2. leyfa, almennt eða í einstökum tilvikum (sérstakt), akstur íbúa og rekstraraðila í nærlieggjandi götum um göngugötu ef aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er eingöngu frá henni eða önnur leið er þeim ekki fær.

Þriðji, fjórði og fimmti efnismálsliðir b-liðar 2. gr. eru svohljóðandi:

[3] Almenna heimild skal gefa til kynna með umferðarmerki. [4] Veghaldari gefur út göngugötukort til íbúa og rekstraraðila sem leyfi hafa til aksturs um göngugötu. [5] Slíkt kort skal vera sýnilegt í eða á ökutæki í göngugötu.

Í athugasemdum við 2. gr. frumvarpsins segir:

Sú breyting er lögð til á 2. mgr. að í stað þess að sveitarfélagi sé aðeins heimilt að veita íbúum við göngugötu leyfi til aksturs um göngugötu vegna flutnings stærri hluta utan skilgreinds vörulosunartíma við sérstakar aðstæður verði heimildin almennt og opnari. Slíkt þykir eðlilegt með tilliti til hlutverks og ábyrgðar sveitarfélaga sem veghaldara almennt. Því er lagt til að veghaldara verði veitt sérstök heimild til að leyfa akstur íbúa og rekstraraðila um gönguötur til og frá lóð þeirra auk þess sem heimildin taki til íbúa og rekstraraðila nærliggjandi gatna í þeim tilvikum þegar aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er aðeins fært frá gönguötu. Slíka heimild má veita almennt og ber þá að gefa til kynna með umferðarmerki, en hana má einnig veita í einstökum tilvikum. Lagt er til að veghaldari gefi út göngugötukort til íbúa og rekstraraðila sem hafa heimild til aksturs um göngugötu í þeim tilgangi að auðvelda umferðareftirlit við göngugötu. Þá verði lögreglu sérstaklega heimilað að leggja hald á göngugötukort til bráðabirgða ef grunur leikur á um misnotkun korts en veghaldara verði afhent haldlögð kort svo að leysa megi úr málum af þessum toga, til að mynda með afturköllun göngugötukorts. Þá er lagt til að veghaldara verði heimilt að setja nánari reglur um útgáfu og notkun göngugötukorta.

(Undirstrikun og breiðletrun samtakanna)

Samtökin fagna framangreindum tillögum. Rekstraraðilar verslana og veitingastaða, einkum í miðbæ Reykjavíkur, hafa staðið frammi fyrir töluverðum vanda þegar að því kemur að koma birgðum á staðinn. Fá samtökin ekki betur séð en að með 2. gr. frumvarpsins verði sveigjanleiki þeirra aukinn.

Hins vegar tekur tillagan ekki á öðrum tengdum vanda, þ.e. þeim vanda sem birgjar hafa staðið frammi fyrir vegna afhendingar vara til rekstraraðila með starfsemi við göngugötu eða nærliggjandi götu. Þann vanda er ekki síður brýnt að leysa. Almennt eru birgðageymslur birgja staðsettar utan göngugatna og því er auðsætt að heimild b-liðar 2. gr. mun ekki ná til þeirra, þ.e. veghaldara verður ekki heimilt að veita birgjum heimild til aksturs um göngugötu utan skilgreinds vörulosunartíma. Það getur vart talist betri valkostur að rekstraraðili við göngugötu sæki birgðir sínar einfaldlega sjálfur.

Í ljósi framangreinds leggja samtökin til að orðalagi b-liðar 2. gr. frumvarpsins verði breytt og veghöldurum verði einnig heimilað að veita dreifingaraðilum (birgjum) almennt eða sérstakt leyfi til aksturs vélknúinna ökutækja um göngugötu hvort heldur sem er vegna dreifingar til rekstraraðila við göturnar eða rekstraraðila í nærliggjandi götum um göngugötu ef aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er eingöngu frá henni eða önnur leið er þeim ekki fær.

7. gr.: Innleiðing Evrópugerðar

Í 7. gr. frumvarpsins er lagt til að eftirlitsstofnun EFTA (ESA) verði veitt heimild til að leggja gjald á framleiðendur ökutækja sem ekki uppfylla viðmið um hámarksútblástur koltvísýrings. Er tillögunni ætlað að stuðla að innleiðingu reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011.

Afar mikilvægt er að frumvarpsgreinin verði að lögum fyrir áramót.

Hafa ber í huga að gerðin tók gildi innan ESB hinn 1. janúar 2020. Skilningur samtakanna er að tafir á innleiðingarferlinu hér á landi hafi stuðlað að töfum á upptökufærli gerðarinnar í EES-samninginn.

8. gr.: Afnám skráningarskyldu eftirvagna ≤ 750 kg

Í 1. mgr. 72. gr. laga nr. 77/2019 segir:

Eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarkerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun. Sama á við um eftirvagn vélknúins ökutækis.

(Undirstrikun samtakanna)

Við lögfestingu framangreindrar málsgreinar var eftirfarandi tekið fram:

Ákvæði um skráningu nær í meginatriðum til allra ökutækja sem ætluð eru til notkunar á vegi, sbr. 72. gr. Þetta á einnig við um vinnuvélar og hvers konar eftirvagna“ og „Að öllu virtu er hér lagt til grundvallar að rök standi til þess að samræma hámarksaksturshraða stærri og minni bifreiða og bifreiða sem aka með eftirvagna fremur en að viðhalda þeirri aðgreiningu á milli þessara bifreiða sem er að finna í 37. og 38. gr. gildandi laga. Í þessu sambandi skal einnig horft til þess að skv. 72. gr. frumvarpsins er lagt til að allir eftirvagnar, svo og hjólhýsi og tjaldvagnar, séu skráningarskyldir.

(Undirstrikun samtakanna)

Í 1. mgr. 74. gr. laganna segir:

Ökutæki, skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 72. gr., skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvélar, aðrar en þær sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km hraða á klst. og eru aðallega notaðar á opinberum vegum og rafknúin dráttartæki, sbr. 3. málsl. 1. mgr. 70. gr., torfærutæki og vinnuvélar.

Af framangreindu leiðir að eftirvagnar eru skráningar- og skoðunarskyldir samkvæmt gildandi lögum. Í a-lið 8. gr. frumvarpsins er hins vegar lagt til að skráningarskylda annarra eftirvagna en hjólhýsa, fellihýsa og tjaldvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg heildarþyngd eða minna verði afnumin en ráðherra verði hins vegar heimilað að ákveða skráningarskyldu þeirra eftirvagna sem undanskyldir verða, með reglugerð. Rökin fyrir breytingunni eru eftirfarandi:

Að beiðni samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins tók Samgöngustofa saman tölfræðiupplýsingar um slys á árunum 2009–2018 þar sem eftirvagnar komu við sögu. Samkvæmt upplýsingum stofnunarinnar áttu sér stað fjögur slys á tímabilinu þar sem óskráð kerra var tilgreind og ein skráðra orsaka var „ökutæki í ólagi“, þ.e. þrjú slys þar sem lítil meiðsli urðu á fólki og eitt þar sem alvarleg meiðsli urðu. Þá áttu sér stað tvö slys á sama tímabili þar sem skráð tengitæki kom við sögu og lítil meiðsli urðu á fólki en „ökutæki í ólagi“ var skráð sem ein af orsökunum í báðum tilvikum. Ekki voru gerðar athugasemdir við ástand eftirvagna í öllum tilvikunum heldur var ýmist um að ræða bilun í tengibúnaði, eftirvagni eða ökutæki sem dró eftirvagn. Miðað við framangreindar upplýsingar virðast slys sem rekja má til þess að eftirvagnar séu í ólagi vera sjaldgæf. Færa má fyrir því rök að með því að koma á skráningar- og skoðunarskyldu smærri eftirvagna hafi verið gengið lengra

en nauðsyn er með tilliti til umferðaröryggis og óhóflegar íþyngjandi skyldur kunni að hafa verið lagðar á eigendur slíkra tækja.

Samtökin hafa í tvígang gert verulegar athugasemdir við þessi áform, þ.e. þegar áform um frumvarpið¹ voru birt á samráðsgátt stjórnvalda bentu samtökin m.a. á varnaðarorð Rannsóknarnefndar Samgönguslysa frá 2007², tilvist mögulega vanbúinna heimasmiðaðra eftirvagna og erlenda kostnaðar- og ábatagreiningu³ vegna skoðunarskyldu léttra eftirvagna. Þá vöktu samtökin sömuleiðis athygli á samfélagskostnaði umferðarslysa og lýstu því yfir að þau væru alfarið mótfallin áformum um að ráðherra verði heimilað að undanskilja skráningar- og þar með skoðunarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd. Það gerði einnig fjöldi annarra umsagnaraðila, þ. á m. Vegagerðin. Þegar drög að frumvarpinu sættu samráði á samráðgáttinni⁴ ítrekuðu samtökin framangreinda afstöðu og bentu á hve takmarkaður rökstuðningur lægi tillögunni til grundvallar. Í samráðsferlinu hafa áformin og ákvæðin tekið breytingum sem gerð er grein fyrir í 5. kafla athugasemda frumvarpsins. Þar kemur eftirfarandi m.a. fram:

Samtök verslunar og þjónustu lögðust gegn afnámi skráningarskyldu smærri eftirvagna en gerðu einnig sérstakar athugasemdir við fyrirhugaða heimild ráðherra til að kveða almennt á um undanþágu frá skráningarskyldu ökutækja með reglugerð. Brugðist var við því með því að setja inn almenna undanþágu smærri eftirvagna annarra en ferðavagna frá skráningarskyldu og bætt var við heimild ráðherra til að kveða eftir sem áður á um slíka skráningarskyldu í reglugerð.

Af framangreindu verður ráðið að nú snúi tillagan hvað helst að afnámi skráningarskyldu „hefðbundinna kerra“ sem eru 750 kg að heildarþyngd eða minni.



(Mynd sett fram í dæmaskyni. Hana er að finna á forsiðu varnaðarskýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa frá 2007)

¹ [https://samradsgatt.island.is/Skrar/\\$Cases/GetAdviceFile/?id=86715150-3cf4-ca11-9b99-005056bcce7e](https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetAdviceFile/?id=86715150-3cf4-ca11-9b99-005056bcce7e)

² <http://www.rnsa.is/media/1136/varnadaraskyrsla-um-eftrivagna-og-tengitaeki-2007.pdf>

³ <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/02/LO.pdf>

⁴ [https://samradsgatt.island.is/Skrar/\\$Cases/GetAdviceFile/?id=5303a905-5709-cb11-9b9a-005056bcce7e](https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetAdviceFile/?id=5303a905-5709-cb11-9b9a-005056bcce7e)



Eins og áður vilja samtökin minna á að meginmarkmið umferðarlaga er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi og eðli sínu gerir markmiðið ráð fyrir því að lögin innihaldi varúðarreglur sem stefna að því að koma í veg fyrir að líf- eða heilsuskaði komi fram. Af þeim sökum hefur í ýmsu tilliti verið gengið langt í því skyni að tryggja öryggi vegfaranda, m.a. með því að kveða á um skráningar- og skoðunarskyldu ökutækja. Í því ljósi mætti ætla að veigamikil rök þyrftu að liggja til grundvallar undanþágum frá varúðarsjónarmiðum sem liggja lögunum til grundvallar.

Grundvallarröksemdir samtakanna liggja fyrir í umsögnum um frá samráðsstigi. Þau rök eiga í grundvallaratriðum enn við þrátt fyrir að í frumvarpinu sé lögð til þrengra afnám skráningar- og skoðunarskyldu en áður.

Í varnaðarskýrslu vegna eftirvagna og tengitækja sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa gaf út árið 2007 sem ber heitið „[Er kerran í laqi?](#)“ segir m.a.:

Mörg tilvik eru þekkt hér á landi þar sem eftirvagnar og tengitæki bila, hjól detta undan þeim eða þeir brotna hreinlega í sundur. Vitað er um tilvik þar sem eftirvagnar eða tengitæki hafa slitnað aftan úr bifreiðum á ferð og lent á ökutækjum sem komu á móti.

Í a.m.k. þremur slysum sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur rannsakað á undanförmum árum, hafa vegfarendur farist þar sem bifreiðar með eftirvagn áttu hlut að máli. Í öllum tilvikum voru alvarlegar athugasemdir gerðar við ástand eða hleðslu eftirvagnanna sem í hlut áttu.

Í skýrslunni er tekið dæmi af slysi sem Rannsóknarnefndin rannsakaði en um það sagði nefndin meðal annars:

Verulegar líkur eru á að þessi eftirvagn (kerra) hefði ekki verið í umferð ef eftirlit yfirvalda með ökutækjaflokknum væri í eðlilegum farvegi og í samræmi við þá hættu sem ökutæki þessi geta valdið. Þessi niðurstaða er síður en svo einsdæmi um ástand þessa flokks ökutækja í umferðinni. Kerran, sem hér er rætt um, var dæmigerð jeppa- eða fólksbílakerra og er hvorki skráningar- né skoðunarskyld. Hún var dregin á hraða sem var nálægt hámarks umferðarhraða á fjölförum þjóðvegi.

Rannsóknarnefndin taldi á útgáfudegi skýrslunnar tilefni til að koma á framfæri ábendingu til stjórnvalda þess efnis að ástæða væri til að gera alla eftirvagna skráningar- og skoðunarskylda. Var í því samhengi m.a. tekið fram að ekki væri óvarlegt að áætla að með aukinni notkun slíkra ökutækja verði meiri líkur á að fram komi bilanir sem leitt geti til alvarlegra slysa sem hægt væri að koma í veg fyrir með eftirliti.

Léttir eftirvagnar eru ekki einvörðungu smíðaðir eða yfirfarnir af viðurkenndum fagaðilum. Hefur það í raun verið nokkuð algengt að einstaklingar smíði slíka vagna sjálfir, m.a. úr pörtum úrsérgenginna ökutækja. Sæti slíkir eftirvagnar ekki reglubundinni aðalskoðun verður það alfarið háð mati og getu þeirra sem annast smíðina hvort vagnarnir uppfylli eðlilegar umferðaröryggiskröfur. Reglubundin skoðun heimasmiðaðra eftirvagna hlýtur að teljast afar mikilvæg ef ætlunin er að tryggja umferðaröryggi. Vankantar á smíðinni geta hæglega haft alvarlegar afleiðingar í för með sér enda geta eftirvagnar ásamt hlassi hæglega vegið nálega jafn miklu og lítil fólksbifreið.

Árið 2019 gaf framkvæmdastjórn ESB út skýrslu sem ber enska heitið „[Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel vehicles in the scope of the periodic roadworthiness testing](#)“. Tilgangur þeirra rannsókna sem liggja til grundvallar skýrslunni er að varpa ljósi á kosti þess að tveggja og þriggja hjóla ökutæki sæti reglulegri skoðun. Samkvæmt umfjöllun sem kemur fram í skýrslunni leiddi kostnaðar- og ábatagreining til þeirrar niðurstöðu að léttir eftirvagnar (e. light trailers) ættu að sæta reglubundinni skoðun (sjá bls. 76 í skýrslunni).

Umferðarslys eru afar dýr, hvort sem það er mælt á efnahagslegan eða samfélagslegan mælikvarða. Má í því samhengi m.a. líta til mats sem unnið var fyrir Vegagerðina á kostnaði umferðarslysa árið 2014 og slysaskýrslna Samgöngustofu þar sem m.a. kemur fram að umferðarslys hafi kostað samfélagið nálega 50 milljarða kr. árið 2019 og hæst numið um 60 milljörðum kr. árið 2016. Ef kostnaðarmat á einstökum slysum frá árinu 2013 er uppfært til verðlags á ágúst 2020 kostar hvert banaslys í umferðinni samfélagið 793 millj. kr. um þessar mundir. Þá kostar hvert alvarlegt slys 103 millj. kr., hvert slys með litlum meiðslum 36 millj. kr. og hvert óhapp án meiðsla nálega 1,7 millj. kr. Í ljósi framangreinds má ætla að núvirtur efnahagslegur kostnaður samfélagsins af þeim þremur dauðslysum sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa fjallaði um í varnaðarskýrslunni frá 2007 hafi numið tæpum 2,4 milljörðum kr.

Þrátt fyrir efnisákvæði 8. gr. frumvarpsins hafi tekið jákvæðum breytingum í samráðsferlinu leggjast samtökin enn gegn því að skráningar- og skoðunarskylda eftirvagna sem eru 750 kg að heildarþyngd eða minna verði afnumin.

10. gr.: Innheimta gjalds fyrir notkun stöðureita

Í 10. gr. frumvarpsins er kveðið á um að ráðherra geti heimilað ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem ríkisaðili hefur umsjón með án þess að gera þurfi sérstakan samning um innheimtuna.

Á almennum nótum sjá samtökin ekki að ástæða sé til að afmarka heimildina við framsal innheimtuvalds til ríkisaðila heldur gæti allt eins komið til greina að einkaaðila yrði falið að annast hana.

Hafa ber í huga að í ljósi aðgerða stjórnvalda vegna heimsfaraldurs COVID-19 mun samneysla aukast verulega næstu árin og eitt af helstu viðfangsefnum efnahagsstjórnarinnar verður að efla og viðhalda einkaneyslu. Framsal innheimtuvalds til einkaaðila gæti leikið hlutverk þegar að slíku kemur.

14. gr.: Ábyrgð á greiðslu sektar

Í 14. gr. frumvarpsins er lögð til breyting á 2. málsl. 1. mgr. 110. gr. laga nr. 77/2019 sem mun hafa það í för með sér að eigandi eða *umráðamaður* ökutækis verða ábyrgir fyrir greiðslu gjalds vegna stöðvunar- eða stöðubrota. Í athugasemdum við 14. gr. frumvarpsins er m.a. tekið fram að það eigi til dæmis við í þeim tilvikum þegar einstaklingur hefur ökutæki á rekstrarleigu enda því þá ekki rétt að ábyrgð á greiðslu gjaldsins falli á eiganda ökutækisins sem hefur verulega takmörkuð umráð yfir ökutækinu.

Um leið og samtökin taka undir undirstrikið sjónarmið vilja samtökin leggja áherslu á að þau fái ríkara vægi á sviði umferðarlaga en tíðkast hefur. Tilfinning samtakanna er að



innheimtuhagræði opinberra aðila sé jafnan látið ganga framar innheimtukvöðum sem eru lagðar á einkaaðila. Það er afar varhugaverð þróun.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

Heiðrún Björk Gísladóttir
verkefnastjóri á samkeppnissviði

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Fylgiskjöl:

Umsögn SA og SVP um áform um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019.
Umsögn SA og SVP um drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019.
Rannsóknarnefnd umferðarslysa: Er kerran í lagi? Varnaðarskýrsla vegna eftirvagna og tengitækja. 2007.



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

Reykjavík, 11. september 2020

Efni: Umsögn um áform um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019

Hinn 28. ágúst sl. birti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið áform um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019, á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is. Í kafla A.1 í áformaskjalinu er m.a. tekið fram að skv. 1. mgr. 72. gr. og 1. mgr. 74. gr. laganna beri almennt að skrá og skoða reglulega vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra, óháð stærð eða þyngd eftirvagna. Í framhaldinu kemur fram að ráðherra hafi kallað eftir upplýsingum og slysatölfræði frá Samgöngustofu, vegna slysa og óhappa þar sem eftirvagnar koma við sögu, og gögnin gefi til kynna að slys sem megi rekja til þess að eftirvagn sé í ólagi séu afar sjaldgæf. Í ljósi framangreinds er, samkvæmt umfjöllun í kafla A.2, áformað að leggja til að ráðherra verði heimilað að undanskilja tiltekna ökutækjaflokka skráningar- og þar með skoðunarskyldu. Er í því samhengi tekið fram að ráðherra hafi í hyggju að kveða svo á um með reglugerð að skráningar- og skoðunarskylda taki almennt ekki til eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd.

Áformaskjalið hefur verið tekið til umfjöllunar á vettvangi Samtaka og atvinnulífsins og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*). Ástæða þykir til að gera nokkuð alvarlegar athugasemdir við áformin.

Ákvæði umferðarlaga

Meginmarkmið umferðarlaga er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi. Í eðli sínu gerir markmiðið ráð fyrir því að lögin innihaldi varúðarreglur sem stefna að því að koma í veg fyrir að líf- eða heilsuskaði komi fram. Af þeim sökum hefur í ýmsu tilliti verið gengið langt í því skyni að tryggja öryggi vegfaranda.

Í 1. mgr. 74. gr. laga nr. 77/2019 er kveðið á um að færa skuli til reglubundinnar aðalskoðunar þau ökutæki sem eru skráð hér á landi. Sérstaklega er þó kveðið á um þær afmörkuðu undantekningar frá framangreindri meginreglu að hún nái ekki til tiltekinnna dráttarvéla, rafknúinna dráttartækja, torfærutæka og vinnuvéla. Í 4. kafla almennra athugasemda í greinargerð frumvarps sem varð að lögunum er tekið fram ákvæði um skráningu nái í meginatriðum til allra ökutækja sem ætluð eru til notkunar á vegi og sérstaklega tekið fram að það eigi m.a. einnig við um hvers konar eftirvagna. Í sérstökum athugasemdum við 72. gr. frumvarpsins er m.a. vakin sérstök athygli á því að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem gerðir eru fyrir meira en 750 kg að heildarþyngd. Er þetta jafnframt áréttað í sérstökum athugasemdum við 37. gr. frumvarpsins.

Í gildistið eldri umferðarlaga voru eftirvagnar sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd hvorki skráningar- né skoðunarskyldir. Á 139. löggjafarþingi lagði þáverandi dómsmálaráðherra fram frumvarp að nýjum umferðarlögum sem byggði á vinnu nefndar sem skipuð var árið 2007. Frumvarpið fékk ekki framgang á Alþingi en var lagt fram að nýju í nokkur skipti. Samkvæmt inngangsorðum frumvarps þess er varð að lögum nr. 77/2019 var frumvarpið frá 139. löggjafarþingi lagt til grundvallar við

undirbúning gildandi umferðarlaga. Í því samhengi er rétt að benda á að í sérstökum athugasemdum við 70. gr. frumvarpsins frá 139. löggjafarþingi kom eftirfarandi fram:

Sérstök athygli er vakin á því að gert er ráð fyrir að eftirvagn minni en 750 kg að heildarþyngd (jeppakerra) og vinnuvél sem notuð er á vegi í almennri umferð verði skráð, gagnstætt því sem er í gildandi umferðarlögum. Með þessu fyrirkomulagi er lagður grundvöllur að vátryggingarskyldu slíkra ökutækja sem miðast fyrst og fremst við notkun þess en ekki eiginleika eða tegund.

Ætla verður að ástæða hafi verið fyrir framangreindum áformum um vátryggingarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd.

Varnaðarorð Rannsóknarnefndar umferðarslysa

Í varnaðarskýrslu vegna eftirvagna og tengitækja sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa gaf út árið 2007 sem ber heitið „Er kerran í lagi?“ segir m.a.:

Mörg tilvik eru þekkt hér á landi þar sem eftirvagnar og tengitæki bila, hjól detta undan þeim eða þeir brotna hreinlega í sundur. Vitað er um tilvik þar sem eftirvagnar eða tengitæki hafa slitnað aftan úr bifreiðum á ferð og lent á ökutækjum sem komu á móti.

Í a.m.k. þremur slysum sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur rannsakað á undanförunum árum, hafa vegfarendur farist þar sem bifreiðar með eftirvagn áttu hlut að máli. Í öllum tilvikum voru alvarlegar athugasemdir gerðar við ástand eða hleðslu eftirvagnanna sem í hlut áttu.

Í skýrslunni er tekið dæmi af slysi sem Rannsóknarnefndin rannsakaði en um það sagði nefndin meðal annars:

Verulegar líkur eru á að þessi eftirvagn (kerra) hefði ekki verið í umferð ef eftirlit yfirvalda með ökutækjaflokknum væri í eðlilegum farvegi og í samræmi við þá hættu sem ökutæki þessi geta valdið. Þessi niðurstaða er síður en svo einsdæmi um ástand þessa flokks ökutækja í umferðinni. Kerran, sem hér er rætt um, var dæmigerð jeppa- eða fólksbílakerra og er hvorki skráningar- né skoðunarskyld. Hún var dregin á hraða sem var nálægt hámarks umferðarhraða á fjölförnum þjóðvegi.

Rannsóknarnefndin taldi á útgáfudegi skýrslunnar tilefni til að koma á framfæri ábendingu til stjórnvalda þess efnis að ástæða væri til að gera alla eftirvagna skráningar- og skoðunarskylda. Var í því samhengi m.a. tekið fram að ekki væri óvarlegt að áætla að með aukinni notkun slíkra ökutækja verði meiri líkur á að fram komi bilanir sem leitt geti til alvarlegra slysa sem hægt væri að koma í veg fyrir með eftirliti.

Heimasmíði

Léttir eftirvagnar eru ekki einvörðungu smíðaðir eða yfirfarnir af viðurkenndum fagaðilum. Hefur það í raun verið nokkuð algengt að einstaklingar smíði slíka vagna sjálfir, m.a. úr pörtum úrsérgenginna ökutækja. Sæti slíkir eftirvagnar ekki reglubundinni aðalskoðun verður það alfarið háð mati og getu þeirra sem annast smíðina hvort vagnarnir uppfylli eðlilegar umferðaröryggiskröfur.

Reglubundin skoðun heimasmíðaðra eftirvagna hlýtur að teljast afar mikilvæg ef ætlunin er að tryggja umferðaröryggi. Vankantar á smíðinni geta hæglega haft alvarlegar afleiðingar í för með sér enda geta eftirvagnar ásamt hlassi hæglega vegið nálega jafn miklu og lítill fólksbifreið.

Erlend reynsla

Árið 2019 gaf framkvæmdastjórn ESB út skýrslu sem ber enska heitið „Study on the inclusion of light trailers and two- or three-wheel vehicles in the scope of the periodic roadworthiness testing“. Tilgangur þeirra rannsókna sem liggja til grundvallar skýrslunni er að varpa ljósi á kosti þess að tveggja og þriggja hjóla ökutæki sæti reglulegri skoðun.

Samkvæmt umfjöllun sem kemur fram í skýrslunni leiddi kostnaðar- og ábatagreining til þeirrar niðurstöðu að léttir eftirvagnar (e. light trailers) ættu að sæta reglubundinni skoðun (sjá bls. 76 í skýrslunni).¹

Samfélagskostnaður umferðarslysa

Umferðarslys eru afar dýr, hvort sem það er mælt á efnahagslegan eða samfélagslegan mælikvarða. Má í því samhengi m.a. líta til mats sem unnið var fyrir Vegagerðina á kostnaði umferðarslysa árið 2014² og slysaskýrslu Samgöngustofu³ þar sem m.a. kemur fram að umferðarslys hafi kostað samfélagið nálega 50 milljarða kr. árið 2019 og hæst numið um 60 milljörðum kr. árið 2016. Ef kostnaðarmat á einstökum slysum frá árinu 2013 er uppfært til verðlags á ágúst 2020 kostar hvert banaslys í umferðinni samfélagið 793 millj. kr. um þessar mundir. Þá kostar hvert alvarlegt slys 103 millj. kr., hvert slys með litlum meiðslum 36 millj. kr. og hvert óhapp án meiðsla nálega 1,7 millj. kr.

Í ljósi framangreinds má ætla að núvirtur efnahagslegur kostnaður samfélagsins af þeim þremur dauðslysum sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa fjallaði um í varnaðarskýrslunni frá 2007 hafi numið tæpum 2,4 milljörðum kr.

Afstaða samtakanna

Það er öllum ljóst að til mikils er að vinna þegar að umferðaröryggi kemur. Að teknu tilliti til framangreindrar umfjöllunar verða röksemdir sem byggjast á lágri slysa- og óhappatíðni vegna eftirvagna auk stjórnsýslubyrði bæði að teljast léttbærar og mótsagnakenndar.

Í ljósi framangreinds hvetja samtökin samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið til að falla alfarið frá áformum um að ráðherra verði heimilað að undanskilja skráningar- og þar með skoðunarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd.

Að lokum taka samtökin undir ábendingar sem koma fram í umsögn Bilgreinasambandsins hvað varðar bann við stöðvun eða lagningu ökutækja til rafhleðslu.

¹ Skýrsluna má finna á vefslóðinni <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/02/LO.pdf>

² Sjá á vefslóðinni

[https://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Kostnadur_umferdarslysa/\\$file/Kostna%C3%B0ur%20umfer%C3%B0arslysa.pdf](https://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Kostnadur_umferdarslysa/$file/Kostna%C3%B0ur%20umfer%C3%B0arslysa.pdf)

³ Slysaskýrslu Samgöngustofu 2019 má finna á vefslóðinni

<https://www.samgongustofa.is/media/umferd/skyrslur/Slysaskýrsla2019.pdf>



Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

Heiðrún Björk Gísladóttir
verkefnastjóri á samkeppnissviði

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur



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

Reykjavík, 8. október 2020

Efni: Umsögn um drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019.

Hinn 24. september sl. birti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019, á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is. Með frumvarpinu er m.a. ætlunin að leggja til lagabreytingar sem eiga að koma í veg fyrir aukna stjórnsýslubyrði og kostnað borgara, einfalda ferli við veitingu tiltekinna undanþága frá reglum, einfalda ferli ríkisaðila við að innheimta gjald fyrir notkun stöðureita og innleiðinga reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um koltvísýringslosun nýrra fólksbifreiða og nýrra léttra atvinnuökutækja og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011.

Frumvarpsdrögin hafa verið tekið til umfjöllunar á vettvangi Samtaka atvinnulífsins og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*). Ástæða þykir til að setja fram nokkrar athugasemdir og ábendingar af því tilefni.

Heimild til almennrar undanþágu frá skráningu tókutækis í tilteknum ökutækjaflokki (6. gr.)

Í 6. gr. frumvarpsins er lögð til veruleg útvíkkun á núgildandi heimild ráðherra til að ákveða með reglugerð að óþarft sé að skrá ökutæki. Í 2. mgr. 72. gr. gildandi umferðarlaga er undanþáguheimildin bundin við ökutæki sem eru ætluð til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum og ökutæki sem eru ætluð til aksturs utan umferðar. Ef 6. gr. frumvarpsins verður að lögum verða engin slík skilyrði til staðar heldur mun undanþáguheimildin ná til allra ökutækja, óháð notkunareinkennum þeirra eða notkunarstað. Þá er orðalagi 6. gr. þannig háttað að heimild ráðherra verður virk nema sérstakar ástæður mæli gegn því að ökutæki í tilteknum ökutækjaflokki verði undanþegin skráningarskyldu. Í sérstökum athugasemdum við 6. gr. frumvarpsins er tekið fram að með *sérstökum ástæðum* sé m.a. átt við alþjóðlegar skuldbindingar eða skýr öryggissjónarmið sem byggja á hlutlægum upplýsingum.

Þegar áform um frumvarpið voru birt á samráðsgátt stjórnvalda gerðu samtökin verulegar athugasemdir við að til stæði að afnema skráningar- og skoðunarskyldu eftirvagna að 750 kg heildarþyngd eða minna. Í því samhengi bentu samtökin m.a. á varnaðarorð Rannsóknarnefndar Samgönguslysa frá 2007, tilvist mögulega vanbúinna heimasmiðaðra eftirvagna og erlenda kostnaðar- og ábatagreiningu vegna skoðunarskyldu léttra eftirvagna. Þá vöktu samtökin sömuleiðis athygli á samfélagskostnaði umferðarslysa og lýstu því yfir að þau væru alfarið mótfallin áformum um að ráðherra verði heimilað að undanskilja skráningar- og þar með skoðunarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd. Það gerði einnig fjöldi annarra umsagnaraðila, þ. á m. Vegagerðin.

Rétt er að rifja upp að nýju að meginmarkmið umferðarlaga er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi. Í eðli sínu gerir markmiðið ráð fyrir því að lögin innihaldi varúðarreglur sem stefna að því að koma í veg fyrir að líf- eða heilsuskaði komi

fram. Af þeim sökum hefur í ýmsu tilliti verið gengið langt í því skyni að tryggja öryggi vegfaranda, m.a. með því að kveða á um skráningar- og skoðunarskyldu ökutækja. Í því ljósi mætti ætla að veigamikil rök þyrftu að liggja til grundvallar undanþágum frá varúðarsjónarmiðum sem liggja lögunum til grundvallar.

Það vekur sérstaka athygli að orðalagi efnisákvæða 6. gr. er þannig háttað að undanþáguheimildin verður ávallt virk nema sérstakar ástæður mæli gegn því. Er það algert stílbrot ef litið er til framangreinds markmiðs umferðarlaga og þeirra varúðarreglna sem lögin innihalda. Mun eðlilegra og í betra samhengi við fyrirkomulag laganna hefði verið að kveða á um að ráðherra væri heimilt að víkja skráningarskyldu til hliðar einungis ef sérstakar ástæður mæla með því.

Þrátt fyrir að efnisákvæði 6. gr. frumvarpsdraganna séu almenn í þeim skilningi að þeim er ætlað að veita ráðherra heimild til að víkja skráningarskyldu til hliðar í tilviki ökutækjaflokka byggist rökstuðningur að baki heimildinni aðeins á tölfræðiupplýsingum um slys þar sem eftirvagnar komu við sögu á árunum 2009–2018. Í engu er t.d. vikið að stöðunni í tilviki annarra ökutækja sem fallið geta undir undanþáguheimildina. Ef tekið er mið af rökstuðningnum virðist mega álykta sem svo að níu ára tímabil án teljandi slysa sem tengjast tilteknum ökutækjaflokki standi veitingu undanþágu með reglugerð ekki í vegi, jafnvel þó fyrir liggi að alvarleg slys megj rekja til ástands ökutækja í þeim flokki á öðrum tímum. Að óbreyttu verða það þau mörk sem dregin verða.

Að þessu sinni er afstaða samtakanna ekki einvörðungu sú að þau leggjast alfarið gegn því að ráðherra verði heimilað að víkja til hliðar skráningar- og skoðunarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd heldur telja samtökin verulegt tilefni til að endurskoða efni 6. gr. frá grunni. Telja samtökin m.a. að verulega skorti á samræmi milli efnisákvæða 6. gr. frumvarpsins, markmiðsákvæða umferðarlaga og þeirra varúðarsjónarmiða sem liggja til grundvallar ákvæðum laganna.

Umframlosunargjald (7. gr.)

Í 7. gr. er lagt upp með að heimila ESA að leggja umframlosunargjald á framleiðanda ökutækja þegar vegið meðaltal útblásturs skaðlegra lofttegunda nýskráðra ökutækja framleiðandans á evrópska efnahagssvæðinu er hærra en viðmið sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur. Með greininni er ætlunin að innleiða Evrópugerð um staðla um koltvísýringslosun nýrra fólksbifreiða og nýrra léttra atvinnuökutækja.

Í þessu samhengi vilja SVP árétta að það er afar brýnt að innflytjendur ökutækja sitji við sama borð þegar að losun frá ökutækjum kemur. Á það ekki síst við í ljósi þeirra markmiða sem stjórnvöld hafa sett í lofslagsmálum. Því er brýnt að innleiðingin eigi sér stað eins fljótt og verða má.

Innheimta gjalds fyrir notkun stöðureita (9. gr.)

Í 9. gr. er lagt upp með að ráðherra verði heimilað að fela ríkisaðila að annast innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem ríkisaðili hefur umsjón með.

Á almennum nótum sjá samtökin ekki að ástæða sé til að afmarka heimildina við framsal innheimtuvalds til ríkisaðila heldur gæti allt eins komið til greina að einkaaðila yrði falið að annast hana. Hafa ber í huga að í ljósi aðgerða stjórnvalda vegna heimsfaraldurs COVID-19 mun samneysla aukast verulega næstu árin og eitt af helstu viðfangsefnum efnahagsstjórnarinnar verður að efla og viðhalda einkaneyslu. Framsal innheimtuvalds til einkaaðila gæti leikið hlutverk þegar að slíku kemur.



Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu

Heiðrún Björk Gísladóttir
verkefnastjóri á samkeppnissviði

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur



Er kerran í lagi?

Varnaðarskýrsla
vegna eftirvagna og tengitækja



Rannsóknarnefnd umferðarslysa starfar samkvæmt lögum nr. 24/2005. Markmiðið með raunsóknunum nefndarinnar er að stuðla að bættri umferðaröryggi með því að greina orsakir og afleiðingar umferðarslysa. Upplýsingar um störf nefndarinnar er að finna á vefnum www.rnu.is

júlí 2007

Varnaðarskýrsla nr. 1/2007

Í varnaðarskýrslum Rannsóknarnefndar umferðarslysa koma fram upplýsingar um umferðarslys í forvarnarskyni. Upplýsingarnar varða eitt öryggisatriði eða fleiri sem rannsóknarnefndin telur tilefni til að fjalla um í sérstakri skýrslu.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarveitarinnar
Flugvallarvegi
101 Reykjavík

Sími 511 5040
Fax 511 5041
<http://www.rnu.is>

Útdráttur

Með þessari varnaðarskýrslu vill Rannsóknarnefnd umferðarslysa koma á framfæri upplýsingum um hættu sem því fylgir fyrir vegfarendur að eftirvagnar eða tengitæki¹ séu notuð á rangan hátt í umferðinni og án nægilegs eftirlits. Nokkur slys hafa komið til skoðunar hjá nefndinni á undanförunum árum sem gefa tilefni til þess að vegfarendur gæti að því að eftirvagnar og tengitæki sem dregin eru af bifreiðum, bæði í atvinnustarfsemi sem og til einkanota, uppfylli kröfur sem gera má til ökutækja í almennri umferð. Þá hefur komið í ljós að eftirlit með þessum búnaði er ekki fullnægjandi eins og málum er nú háttað.

Mörg tilvik eru þekkt hér á landi þar sem eftirvagnar og tengitæki bila, hjól detta undan þeim eða þeir brotna hreinlega í sundur. Vitað er um tilvik þar sem eftirvagnar eða tengitæki hafa slitnað aftan úr bifreiðum á ferð og lent á ökutækjum sem komu á móti. Athygli vekur að eftirvagnar sem hafa leyfða heildarþyngd minni en 750 kg eru hvorki skráningar- né skoðunarskildir. Tengitæki, s.s. tjaldvagnar og hjólhýsi eru skráningarskyld, en ekki skoðunarskyld.

Í a.m.k. þremur slysum sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur rannsakað á undanförunum árum, hafa vegfarendur farist þar sem bifreiðar með eftirvagn áttu hlut að máli. Í öllum tilvikum voru alvarlegar athugasemdir gerðar við ástand eða hleðslu eftirvagnanna sem í hlut áttu.

Hér skal tekið eitt dæmi. Í slysi sem nefndin rannsakaði og sem varð á Vesturlandsvegi við Árvelli á Kjalarnesi (sjá skýrslu RNU um málið á vefnum www.rnu.is), kom í ljós að eftirvagn sem dreginn var á eftir bifreið sem hlut átti að slysinu var í mjög slæmu ástandi. Í skýrslu um skoðun sem framkvæmd var af sérfræðingum að beiðni lögreglu segir í niðurstöðum um ástand kerrunnar sem dregin var:

Rannsókn leiddi í ljós að kerran var ekki í notkunarhæfu ástandi í aðdraganda slyssins vegna ástands hjólbarða, hjólalega, fjaðrabúnaðar, ryðskemmda í burðarvirki og frágangs og slits í lásfestingu tengibúnaðar.

Verulegar líkur eru á að kerran hafi rásað til hliðanna í akstri og það ástand ásamt háfermi af léttum varningi sem tók á sig verulega vind hafi dreift athygli ökumanns í akstrinum í aðdraganda slyssins.

Verulegar líkur eru á að þessi eftirvagn (kerra) hefði ekki verið í umferð ef eftirlit yfirvalda með ökutækjaflokknum væri í eðlilegum farvegi og í samræmi við þá hættu sem ökutæki þessi geta valdið. Þessi niðurstaða er síður en svo einsdæmi um ástand

¹ Eftirvagn er ökutæki sem aðalega er hannað til að vera dregið af öðru ökutæki, m.a. venjuleg kerra, tjaldvagnar, fellihýsi og hjólhýsi teljast til tengitækja skv. reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 með síðari breytingum.

Þessa flokks ökutækja í umferðinni. Kerran, sem hér er rætt um, var dæmigerð jeppa- eða fólksbílakerra og er hvorki skráningar- né skoðunarskyld. Hún var dregin á hraða sem var nálægt hámarks umferðarhraða á fjölförnum þjóðvegi.

Hleðsla eftirvagna – brotalöm í umferðaröryggismálum

Það hefur ítrekað komið í ljós að ökumenn gæta oft á tíðum illa að því að hleðsla eftirvagna sé í samræmi við fyrirmæli reglugerðar um hleðslu, frágang og merkingu farms nr. 554/2003. Nokkuð er um að farmur falli af og ástæða er til að skoða það af fullri alvöru hvort þurfi að herða fræðslu til ökumanna, atvinnubílstjóra sem annarra. Þekkt eru dæmi um að þung stykki falli af eftirvögnum og valdi umtalsverðri hættu. Í Morgunblaðinu þann 25. janúar 2006 segir um eitt slíkt tilvik:

.... Á undan bílnum var strætisvagn sem virtist vera að nema staðar og fór þá bílstjórinn að hemla líka. Skaust þá fólksbíll milli ökutækjanna tveggja og snarhemplaði þá vörubílstjórinn til að afstýra slysi. Við þetta rifnuðu festingar 12 tonna klumpsins á tengivagni vörubílsins með þeim afleiðingum að flikkið féll í götuna og skall utan í aðvífandi fólksbíl sem ók samsíða vörubílnum hægra megin. Ekki voru notaðir nægilega sterkir fjötrar á farminum, en notaðir voru tauborðar í stað keðja sem hefði verið öruggara. Sú vinnuskipun er í gildi að nota keðjur við þungaflutninga af þessu tagi en af einhverjum orsökum hafi því ekki verið fylgt í þetta skipti...”

Þá þekktist það einnig að farmur, sem ekki telst verulega þungur, fjúki af og valdi hættu fyrir umferð þar sem hann lendir á götunni eða öðru ökutæki.



Í byrjun júní á þessu ári fauk illa festur bátur af eftirvagni sem dreginn var eftir þjóðveginum skammt frá Hvolsvelli. Báturinn lenti beint framan á bíl sem var næstur á eftir og má teljast mikil mildi að ekki varð alvarlegt slys. Ljósmyndir fengnar úr safni lögreglu.

Ábending til ökumanna

Rannsóknarnefndin vill hvetja þá sem eru með óskráðar kerrur í notkun að láta fagmenn kanna ástand þeirra og gæta að því að draga þær ekki nema vitað sé með vissu að ekki stafa hættu af notkun þeirra.

Þessu til viðbótar er ástæða til að vekja athygli þeirra sem eru með eftirvagna eða tengitæki í notkun á því að aksturseginnleikar bifreiða geta breyst mjög við að draga þau. Framleiðendur bifreiða gefa upp heimilaða þyngd eftirvagns eða tengitækis og má lesa upplýsingar um það í skráningarskírteini bifreiðar. Þar er gerður

greinarmunur á því hvort ökutækið sem er dregið er búið hemlum eður ei. Enn fremur er mikilvægt að fylgja leiðbeiningum framleiðanda eftirvagns eða tengitækis um leyfða heildarþyngd. Full ástæða er til að hvetja ökumenn til að kynna sér hvað við á og vera vakandi fyrir þessum staðreyndum.

Allt of oft berast fréttir af farmi sem fellur af eftirvögnum og bifreiðum. Þetta skapar mikla hættu og ættu ökumenn ávalt að gæta vel að frágangi farms. Ganga verður frá farmi á þann hátt að hann falli ekki af við vind eða neyðarhemlun. Farmur sem er inni í farþegarými bifreiða þarf einnig að vera vel skorðaður.

Hægt er að leita sér nánari upplýsinga um eftirvagna og tengitæki hjá Umferðarstofu.

Ábending til stjórnvalda

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur yfirvöld til að hrinda í framkvæmd þeirri fyrirætlan sem sett var fram í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda fyrir árin 2002-2012 að gera alla eftirvagna skráningar- og skoðunarskylda. Um leið er ástæða til að vekja athygli á fjölgun tengitækja hér á landi, s.s. hjólhýsa og fellihýsa. Þessi flokkur ökutækja er skráningarskyldur en ekki skoðunarskyldur og því geta þau verið í notkun lengi án þess að vitað sé um ástand öryggisbúnaðar þeirra s.s. tengi- og hjólabúnaðar eða hemla. Tengitæki hafa breyst talsvert frá því að þær reglur sem um þau gilda voru settar. Framboð á stórum og þungum tjaldvögnum, fellihýsum og hjólhýsum hefur stórukað. Nefndin hvetur stjórnvöld til að gera þennan ökutækjaflokk skoðunarskyldan.

Ekki er óvarlegt að áætla að með aukinni notkun þessara ökutækja verði meiri líkur á að fram komi bilanir sem leitt geta til alvarlegra slysa sem hægt væri að koma í veg fyrir með eftirliti. Þá er rík ástæða til að hvetja yfirvöld löggæslumála til að hafa öflugt eftirlit með kerrum sem dregnar eru í umferðinni og nota þau úrræði sem lög leyfa til að taka vanbúnar kerrur úr umferð og fylgjast með því að skráningarviðmið séu virt. Mjög margar kerrur tengjast frístundaiðkun ýmis konar og má þar nefna notkun þeirra við flutning á torfæruvélhjólum á keppnisstað, á hestum, vélsleðum, bátum eða golfbílum svo dæmi séu tekin. Reynslan sýnir að við slíka notkun skortir oft á tíðum mjög uppá að ökumenn hugi að þeim reglum sem gilda.



Dæmi um skráningarskyldan eftirvagn sem er óskráður.

Samantekt

- Fjöldi óskráðra eftirvagna og tengitækja er í notkun hér á landi. Í öðrum löndum sem Ísland ber sig saman við í umferðaröryggismálum eru eftirvagnar og tengitæki ávallt skráningarskyld.
- Erfitt er að framfylgja skráningarviðmiðum. Eftirvagn sem kann að vera „óskráningarskyldur“ samkvæmt umferðarlögum verður skráningarskyldur við ranga notkun, t.d. við hleðslu sem er umfram það sem hann er ætlaður fyrir eða sem reikna má að hann sé ætlaður fyrir.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur notendur eftirvagna og tengitækja til að huga vel að frágangi farms.
- Mörg tilvik eru þekkt þar sem eftirvagnar (kerrur) eða vagnar sem eru sannanlega í ólagi, bila, losna aftan úr bifreið eða eiga þátt í því að slys verður. Við slíkar aðstæður eru vegfarendur settir í óþarfa hættu.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur til vakningar í þessum efnum og brýnir bæði Alþingi til að huga að lagabreytingum, yfirvöld til aðgerða og þá sem þessi tæki nota, til að gæta að öryggi þeirra.



**Nefndasvið Alþingis****B.t. umhverfis- og samgöngunefnd**

Sendist með tölvupósti á nefndasvid@althingi.is

Umsögn um frumvarp til breytinga á umferðarlögum nr. 77/2019, 280. mál.

Með tölvupósti 19. nóvember sl. er Vegagerðinni gefinn kostur á að koma að athugasemdum vegna ofangreinds frumvarps til breytinga á umferðarlögum.

Efni frumvarpsins snýr að því að einfalda regluverk og veita heimildir til álagningar umframlosunargjalds. Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við þær tillögur sem fram koma í frumvarpinu.

Síða 1/2

Vegagerðin óskar eftir að koma á framfæri tillögu að viðbótarbreytingu sem tekin yrði til umfjöllunar um frumvarpið. Nánar tiltekið er um að ræða tillögu að breytingu á 3. mgr. 89. gr. umferðarlaga er heimilar ráðherra að setja reglur um framkvæmdir á eða við veg. Núgildandi ákvæði er svohljóðandi:

Ráðherra setur nánari ákvæði í reglugerð um framkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar og ábyrgð veghaldara og verktaka við að tryggja öryggi á verkstað.

Þetta ákvæði var nýmæli í lögnum og var sett til að skjóta skýrari stoð undir heimild ráðherra til að setja reglugerð um merkingar og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við veg, sjá reglugerð nr. 492/2009. Við túlkun reglugerðarinnar hefur þótt leika vafi á því hvort gildissvið hennar næði einnig til þeirra ráðstafana og merkinga sem kann að þurfa að grípa til vegna annarrar starfsemi en framkvæmda, og þá einkum ýmiskonar viðburða s.s. götuhlaupa og bæjarhátíða svo eitthvað sé nefnt. Einnig má nefna að önnur starfsemi en framkvæmdir getur haft áhrif á umferð. Hafa til að mynda ítrekað komið fram óskir um notkun á vegsvæðum vegna kvikmynda- og þáttagerðar þar sem nauðsynlegt kann að grípa til ráðstafana til að tryggja öryggi vegfarenda, s.s. með uppsetningu á merkingum. Einnig er nauðsynlegt að unnt sé að krefjast framlagningar öryggisáætlana og að heimild sé til setningar reglna af því tilefni.

Vegagerðin og Reykjavíkurborg eiga með sér samstarf um þróun og útfærslu vinnusvæðamerkinga og annarra öryggisráðstafana sem tengjast vinnu við veg. Í því samstarfi hefur komið fram að nauðsynlegt sé að útfæra slíkar ráðstafanir með tilliti til fleiri atvika en framkvæmda eins og að framan er rakið. Þar sem um nokkuð fjölbreytt tilvik getur verið að ræða er erfitt að telja upp tæmandi þau

Vegagerðin
Borgartún 5–7
105 Reykjavík
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

tilvik sem reglugerðin gæti náð til. Því hefur komið upp sú hugmynd að vísa til framkvæmda og *annarra verkefna eða aðstæðna...* í þessu sambandi.

Til þess að skýra og taka af tvímæli um heimildir ráðherra hvað þetta varðar leggur Vegagerðin til að eftirfarandi breyting verði gerð á 3. mgr. 89. gr.:

Við bætist á eftir orðinu *framkvæmdir* : og *önnur verkefni eða aðstæður...*

Með samþykkt þessarar tillögu væri tryggt að heimild ráðherra til setningar reglugerðar næði til allra tilvika þar sem grípa þarf til ráðstafana til að tryggja öryggi vegfarenda þegar um tilvik er að ræða þar sem öryggi umferðar er raskað eða grípa þarf til sérstakra tímabundinna ráðstafana og umferðarstýringa svipað og þegar um framkvæmdir á eða við veg er að ræða.

Að öðru leyti eru ekki gerðar athugasemdir við frumvarpið og er Vegagerðin fylgjandi því að það verði samþykkt.

Síða 2/2

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar
Stefán Erlendsson

Undirskrift

Vegagerðin



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 9. desember 2020

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks), þingskjal 313 – 280. mál.

Öryrkjabandalag Íslands (ÖBÍ) gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum.

2. gr. Göngugötur

Áréttað er að handhöfum stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimill akstur á göngugötum, skv. 1. mgr., 10. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Því miður hefur Reykjavíkurborg ekki viljað una þessu ákvæði, sbr. minnisblaðs til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, dags. 3. apríl 2020 og minnst er á í umsögn Reykjavíkurborgar um frumvarp þetta.

Ástæðan fyrir þessari heimild er sú að hreyfihamlaðir geti lagt nálægt áfangastað, ekki lengra frá aðalinngangi en 25 m á hindrunarlausri leið, sbr. 6.2.4. gr. byggingarreglugerðar nr. 112/2012. Því er mikilvægt að þetta ákvæði standi áfram, en jafnframt að hreyfihömluðu fólki verði tryggt aðgangur að bílastæðum sem uppfylla ákvæði byggingarreglugerðar.

10. gr. Stöðureitir og gjaldskylda

Bílastæðasjóður hefur um nokkurt skeið innheimt gjald af handhöfum stæðiskorts hreyfihamlaðra vegna lagningu ökutækja í bílastæðahúsum, án þess að heimild sé fyrir því í lögum. Reykjavíkurborg óskaði eftir því í umsögn um frumvarp til breytingu á umferðarlögum sem birtist í samráðsgátt dags. 8. október 2012, að sú heimild verði staðfest með lögum.

ÖBÍ mótmælir þeirri afstöðu, enda eru handhafar stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða undanþegnir gjaldskyldu í bílastæði, skv. 87. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, og hefur sent bréf þar sem þess er krafist að handhöfum stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða verði veittur gjaldfrjáls aðgangur að bílastæðum borgarinnar.

Ekkert um okkur án okkar!

Þuríður Harpa Sigurðardóttir
Formaður Öryrkjabandalags Íslands

Reykjavíkurborg
B/t Vigdísar Þóru Sigfúsardóttur
Tjarnagata 11
101 Reykjavík

Reykjavík, 4. nóvember 2020

Efni: Gjaldskyld bifreiðastæði í bílastæðahúsum Reykjavíkurborgar.

Til Magna Lögmanna hefur leitað Öryrkjabandalag Íslands („umbjóðandi minn“) og falið undirrituðum lögmanni að gæta hagsmuna sinna vegna álitaefna í tengslum við gjaldskyld bifreiðastæði í bílastæðahúsum Reykjavíkurborgar.

I.

Í 86. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er fjallað um stöðukort og stöðureiti. Í ákvæðinu er að finna heimild til handa sveitastjórn að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku vegna þeirra á landi í umráðum hennar, þ.m.t. á þjóðlendum innan marka sveitafélagsins, sbr. 2. mgr. ákvæðisins. Ennfremur segir í 3. mgr. ákvæðisins að sveitastjórn innheimti gjaldið. Hugtakið stöðureitur er ekki sérstaklega skilgreint í lögnum en um er að ræða annað orð yfir bifreiðastæði enda eru þessi orð notuð jöfnum höndum í umferðarlögum, sbr. einnig 1. gr. reglugerðar nr. 1130/2016, um útgáfu og notkun stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða.

Reykjavíkurborg tekur gjald af handhöfum stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða þegar þeir leggja bifreiðum sínum í bílastæðahús borgarinnar. Umbjóðandi minn byggir á að umrædd gjaldtaka sé óheimil með vísan til 87. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Í ákvæðinu er fjallað um stæðiskort fyrir hreyfihamlaða og eru 1. og 2. mgr. ákvæðisins svohljóðandi:

■ **87. gr. Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.**

☐ Eingöngu handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt með þar til gerðu umferðarmerki eða þar sem á annan hátt er sannanlega gefið til kynna að um stæði fyrir ökutæki hreyfihamlaðs einstaklings sé að ræða.

☐ Handhafa stæðiskorts skv. 1. mgr. er jafnframt heimilt að leggja ökutæki í gjaldskyld bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu, enda sé þá gætt ákvæða 3.–5. mgr.

(...)

Af 2. mgr. 87. gr. laganna má ráða að handhafar stæðiskorta eru undanþegnir því að greiða gjöld þegar bifreiðum er lagt í gjaldskyld bifreiðastæði sé gætt ákvæði 3. - 5. mgr. 87. gr. laganna. Að mati umbjóðanda míns falla bílastæði í bílastæðahúsum borgarinnar skýrlega innan orðalagsins *gjaldskyld bifreiðastæði* í skilningi 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga. Handhafar stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða ættu því með réttu að vera undanþegnir gjaldskyldu. Það er hins vegar ekki raunin.

Umbjóðandi minn bar þetta álitaeftni undir Reykjavíkurborg með erindi nú í sumar. Erindinu var fyrst svarað hinn 7. júlí 2020 en ítarlegri svör bárust hinn 11. september sama ár. Í svörum borgarinnar frá 11. september sl. var vísað til ákvæða eldri og nógildandi umferðarlaga og reglna Reykjavíkurborgar frá febrúar 1988, um notkun stöðureita í Reykjavík og gjaldtöku, og sett fram sú afstaða að undanþága 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga ætti „*aðeins við um gjaldskyld stæði á götum og opnum svæðum*“.

Í svörum borgarinnar var jafnframt vísað til þess að „*bifreiðastæði í bílahúsum eru ekki skilgreind sem gjaldskyld bifreiðastæði á götum og opnum svæðum og ekkert eftirlit er með þeim þar sem aðgengi að húsum er stjórnað með hliðum.*“.

Umbjóðandi minn getur ekki sætt sig við framangreinda afstöðu, telur hana vera ranga og krefst þess að Reykjavíkurborg láti af hinni umdeildu gjaldtöku og gripi til viðeigandi ráðstafana í framhaldinu.

II.

Í eldri umferðarlögum var ekki að finna ákvæði sambærilegt 2. mgr. 87. gr. gildandi umferðarlaga en í eldri lögum var mælt fyrir um heimild ráðherra til að setja undanþágu frá gjaldskyldu stöðureita, sbr. 78. gr. a. umferðarlaga nr. 50/1987. Við lögfestingu nógildandi laga var hins vegar ákveðið að setja afdráttarlausa undanþágu í lögin sjálf. Af þessu leiðir að tilvísanir til eldri lagaákvæða og fyrri framkvæmdar hafa takmarkaða þýðingu við mat á álitaeftninu sem er uppi í þessu máli.

Gjaldtökuheimild Reykjavíkurborgar fyrir notkun stöðureita kemur, eins og fyrr segir, fram í 86. gr. umferðarlaga. Í ákvæðinu er enginn greinarmunur gerður á gjaldtökuheimildum eftir því hvar stöðureitur er staðsettur og virðist gjaldtökuheimildin því ná til allra stöðureita (bifreiðastæða). Ákvæði 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga felur í sér undanþágu frá gjaldtökuheimildum 86. gr. umferðarlaga. Ákvæðið miðar undanþáguna við *gjaldskyld bifreiðastæði*.

Ekki fæst séð, með hliðsjón af almennum málvenjum, hvernig stæði í bílastæðahúsi getur fallið utan orðsins bifreiðastæði. Þá er ljóst að notendum stæða í bílastæðahúsum er gert að greiða gjald fyrir þjónustuna til opinbers aðila og eru stæðin þar af leiðandi gjaldskyld. Að þessu virtu fæst ekki annað séð en að stæði í bílastæðahúsi falli undir orðalagið *gjaldskyld bifreiðastæði* í skilningi 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga. Af þessu leiðir að undanþága ákvæðisins nær til slíkra stæða og hefði texti ákvæðisins með réttu átt að vera upphafið og endirinn í þessu máli.

Reykjavíkurborg ákveður hins vegar að skilgreina bifreiðastæði í skilningi ákvæðisins sem *gjaldskyld bifreiðastæði á götum og opnum svæðum*. Þessi takmörkun á undanþágunni finnur sér hvorki stoð í texta 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga né í texta annarra ákvæða laganna. Ákvæðið 2. mgr. 87. gr. laganna gerir ekki greinarmun á bifreiðastæðum eftir því hvar þau eru staðsett en auðvelt hefði verið að orða slíka takmörkun á gildissviði undanþágunnar ef það hefði verið ætlunin. Af þessu leiðir að sveitarfélagið getur ekki skilgreint í hverju undanþágan felst, þ.e. þrengt réttindin sem ákvæði 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga veitir handhöfum stæðiskorta, og þannig farið þvert á móti því sem löggjafinn hefur kveðið á um.

Rökstuðningurinn fyrir ofangreindri takmörkun á undanþágunni er einnig langsóttur. Eins og undirritaður skilur rökstuðning borgarinnar byggist hann á reglum frá febrúar 1988, um notkun stöðureita í Reykjavík og gjaldtöku, sem settar voru á grundvelli 2. mgr. 83. gr. þágildandi umferðarlaga og þeim skilningi á hugtakinu stöðureit sem birtist í reglunum.

Samkvæmt reglum borgarinnar eru stöðureitir afmarkaðir sem bifreiðastæði á opnum svæðum og götum. Reykjavíkurborg virðist byggja á að skýra skuli hugtakið stöðureitir í skilningi umferðarlaga til samræmis við þá túlkun borgarinnar sem birtist í umræddum reglum með þeim afleiðingum að bæði stöðureitir í skilningi 2. mgr. 86. gr. og bifreiðastæði í skilningi 2. mgr. 87. gr. laganna skírskoti til bifreiðastæða á götum og opnum svæðum.

Að mati undirritaðs gengur ekki að túlka lagaákvæði með vísan til reglna sem eru settar á grundvelli ákvæða laga enda á að túlka reglur í samræmi við lögin en ekki öfugt. Þetta á sérstaklega við þegar slík túlkun finnur sér ekki skýra stoð í textanum sjálfum eins og raunin er í þessu máli.

Skilningur Reykjavíkurborgar á hugtakinu stöðureitir hefur þar af leiðandi enga þýðingu við túlkun 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga og hafði enga þýðingu við mat á ákvæðum eldri umferðarlaga. Ennfremur er ljóst að Reykjavíkurborg var og er meðvituð um að afstaða borgarinnar byggir ekki á traustum lagagrundvelli en um þetta má vísa til umsagnar Reykjavíkurborgar, dags. 11. september 2020, við frumvarp til breytinga á umferðarlögum.

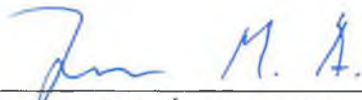
Að endingu má benda á að ef fallist er á túlkun Reykjavíkurborg er óvissa fyrir hendi um heimild borgarinnar til að taka gjald af notendum bílastæðahúsa. Samkvæmt 2. mgr. 86. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er Reykjavíkurborg, eins og fyrr segir, heimilt að setja reglur og taka gjald vegna notkunar stöðureita. Samskonar heimild var fyrir hendi í eldri umferðarlögum. Reykjavíkurborg viðist, eins og fyrr segir, byggja á að undir hugtakið stöðureiti falli ekki bílastæði í bílastæðahúsum. Ef gjaldtakan fellur ekki undir 2. mgr. 86. gr. umferðarlaga vaknar sú spurning á hvaða grundvelli Reykjavíkurborg telur sér heimilt að taka gjald af notendum bílastæðahúsa og er óskað eftir svörum við þeirri spurningu.

III.

Af öllu framangreindu vertu telur umbjóðandi minn að gjaldtaka Reykjavíkurborgar af handhöfum stæðiskorta sem leggja bifreiðum sínum í bílastæðahús borgarinnar sé ósamrýmanleg ákvæði 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga. Þess er því krafist að Reykjavíkurborg láti af gjaldtökunni og grípi til viðeigandi aðgerða til að tryggja að handhöfum stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða sé veittur gjaldfrjáls aðgangur að bílastæðahúsum borgarinnar. Þá er óskað eftir að undirrituðum verði afhent afrit af reglum borgarinnar um stöðureiti frá febrúar 1988.

Óskað er eftir að afgreiðslu þessa erindis verði hraðað eins og kostur er.

Virðingarfyllst,



Jörgen Már Ágústsson lögmaður

MINNISBLAÐ

Til: Öryrkjabandalags Íslands.

Frá: MAGNA lögmönnum.

Dags.: 15. janúar 2021.

Efni: Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.

I.

Minnisblað þetta er tekið saman fyrir Öryrkjabandalag Íslands í tilefni af fyrirspurn umferðar- og samgöngunefndar Alþingis um hvort ákvæði umferðarlaga nr. 77/2019 („umferðarlög“) um heimild hreyfihamlaðs fólks til að leggja í öll stæði, hvort sem er P-merkt eða almenn, í bílastæðahúsum eða undir beru lofti, væri nægilega skýr eða hvort þörf væri á breytingum.

Í stuttu máli er niðurstaða minnisblaðsins að tilefni sé til að skerpa á 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga og taka af öll tvímæli um að handhafar stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða hafi heimild til að leggja í gjaldskyld bifreiðastæði í bílahúsum án sérstakrar greiðslu.

II.

Í 86. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er fjallað um stöðukort og stöðureiti. Í ákvæðinu er að finna heimild til handa sveitarstjórn að setja reglur um notkun stöðureita og gjalddöku vegna þeirra í umráðum hennar, þ.m.t. á þjóðlendum innan marka sveitarfélagsins, sbr. 2. mgr. ákvæðisins. Ennfremur segir í 3. mgr. ákvæðisins að sveitarstjórn innheimti gjaldið. Samkvæmt 4. og 5. mgr. 86. gr. laganna gilda sambærilegar reglur um heimildir ráðherra vegna lands í umráðum ríkisins.

Í 87. gr. umferðarlaga er fjallað um stæðiskort hreyfihamlaða og eru 1. og 2. mgr. greinarinnar svohljóðandi.

■ **87. gr. Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.**

☐ Eingöngu handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt með þar til gerðu umferðarmerki eða þar sem á annan hátt er sannanlega gefið til kynna að um stæði fyrir ökutæki hreyfihamlaðs einstaklings sé að ræða.

☐ Handhafa stæðiskorts skv. 1. mgr. er jafnframt heimilt að leggja ökutæki í gjaldskylt bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu, enda sé þá gætt ákvæða 3.–5. mgr.

[...]

Af 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga má ráða að handhafar stæðiskorta eru undanþegnir því að greiða gjöld þegar ökutækjum er lagt í *gjaldskyld bifreiðastæði*, enda sé gætt ákvæða 3.-5. mgr. (sem mæla m.a. fyrir um hvar skal staðsetja stæðiskort inn í ökutæki og skyldu til að framvísa stæðiskortinu við eftirlit). Handhafar stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða þurfa með öðrum orðum ekki að greiða gjald fyrir notkun stöðureita, sem er ákveðið og innheimt eftir 86. gr. laganna.

Undanþága 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga er nokkuð skýr og telja verður að öll gjaldskyld bifreiðastæði falli undir undanþágu ákvæðisins. Í framkvæmd virðist ekki vera neinn vafi um að gjaldskyld bifreiðarstæði undir beru lofti falli undir 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga. Hins vegar er tekið gjald af handhöfum stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða þegar þeir leggja bifreiðum sínum í bílahús Reykjavíkurborgar þar sem slík stæði teljast ekki til gjaldskyldra bifreiðarstæða í skilningi 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga að mati borgarinnar. Halda má því til haga að Öryrkjabandalag Íslands hefur sent erindi í tengslum við málið til Reykjavíkurborgar og mótmælt þessari framkvæmd. Erindið er til vinnslu hjá borginni.

III.

Í ljósi fyrirbyggjandi framkvæmdar verður að telja tilefni til að taka af öll tvímæli um að undanþága hreyfihamlaðra nái til allra gjaldskyldra bifreiðastæða, þ.m.t. bifreiðarstæða í bílahúsum. Til að ná þessu markmiði mætti sem dæmi orða 2. mgr. 87. gr. laga nr. 77/2019 með eftirfarandi hætti:

Handhafa stæðiskorts skv. 1. mgr. er jafnframt heimilt að leggja ökutæki í gjaldskylt bifreiðastæði [þ.m.t. gjaldskyld bifreiðastæði í bílahúsum], án sérstakra greiðslu, enda sé þá gætt ákvæða 3. – 5. mgr.

Sé þörf á frekari upplýsingum, útskýringum eða gögnum munu undirritaðir svara öllum erindum/fyrirspurnum eftir bestu getu.

Virðingarfyllst,

Jörgen Már Ágústsson lögmaður

Daníel Isebarn Ágústsson lögmaður