



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. 198/2020

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Reykjavík, 8. október 2020

Umsögn frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda um drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019. Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á 14 greinum umferðarlaga sem tóku gildi um síðustu áramót. Stjórn FÍB styður eða gerir ekki athugasemdir við flest ákvæðin í frumvarpinu. FÍB gerir alvarlegar athugasemdir við þriðju tilraun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins á þessu ári 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 að hámarkshraði í vistgötum verði hækkaður í 15 km á klst. líkt og eldri lög kváðu á um. FÍB gerir engar athugasemdir við 3. til 5. og 8. til 14. grein frumvarpsins.

Umsögn um 6. grein

Í 6. gr. frumvarpsins er lagt til að gefa ráðherra víðtækari heimild til að ákveða með reglugerð að taka út kvaðir um skráningu ákveðinna ökutækja. Núverandi heimild til ráðherra í umferðarlögum er bundin við undanþágu frá skráningu ökutækis sem ætlað er til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum, svo og ökutækis sem ætlað er til aksturs utan almennrar umferðar, og hvar nota megi ökutækið. FÍB hefur áður gert alvarlegar athugasemdir við tilraunir til að fella út skráningar- og skoðunarskyldu léttra eftirvagna en nú virðist eiga að ganga lengra með auknu valdaframsali til ráðherra um undanþágur frá skráningarskyldu ökutækja.

Í skýringartexta um 6. grein er aðallega fjallað um ákvæði núverandi laga um skráningar- og skoðunarskyldu eftirvagna sem eru undir 750 kg. Enn og aftur virðist tilgangur breytinga á 72. gr. umferðarlaga vera að taka m.a. út skráningar- og skoðunarskyldu léttra eftirvagna þrátt fyrir að sterk rök mæli gegn þeirri framkvæmd. Í kynningu áformanna segir 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

Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu taldi í umsögn um breytingar á umferðarlögum sem voru inni í samráðsgáttinni þann 17. september sl. að skráning og skoðun léttra eftirvagna í núgildandi lögum auðveldaði löggæslufrákvæmd við eftirlit og bætti umferðaröryggi.

Flestir aðilar sem sent hafa inn umsagnir á fyrri stigum um skráningu og skoðun léttra eftirvagna í umferðarlögum hafa varað við þeirri vegferð að fella ákvæðið niður. Athugasemdir hafa komið frá Bílgreinasambandinu, Samtökum verslunar og þjónustu, Samtökum atvinnulífsins, Vegagerðinni, Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, Frumherja, Víkurvögnum og einstaklingum með þekkingu á málaflokknum. Það veldur vonbrigðum að eftir sem áður er reynt að koma þessu ákvæði í gegn af ráðherra umferðaröryggismála.

Eftirfarandi rökstuðningur FÍB er að mestu í samræmi við áður innsendar umsagnir félagsins í febrúar og aftur í september í ár vegna áforma um að breyta umferðarlögum nr. 77/2019.

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. Það er veigamikil 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. Breyttum lögum fylgir aukinn kostnaður og fyrirhöfn en ávinningurinn er aukið umferðaröryggi. Á hinum Norðurlöndunum og víða í Evrópu eru kvaðir um skráningu og skoðun léttra eftirvagna.

Lög og reglur

Það alvarlegt að þrátt fyrir ákvæði nýrra umferðarlaga virðist Samgöngustofa ekki hafa breytt verklagi sínu varðandi skráningu eða skoðun eftirvagna sem eru undir 750 kg að þyngd. Hvernig getur stofnun sem fer með stjórnslu samgöngumála 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.

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 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 var ráðuneyti umferðaröryggismála búið að leggja fram

drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum með niðurfellingu á skráningu og skoðun 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 hættu 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 léttu 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 pantu og borga sérstaklega fyrir. Skráningarskylda eftirvagna leysir þetta vandamál.
- Töluvert er um léttu 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.

Umsögn um 7. grein

FÍB fagnar því að loks gera stjórnvöld viðeigandi ráðstafanir til að taka upp ákvæði um minni koltvísýringslosun nýrra fólksbíla í samræmi rúmlega árgamlar samþykktir Evrópuþingsins. Varðandi lagasetninguna í tengslum við umframlosunargjald á framleiðendum þá þarf að tryggja hraða afgreiðslu til þess að ná markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri