

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
B.t. nefndarritara



Reykjavík, 27. febrúar 2023

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019.
Þingskjal 864 – 589. mál.**

Vísað er til erindis nefndarsviðs Alþingis, sem barst með tölvupósti þann 13. febrúar sl., þar sem óskað var umsagnar Hopp um frumvarp til breytinga á umferðarlögum nr. 77/2019.

Hopp mun takmarka umfjöllun sína um þær greinar frumvarpsins sem snúa að smáfarartækjum. Sá hluti frumvarpsins byggir á skýrslu starfshóps innviðaráðherra um stöðu smáfarartækja. Í sem stystu máli er frumvarpinu ætlað að koma í veg fyrir slys meðal notenda rafskúta.

Rafskútum hefur verið tekið gríðarlega vel á Íslandi og notkun þeirra mikil, bæði á rafskútum í einkaeigu sem og deilirafskútum. Öllum ferðamátum fylgja einhver óhöpp og slys og eru rafskútur engin undantekning þar á. Hæsta hlutfall slasaðra virðist vera hjá börnum og ungmennum annars vegar, og hjá fullorðnum á kvöldin og næturnar um helgar. Að sjálfsögðu þarf að bregðast við þessari þróun. Hopp telur þó að þær aðferðir sem lagðar eru til í frumvarpinu gangi sumar hverjar lengra en þörf er á og geti mögulega haft neikvæð áhrif á þróun og framboð umhverfisvænna ferðamáta á Íslandi.

Skilgreining smáfarartækja

Í frumvarpinu er lagt til að búa til nýjan flokk ökutækja, smáfarartæki, í stað þess að flokka rafskútur með reiðhjólum eins og gert er í umferðarlögum. Hopp telur skynsamlegt að skilgreina smáfarartæki eingöngu út frá hámarkshraða og þeirri staðreynd að þau séu hvorki reiðhjól né bifhjól. Mikli nýsköpun á sér stað um þessar mundir þegar kemur að

léttum farartækjum og myndu takmarkandi skilgreiningar á stærð, þyngd eða vélarafli mögulega hindra þá þróun. Einnig er tekið fram að smáfarartæki skuli fylgja sömu reglum og reiðhjól, nema þegar annað er tekið fram. Hér fyrir neðan verður fjallað um þær undantekningar.

Akstur á akbrautum

Notkun rafskúta takmarkast í dag við gangstéttir, göngu- og hjólastíga. Hopp hefur lengi bent á að gangstéttarbrúnir, misfellur á gangstéttum og aðrar skyndilegar breytingar á undirlagi séu orsök fjölmargra óhappa á rafskútum. Í frumvarpinu er brugðist við þessu með því að banna akstur á rafskútum á akbrautum ef hámarks hraði er meiri en 30 km/klst. Er þetta til mikilla bóta og mögulega sú tillaga frumvarpsins sem muni hafa mestu áhrifin til fækkunar á óhöppum og slysum á rafskútum. Hopp vill þó benda á að einnig væri hægt að sleppa þessari grein algjörlega, því með nýju ákvæði um smáfarartæki fellur einnig úr gildi C-liður 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna, en þar er að finna umrætt bann við akstri á akbrautum. Með því að sleppa þessu ákvæði myndu því gilda sömu reglur um smáfarartæki og reiðhjól, en Hopp telur notendur rafskúta jafnhæfa notendum reiðhjóla til að meta aðstæður þegar kemur að því að velja öruggar leiðir.

Aldurstakmark og hjálmaskylda

Tillögur um 13 ára lágmarksaldur til notkunar á rafskútum og hjálmaskylda yngri en 16 ára mun ekki hafa bein áhrif á starfsemi Hopp, enda lágmarksaldur notenda Hopp 18 ár. Hopp vill þó hvetja stjórnvöld til að huga frekar að aukinni umferðarfræðslu og sérstakri fræðslu og jafnvel þjálfun í notkun smáfarartækja meðal ungmenna. Með því að bjóða börnum og ungmönnum upp á umhverfisvæna valkosti frekar en einkabílinn eru þau mun líklegri til að nota slíka ferðamáta í framtíðinni. Með því er grunnur lagður að fækkun einkabíla, en fækkun bifreiða er langstærsta breyting þegar kemur að öryggi gangandi og hjólandi í umferðinni til framtíðar.

Ölvun

Núverandi ákvæði umferðarlaga um ölvun á reiðhjóli byggja á huglægu mati um hvenær viðkomandi er með örugga stjórn á reiðhjólínu. Í frumvarpinu er lagt er til að þessu verði breytt þegar kemur að smáfarartækjum með því að bæta við málsgrein við 49. gr. umferðarlaga sem telur upp hlutlægt viðmið fyrir ölvun á smáfarartæki. Refsirammi er hafður sá sami og við ölvun við akstur.

Hopp telur þessi áform allt of íþyngjandi og í engu samræmi við alvarleika málsins. Óhöpp og slys á smáfarartækjum þar sem viðkomandi er ölvaður eru allt of mörg. Þrátt fyrir það er ekki hægt að leggja að jöfnu akstur á rafskútu sem vegur í mesta lagi 40 kg og ekur á 25 km hraða á klukkustund og akstur á bifreið sem vegur oftast á annað tonn og getur ekið á

margföldum hraða smáfarartækja. Í fyrra tilvikinu er viðkomandi aðallega hættulegur sjálfum sér á meðan ölvaður ökumaður á bifreið er hættulegur öllum almenningi.

Hopp vill benda á að svipuð aðferð var fest í lög í Noregi á síðasta ári, nema að því viðbættu að þar var einnig hægt að svipta notendur smáfarartækja almennum ökuréttindum. Hæstiréttur Noregs fjallaði nýlega um tvö slík mál. Í dómsorðinu var bent á þá staðreynd að áhættan af ölvunarakstri á bifreið sé mikið meiri en af ölvunaakstri á rafskútu, sérstaklega þar sem áhættan beinist aðallega að notandanum sjálfum á rafskútum en ekki öðrum vegfarendum. Niðurstaða réttarins í báðum tilvikum var að snúa við sviptingu ökuréttinda og lækka sektargreiðslur um tæp 80%.

Aðrir valkostir

Sá hluti frumvarpsins sem snýr að smáfarartækjum snýst aðallega um öryggi notenda þeirra. Hopp telur að hægt sé að ná fram þeim markmiðum án íþyngjandi lagasetningar sem er mögulega letjandi fyrir núverandi og framtíðar notendur umhverfisvænni samgöngutækja.

Hopp vill hvetja stjórnvöld, bæði ríki og sveitarfélög, til að huga að fjölbreyttari leiðum til að tryggja öryggi þeirra vegfarenda sem hafa ákveðið að nýta sér umhverfisvæna ferðamáta. Fyrst ber að nefna áframhaldandi vinnu við hjólastíga og hjólareinar sem eru aðgreindar frá annarri umferð. Sé alvara bak við áform um að auka hlut virkra ferðamáta og örflæðis í umferðinni er það besta fjárfestingin.

Aftur vill Hopp benda á að fræðsla og vitundarvakning er mun líklegri til árangurs en lagasetning þegar kemur að því að fækka slysum. Rafskútur eru nýleg viðbót við umferðarflóru Íslands og þarf að læra að umgangast þær jafnt og aðra ferðamáta.

Efla þarf slysarannsóknir á virkum ferðamátum á Íslandi. Ef frá er talin rannsókn dr. Hjalta Más Björnssonar sem náði til þriggja mánaða sumarið 2020 hefur orsök slysa og óhappa á rafskútum lítið verið rannsökuð. Engar rannsóknir eru til á Íslandi sem gera greinarmun á rafskútum í einkaeigu og deilirafskútum.

Samtökin Micromobility for Europe (MMfE), sem Hopp er aðili að ásamt flestum stærstu samgöngudeilifyrirtækjum Evrópu, gaf nýlega út tölfræði um slysa og óhöpp sem byggir að hluta til á staðsetningargögnum frá rafskútum fyrirtækjanna. Niðurstöður sýna að slysum á deilirafskútum í Evrópu fer mjög fækkandi milli ára og eru nú um 60% færri á hverja milljón kílómetra en árið 2019. Frekari rannsókn er þörf til að fullyrða um ástæður þessarar fækkunar, en telja verður líklegt að aukin reynsla notenda af almennri umferð og stóraukin áhersla á öryggi við framleiðslu rafskúta skili þar miklu.

Hopp býr yfir yfirgripsmiklu gagnasafni um allar ferðir rafskúta Hopp. Þessi gögn geta varpað skýrara ljósi á notkun rafskúta á Íslandi og gefið innsýn í almenna notkun á virkum ferðamátum. Meðal þess sem kalla má fram er fjöldi ferða á ákveðnum svæðum og/eða tímabilum, upplýsingar um vegalengdir og ferðatíma, notkun á einstaka samgönguinnviðum, hvar notendur verða fyrir óhöppum, notkun deilirafskúta samhliða almenningsamgöngum og nákvæmar tölur um framboð og eftirspurn deilisamgangna. Úrvinnsla á þessum gögnum myndi einungis fara fram ef ítrustu sjónarmiðum um persónuvernd og verndun viðskiptaupplýsinga væri uppfyllt. Hopp hefur ítrekað boðið opinberum aðilum til samtals um vinnslu þessara gagna en slíkt hefur ekki borið árangur enn.

Að lokum

Samgöngur í þéttbýli eru sem betur fer í stöðugri þróun og eru rafskútur einungis einn angir þeirrar þróunar. Við innleiðingu nýrrar tækni er við því að búast að þróa þurfi tæknina frekar sem og aðlaga ytra umhverfi og umgengni. Deilirafskútur dagsins í dag eru mun öruggari og umhverfisvænni en þegar þær komu fyrst fram á sjónarsviðið. Enn er verk að vinna þegar kemur að öryggisvitund notenda, en telja verður mun líklegra að þau markmið náist með fræðslu en lagasetningu.

Kostir smáfarartækja eru fjölmargir og mun frekari þróun þeirra einungis auka notagildi þeirra. Umhverfisáhrif þess að nýta smáfarartæki í stað bifreiða eru augljós og töluverð. Samhliða aukinni notkun, meiri reynslu notenda, betri innviðum fyrir örflæði og fækkun á ferðum í einkabílum, mun slysatíðni minnka. Hægt er að flýta fyrir þessum samdrætti með vitundarvakningu og þjálfun, byggingu innviða sem aðgreina hjólandi og gangandi frá annarri umferð og aðgerðum til að fækka bílum í umferð.

Fulltrúar Hopp eru reiðubúnir til að mæta á fund umhverfis- og samgöngunefndar til frekara samráðs um frumvarpið.

Fyrir hönd Hopp ehf.,

Eiríkur Rafn Rafnsson

Forstöðumaður stjórnsýslumála