



Félag íslenskra bifreiðaeigenda

Skúlagötu 19 – 101 Reykjavík

www.fib.is – sími 414 9999

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík, 2. desember 2020

Umsögn frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019, frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

Tiltekin ákvæði frumvarpsins hafa fyrr á þessu ári verið lögð fram sem drög í samráðsgátt stjórnvalda og sendi FÍB inn umsagnir bæði í febrúar og aftur í október vegna þeirra. FÍB gerir alvarlegar athugasemdir við þriðju tilraun framkvæmdavaldsins á þessu ári til 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 hámarkshraða í vistgötum. Félagið tekur undir röksemdir frumvarpsins um að rétt sé að miða við hámarkshraðann 15 km á klst.

FÍB gerir engar athugasemdir við 2. til 6. og 9. til 14. grein frumvarpsins.

Umsögn um 7. grein

FÍB fagnar því að stjórnvöld geri viðeigandi ráðstafanir til að taka upp ákvæði um minni koltvísýringslosun nýrra fólksbíla í samræmi við rúmlega árgamla samþykktir Evrópuþingsins. Hraða þarf lagasetningu varðandi umframlosunargjald á framleiðendum til þess að ná markmiðum stjórnvalda í loftslagsmálum og um orkuskipti í samgöngum. Aðgerðarleysi af hálfu íslenskra stjórnvalda getur dregið úr framboði hreinorkubíla hér á landi.

Umsögn um 8. grein

Í 8. gr. frumvarpsins er enn á ný lagt til að fella út ákvæði um skráningu eftirvagna sem eru gerðir fyrir minna en 750 kg. heildarþyngd.

Lög og reglur

Það alvarlegt að þrátt fyrir ákvæði nýrra umferðarlaga virðist Samgöngustofa ekki hafa breytt verklagi sínu á þessu ári varðandi skráningu eða skoðun léttra eftirvagna. Hvernig getur opinber stofnun sem fer með stjórnsýslu samgöngumála og hefur það hlutverk að stuðla að samgönguöryggi 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.

Í skýringartexta um 8. grein er fjallað um breytingu á ákvæði núverandi laga um skráningarskyldu eftirvagna sem eru undir 750 kg. Lagt er til að taka út skráningarskyldu léttra eftirvagna. Fram kemur 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

Fram kemur í greinargerð að brugðist hafi verið í núverandi útfærslu frumvarpsins við hluta ábendinga og gerðar breytingar á tilteknum ákvæðum. Sagt er að Samtök versluar og þjónustu hafi lagst gegn afnámi skráningarskyldu smærri eftirvagna og undanþáguheimild til ráðherra um skráningarskyldu ökutækja með reglugerð. Svo kemur þessi furðulega setning:

Brugðist var við því með því að setja inn almenna undanþágu smærri eftirvagna annarra en ferðavagna frá skráningarskyldu og bætt var við heimild ráðherra til að kveða eftir sem áður á um slíka skráningarskyldu í reglugerð.

Það voru ekki bara Samtök verslunar og þjónustu sem lögðust gegn afnámi skráningarskyldu eftirvagna sem gerðir eru fyrir minna en 750 kg. heildarþyngd. Bílgreinasambandið, FÍB, Frumherji, Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu, Samtök atvinnulífsins, Vegagerðin, Víkurvagnar og einstaklingar með þekkingu á málaflokknum lögðust einnig gegn afnámi skráningarskyldunnar þegar málið var í samráðsgáttinni.

Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu taldi í umsögn sinni að skráning og skoðun léttra eftirvagna í núgildandi lögum auðveldaði löggæsluframkvæmd við eftirlit og bætti umferðaröryggi.

Skráningar- og skoðunarskylda eftirvagna

Félag íslenskra bifreiðaeigenda telur það stríða gegn umferðaröryggi að taka út ákvæði í umferðarlögum nr. 77/2019 um skráningarskyldu léttra eftirvagna. Það er veigamikið öryggisatriði að skrá og hafa eftirlit með ástandi léttra eftirvagna. Með því er lagt mat í samræmi við staðla á hönnun, smíði og samsetningu vagnanna og farið yfir raunverulegt burðarþol. Breyttum lögum fylgir aukinn kostnaður og fyrirhöfn en ávinningurinn er aukið umferðaröryggi og neytendaöryggi. Á hinum Norðurlöndunum og víða í Evrópu eru kvaðir um skráningu og skoðun léttra eftirvagna.

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 fyrirætlun 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 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 eftirlitskylda:

- 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 almennt umferð.
- Reynt sýnir að töluverður fjöldi eftirvagna í umferð er án ljósabúnaðar þótt hann sé áskilinn.
- Mörg dæmi eru um eftirvagna sem ekki eru búnir öryggisdeju til að festa í ökutæki sem dregur en það er nauðsynlegt öryggisatriði sérstaklega þegar um er að ræða óhemaðan 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.
- Töluvert er um létta heimasníðaða 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 eftirlitslausu eftirvagna, þá er það aðför að markmiðum umferðarlaga um að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi.

Það er okkur hjá FÍB hulin ráðgáta hvers vegna Samgöngustofa og samgönguráðuneytið sækja svona fast að fella út ákvæði um skráningarskyldu léttra eftirvagna. Rökin með núverandi ákvæði um skráningarskyldu eru margfalt veigameiri en þau sem lögð eru fram til stuðnings niðurfellingu.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri