

Reykjavík, 20. janúar 2021

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

Efni: Umsögn um drög að reglugerð um takmarkanir og bann veghaldara við umferð vélknúinna ökutækja um stundarsakir vegna loftmengunar

Hinn 6. janúar síðastliðinn birti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið drög að reglugerð um takmarkanir og bann veghaldara við umferð vélknúinna ökutækja um stundarsakir vegna loftmengunar á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is. Í reglugerðardrögunum er m.a. lagt upp með að sveitarstjórn, eða Vegagerðinni, þegar um þjóðveg er að ræða, verði heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar loftmengun er yfir heilsufarsmörkum eða talin er hættu á að svo verði. Í því eiga m.a. að geta falist þau tímabundnu úrræði að bann verði lagt við við umferð ökutækja yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og bann við umferð ökutækja með tilteknum endatölum eða endabókstöfum í skráningarmerki, takmörkun á umferð ökutækja sem knúin eru tilteknum mengandi aflgjöfum. Sérstaklega er gert ráð fyrir að hin tímabundnu úrræði nái ekki til umferðar almenningsgangna, leigubifreiða, akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, sjúkrabifreiða eða slökkvibifreiða og í sumum tilvikum handhafa stæðiskorta hreyfihamlaðra.

Reglugerðardrögin hafa verið tekin til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og þykir veruleg ástæða til að koma eftirfarandi athugasemdum og ábendingum á framfæri.

Samkvæmt 7. gr. reglugerðardraganna verður reglugerðin sett með stoð í 85. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019. Önnur til og með fjórða málsgrein lagagreinarinnar eru svohljóðandi:

[2.] Sveitarstjórn eða Vegagerðinni, þegar um þjóðveg er að ræða, er heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hættu er talin á að svo verði. Til grundvallar slíku banni skal liggja fyrir rökstuðningur fyrir takmörkun umferðar vegna mengunar, studdur mæliniðurstöðum og mengunarspám.

[3.] Takmarkanir á umferð vegna mengunar frá ökutækjum geta t.d. falist í breytingum á hámarkshraða, takmörkun á umferð stærri ökutækja eða takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarmerkja. Upplýsingar um slíkar takmarkanir skulu gefnar með umferðarmerkjum og auglýsingum á opinberum vettvangi, svo sem á vefsetri Vegagerðarinnar eða sveitarfélags eða með öðrum tryggum hætti.

[4.] Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um úrræði og við hvaða kringumstæður grípa megi til takmarkana skv. 2. og 3. mgr. Ráðherra getur einnig sett nánari reglur um notkun negldra hjólbarða, þ.m.t. á hvaða tímabili og við hvaða aðstæður notkun þeirra er heimil.

Verður nú vikið að ákvæðum reglugerðardraganna.

1. gr.: Gildissvið

Í sérstökum athugasemdum við 85. gr. frumvarps til umferðarlaga segir m.a.:

Það nýmæli er lagt til í 2. mgr. að sveitarstjórn eða Vegagerðin, þegar um þjóðveg er að ræða, geti bannað umferð um stundarsakir vegna mengunar sem er yfir leyfilegum mörkum samkvæmt viðmiðum. Er hér aðallega átt við svifryksmengun. Í þéttbýli hefur ítrekað komið upp sú staða að mengun frá útblæstri ökutækja fer yfir leyfileg mörk. Því þurfa veghaldari eða sveitarstjórn að hafa möguleika á að grípa til ráðstafana til að draga úr slíkri mengun til að vernda heilsu almennings. Til grundvallar slíkum takmörkunum verða þó að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir.

Í 4. mgr. er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til takmörkunar á umferð vegna mengunar og frekari útfærslu á 1.–3. mgr., sbr. athugasemdir hér að framan, svo og um heimild til að setja nánari reglur um notkun negldra hjólbarða.

Af framangreindu leiðir að gildissvið reglugerðarinnar hlýtur að eiga að takmarkast við þéttbýli enda varðar mat löggjafans á nauðsyn þeirrar athafnafrelsissskerðingar sem beiting reglugerðarákvæðanna getur haft í för með sér aðeins stöðu sem hefur komið upp í þéttbýli. Mikilvægt er að gildissviðsafmörkun 1. gr. endurspegli þetta beinum orðum, þ.e. að í henni komi annars vegar fram að ákvæði hennar eigi aðeins við um þéttbýli en einnig hlýtur að þurfa að skilgreina hvað teljist til þéttbýlis sem falli innan svofelldrar gildissviðsafmörkunar. Ætla verður að löggjafinn hafi einkum haft svifryksmengun vegna umferðar á höfuðborgarsvæðinu í huga við samþykkt lagagreinarinnar og á grundvelli meðalhófssjónarmiða væri því eðlilegt að notast væri við aðra skilgreiningu á þéttbýli en kemur fram í 24. tölul. 2. gr. skipulagslaga, nr. 22/2010, þ.e. skilgreiningu sem samsvarar betur stöðunni á höfuðborgarsvæðinu, t.d. íbúafjöldamörk 5. tölul. 1. mgr. 11. gr. sveitarstjórnarlaga, nr. 138/2011 (100.000 eða fleiri). Ætla verður að töluverð fylgni sé milli íbúafjölda og fjölda ökutækja í umferð.

Að auki kemur það fram á nokkuð skýran hátt í athugasemdunum að löggjafinn hafi talið ákvæði 2. mgr. 85. gr. umferðarlaga nauðsynleg vegna sögulegrar reynslu af því að útblástur ökutækja fer yfir leyfileg mörk, þ.e. þegar svifryksmengun vegna útblásturs ökutækja nær tilteknum mörkum. Í því samhengi er hætta á að bæði markmiðsákvæði 1. mgr. 1. gr. og gildissviðsafmörkun 2. mgr. 1. gr. séu í raun of víðtæk þar sem þar er vísað til *loftmengunar frá umferð*. Hugtakið loftmengun er skýrt þannig í orðabók að í því felist spilling í andrúmslofti af völdum aðkomuefna. Þau aðkomuefni sem löggjafinn taldi réttlæta þá athafnafrelsissskerðingu sem ákvæði reglugerðardraganna gera ráð fyrir eiga rót sína að rekja til útblásturs úr ökutækjum. Verður í þessu samhengi að ætla að bæði markmið og gildissvið reglugerðarinnar ættu í raun rétttri að vera bundin við *loftmengun sem á rót sína að rekja til útblásturs frá ökutækjum*.

Í ljósi framangreinds telja SVP að taka þurfi gildissviðsafmörkun 1. gr. reglugerðardraganna til endurskoðunar.

3. gr.: Forsendur fyrir takmörkun eða banni við umferð

Í 3. gr. reglugerðardraganna er lagt upp með að tiltekna forsendur þurfi að liggja til grundvallar ákvörðun um takmörkun eða bann umferðar skv. 2. sbr. 4. gr. reglugerðardraganna. Í grófum dráttum eru forsendurnar eftirfarandi:

- a) Að niðurstöður mælinga eða mengunarspár sýni með óyggjandi hætti fram á að mengun sé eða muni verð hættuleg heilsu manna á þeim tíma sem takmörkun eða bann standa yfir,
- b) að talið sé að aðrar vægari aðgerðir á borð við gatnahreinsun eða rykbindingu muni ekki koma að gagni, og
- c) að takmarkanir nái aðeins til svæða og vega þar sem loftgæði eru eða munu verða hættuleg heilsu manna vegna mengunar frá umferð samkvæmt niðurstöðum mælinga eða mengunarspáa.

SVP fagna því að fyrirhugað sé að gæta varúðar þegar að heimild til beitingar úrræðanna kemur enda er það í samræmi við kröfur meðalhófsreglu. Hafa verður í huga að ákvarðanir um takmörkun eða bann umferðar getur verið verulega íþyngjandi fyrir bæði einstaklinga og fyrirtæki sem munu í ljósi þeirra sæta takmörkunum á ferða- og atvinnufrelsi. Þar sem umferð er jafnan hvað mest yfir daginn, þ.e. á opnunartíma fyrirtækja og stofnana, verður að ætla mest hættu verði á að úrræðunum verði beitt þegar ferðapörf er sem mest. Hagsmunir einstaklinga og fyrirtækja af umferð eru jafnan afar miklir þó svo að erfitt geti reynst að festa hönd á þá í tölulegu samhengi, nema e.t.v. í tilviki atvinnurekenda og þá helst í ljósi reynslu. Í því ljósi telja SVP rétt að skerpt verði lítillega á forsendu hins undirstrikaða stafliðar b) hér að framan.

SVP fara fram á að lítillega breyting verði gerð á orðalagi 1. málsl. 3. gr. reglugerðardraganna og hann orðist svo:

Takmörkun eða banni skv. 2. gr. má því aðeins beita að niðurstöður mælinga eða mengunarspár sýni með óyggjandi hætti fram á að mengun sé eða muni verða hættuleg heilsu manna á þeim tíma sem gert er ráð fyrir að takmörkun eða bann standi yfir og ef **fyrir liggur** að aðrar vægari aðgerðir á borð við gatnahreinsun eða rykbindingu muni ekki **nægja** til að halda loftmengun undir viðmiðunarmörkum skv. 2. mgr. 4. gr.

Er í tillögunni gert ráð fyrir að ekki nægi að *talið sé að aðrar aðgerðir muni ekki koma að gagni* heldur þurfi það að *liggja fyrir*. Er þannig lagt upp með að skýra og auka kröfur til sveitarfélaga og Vegagerðarinnar þegar kemur að mati á hvort t.d. gatnahreinsun eða rykbinding *muni ekki nægja* (í stað þess að þær komi ekki að gagni). Í þessu felst aukin krafa til rökstuðnings fyrir beitingu úrræða í takti við kröfur meðalhófsreglu og ákvæði 2. málsl. 2. mgr. 85. gr. umferðarlaga þar sem kveðið er á um að „[t]il grundvallar slíku banni sk[ul]i liggja fyrir rökstuðningur fyrir takmörkun umferðar vegna mengunar, studdur mæliniðurstöðum og mengunarspám“. Er þá ekki síst haft í huga að í lögskýringargögnum er tekið fram að „[t]il grundvallar slíkum takmörkunum verð[i] [...] að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir.“ Hafa ber í huga að á Akureyri er til staðar góð reynsla af götuhreinsun og rykbindingu sem ætla má að sveitarfélög og Vegagerðin geti litið til. Eðlilegt þykir því að gera þá kröfu að fyrir liggja að slíkar aðgerðir *nægi ekki*, þ.e. að þær megni ekki að draga svo úr loftmengun að hún komist í tilhlýðilegt horf. Fellist m.a. í því að byggja verður á reynslu af slíkum aðgerðum.

4. gr.: Tímabundin úrræði

Í 1. másl. 1. mgr. 2. gr. reglugerðardraganna er lagt upp með, í samræmi við ákvæði 2. mgr. 85. gr. umferðarlaga, að sveitarstjórn eða Vegagerðinni verði heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar loftmengun er yfir heilsufarsmörkum eða talin er hættu á að svo verði. Nánari útfærsla banns er tíunduð í 1. mgr. 4. gr., þ. á m. bann við umferð ökutækja yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, umferð ökutækja með tilteknum endatölum eða endabókstöfum í skráningarmerki eða umferð ökutækja á negldum hjólbörðum. Þær takmarkanir sem koma fram í málsgreininni eru takmörkun á umferð ökutækja sem knúin eru tilteknum mengandi aflagjöfum eða breyting á hámarks hraða. Af orðalaginu verður ráðið að einvörðungu verði unnt að beita einu úrræði í einu (sbr. orðið „eða“ í lok d-liðar málsgreinarinnar). Í lokamálsgrein 4. gr. er umferð tiltekinna ökutækja hins vegar undanskilin úrræðunum, þ.e. umferð almenningsgangna, leigubifreiða, akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, sjúkrabifreiða eða slökkvibifreiða og að auki mun bann við umferð ökutækja með tilteknum endatölum eða endabókstöfum í skráningarmerki, takmörkun á umferð ökutækja sem knúin eru tilteknum mengandi aflagjöfum og bann við umferð ökutækja á negldum hjólbörðum ekki ná til umferðar handhafa stæðiskorta hreyfihamlaðra.

Verður nú fjallað um hvernig framangreind ákvæði horfa við SVP.

A-liður 1. mgr. 4. gr.: Ökutæki yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd

Í dæmaskyni er takmörkun á umferð stærri ökutækja meðal þeirra úrræða sem eru tilgreind í 3. mgr. 85. gr. umferðarlaga. Verður að ætla að leggja beri mat á markhæfni slíkra takmarkana við setningu reglugerðarinnar en veita einnig við matið ríkt vægi þeim hagsmunum sem skertir verða. Er enda í lögskýringargögnum eins og áður segir tekið fram að „[t]il grundvallar slíkum takmörkunum verð[i] [...] að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir.“

Hvorki verður séð að forsendur 3. gr. reglugerðardraganna, fyrir beitingu úrræða, eða loftmengunarviðmið 2. mgr. 4. gr. geri að öðru leyti, a.m.k. beinum orðum, ráð fyrir því að sérstakt mat verði lagt á það hvort bann við umferð ökutækja yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd muni skila tilætluðum árangri þegar að loftmengun kemur. Þó verður að ætla að slíkt mat verði að fara fram í ljósi meðalhöfsreglu. Það væri hins vegar til verulegrar leiðbeiningar fyrir bæði sveitarfélögin, Vegagerðina og jafnframt ökumenn að þess væri sérstaklega getið, t.d. í 3. gr. reglugerðardraganna, að sýna verði fram á að loftmengun megi að verulegu leyti rekja til umferðar ökutækja yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd áður en gripið er til banns skv. a-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna.

Eins og áður segir verður óhjákvæmilega að líta til þeirra hagsmuna sem skerðingu munu sæta við ákvarðanatöku um beitingu úrræða 4. gr. Auðsætt er að bann við umferð ökutækja yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd mun hvað helst snerta atvinnurekendur. Notkun ökutækja á vettvangi atvinnurekenda er hluti af tekjumyndum í atvinnurekstri enda telst fjárfesting í slíkum tækjum t.d. til rekstrarkostnaðar í skilningi tekjuskattslaga. Bann við umferð slíkra ökutækja mun því óhjákvæmilega takmarka tekjumyndunarmöguleika atvinnurekenda með óbeinum áhrifum á skatttekjur. Þá getur slíkt bann komið niður á einkaneyslu. Hafa verður í huga að umtalsverðir flutningar eiga sér stað milli landsbyggðarinnar til Reykjavíkur þar sem viðkoma er höfð á hafnarsvæðum og í vöruhúsum. Þá er gámaflutningur á fiski á höfuðborgarsvæðinu

tíður. Í ýmsu tilliti eru hagsmunir eigenda ökutækja sem eru 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða minna í meginatriðum annars eðlis þar sem slík ökutæki eru að meiri hluta í eigu einstaklinga sem hafa í ýmsu tilliti möguleika á að nýta aðrar leiðir í ferðum sínum, t.d. almenningssamgöngur. Undir slíku banni hafa atvinnurekendur aðeins um tvo kosti að velja, þ.e. að leggja flutning varnings af á meðan bannið varir eða framkvæma flutninginn með ökutækjum sem eru 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða minna léttari. Fyrri valkosturinn mun augljóslega mynda rof í framleiðsluferfum og tekjumyndun sem aðeins yrði unnið upp utan tíma bannsins, t.d. á nóttunni. Þar með mundi rekstrarkostnaður atvinnurekenda, bæði flutningaaðila og móttakenda, aukast með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á verðlag til neytenda. Sá seinni mun auka fjölda léttari ökutækja í umferð og jafnvel töluvert. Ætla verður að sá kostur verði mun óhagstæðari fyrir bæði atvinnurekendur og samfélagið, ekki síst í umhverfislegu tilliti.

Í framangreindu ljósi leggjast SVP gegn ákvæði a-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna.

B-liður 1. mgr. 4. gr.: Ökutæki með tilteknum endatölum eða endabókstöfum í skráningarkerki

Í b-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna er lagt upp með að heimilt verði að banna umferð ökutækja með tilteknum endatölum eða endabókstöfum í skráningarkerki. Ætla verður að þarna sé á ferðinni ákvæði að erlendri fyrirmynd sem hefur verið nýtt til að stýra umferðarmagni til miðborga (e. Road space rationing). Slíkum ákvæðum hefur einkum verið beitt í stórborgum erlendis, t.d. í Osló, París, Mexíkóborg, Santíagó og Saó Páló, þar sem fjöldi ökutækja í umferð er langtum meiri en umferðarinnviðir ráða við.

Beiting slíkra ákvæða er afar vandasöm og verulega erfitt hefur reynst að leggja mat á árangur slíkra úrræða erlendis. Skilningur SVP er einnig sá að víða erlendis hafi þess verið gætt að slík umferðarbönn nái aðeins almennt til einstaklinga en t.d. ekki til atvinnurekenda, íbúa miðborga og fatlaðs fólks. Samkvæmt upplýsingum SVP getur sú staða hæglega komið upp að beiting bannsins komi mjög alvarlega niður á einstaka atvinnurekendum. eru þannig dæmi um að nær öll ökutæki atvinnurekanda hafi slétta tölu í lok skráningarnúmers. Fari svo er auðsætt að bannið mun koma með mjög mismunandi hætti niður á atvinnurekendum sem þó ættu að teljast í sambærilegri stöðu.

Í ljósi framangreinds fara SVP fram á að ökutæki í eigu atvinnurekenda verði alfarið undanþegin ákvæði b-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna.

D-liður 1. mgr. 4. gr.: Takmörkun á umferð ökutækja sem knúin eru tilteknum mengandi aflagjöfum

Í d-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna er lagt upp með heimild til takmörkunar á umferð ökutækja sem knúin eru tilteknum mengandi aflagjöfum. Ætla mætti að ákvæðið eigi rót sína að rekja til viðleitni stjórnvalda til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda en úrræðið er ekki meðal þeirra sem tilgreind eru í 3. mgr. 85. gr. umferðarlaga. Í ljósi þess að gildissvið reglugerðardraganna og reglugerðarheimildanna er bundið við loftmengun má þó gera ráð fyrir að til grundvallar ákvæðinu liggi sá tilgangur að unnt verði að stemma stigum við umferð ökutækja sem losa t.d. sót, kolmonoxíð og nituroxíð (NOx) vegna bruna jarðefnaeldsneytis. Ökutæki sem brenna minna jarðefnaeldsneyti en hefðbundin ökutæki, t.d. tengiltvinn-, rafmagns (PHEV og BEV) og vetnisökutæki (HEV), losa hins vegar minna af ögnum og efnun

og því hefur úrræðið óhjákvæmilega töluverða samstöðu með viðleitni stjórnvalda gagnvart orkuskiptum.

Það hefur vart farið fram hjá neinum að orkuskipti í samgöngum standa yfir enda endurspeglast sú staða í upplýsingum Samgöngustofu um nýskráningu ökutækja. Stjórnvöld hafa látið í ljós áform um að hraða orkuskiptum enn frekar og beitt í því skyni ýmsum efnahagslegum hvötum sem einkum beinast að neytendum. Það er veruleg forsenda þess að slíkir hvatar hafi þá virkni sem kemur fram í nýskráningarupplýsingum að viðeigandi nýorkuökutæki standi til boða. Það á svo sannarlega við í tilviki fólksbifreiða en mun síður og jafnvel alls ekki í tilviki annarra ökutækja í notkun atvinnurekenda. Til að mynda er framboð á rafmagnssendibifreiðum (PHEV og BEV) enn sem komið er afar takmarkað og framleiðsla nýorkubifreiða til þungaflutninga er enn á þróunarstigi. Raunar er staða atvinnurekenda sú að meiri hluti allra þyngri ökutækja í notkun þeirra er knúinn dísilolíu og verulegar líkur á að svo verði um nokkra hríð.

Þá ber jafnframt að hafa í huga að Evrópusambandið hefur með staðlasetningu (EURO) sett ökutækjaframleiðendum strangar kröfur um losun mengandi efna en nýjasti staðallinn Euro 6d tók gildi um síðustu áramót. Í því ljósi er ljóst að bann við umferð ökutækja sem knúin eru tilteknum mengandi aflgjöfum getur haft afar mismunandi áhrif á eigendur ökutækja eftir aldri þeirra. Þannig losar dísilbifreið samkvæmt Euro 1 t.d. miklum mun meira af kolmonoxíði, nituroxíði og ögnum en ný bifreið samkvæmt Euro 6d. Til dæmis losar eitt ökutæki samkvæmt Euro 1 á við mörg ökutæki samkvæmt Euro 6d.

Grundvallarafstaða SVP er að umferð ökutækja í eigu atvinnurekenda eigi alfarið að vera undanþegin ákvæði d-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna. Þá hlýtur jafnframt að þurfa að taka útfærslu ákvæðisins til nánari skoðunar annars vegar með hliðsjón af þeim flokkum ökutækja þar sem nýorkuökutæki standa raunverulega til boða og hins vegar aldri ökutækja.

E-liður 1. mgr. 4. gr.: Nagladekk

Í 2. másl. 4. mgr. 85. gr. umferðalaga er kveðið á um heimild ráðherra til að setja reglur um notkun negldra hjólarða, þ.m.t. á hvaða tímabili og við hvaða aðstæður notkun þeirra er heimil. Ætla verður að þeirri reglugerðarheimild sé ráðherra ætlað að beita til skilgreiningar á heimilli notkun slíkra dekkja á grundvelli hagsmunamats þar sem á vegast sjónarmið um umferðaröryggi annars vegar og vegslit hins vegar. Hafi löggjafinn ætlað sjónarmiðum um mengun vegna umferðar ökutækja ætlað að vera hluti af hagsmunamatinu verður að ætla að heimildin hefði komið fram í öðrum málsgreinum lagagreinarinnar. Í framangreindu ljósi telja SVP óforsvaranlegt að kveðið sé á um bann við notkun ökutækja á nagladekkjum í e-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna sem óhjákvæmilega mun þurfa að grundvallast á forsendum 3. gr. og 2. mgr. 4. gr.

SVP leggjast gegn því að kveðið verði á um bann við umferð ökutækja á negldum hjólbörðum í 4. gr. reglugerðardraganna.

3. mgr. 4. gr.: Undanþágur frá úrræðum

Í 3. mgr. 4. gr. reglugerðardraganna er lagt upp með að úrræði a–e-liða 1. mgr. 4. gr. skuli ekki taka til umferðar almenningssamgangna, leigubifreiða, akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, sjúkrabifreiða eða slökkvibifreiða og úrræði b-, d- og e-liða nái ekki til handhafa stæðiskorta hreyfihamlaðra.

Í ýmsu tilliti eru framangreindar undanþágur mjög eðlilegar í ljósi almannahagsmuna og réttinda fatlaðs fólks. Að ákveðnu leyti stingur það hins vegar í stúf að leigubifreiðar verði undanþegnar enda eru þær reknar í atvinnuskyni rétt eins og vöruflutningar. Ætla verður að ástæðan sé sú að þeir einstaklingar sem sæta takmörkunum eða banni við umferð þurfa að hafa möguleika á að ferðast m.a. til og frá vinnu. Hið sama hlýtur að eiga við um undanþágu almenningsgangna.

Í samhengi við umfjöllun um a-lið 1. mgr. 4. gr. hér að framan telja SVP í öllu falli tilefni til að vöruflutningar og umferð annarra ökutækja atvinnurekenda verði felldir undir undanþáguákvæði 3. mgr. 4. gr. eins og virðist gert víða erlendis.

5. gr. Samráð

Í 5. gr. reglugerðardraganna er kveðið á um að ákvörðun um beitingu takmarkana eða banns við umferð skuli tekin að höfðu samráði við viðkomandi lögreglustjóra og eftir atvikum aðliggjandi sveitarfélög. Ætla verður að tilgangur hinnar skyldubundnu álitsumleitunar sé að tryggja að aðilar sem hafa yfirsýn yfir þá hagsmuni sem skerðingu munu sæta eða vitneskju um atriði sem rétt er að draga inn í mat á forsendum ákvörðunartökunnar hafi færi á að koma þeim að í því skyni að rannsókn á forsendum úrræðanna verði fullnægjandi.

Eins og fram hefur komið eru hagsmunir atvinnurekenda af umferð annars eðlis en hagsmunir einstaklinga. Þá hafa hagsmunir atvinnurekenda snertiflöt við þá almannahagsmuni sem felast í tekjumyndun einkaaðila og hins opinbera. Í því ljósi verður að teljast eðlilegt að atvinnurekendum verði gert fært að koma hagsmunum sínum á framfæri við sveitarfélög og Vegagerðina áður en ákvörðun um beitingu úrræða verður tekin.

SVP fara fram á að í 5. gr. verðið kveðið á um skyldu sveitarfélaga og Vegagerðarinnar til að hafa samráð við Samtök atvinnulífsins áður en tekin er ákvörðun um beitingu úrræða skv. 2. gr. reglugerðardraganna.

Að lokum

SVP lýsa yfir vilja til frekara samstarfs eða samráðs við ráðuneytið vegna undirbúnings reglugerðarinnar. Hafa ber í huga að innan samtakanna starfar sérstakt flutningasvið skipað fulltrúum ýmissa fyrirtækja sem starfa við vöruflutninga á landi og á sjó. Innan sviðsins er að finna umtalsverða reynslu af slíkri starfsemi sem tvímælalaust mætti nýta við verkið.

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur