



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti  
Sölvhólsgötu 7  
101 Reykjavík  
[srn@srn.is](mailto: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 koltvísyringslosun 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 tökutækis 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 lögnum 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 liggja að alvarleg slys megi 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 áréttta 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 B. Gísladóttir*

Heiðrún Björk Gísladóttir  
verkefnastjóri á samkeppnisviði

*Benedikt S. Benediktsson*

Benedikt S. Benediktsson  
lögfræðingur