



BÍLGREINASAMBANDIÐ

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólgötu 7
101 Reykjavík

8. október 2020

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019. Mál nr. 198/2020

Skráning- og skoðunarskilda eftirvagna

Í nýjum umferðarlögum sem samþykkt voru á Alþingi í júní 2019 og tóku gildi 1. janúar 2020 var gerð sú breyting á að skráningarskylda á Eftirvagna I (O1) undir 750 kg að heildarþyngd sem áður voru undanþegninir skoðun og skráningu var sett á og að mati Bílgreinasambandsins löngu tímabært. samkvæmt 1. mgr. 72. gr. laganna í dag ber almennt að skrá vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra, óháð stærð eða þyngd eftirvagna og samkvæmt 1 mgr. 74. gr sömu laga ber að skoða ökutæki skráð skv. 1. mgr. 72. gr. laganna.

Nú hefur verið lagt til að afnema þessa breytingu og telur Bílgreinasambandið það afturför og stríða gegn umferðaröryggi. Rétt er að rifja upp að nýju að meginmarkmið umferðarlaga er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi. Það er mat okkar að skráning og eftirlit með ástandi léttra eftirvagna er síður mikilvægt. Á þeim tíma er verið að yfirfara smíði, samsetningu, eftirlit með öryggisbúnaði, ljósabúnaði, tengibúnaði og raunverulegt burðarþol vagnanna.

Samtök atvinnulífsins (SA) og Samtök verslunar og þjónustu (SVP) sendu inn umsögn og styður Bílgreinasambandið þá umsögn og það sem fram kemur í henni og telur því ekki þarft á að bæta við hér.

Að auki vill Bílgreinasambandið vekja athyggli á öðrum þáttum sem mikilvægt er að endurskoða er varðar umferðarlög nr. 77/2019.

Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis.

Eftir því sem rafbílum og tengiltvinnbílum fjölgar þá eykst þörfin á hleðslu bílanna í stæðum sem ætluð eru í þeim tilgangi. Innviðir fyrir þessi ökutæki eru á fullu og sveitafélög, fyrirtæki og verslanir og o.fl. eru að setja upp slík stæði. En samhliða þessari fjölgun þá eykst vandamál að eigendur fyrrgreindra ökutækja virðast misskilja tilgang stæðanna. Oftar en ekki er hægt að sjá að rafbílar og tengiltvinnbílar leggja í þessi sérmerktu stæði án þess þó að hlaða ökutækið. Auk þeirra þá eru ökutæki sem ekki ganga fyrir rafhleðslu að leggja í þessi stæði, s.s. bensín, dísil og hybrid bílar.

Þegar 2. mgr. 29. gr. laganna er skoðuð er ekki hægt að lesa annað en að rafbílar og tengiltvinnbílar, þ.e. bifreiðar sem „ætlaðar eru til hleðslu“ séu undanþegnar banni við að leggja í þau tilteknu stæði, alveg óháð því hvort þær séu í sambandi eða ekki. Orðalagið segir að bifreiðar þurfi að vera búnar rafhleðslubúnaði til að leggja í þessi stæði en segir ekki að þær þurfi að vera í hleðslu.

Í 3. gr. reglugerðar um breytingu á reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995 með síðari breytingum er eftirfarandi skilti bætt við: D01.34 Bifreiðastæði með rafhleðslu, sem er táknað með eftirfarandi merki.



Þegar skiltið er skoðað bendir líka til þess að eingöngu sé verið að vísa til þess að bíllinn sé búinn til rafhleðslu, þ.e. með snúru, enda er snúran á myndinni ekki í hleðslu.

Textinn við skiltið segir svo:

Merki þetta er notað til að sýna bifreiðastæði sem eingöngu eru ætluð bifreiðum sem þurfa rafhleðslu.

Þarna stangast á lög og reglugerð þar sem lög segja til um „bifreið til rafhleðslu“ en reglugerðin „ætlúð rafhleðslu“. Reglugerðatextinn segir því að í raun má leggja rafmagnsbíl eða tengiltvinnbíl sem ekki sé fullhlaðinn, en þarf ekki að vera í hleðslu á meðan hann er í stæðinu.

Svo ekkert fari á milli mála þá telur BÍlgreinasambandið að breyta þurfi textanum í 2. mgr. 29. gr. lið d. á þessa leið:

„á merktu stæði ætluðu bifreið sem þarf og er í rafhleðslu“

Einnig teljum við að myndin þurfi að sýna hleðslunúru úr ökutækinu og í hleðslu og jafnvel að prósentumerki um hleðslustöðu þar sem ökutæki sem eru með hleðslu 80% eða yfir hafi einnig ekki heimild til að leggja í stæðin.

Reglugerðartexti fyrir merkið þyrfti að segja:

„Merki þetta er notað til að sýna bifreiðastæði sem eingöngu er ætlað bifreiðum sem eru undir 80% hleðslu og eru í rafhleðslu“

Ástæðan fyrir því að við erum að benda á að æskilegt væri að miða við undir 80% hleðslu er sú að eftir það hægist mjög á hleðslu rafbíla sem kemur í veg fyrir að aðrir komist að.

Ljósanotkun

Margar nýjar bifreiðar eru búnar ljósum sem kvikna sjálfkrafa þegar bíllinn er ræstur. Þessi ljósabúnaður kallast dagljós og er leyfður á Evrópska efnahagssvæðinu með reglugerð nr. 87 (*Regulation No 87 of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE) — Uniform provisions concerning the approval of daytime running lamps for power-driven vehicles*) og þar af leiðandi heimilt að flytja slíkar bifreiðar inn til Íslands. Samkvæmt tilskipun ESB frá 2012 um dagljós bíla er nægjanlegt að það kvikni sjálfvirktt á framljósum bíla eða sérstökum dagljósum að framan þegar bíllinn er ræstur, en ekki á afturljósum.


Það eru ástæður fyrir að dagljósabúnaður er talinn betri en að aka með öll ljós kveikt alltaf. Markmiðið er fyrst og fremst að gera bíla betur sjáanlega að framan. Helsta ástæðan fyrir því er að hraðinn þegar ökutæki mætast er meiri en þegar þeir eru að aka í sömu átt. Einnig sýnar allar rannsóknir að líkurnar á alvarlegum slysum eru fleiri í þeim tilfellum. Allar rannsóknir sýna að flest slys eru af völdum ökutækja sem koma úr gagnstæðri átt og þegar þau mætast er því mikilvægt að þau séu mjög sýnileg hvort öðru. Það er ekki ljósmagnið gagnvart myrkrinu heldur sýnileiki bílsins sem skiptir máli.

Með notkun dagljósabúnaðar þá er hægt að horfa til eftirfarandi þátta:

1. Dagljós og þar með talin LED ljós eyða mun minni orku.
2. Ljós að aftan á daginn minnka sýnileika bremsuljósa. Yfir daginn þegar ökutæki sem er fyrir framan annað ökutæki er með kveikt á afturljósum er lítill munur á ljósmagninu þegar bremsuljósinn svo kvikna við hemlun. Hins vegar ef afturljós eru ekki kveikt í dagsbirtu og skyndilega kvikna ásamt bremsuljósum við hemlun eru þau mun sýnilegri.
3. Sparnaður á perum, leiðir til minni kostnaðar og meingunar. Að hafa alltaf kveikt á öllum ljósum, sem m.a. þýðir að einnig kviknar á ljósum í mælaborði og annars staðar innan í bílnum, þýðir einfaldlega meiri orkunotkun og þ.a.l. meiri eldsneytis og/eða rafmagnseyðslu.

Dagljósabúnaður er ekki ætlaður ökumanninum til að sjá veginn betur heldur er hann ætlaður öðrum í umferðinni til að sjá ökutækið betur. Þegar slíkur búnaður er rétt stilltur þá kveikir hann einnig sjálfur á ljósum aftan á ökutækinu þegar birtuskilyrði eru minni og þörf talin á auknu ljósmagni frá ökutækinu.

Fyrir hönd Bílgreinasambandsins.



María Jóna Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri