Félag íslenskra bifreiðaeigenda

Skúlagötu 19 – 101 Reykjavík

www.fib.is – sími 414 9999

Áform um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019. Mál nr. 30/2020

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Reykjavík, 26. febrúar 2012

Umsögn frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda um áformaðar breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019. Í áformuðu frumvarpi er lagt til að skráningar- og skoðunarskylda léttra eftirvagna verði afnumin.

Skráningar- og skoðunarskylda eftirvagna

Félag íslenskra bifreiðaeigenda telur það stríða gegn umferðaröryggi að taka út ákvæði í umferðarlögum nr. 77/2019 um skráningar- og skoðunarskyldu léttra eftirvagna. Að mati FÍB er það veigamikið öryggisatriði að skrá og hafa eftirlit með ástandi léttra eftirvagna. Með því er lagt mat á hönnun, smíði og samsetningu vagnanna og farið yfir raunverulegt burðarþol.

FÍB fagnaði því framfaraskrefi að setja ákvæði um skráningu allra eftirvagna í nýju umferðarlögin. Stjórn FÍB viðurkennir að breyttum lögum fylgir aukinn kostnaður og fyrirhöfn en ávinningurinn er aukið umferðaröryggi. Allt lá þetta fyrir við setningu laganna og fór í gegn án alvarlegra athugasemda. Í Svíþjóð, Danmörku og víðar eru kvaðir um skráningu og skoðun léttra eftirvagna.

Þrátt fyrir ákvæði nýrra umferðarlaga virðist Samgöngustofa ekki hafa breytt verklagi sínu í samræmi við lögin varðandi skráningu eða skoðun eftirvagna sem eru undir 750 kg að þyngd. Getur stofnun sem fer með stjórnsýslu samgöngumála ákveðið að fara ekki að nýjum ákvæðum umferðalaga?

Skráning og skoðun léttra eftirvagna tryggir eftirlit með öryggisbúnaði, ljósabúnaði, burðarvirki og tengibúnaði m.m. Þetta aukna aðhald og eftirlit stuðlar að auknu umferðaröryggi.

Varnaðarskýrsla

Í varnaðarskýrslu rannsóknarnefndar umferðarslysa frá 2007, http://www.rnsa.is/media/1136/varnadarskyrsla-um-eftirvagna-og-tengitaeki-2007.pdf, segir m.a. að mörg tilvik séu þekkt þar sem óskráðir eftirvagnar (kerrur) komi við sögu í umferðarslysum, þar með talið banaslysi. 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 fyrirætlan 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 er ráðuneyti umferðaröryggismála búið að leggja fram drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum sem mundi viðhalda því ástandi sem hefur verið ógn við umferðaröryggi.

Rök fyrir því að hafa eftirvagna skráða og eftirlitsskylda:

- Vitað er að léttir eftirvagnar eru oft heimasmíðaðir sem skapar óvissu um gæði smíðinnar og burðargetu.
- Eftirvagnar standa gjarnan óhreyfðir svo mánuðum skiptir. Við þær aðstæður er hætta á að hjólabúnaður og tengibúnaður, veðrist, tærist og skemmist. Af þeim sökum hafa hjól farið undan eftirvögnum í almennri 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.
- 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 hámarkshraðatakmörk 80 km á klst. Ráðherra hefur heimild í 38. grein laganna til að setja reglugerð um lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis. Verði það niðurstaðan að hámarkshraði allra ökutækja verði 90 km á klst, einnig ökutækja sem draga skráningar- og eftirlitslausa eftirvagna, þá vinnur það gegn meginmarkmiðum umferðarlaga (1. grein) um að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri