



# Akstursíþróttasamband Íslands

## Umsögn AKÍS 16. nóvember 2018

Í frumvarpinu er skilgreint að VI. kafli nái yfir keppni, sýningu og æfingar akstursíþróttar. AKÍS vill benda á að ekki er neins staðar, svo séð verði, náð yfir akstur vegna kvikmynda- og eða auglýsingagerðar þar sem hraði bifreiða fer út fyrir almennar heimildir umferðarlaga.

### 3. gr. Skilgreiningar

AKÍS leggur til að í 3. gr. verði tekið burtu textinn “t.d. aksturkeppnissvæði” sem er ekki skilgreint, heldur verði í stað hans nýjum tölulíð bætt inni:

**Akstursíþróttir:** Keppni, æfingar og sýningar í akstri vélknúinna ökutækja á lokuðum eða afmörkuðum, skilgreindum svæðum, þar sem undanþágur eru veittar frá ákvæðum umferðarlaga.

Auk skilgreiningarinnar hér að ofan er lagt til að í lögnum verði eftirtaldar skilgreiningar að finna, þar sem nær öruggt er að þær nýtast við gerð reglugerðar um akstursíþróttir. Þess má geta að orðið *vegaldari* er notað í 39. grein, og ætti því að skilgreina hvað þýðir.

**Íþróttavegur:** Vegur sem einnig er notaður fyrir akstursíþróttir, til dæmis rally.

**Keppnistæki:** Hvert það ökutæki sem tekur þátt í akstursíþróttum samkvæmt VI kafla laga þessara.

**Vegaldari:** Hver sá sem ber ábyrgð á viðhaldi viðkomandi vegar.

### Kaflafyrirsögn í VI. kafla

AKÍS leggur til að skilgreint verði í 3. gr. hvað **akstursíþróttir** eru og það orð notað í kaflafyrirsögn, ekki bæði **akstursíþróttir** og **aksturskeppni**.

### 39. gr. Leyfisveitingar og almennar reglur um aksturskeppni.

AKÍS bendir á að sé tekið tillit til athugasemdarinnar um að bæta við skilgreiningu á orðinu **akstursíþróttir** þá verður 1. setning 1. mgr. mun einfaldari, því þá þyrfti aðeins að standa:

*Leita skal leyfis lögreglu til að stunda akstursíþróttir.*

2. setning félli þá niður þar sem búið er að skilgreina þetta í orðinu akstursíþróttir, en annað væri óbreytt.

### 40. gr. Akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum.

AKÍS telur ekki vænlegt að rugla skemmtigörðum og atvinnurekstri saman við akstursíþróttir og leggur til að akstri barna og fullorðinna í skemmtigörðum og atvinnurekstri verði fundinn annar staður í umferðarlögum, sé það vilji löggjafans að ná utan um slíkt.

AKÍS telur því að fjarlægja eigi þessa grein úr VI kafla frumvarpsins.

Tryggvi M Þórðarson  
Formaður AKÍS

Þrándur Arnþórsson  
Framkvæmdastjóri AKÍS

# Ný umferðarlög

Umsögn AKÍS og MSÍ um  
frumvarp til nýrra umferðarlaga  
til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis  
Mál 219 á 149. löggjafarþingi 2018–2019

Jón H. Eypórsson

*Formaður Mótorhjóla- og snjósleðasambands Íslands - MSÍ*

Þrándur Arnþórsson

*Framkvæmdastjóri Akstursíþróttasambands Íslands - AKÍS  
og Mótorhjóla- og snjósleðasambands Íslands - MSÍ*

26. mars 2019



# Þakkir

- Margar athugasemdir AKÍS teknar til greina
- Boð til AKÍS að koma fyrir nefndina

# Afmörkun

- Hvað með:
  - Kvikmyndatöku
  - Auglýsingagerð
  - Hraðamet
  - Akstur utan almennra heimilda umferðarlaga

# Kvikmyndataka

## Auglýsingagerð

## Annað utan laga



Myndin sýnir myndatöku Fast and the Furious frá Mývatni 2017



# Skilgreiningar

- Bættar skilgreiningar einfalda lögin og reglugerðir sem setja þarf.
  - Akstursíþróttir
  - Íþróttavegur
  - Keppnistæki
  - Veghaldari
  - Lokað svæði

# Skilgreiningar... áframhald

*Mælt mál / Stofnanamál*      *Hvað þýðir?*

**Torfærutæki:** “Vélknúið ökutæki sem ekki telst bifreið, bifhjól eða dráttarvél, er aðallega ætlað til fólks- eða farmflutninga utan vega og/eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum eða er búíð beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum.”



Aksturs-  
íþróttir

Íþróttavegur

Keppnistæki

Veghaldari





# Ruglar = slæmt

- 40. gr. Akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum !!
- Greinin er almenn og á við alla, ekki aðeins börn
- Hvað er þessi grein að gera í kafla um akstursíþróttir?
- 41. gr. nær yfir lágmarksaldur.

# Skemmti- og almenningsgarðar - Atvinnustarfsemi



## The Formula Offroad Tour

Departure: Upon request

Duration: 3-4 hours.

Price per person: [See Prices](#)



**MSI**  
Mótorvélisla og Vélisledasamband Íslands



# Hjólreiðar

“Hjólreiðakeppni telst til aksturskeppni.”

- Skilningur á að hjólreiðakeppni á vegum er lík akstursíþróttum að því leitinu að vera má að það þurfi að loka þeim á meðan.
- Er þetta að erlendri fyrirmynd?
- Verður sér reglugerð um þetta eða verður þetta hluti af reglugerð um akstursíþróttir?
- Hvernig falla tryggingar reiðhjóla að tryggingum vélknúinna keppnistækja?

# Óskráð tæki

- Tryggingarvernd þriðja aðila
- Ökumannstrygging eða slysa- og dánartrygging?
- Nágrannalönd - sama umhverfi keppnistækja hvort sem þau eru skráð eða óskráð

# Lágmarksaldur

“Nánar skal kveðið á um lágmarksaldur ökumanna miðað við ökutæki samkvæmt þessari grein í reglugerð sem ráðherra setur.”

- Ekki verið að finna að þessu - **EN**
- Í dag er aldur og íþrótt skilgreint af ráðherra, en væri ekki betra að hafa þetta í höndum sérsambandanna sem bundið er við alþjóðasamböndin?
- Þungt í vöfum að breyta þurfi reglugerð til að ný keppnisgrein ætluð börnum verði leyfð.

# Takk fyrir...





Nefndasvið Alþingis  
Umhverfis- og samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík: 13.11.2018  
Tilvísun: 201811-0004

### Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 219. mál.

Um er að ræða tímabæra heildarendurskoðun umferðarlaga. ASÍ vill vekja athygli á tveimur atriðum í frumvarpinu. Annars vegar þá telur ASÍ til mikilla bóta að lagt er til að styrkja ákvæði gildandi laga um bann við því að miða laun við ekna vegalengd eða flutt magn af farmi, 1.mgr. 56.gr., með því eins og lagt er til í 2.mgr. 56.gr. að lögfest verði almenn skylda flutningsaðila til að skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir ákvæðum 54. gr. um aksturs- og hvíldartíma. Hins vegar eru gerðar athugasemdir við ákvæði 3.mgr. 95.gr. um hlutlæga ábyrgð en skv. því verður heimilt að láta eiganda eða umráðamann ökutækis sæta refsíábyrgð á hlutlægum grundvelli, þ.e. án þess að sýnt sé fram á sök hlutaðeigandi. Á það við þegar hraðakstursbrot eða akstur gegn rauðu ljósi er numið í löggæslumyndavél. Í greinargerð segir að með þessu fyrirkomulagi sé „*eiganda eða umráðamanni ökutækis gert skylt að hafa virka umsjón og eftirlit með ökutæki sínu, t.d. gagnvart nánnum aðstandendum, svo sem maka eða börnum, og gera þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru svo að það sé ekki notað með þeim hætti sem fer í bága við framangreindar reglur umferðarlaga*“. Þessi rökstuðningur rökstyður að lögum ekki hlutlægra refsíábyrgð í nútíma samfélagi. Slík hlutlæg ábyrgð getur átt rétt á sér í undantekningartilvikum t.d. hvað varðar ábyrgð á dýrum og dauðum hlutum þar sem umönnun, eftirlit og öryggisreglum er ekki fylgt en beiting refsingar fyrir ætlað slæmt uppeldi og stjórn á börnum og hvað þá stjórn á maka á sér engin fordæmi og er í raun forkastanlegt að sett sé fram í lög skýringar gögnum. Slíkt ákvæði kann að eiga rétt á sér gagnvart sektum sem til falla vegna brota ökumanns á ökutæki sem leigt hefur verið út í atvinnuskyni.

Virðingarfyllst,

Magnús M. Norðdahl hrl.,  
lögfræðingur ASÍ.

19.11.2018

Góðan dag.

Meðfylgjandi er umsögn AMF þjálfara hjá Mennta- og starfsþróunarsetri lögreglunnar um frumvarp að umferðarlögum, 219. mál 149. löggjafarþing 2018-2019.

AMF þjálfarar eru þeir sem þjálfra lögreglumenn í akstri með forgangi (AMF). AMF þjálfarar eru flestir lögreglumenn með mikla reynslu en í hópnum eru einnig slökkviliðsmenn og sjúkraflutningamenn með mikla reynslu.

Fyrir hönd AMF þjálfara hjá Mennta- og starfsþróunarsetri lögreglunnar

Hlynur Gíslason  
Lögreglumaður í umferðardeild  
Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu



## Athugasemdir AMF þjálfara við frumvarp að umferðarlögum

### 11. gr.

Mikil og góð reynsla er komin á kennslu í forgangsakstri hjá lögreglu en árið 2008 var byrjað að kenna sérstaka aðferðarfræði við forgangsakstur (AMF). Lögreglumenn sækja 5 daga námskeið þar sem kennd er aðferðarfræði frá norsku lögreglunni sem hefur verið þar í notkun í um 30 ár. Mennta- og starfsþróunarsetur lögreglunnar sér um þessa kennslu. Þjálfarar lögreglu sem sjá um þessa kennslu hafa hlotið sérstaka þjálfun og menntun á vegum norska lögregluháskólans.

Þess má geta að eftir að byrjað var að kenna AMF hefur tjónum á ökutækjum lögreglu fækkað um 38% að meðaltali og tjónakostnaður vegna ökutækja lögreglu lækkað um 25% að meðaltali.

Þjálfun í forgangsakstri er mjög mismunandi hjá slökkviliðs- og sjúkraflutningamönnum og sumstaðar engin. Björgunarsveitir, Landhelgisgæslan, lækna- og fleiri aka einnig forgangsakstur þótt í minna mæli sé, þessir aðilar hafa fengið litla sem enga þjálfun í forgangsakstri hingað til.

Við teljum fulla þörf á því að allir viðbragðsaðilar fái sömu samræmdu þjálfunina í forgangsakstri (AMF).

Við leggjum til að enginn megi aka forgangsakstur nema hafa setið námskeið og fengið til þess þjálfun. Því verði síðustu málsgrein 11.gr. breytt svona:

**„Enginn má aka forgangsakstur nema hafa til þess gilt skírteini sem ríkislögreglustjóri gefur út. Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um forgangsakstur, þar á meðal um skráningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur, um þjálfun, námskeið og endurmenntun fyrir þá sem sinna forgangsakstri.“**

Í reglugerð yrði svo kveðið nánar um tilhögun námskeiða. Við leggjum til að AMF réttindum verði skipt upp í tvennt. Annars vegar AMF-1 réttindi fyrir forgangsakstur í atvinnuskyni og hins vegar AMF-2 réttindi fyrir forgangsakstur fyrir fólk í hluta- eða sjálfboðastarfi s.s. björgunarsveitafólk. AMF-1 væri hugsað fyrir lögreglumenn, sjúkraflutningamenn og slökkviliðsmenn sem starfs síns vegna aka reglulega forgangsakstur. AMF-2 væri fyrir þá sem aka sjaldan forgangsakstur. AMF-1 væri fullt námskeið sem færi fram á höfuðborgarsvæðinu og þjóðvegum líkt og það er framkvæmt í dag. AMF-2 væri styttra námskeið sem færi fram í heimabyggð og væri mun minni áhersla lögð á verklega þjálfun í umferð. AMF-2 væri ódýrara fyrir alla og einfaldara í framkvæmd.

Við leggjum til að ríkislögreglustjóri myndi halda áfram að sjá um að mennta AMF þjálfara, sem sjá um þjálfun þeirra einstaklinga sem vegna verkefna eða vinnu sinnar þurfa að aka forgang. Við leggjum til að ríkislögreglustjóri myndi gefa út sérstakt skírteini fyrir þá sem mega aka forgangsakstur og halda skrá um þá. Til þess að fá skírteini til forgangsaksturs endurnýjað yrði ökumaður að sækja sér endurmenntun í forgangsakstri.

AMF þjálfarar hjá Mennta- og starfsþróunarsetri lögreglunnar

Umsögn til umhverfis-og samgöngunefndar á 149. löggjafarþingi vegna 219. máls: umferðarlög

Til þess er málið varðar,

Undirritaður skilar hér með inn umsögn um frumvarp til umferðarlaga 2018. Umsögnin ræðir þann hluta frumvarpsins er varðar takmarkanaheimild ráðherra skv. 85. grein. Enn fremur gagnrýnir höfundur að ekki sé tekið tillit til komandi tækniþróunar ökutækja.

**85. grein**

Í fyrstu grein umferðarlaga kemur fram að „Markmið laganna er að ... tillit [sé] tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.“ Þá er sérstaklega farið út í nánari útfærslur á slíkum takmörkunum í 85. grein, 3. mgr: „Takmörkun á umferð vegna mengunar frá ökutækjum geta t.d. falist í ... takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarkerkjum.“

Undirritaður fagnar því að tekið sé tillit til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar. Sót- og svifryksmengun hefur verið mikið til umræðu undanfarið, þá sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu (Bergljót Hjartardóttir, 2018). Hins vegar er það fyrirkomulag að heimila einungis takmörkuðum fjölda bíla inn á afmarkað svæði á ákveðnum tíma samkvæmt ofangreindum formerkjum, **ekki** til þess fallið að draga úr mengun.

Til skemmri tíma, kann það að vera að eknum kílómetrum fækki. Hins vegar munu ferðalangar aðlaga sig að nýjum reglum og ákveða að ferðast fleiri ferðir þá daga sem þeim er heimilt að aka bifreið sína. Þetta gæti leitt af sér álíka mikla umferð og áður var, og þannig haft lítil sem engin áhrif á mengunargildi. Zhang et al. benti á að engin marktækni fannst í gögnum um það að takmörkun sem þessi hefði minnkandi áhrif á mengun (2013). Frekar leiddi takmörkunin til aukningar á umferð vegna fleirri ekinna ferða utan ferðatímans. Þetta litla dæmi sýnir hvernig óhnyttin inngrip hins opinbera gætu haft lítil sem engin áhrif.

Annar veikleiki þessarar takmörkunar er að þó hún útiloki notkun bifreiðar innan ákveðins tímaramma, hefur takmörkunin engin áhrif á notkun bifreiðarinnar utan þess tímaramma. Vel gæti verið að í stað þess að ferðast 5 kílómetra báða daga, muni ferðalangur nú ákveða að ferðast 15 kílómetra annan hvern dag. Hér hefur undirritaður gefið sér forsendur, en varla telst það ná markmiði laganna að bjóða upp á slíkt stjórnleysi.

Frekari aukaverkur slíkra takmarkana til lengri tíma litið gæti verið sá að bílaeign aukist. Þá munu þær fjölskyldur sem eru betur fjárhagslega stæðar eiga efni á því að fjárfesta í öðrum bíl. Séð verður til þess að annar bíllinn beri oddatölu sem endabókstaf og hinn slétta tölu. Einnig sýndi reynsla í Mexíkóborg af þessu kerfi að hægt væri að búa til svartan markað fyrir bílnúmeraplötur (Gallego et al., 2013). Í framtíðinni myndi þetta engin áhrif hafa á umferðarhegðun þegar sjálfakandi bílar munu aka um götur. Lagt er því til að fallast frá þessum áformum.

Undirritaður telur að markmiði laganna væri frekar náð með rafrænni gjaldtöku fyrir ekna kílómetra. Þar sem gjaldtakan væri rafræn væri einnig hægt að hækka gjald á háannatímum til að dreifa betur úr umferðarpunga. Hún er einnig talin vera mjög áhrifarík aðgangsstýringarleið gagnvart sjálfakandi bílum. Reynsla af gjaldtöku með rafrænum tollhliðum (e. cordon road pricing) sýnir að hægt er að minnka mengun þar sem fólk myndi spara sér ferðir, stytta þær, eða fara þær með öðrum ferðamáta (Gibson og Carnovale, 2015). Slíkt væri einnig sanngjörn gjaldtaka fyrir notkun dýrra innviða, hafa jöfn áhrif á alla samfélagshópa óháð efnahag (Meyer de Freitas et al., 2017) og myndi forðast

óhnyttin inngrip yfirvalda. Slíkt fyrirkomulag hefur farnast vel á norðurlöndunum, t.a.m. í Svíþjóð (Eliasson, 2014) og stefnt er að því að taka það upp í Danmörku einnig, að minnsta kosti að hluta til í bili (Regeringen, 2018).

### **Sjálfakandi bílar**

Ámælisvert er einnig að nýtt frumvarp geri ekki ráð fyrir sjálfakandi bílum. Sjálfakandi bílar munu hafa mikil áhrif á hvernig borgir og borgarinnviðir þróast, og mikilvægt er að undirbúa löggjöfina fyrir slíkt eins og Viðskiptaráð Íslands hefur farið yfir með fyrri umræðu um þetta frumvarp.

Virðingarfyllst,

Arnór Bragi Elvarsson  
sérfræðingur í umferðar- og innviðaskipulagi

### *Heimildir:*

Bergljót Hjartardóttir (2018) Sót í Reykjavík, Meistararitgerð við Háskóla Íslands.

Eliasson, J. (2014) *The Stockholm Congestion Charges: An Overview*. CTS Working Paper 2014:7. KTH Stokkhólmi, Svíþjóð.

Gallego, F., J-P. Montero og C. Salas (2013) The effect of transport policies on car use: Evidence from Latin-American cities, *Journal of Public Economics* **107**, 47-62.

Meyer de Freitas, L. O. Schuemperlin, M. Balac og F. Ciari (2017) Equity effects of congestion charges: An exploratory analysis with MatSim, *Transportation Research Record* **2670**, 75-82.

Regeringen (2018) Vejafgifter, Yfirlýsing, sótt 22.6.2018 af <https://www.regeringen.dk/nyheder/aftale-om-ny-registreringsafgift/vejafgift/>

Zhang, W., C-Y. C. Lin Lawell og V. I. Umanskaya (2017) The effects of license plate-based driving restrictions on air quality: Theory and empirical evidence, *Journal of Environmental Economics and Management* **82**, 181-220

Alþingi-nefndarsvið  
bt. umhverfis- og samgöngunefndar  
Kirkjustræti

101 Reykjavík

Efni:

***Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 149.***

***löggjafarþing-219. mál***

Með tölvupósti, dags. 1. nóvember sl., sendi umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis Bílastæðasjóði til umsagnar frumvarp til umferðarlaga, 219. mál, fyrir 15. nóvember sl., en umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar fékk frest til að senda inn umsögn fyrir 1. desember nk. Bílastæðasjóður vill koma því á framfæri að sjóðurinn fagnar því tækifæri að koma með umsögn.

Helstu umsagnir við einstakar greinar frumvarpsins eru eftirfarandi:

### **2. gr. Gildissvið**

*„Ákvæði laga þessara gilda um umferð á vegum, nema annað sé ákveðið.*

*Ákvæði laganna gilda einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja utan vega.*

*Ákvæði laganna um umferð ökutækja gilda einnig, eftir því sem við á, um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.*

*Ákvæði laganna um gangandi vegfarendur gilda einnig um þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum, hjólaskautum eða svipuðum tækjum sem og um þann sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Þau gilda einnig um þann sem sjálfur ekur hjólastól eða samsvarandi tæki.“*

Hér hefur verið tekið út orðið „eignarlöndum“ en Bílastæðasjóðurhefur einnig lagt gjöld á bifreiðar sem lagt hefur verið ólöglega á einkalóð og ef bifreiðin getur valdið hættu eða óþægindum fyrir aðra vegfarendur. Bílastæðasjóður leggur því til að lögin gildi einnig á eignarlöndum líkt og var í drögum að frumvarpi til umferðarlaga í vor.

### **3. gr. Skilgreiningar**

*„Lagning ökutækis: Ökutæki komið fyrir í kyrrstöðu, með eða án ökumanns. Stöðvun ökutækis í minna en þrjár mínútur eða til að hleypa farþegum inn eða út eða vegna lestunar og losunar farms telst þó ekki lagning þess.“*

Inn í skilgreininguna hefur verið bættur tímarammi sem er mjög óhentugt fyrir störf Bílastæðasjóðs og leggur Bílastæðasjóður til að tímaramma verði sleppt enda hættu á að ökumenn fari að nýta sér þessar þrjár mínútur til að sinna styttri erindum og leggja ólöglega á meðan. Hvað varðar lestun og losun er lagt til að bætt verði við inn í skilgreininguna eftirfarandi:

*„Lestun og losun er skilgreint sem flutningur vöru að/frá bifreið að/frá lager eða sambærilegum stað, innan eðlilegra tímamarka. Undirbúningur vörulosunar/lestunar og frágangur vöru telst ekki lestun og losun.“*

Er þetta lagt til þar sem Bílastæðasjóður verður oft var við í sínum störfum að í málum er varða lestun og losun fari fólk jafnvel með vörur/hluti inn í verlanir, raði upp í hillur og annað slíkt og telur sig vera að lesta og losa og á meðan er bifreiðin skilin eftir þar sem henni er

lagt ólöglega og jafnvel þannig að það skapi hættu fyrir aðra. Bílastæðasjóður reynir að koma til móts við fólk en þá þarf lestun og losun að taka eins skamman tíma og mögulegt er. Þannig þarf viðkomandi, þegar um lestun er að ræða, að setja vörur/hluti innan við útihurð og sækja þá bifreiðina úr löglegu stæði og lesta hana. Að sama skapi þarf viðkomandi, þegar um losun er að ræða, að setja vörur inn fyrir hurð, færa svo bifreiðina í löglegt stæði.

#### **28. gr. Stöðvun ökutækis og lagning þess**

*„Eigi má stöðva vélknúid ökutæki eða leggja því á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja, svo sem gangstétt, göngustíg, göngugötu, hjólarein eða hjólastíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 84. gr. Sama á við um umferðareyjar, grassvæði og aðra svipaða staði.“*

Bílastæðasjóður fagnar því að bætt hefur verið inn í 3. mgr. orðinu „grassvæði“. Í málgreininni kemur einnig fram „og aðra svipaða staði.“ Þetta er mikið notað í starfi Bílastæðasjóðs en í frumvarpi er ekki fjallað um hvað svipaðir staðir eru eða hvað þarf að horfa til þegar ákveðið er hvort um aðra svipaða staði sé um að ræða. Í störfum sínum hefur Bílastæðasjóður horft til álits umboðsmanns Alþingis nr. 7015/2012 en þar kemur fram að við mat á því hvort að bannreglan um „svipaða staði“ í 3. mgr. 27. gr. umferðarlaga eigi við í hverju einstöku tilviki getur þurft að líta til þess hvort að umbúnaður og frágangur við umferðarmannvirki gefi nægilega skýrt til kynna afmörkun milli þeirra svæða sem ætluð er fyrir umferð og stöðu bifreiða og þeirra svæða þar sem ekki má leggja bifreiðum. Heppilegt væri að vera með slíka umfjöllun í skýringum við ákvæðið í frumvarpi til laganna.

#### **29. gr. Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis**

*„Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því:*

*Að undanskildum þeim ökutækjum sem stæði eru ætluð er bannað að stöðva eða leggja ökutæki á eftirtöldum stæðum:*

*b. á biðstöð hópbifreiða í innan við 15 metra frá merki,*

*Eigi má leggja ökutæki:*

*e. innan við 5 m frá vatnshana slökkviliðs.“*

Lagt er til að bætt verði við b lið „í báðar áttir“ líkt og var í drögum að frumvarpi til umferðarlaga í vor. Lagt er til að einnig verði bætt við e lið „í báðar áttir“ til að taka af allan vafa hvað átt er við.

Kolbrún Jónatansdóttir,  
framkvæmdastjóri Bílastæðasjóðs Reykjavíkur

Reykjavík, 14. nóvember 2018.

**Umsögn vegna frumvarps til umferðarlaga  
149. löggjafarþing 2018–2019.  
Þingskjal 231 — 219. mál.  
Stjórnarfrumvarp.**

Brautin-bindindisfélag ökumanna fagnar flestum þeim breytingum sem þetta frumvarp boðar í Umferðarlögum. Svo sem samræmdan hámarkshraða, lækkun prómillmarka og breytingu á skilgreiningu á skráningu ökutækja sem felur í sér að vinnuvélar flokkast með frumvarpinu sem skráningarskyld, skv. 72. gr.

Félagið hefur kynnt sér rækilega frumvarpið og hafði nokkrar athugasemdir við það á fyrri stigum og gleðst yfir að margar þeirra hafa ratað í þetta frumvarp. Aðrar athugasemdir okkar eru:

**Athugasemd við 3. grein  
Skilgreiningar  
Liður 29 – b - Reiðhjól**

Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafli er allt að 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið.

*Við teljum eðlilegra að skilgreining um reiðhjól standi ein og sér. Frekar ætti að hafa sér lið sem gæti t.d. heitið „Önnur farartæki“ og þar komi inn þau farartæki sem eru talin í b lið. Í þeim lið gæti staðið að þau lúti sömu reglum og reiðhjól í lögnum.*

**Athugasemd við 11. grein  
Almennar reglur um forgangsakstur**

Vélknúið ökutæki, sem í einstakt skipti er notað til forgangsaksturs og er greinilega auðkennt að framan með hvítri veifu, er við þann akstur jafnsett ökutæki skv. 1. mgr.

*Félagið vill benda á að hönnun bíla í dag er með þeim hætti að mjög erfitt er að festa hvítar veifur framan á bíla svo vel sé og sé vel sýnilegt. Miklu heppilegra er að nýta aðra hluta til þess, s.s. spegla, hliðarrúður eða loftnet, þar sem því verður við komið.*

**Athugasemd við 15. grein  
Notkun gangstétta, göngustíga o.fl.**

Ef gangandi vegfarandi leiðir reiðhjól eða létt bifhjól skal hann að jafnaði ganga við hægri vegarbrún. Hann má þó nota gagnstæða vegarbrún ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

*Félagið bendir á að jafn hættulegt er fyrir gangandi vegfaranda að ganga hægra megin á vegöxl hvort sem hann gengur einn eða leiðir reiðhjól eða létt bifhjól. Að vissu marki jafnvel hættulegra þar sem hann þarf að einbeita sér við að halda jafnvægi á tækinu og hefur umferðina í bak. Það er því að mati félagsins á skjön að stundum eigi gangandi að vera hægra megin (ef hann leiðir tæki) og stundum vinstra megin. Þetta flækir m.a. umferðarfræðslu barna verulega.*

**Athugasemd við 37. grein**  
**Almennar hraðatakmarkanir.**

Utan þéttbýlis má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. á vegum með malarslitlagi, en 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.

*Félagið tekur undir ábendingar Vegagerðarinnar um að viðast hvar á vegum landsins er 90 km/klst hámarkshraði allt of mikill. Bent hefur verið á að Ísland sé með hæsta hámarkshraða í Evrópu á þeim gerðum vega sem við notum. Almennt sé 60-80 km/klst hámarkshraði á slíkum vegum í Evrópu. Því væri öruggara fyrir vegfarendur að samræmdur hámarkshraði væri almennur 80 km/klst en Vegagerðinni heimilt að hækka hámarkshraðann í 90 km/klst á þeim vegum sem þann hraða bera, s.s. á Hellisheiði sem hefur aðskildar akstursstefnur.*

**Athugasemd við 72. grein**  
**Skráning**

Undanþegin skráningarskyldu eru létt bifhjól í flokki I.

*Félagið bendir á að það skapar verulega mismunun að undanþiggja skráningarskyldu léttra bifhjóla í flokki 1. Lögreglan hefur m.a. bent á að ökumenn annara bifhjóla hafi tekið skráningarmerki af til að líta út sem bifhjól í flokki 1. Það er eðlilegt að vélknúin bifhjól fái öll sömu meðferð hvað skráningu varðar. Það auðveldar störf lögreglu og gefur ákveðið aðhald við að halda lögum og reglum. Þá má benda á að orðalag í 73. grein gefur til kynna að þessi flokkur eigi að vera skráningarskyldur þar sem ekki má velja einkamerki.*

**Athugasemd við 81. grein**  
**Flutningur á hættulegum farmi**

Við flutning á hættulegum farmi skal fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr.

*Liklega á hér að vera vitnað í 4. mgr. Félagið telur að nefna megi í þessari grein ábyrgð sendanda þar sem vandi flutningafyrirtækja í dag er ekki sist vegna þess að sendendur hættulegs farms eru ekki að sinna sínum skyldum.*

**Athugasemd við 5. grein**  
**Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir**

Takmarkanir á umferð vegna mengunar frá ökutækjum geta t.d. falist í breytingum á hámarkshraða, takmörkun á umferð stærri ökutækja eða takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarmerkja.

*Félagið bendir á að það er úrelt að reyna að beita takmörkunum með því að nota endastaf skráningarmerkja. Það gat gengið þegar einn bill var að meðaltali á fjölskyldu. Nú, þegar nánast tveir eða fleiri bilar eru á fjölskyldu, er fólki í lófa lagið að eiga bila með endatölu sem slétta eða oddatölu. Þá getur þetta truflað akstur atvinnutækja sem aka með fólk eða dreifa vöru með þeim afleiðingum að fyrirtæki, stofnanir eða ferðamenn fá ekki þá þjómustu sem þeir eru að kaupa.*



Árni Einarsson  
Formaður Brautarinnar-bindindisfélags ökumanna



Nefndasvið Alþingis  
Umhverfis- og samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 14. nóvember 2018

**Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 219. mál, 149. lögþ.**

*Tilv. 201811-0007*

Bændasamtök Íslands fengu send til umsagnar frumvarp til umferðarlaga, 219. mál, þann 1. nóvember sl. og var frestur veittur til 15. nóvember. Bændasamtökin hafa farið yfir efni frumvarpsins og gera eftirfarandi athugasemdir.

Í 2. mgr. 72. gr. er kveðið á um heimild til handa ráðherra til að setja undanþágu frá skráningarskyldu ökutækis. Skv. almennum athugasemdum í greinargerð við frumvarpið segir að 72. gr. eigi einnig við um eftirvagna. Í athugasemdum við 72. gr. frumvarpsins er bent á þá breytingu frá eldri lögum að skráningarskylda eigi nú við um alla eftirvagna en ekki einungis þá sem gerðir eru fyrir meira en 750 kg að heildarþyngd eins og í gildandi lögum.

Um er að ræða íþyngjandi breytingar fyrir bændur frá gildandi lögum og leggja Bændasamtökin áherslu á að haft verði samráð við fulltrúa bænda við gerð reglugerðarinnar. Verði frumvarpið að lögum er nauðsynlegt að reglugerðin taki gildi á sama tíma, til að komið verði í veg fyrir óvissu.

Virðingarfyllt  
f.h. Bændasamtaka Íslands

Guðrún Vaka Steingrimsdóttir



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 12. nóvember 2018

## **Efni: Umsögn faggiltra fyrirtækja innan SVP um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál**

SVP – Samtök verslunar og þjónustu vísa til tölvupósts umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, dags. 1. nóvember sl., þar sem óskað er umsagnar samtakanna um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál. SVP óska eftir að koma á framfæri eftirfarandi athugasemd f.h. hagsmunahóps faggiltra fyrirtækja samtakanna og varðar 71. gr. fyrirliggjandi frumvarps, þ.e. tenging og dráttur ökutækis.

SVP vekja athygli umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis á að á faggiltum skoðunarstofum hvílir sú skylda að innheimta vangreidd opinber gjöld af ökutækjum áður en unnt er að færa þau til skoðunar hjá stofunum. Gjöld þau sem hér um ræðir eru t.d. bifreiðagjald, vörugjald og þungaskattur, sbr. ákvæði laga um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004, lög um bifreiðagjald, nr. 39/1988, og lög um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993.

Um innheimtu skoðunarstofa á framangreindum gjöldum fyrir ríkissjóð fer samkvæmt sérstökum samningi sem stofurnar hafa gert við fjármála- og efnahagsráðuneyti. Samkvæmt þeim samningum fá skoðunarstofurnar sérstaka þóknun af hverri innheimtu og um leið fellur ekki kostnaður á stofurnar vegna innheimtu þessara opinberu gjöldum f.h. ríkissjóðs. Er hér um að ræða eðlilegt og sanngjarnt fyrirkomulag enda eiga skoðunarstofurnar ekki að bera kostnað vegna innheimtu á gjöldum sem ríkissjóður á tilkall til. Er því um að ræða gjöld sem að öllu jöfnu hið opinbera ber kostnað við að innheimta.

Til viðbótar við framangreind gjöld ber skoðunarstofum að innheimta svonefnt vanrækslugjald f.h. ríkissjóðs sem innt er af hendi við skoðun ökutækisins, eftir atvikum aðalskoðun eða endurskoðun, og er umsýsla innheimtu vanrækslugjalda í höndum skoðunarstofa, f.h. ríkissjóðs, sem annast innheimtu þeirra með tilheyrandi kostnaði. Ekki hefur verið gerður sérstakur samningur við skoðunarstofurnar um innheimtu þessa gjalds líkt og framangreindir samningar sem fjármála- og efnahagsráðuneyti hefur gert við stofurnar. Því fá skoðunarstofur enga þóknun í sinn hlut en taka að sama skapi á sig allan kostnað við innheimtu á umræddu vanrækslugjaldi. Það skal ítrekað að ýmis kostnaður fellur til vegna þessarar innheimtu, t.a.m. innheimtuþóknun kreditkortafyrirtækjanna.

Að mati SVP er það verulega gagnrýnisvert að skoðunarstofur eru láttnar taka á sig allan kostnað vegna innheimtu umræddra vanrækslugjalda f.h. ríkissjóðs. Þess ber að geta að innheimta vanrækslugjalda er einn stærsti liður í innheimtu opinberra gjalda hjá skoðunarstofunum og því er eftir atvikum um verulegar upphæðir að ræða sem falla á stofurnar vegna þessa. Þá hefur innleiðing á innheimtu vanrækslugjalda kallað á verulegar breytingar á innheimtukerfi skoðunarstofa með tilheyrandi kostnaði fyrir stofurnar. Hefur innheimta á vanrækslugjöldum því óumdeilanlega haft í för með sér kostnað fyrir skoðunarstofur, hvort sem um ræðir kostnað við innheimtukerfi, viðhald og uppfærslur á þeim kerfum sem og almennur innheimtukostnaður.

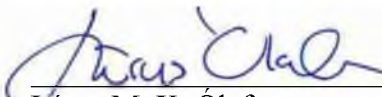
Í samskiptum við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti um mál þetta hefur komið fram í svörum ráðuneytisins vilji til þess að koma til móts við óskir skoðunarstofanna vegna málsins. Þessu til viðbótar kom fram í svarbréfi ráðuneytisins vegna málsins, dags. 15. apríl 2013, að lagt yrði til við ráðherra að við framlagningu nýs umferðarlagafrumvarps yrði að finna ákvæði sem heimili ákveðna gjaldtöku vegna umsýslu vanrækslugjaldsins. Þá var ítrekað í svari ráðuneytisins hinn 25. október 2016 að ráðuneytið teldi þörf á lagabreytingu vegna þessa máls.

Þrátt fyrir að hafa ítrekað komið á framfæri við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti mikilvægi þess að tryggja í lögum heimild til handa ráðuneytinu að gera samning við faggiltar skoðunarstofur um innheimtu vanrækslugjalda, og að ráðuneytið hafi tekið undir þær ábendingar, þá ber fyrirliggjandi frumvarp ekki þess merki að þar sé slíkt samkomulag heimilað.

Í ljósi þessa óskað SVP, f.h. hagsmunahóps faggiltra fyrirtækja innan samtakanna, að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis taki mál þetta til skoðunar og leggi til breytingar á fyrirliggjandi frumvarpi á þá vegu að heimilt verði að gera samninga við faggiltar skoðunarstofur um innheimtu vanrækslugjalda.

Að öðru leyti eru ekki gerðar frekari athugasemdir við fyrirliggjandi frumvarp. SVP áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum hagsmunahóps faggiltra fyrirtækja samtakanna á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað af hálfu nefndarinnar.

Virðingarfyllst,  
f.h. SVP



---

Lárus M. K. Ólafsson  
Lögmaður SVP

Akureyri, 20. nóvember 2018  
Tilvísun: 1811060 / 00.08.00

**Efni: Umsögn Ferðamálastofu um frv. umferðarlaga. 219. mál, þskj. 231.**

Vísað er í erindi nefndarsviðs Alþingis, sem barst með tölvupósti þann 1. nóv. sl. þar sem óskað var umsagnar Ferðamálastofu um frumvarp til umferðarlaga.

**Umsögn Ferðamálastofu**

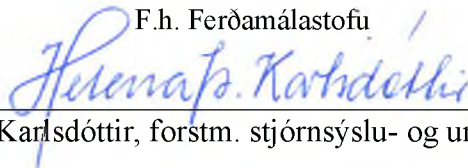
Ferðamálastofa vill vekja athygli á að hvergi er í frumvarpinu til umferðarlaga kveðið á um söfnun upplýsinga og gagna um umferð og umferðaröryggi en stofnunin telur mikilvægt að slíkt ákvæðið verði sett í lög.

Eitt af lögbundnu hlutverkum Ferðamálastofu er að fylgjast með og stuðla að þróun ferðaþjónustu sem mikilvægrar grunnstöðvar í íslensku samfélagi að teknu tilliti til þolmarka íslenskrar náttúru og samfélags. Liður í því er öflun, miðlun og úrvinnsla tölfræðilegra gagna og upplýsinga sem nýtast atvinnugreininni við ákvarðanatöku og markmiðssetningu. Áreiðanlegar og tímanlegar upplýsingar um fjölda og dreifingu ferðamanna um landið skipta miklu máli fyrir skipulag og vöktun ferðaþjónustu ekki síst áfangastaða ferðamanna og sjálfbæra þróun þeirra. Umferðartalning og söfnun upplýsinga um umferð á vegum landsins og aðreinum ferðamannastaða eru mikilvægir þættir í því sambandi. Slík gögn gagnast m.a. til greiningar á umfangi ferðamennsku, ferðamynstri í tíma og rúmi og á ferðahegðun ferðamanna og þróun hennar sem geta t.d. auðveldað ákvarðanatökum fyrir ferðaþjónustustarfsemi m.t.t. markaðssóknar og umfangs. Slíkar upplýsingar og gögn eru ekki síður mikilvæg fyrir hið opinbera sem t.d. þarf að huga að álagi og þolmörkum áfangastaða ferðamanna og útivistarfólks og geta auðveldað umhverfismat á fjölsóttum/vinsælum áfangastöðum.

Þá eru slíkar upplýsingar nauðsynlegar t.d. við skilgreiningar sjálfbærnivísa og þolmarka ferðamennsku fyrir ákveðin svæði og vöktun þeirra og mikilvægur liður í ákvarðanatökum sem miða að betri dreifingu ferðamanna um landið. Einnig eru slíkar upplýsingar mikilvægar þegar kemur að öryggi ferðamanna.

*Fulltrúar Ferðamálastofu eru reiðubúnir að koma á fund atvinnuveganefndar til að fylgja eftir umsögn sinni og svara þeim spurningum sem kunna að vakna.*

Virðingarfyllst,  
F.h. Ferðamálastofu



Helena Þ. Karlsdóttir, forstm. stjórnsýslu- og umhverfissviðs



## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík 15. nóvember 2018

### Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál.

Stjórn Félags íslenskra bifreiðaeigenda hefur fengið til umsagnar frumvarp til umferðarlaga, 219. mál. FÍB hefur þegar á fyrri stigum komið athugasemdum á framfæri m.a. um samráðsgáttina. Hluti af þeim ábendingum og athugasemdum hafa ekki ratað inn í frumvarpið sem nú liggur fyrir Alþingi.

Stjórnin bendir á að samræma þarf frumvarp til umferðarlaga og frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar. Ökutækjatrýggingar eru hluti af núverandi umferðarlögum þannig gæta þarf að samræmi og að ekki sé skörun varðandi gildistöku.

#### **Um 3. grein.**

Undir lið 29 um reiðhjól eru einnig undirliðir b og c þar sem fjallað er um vélknúin ökutæki. FÍB teldi æskilegt að hafa þessa undirliði frekar sem sérstakan lið.

#### **Um 4. grein.**

FÍB leggur til að umferðarhraða og tillitsemi ökumanna verði gerð frekari skil í tengslum við vinnu bráðaliða og verktaka við vegi. Þetta gæti komið sem hluti af grein 4 eða sem grein undir kafla XVI í frumvarpinu. Ákvæðið tæki til takmörkunar á ökuhraða og nánari lýsingu á hegðun vegfarenda þar sem bráðaliðar og eða starfsmenn veghaldara eru við störf.

#### **Um 19. grein.**

Það er jákvætt að setja inn í lög ákvæði um umferðarreglur varðandi akstur í hringtorgum en æskilegra hefði verið að hafa meiri víðsýni til að auka samræmi á milli landa. Hægri forgangur í hringtorgi, líkt og á öðrum vegum, gildir um umferð ökutækja á Norðurlöndunum og víðar. Með auknum ferðamannastraumi og ferðalögum er mikilvægt að hafa sem sambærilegastar reglur á milli landa það dregur úr líkum á misskilningi og eykur öryggi á milli vegfarenda.

Fjallað er um það í greinargerð frumvarpsins að viðmið og staðlar varðandi mannvirkjagerð og veghald sé ekki í umferðarlögum. Það sé ljóst að talsvert skortir á að gætt sé samræmis varðandi hönnun, staðsetningu og fyrirkomulag hringtorga. FÍB tekur undir athugasemdir með frumvarpinu um hönnun og hvetur til þess að settar séu fram hönnunarreglur varðandi hringtorg og önnur umferðarmannvirki til að auka öryggi vegfarenda.



#### **Um 34. grein.**

FÍB telur rétt að ákvæði um ljósanotkun séu skýr. Frá 1. júlí 2016 er skylda að bílar séu með birtu-eða ljósaskynjara til að fá gerðarviðurkenningu. Margir bílar af eldri árgerðum en 2017 eru ekki með ljósaskynjara og á undanförunum árum hefur verið allt of mikið um bíla á ferð í rökkri með engin afturljós og takmörkuð framljós. Út frá umferðaröryggi telur FÍB rétt að ökuljós séu ávallt tendruð. Ákveðnir bílaframleiðendur (t.d. Volvo) hafa haft sína bíla þannig útbúna óháð evrópskum reglum um gerð og búnað ökutækja. Orkueyðsla eykst með meiri ljósanotkun en sú orkunotkun hefur snarminnkað með nýrri ljósatækni.

#### **Um 35. grein.**

Þarna mætti bæta inn ákvæði um að öryggisvesti sé hluti af öryggisbúnaði bifreiðar og að vestidið sé notað þegar fara þarf úr ökutæki, hafi það stöðvast eða bilað, á akbraut.

#### **Um 37. grein.**

FÍB er sammála því að samræma hraða um land allt. Sums staðar er bundið slitlag og 90 km hámarkshraði á klst leyfður en síðan koma erfiðir kaflar með þeygjum og brekkum og þá er ekki úr vegi að taka hámarkshraða niður. Víða háttar þannig til að vegir og veghlutar sem eru með malarslitlagi bera ekki 80 km hámarkshraða á klst.

Það er jákvætt að setja inn heimild varðandi aukinn hámarkshraða á vegum sem uppfylla ströngustu öryggiskröfur og með aðskilda akstursstefnu. FÍB fagnar ákvæði um breytilegan hámarkshraða eftir aðstæðum eða veðri, sem hægt er að stýra með rafrænum skiltum.

#### **Um 58. grein.**

Notkun snjalltækja við akstur er seinni tíma vát sem nauðsynlegt er að setja inn ákvæði um í umferðarlög. Úr þessu er bætt í 58. greininni. Það er jákvætt að ákvæðið nær til allra ökumanna sem stjórna ökutæki, ekki bara ökumanna vélknúinna ökutækja, líkt og er í nú í lögum.

#### **Um 72. grein.**

Stjórn FÍB tekur undir það sjónarmið margra m.a. lögreglu og Samgöngustofu að fallið sé frá því að létt bifhjól í flokki I séu undanþegin skráningarskyldu.

FÍB tekur undir mikilvægi þess að lögfesta breytingalása og heimild til ráðherra til að kveða nánar um framkvæmd slíkra skráninga í reglugerð. FÍB hefur á liðnum árum bent á annmarka varðandi meðferð tjónabíla. Verkferlar hafa batnað en mikilvægt er að fara betur yfir regluverkið varðandi skráningu tjónabifreiða og aðkomu ýmissa aðila að því. Þarna er um að ræða mikilvægt öryggis- og neytendamál og FÍB er tilbúið að koma að þeirri vinnu í samvinnu við stjórnvöld og aðra fyrir hönd neytenda.

#### **Um 76. grein.**

Þetta ákvæði er nauðsynlegt til að mæta breytingum á sviði samgangna af ábyrgð. Sjálfakandi ökutæki gætu orðið nothæf í almennt umferð á næstu árum og áratugum. Það er nauðsynlegt að setja inn ákvæði í lög til að tryggja möguleika á prófunum og tryggja öryggi. Þessi tækni og þróun hennar getur skapað spennandi tækifæri hér á landi. Nú þegar eru seldir bílar hér á landi sem eru með hluta af búnaði sem tengist öryggisbúnaði sjálfakandi bíla. Það er aðeins frumstigið en það þarf að aðlaga lög og reglur að breyttri tækni.

**79. grein.**

FÍB fagnar lögfestingu ákvæðis um hjálmanotkun við hjólreiðar barna yngri en 15 ára.

*Fyrir hönd stjórnar Félags íslenskra bifreiðaeigenda*



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík  
[nefnadasvid@althingi.is](mailto:nefnadasvid@althingi.is)

Hafnarfjörður 15. febrúar 2019

**Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 219. mál, stjórnarfrumvarp**

Af tilefni umsagnar Læknafélags Íslands, dags. 11. febrúar 2018 (svo; á væntanlega að vera 2019), um ofangreint frumvarp.

Tekið er undir þau sjónarmið sem fram koma í áliti Læknafélagsins um 64. gr. frumvarpsins.

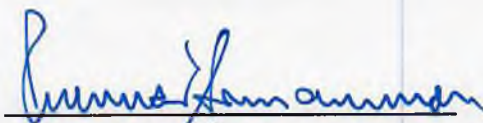
Sú hætta sem Læknafélagið bendir á um að frávik frá þagnarskyldu, með þeim hætti sem gert er ráð fyrir í frumvarpinu, geti haft neikvæð áhrif er raunveruleg. Það liggur þegar fyrir amk eitt dómafordæmi Hæstaréttar þar sem fjallað er um dauðsfall, sem möguiega hefði verið hægt að koma í veg fyrir, vegna þeirrar trúar sjúklings (sem var reyndar röng) að ef hann leitaði sér lækniþjónustu þá ætti hann á hættu að heilbrigðisstarfsmenn myndu upplýsa yfirvöld um brot hans á lögum.

Í Hrd. 510/2004 er því slegið föstu að nafngreindur maður vildi ekki leita sér læknishjálpar hér á landi, vegna eiturlyfja sem hann hafði innvortis, „*eftir að honum varð ljóst að þá kæmist upp um hann*“. Maðurinn lést og voru félagar hans dæmdir sekir fyrir að hafa ekki tekið af honum ráðin og komið honum undir læknishendur.

Í öðrum dómi Hæstaréttar, nr. 252/1988, hefur rétturinn skýrt nánar hvað felst í trúnaðar- og þagnarskylduákvæðum heilbrigðisstarfsmanna og hefur sú túlkun beina þýðingu varðandi málavexti í Hrd. 510/2004 og ákvæði 64. gr frumvarpsins. Nánar segir í Hrd. 252/1988: „*Rík trúnaðar- og þagnarskylda hvílir á starfsmönnum heilbrigðisþjónustu, bæði vegna almennra mannréttindasjónarmiða og í þeim tilgangi meðal annars að samband lækna og sjúklinga aeti verið náð og heilsuvernd og lækninga aeti skilað sem mestum áranari.*“

Í stundakennslu undirritaðs við Læknadeild HÍ um þagnarskylduákvæði sem snúa að heilbrigðisstarfsmönnum hefur verið lögð áhersla á að sjúklingar verða í öllum tilvikum að geta leitað ásjár heilbrigðisstarfsmanna ef eitthvað bjátar án þess að eiga á hættu að yfirvöldum verði gert viðvart. Annars sé hætta á að samband lækna og sjúklinga verði ekki nægilega náð og augljóst að veigri sjúklingar sér við að leita til heilbrigðisstarfsmanna af ótta við að upplýsingum um þá verði komið til eftirlits- eða löggæslufirvalda muni heilsuvernd og lækningar ekki skila hámarksárangri.

Virðingarfyllt,



Gunnar Ármannsson

lögmaður og stundakennari við Læknadeild HÍ

VHE Legal

Melabraut 23-25, 220 Hafnarfirði

[gunnar@vhe.is](mailto:gunnar@vhe.is)

Alþingi

Umhverfis og samgöngunefnd

Hr. Bergþór Ólason formaður

Reykjavík, 15. nóvember 2018

### **Umsögn: Frumvarp til nýrra umferðarlaga 219. mál**

Vísað er til umsagnarbeiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis dags. 1. nóvember vegna frumvarps til umferðarlaga, 219. mál.

Almennt er félagið fylgjandi þeirri breytingu sem lögð er til í frumvarpinu en leggur til ákv. breytingar sem koma fram í eftirfarandi umsögn.

Isavia ohf. er opinbert hlutafélag sem varð til eftir samruna hlutafélaga í eigu ríkisins eftir aðskilnað þjónustu og eftirlits árið 2006, sbr. lög um stofnun hlutafélags um flugleiðsögubjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands nr. 102/2006, lög um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. nr. 76/2008, og lög um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstöða og Keflavíkurflugvallar nr. 153/2009.

Í ákvæðum 8. gr. laga nr. 76/2008 um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar er að finna sérákvæði er varðar skipulagsmál á flugvallarsvæðinu (A svæði) þar sem félaginu er falið að annast gerð aðal- og deiliskipulags fyrir svæðið. Auk þess sem félagið annast rekstur Keflavíkurflugvallar annast það rekstur allra innanlandsflugvalla.

Þessum rekstri fylgir m.a. rekstur bílastæða við nánast alla flugvelli félagsins þar sem félagið hefur verulegan kostnað af en einnig nokkrar tekjur. Innheimt er nú gjald á afmörkuðum bílastæðasvæðum á Keflavíkurflugvelli þar sem aðgangi að svæði er stýrt með slá við komu og brottför. Á þessum svæðum ræðst fjárhæð gjaldsins af ákvörðun félagsins hverju sinni.

Rétt er að gera greinarmun á Keflavíkurflugvelli þar sem félagið fer með skipulagsvald og rekur flugvöllinn fyrir eiginn reikning, á samkeppnisforsendum og öðrum flugvöllum þar sem félagið rekur flugvelli skv. þjónustusamningi.

Ákveðinn umferðarvandi skapast í kringum flugstöðvarnar sérstaklega á Keflavíkurflugvelli þar sem ökumenn virtu lengst af ekki umferðarmerkingar þ.m.t. vegna banns við stöðvun eða lagningu ökutækja. Félagið hefur ekki haft úrræði til að taka á því þegar fólk brýtur reglur um lagningu eða stöðvun þar sem eingöngu lögregla eða sveitarfélag hafa heimild til þess að sekta ökumenn eða leggja á viðbótargjald. Lögregla hefur ekki getað sinnt þessu hlutverki sem skyldi á Keflavíkurflugvelli. Að lokum var farin sú leið, til að bregðast við vandanum, að semja við bæjarráð Sandgerðisbæjar þar sem hægt var að nýta heimild sveitarfélagsins til leggja á aukastöðugjald skv. heimild í gildandi lögum það fyrirkomulag sem er að finna í samningi Isavia og Sandgerðisbæjar um eftirlit og innheimtu á gjaldi vegna stöðubrota í samvinnu við FLE er flókið. Sveitarfélagið fer með allar heimildirnar lögum samkvæmt en félagið sér um alla framkvæmd verkefnisins. Þessi leið er óheppileg, ógagnsæ og



kostnaðarsöm en var nauðsynleg til að tryggja eðlilegt flæði umferðar um flugstöðvartæði þar sem ökumenn virtu ekki bannreglur um stöðvun eða lagningu ökutækja. Að mati félagsins er eðlilegra að fyrir liggi sjálfstæð heimild rekstraraðila flugvallarins til að leggja á viðbótargjald þegar reglur eru brotnar um lagningu eða stöðvun þ.m.t. þegar lagt er í sérmerkt bílastæði t.d. fyrir fatlaða.

Í ljósi umfjöllunar hér að ofan leggur Isavia því til að sett verði inn ný heimild í 86. gr. umferðarlaga vegna gjaldtöku rekstraraðila flugvallar sem endurspeglar í breytingu á 110. gr. laganna. Breytingarnar eru hér að neðan settar inn í lagatextann í samræmi við hugmyndir félagsins.

Breyting á 86. gr.

Lagt er til að auk þess að kveðið verði á um heimild sveitarstjórnar til að setja reglur um notkun stöðureita og leggja á gjald, verði jafnframt kveðið á um slíka heimild til rekstraraðila flugvallar. Þá verði felld út skylda til að afla samþykkis lögreglustjóra þar sem engin rök kalli á afskipti lögreglustjóra af ákvörðun sem byggir fyrst og fremst á rekstrar- eða skipulagslegum forsendum. Þannig að 2. mgr.

86. gr. orðist svo:

Ráðherra getur ákveðið, að þar sem heimild til lagningar ökutækja er tímabundin, megi því aðeins leggja ökutæki að notuð skuli sérstök stöðukort. Ráðherra setur reglur um stöðukort og notkun þeirra. Sveitarstjórn og rekstraraðila flugvallar er heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í þeirra umráðum, þ.m.t. á þjóðlendum innan marka sveitarfélagsins. [...]. Reglur um notkun stöðureita á þjóðlendum skulu samþykktar af ráðherra sem fer með málefni þjóðlendna.

Sveitarstjórn eða rekstraraðila flugvallar sem innheimtir gjald skv. 2. mgr. á stöðureitum á landi í umráðum þeirra og á þjóðlendum innan marka sveitarfélagsins. Samþykki ráðherra sem fer með málefni þjóðlendna þarf fyrir gjaldtöku innan þeirra.

Breyting á 110. gr.

Lagt er til að 2. og 5. mgr. breytt þannig að bætt verði við „eða rekstraraðila flugvallar“ og að í 5. mgr. verði felld út tilvísun í sveitarstjórn og í staðin komi „þeir aðilar“ eins og orðalag ákvæðisins ber með sér í tillögu félagsins. Jafnframt verði bætt við.

I. Breyting á 111. gr.

gr., 111. gr. Gjald, sem lagt hefur verið á skv. a–g-lið 1. mgr. 110. gr., hvílir á þeim, sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu eða broti sem varðar gjaldskyldu og numið er í löggæslumyndavél.

Félagið er tilbúið að koma á fund nefndarinnar til að fara yfir þessar tillögur og skýra þær frekar ef óskað er.

F.h. Isavia ohf.



Karl Alvarsson, yfirlögfræðingur

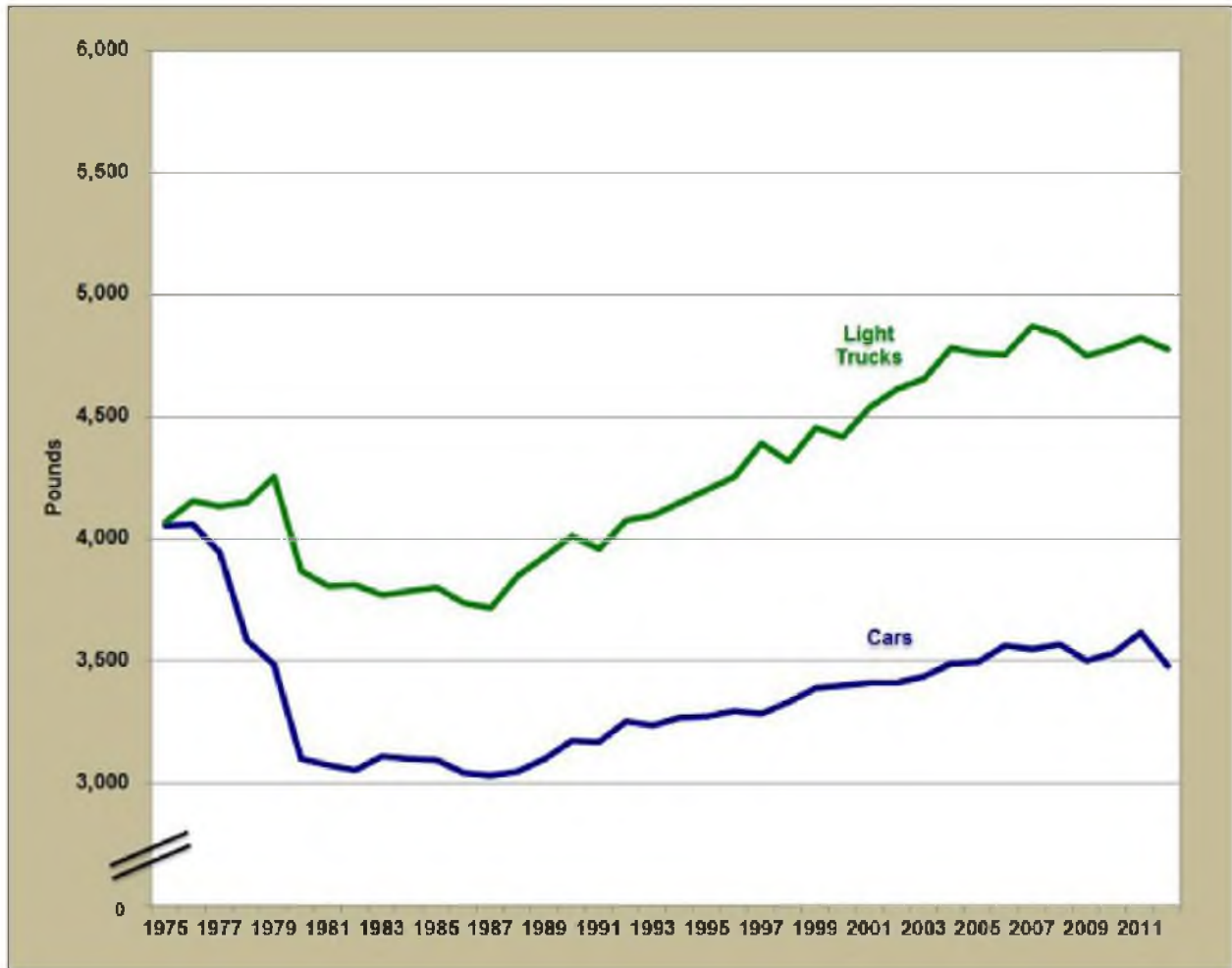
Reykjavík, 2. júní 2019

Umsögn Jökuls Sólbergs Auðunssonar við frumvarpi til umferðarlaga:  
Þingskjal 231 — 219. mál, 149. löggjafarþing 2018-19.

**Undirritaður mælir gegn því að hjálmnotkun hjólreiðamanna verði lögfest í umferðarlögum.**

Undirritaður telur að rafvæðing hjóla og minni farartækja geti stóraukið hlutdeild hjólandi og komið í staðinn fyrir mikið af styttri ferðum bifreiða í borg, svo ekki sé minnst á orkuskipti, minnkun svifryks og lýðheilsusjónarmið. Þessa þróun kalla ég örflæði (e. micromobility) og hef tíundað í greinaskrifum, fréttabréfum og kynningum ýmiskonar, t.a.m. á málþinginu Léttum á umferðinni sem var haldið í Ráðhúsinu 29. mars 2019. Örflæði: Lítil mótör á litlu tæki fyrir stuttar ferðir.

Meðalþyngd bíla hefur aukist jafnt og þétt frá árinu 1987 og söluaukning síðust ára er mest í þungum bifreiðum. Þegar ökutæki mætast hallar á öryggi þess ökutækis sem vegur minna. Einskonar vígbúnaðarkapphlaup á sér stað í vali farartækja — brugðist er við öryggisógn þungra farartækja með kaupum á þyngri og öruggari farartækjum sem aftur eykur svo á vandann (e. vicious cycle). Þeir sem hjóla og ganga verða undir í þessari þróun og breytir hjólahjálmur litlu þar um. Það er mikilvægt að löggjafinn bregðist ekki við með því að lögbinda vígbúnað vegfarenda sem hjóla. Það hefur sýnt sig að slíkt heldur aftur af þeirri þróun sem sóst er eftir; að fleiri kjósi hjólið til að komast sinna leiða. Hjálmskylda getur því hreinlega aukið alvarleika og tíðni slysa í umferð með því að fæla frá hjólanotkun. (Heimild: <https://pdfs.semanticscholar.org/d652/f629dfd7a7a34973ce7bd1aa1e664b5c6b0f.pdf>)



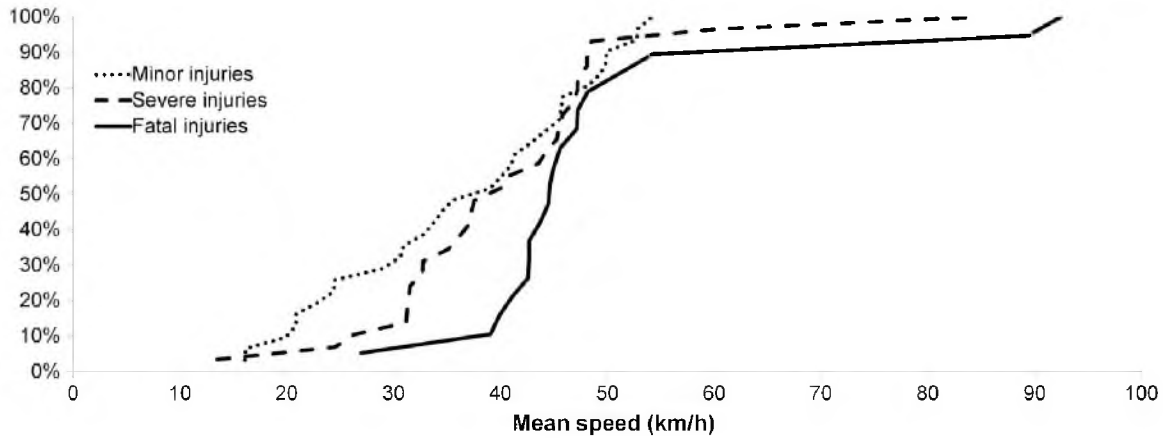
Til að jafna leikinn duga engin vettlingatök. Það þarf að draga úr fjölda þungra ökutækja og auka hlutdeild léttari farartækja sem valda minni skaða í árekstri (hjóla og rafhjóla). Skaði þess sem mætir farartæki er í beinu hlutfalli við þyngd þess og hraða. Þar af leiðandi eykst samfélagslegur kostnaður við umferðarslys ef

- farartæki í umferð þyngjast,
- þungum farartækjum fjölgar,
- hámarkshraði hækkar.

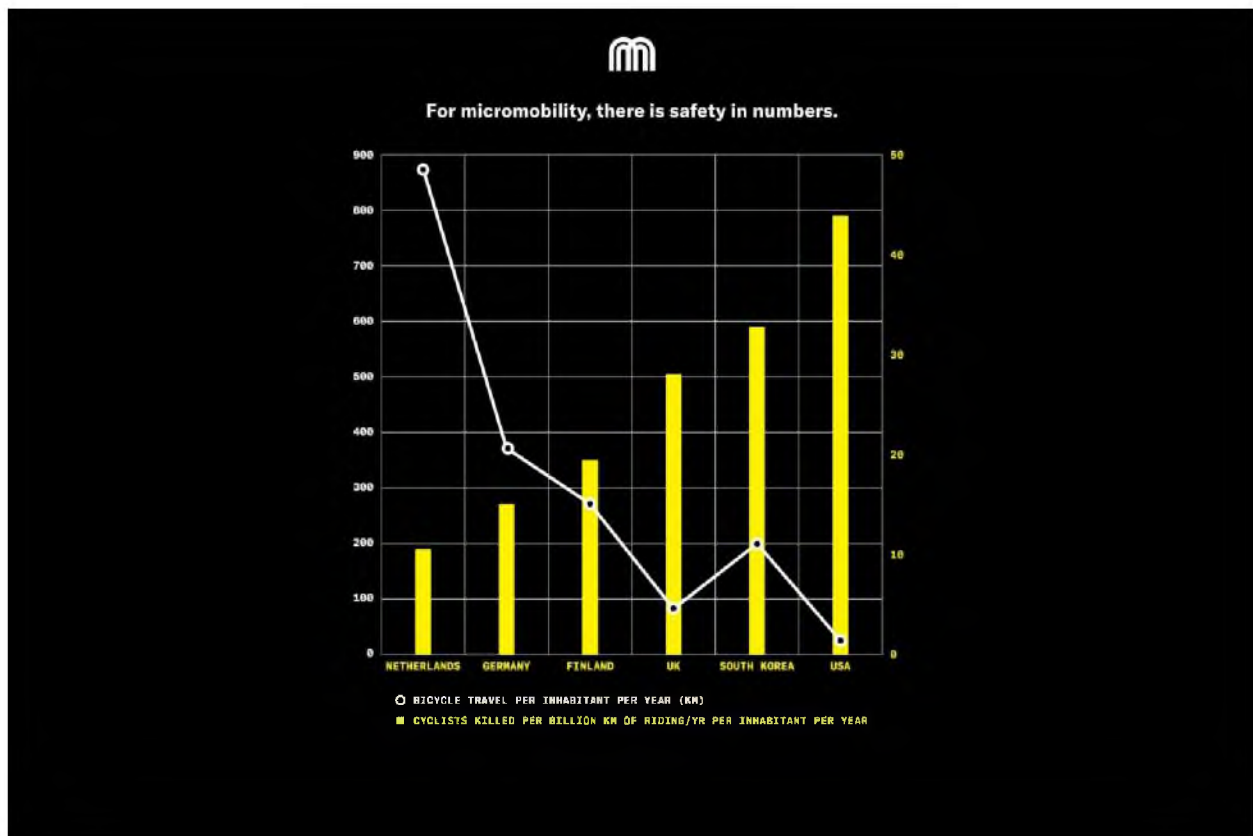
Aukin hlutdeild hjólandi og hlutdeild léttari farartækja vinnur á öllum þessum þáttum. Gagnvart löggjafanum verða þessi sjónarmið að fá að veita þyngri en öryggisbúnaður sem fælist frá notkun. Sé markmiðið að draga úr alvarleika og fjölda slysa sem tengjast samgöngum þarf að horfa heildstætt á þær lausnir sem í boði eru. Mýkri gatnahönnun með hægari umferð og aukið örflæði eru lausnir til frambúðar og í takt við önnur markmið bæði ríkis og sveitarfélaga um breyttar ferðavenjur og ávinning í loftslagsbaráttunni.

*Slyshætta eykst verulega á bilinu 30-50 km hraða bifreiða.*

Heimild: Is 30 km/h a 'safe' speed? Injury severity of pedestrians struck by a vehicle and the relation to travel speed and age (Höskuldur R.G.Kröyer) — <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214000235>



Hjálmtotkun er ekki af hinu slæma per se. En hjálmskylda er fyrst og fremst vörn gegn þungum farartækjum sem ferðast of hratt of nálægt byggð og mannlífi. Leysum vandann þar sem hann er; bílmegin. Þetta er ekki kappakstur. Leyfum fólki að meta það hvaða ferðir krefjast hjálmtotkunar.



Fylgni er milli hærri hlutdeild hjólandi og lægri tíðni dauðaslysa hjólandi

Með virðingu,  
Jökull Sólberg Auðunsson  
Ráðgjafi  
Barmahlíð 44, 105 Reykjavík

jokull@solberg.is  
+354 6161339

Sent á netfang: nefndasvid@althingi.is

Kópavogur, 14.11.2018

## Umsögn um frumvarp til umferðarlaga

Góðan dag,

Ég vil hér með koma með athugasemdir varðandi tvær greinar í frumvarpi til umferðarlaga sem er birt á vef Alþingis, [www.althingi.is](http://www.althingi.is)

Grein laga	Núverandi orðalag	Nýtt orðalag
3.gr. Skilgreiningar	44. Ökuljós: Lögboðin aðalljós eða dagljós sem loga að framan og að aftan á ökutæki.	44. Ökuljós: Lögboðin aðalljós eða dagljós sem loga að framan og <b>geta tengst ljósum</b> að aftan á ökutæki.

### Skýringar:

Bætt við: „...geta tengst ljósum...“

Við dagsbirtu og góð skilyrði eru dagljós fullnægjandi og þau þurfa ekki að vera tengd afturvísandi (stöðu)ljósum. Frá 1.júlí 2016 var skylda að nýjar gerðarviðurkenningar hjá ökutækjaframleiðendum séu búin ljósskynjara sem kveikir sjálfvirk á ökuljósum (og afturvísandi stöðuljósum) þegar birtuskilyrði eru ófullnægjandi fyrir dagljós. Danmörk hefur t.d. ekki gert það að kröfu að kveikt sé á afturvísandi stöðuljósum með dagsljósum heldur hafa þeir lagt áherslu á að fólk kveiki á ljósunum þegar birtuskilyrði eru ófullnægjandi. Við góð birtuskilyrði er mjög takmarkað hvað 5W afturvísandi stöðuljós er sýnilegt. Einnig má velta fyrir sér hvort hemlaljós sjáist ekki betur á ökutæki við góð birtuskilyrði þegar afturvísandi stöðuljós eru slökkt.

Ríkar áherslur eru gerðar til samfélagsins eru um að draga úr eldsneytisnotkun (og þar með mengun) en með að gera það að kröfu að kveikt sé alltaf á afturvísandi stöðuljósum (og þar með aðalljósum að framan) kemur ökutækið til með að eyða meira af eldsneyti. Það að undanskilja afturvísandi stöðuljós frá tendrun dagsljósa var hluti af orkusparandi aðgerðum Evrópusambandsins árið 2011.

Að auki getur reynst ómögulegt að breyta ljósabúnaði ökutækis í dag á þann veg að afturvísandi stöðuljós tendrist með dagsljósum sem þýðir það að lágur ljósgeisli aðalljósa skal tendrast með, sem þýðir eins og áður sagði enn meiri orkunotkun á þeim tímum sem dagsljós ættu að vera fullnægjandi.

Grein laga	Núverandi orðalag	Nýtt orðalag
34. gr. Ljósanotkun.	<p>Við akstur vélknúins ökutækis skulu <b>lögboðin</b> ökuljós ávallt vera tendruð.</p> <p>Við akstur annarra ökutækja en vélknúinna, s.s. reiðhjóla, skulu <b>lögboðin</b> ljós vera tendruð í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið.</p> <p>...</p> <p>Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla.</p> <p>...</p>	<p>Við akstur vélknúins ökutækis skulu ökuljós ávallt vera tendruð.</p> <p>Við akstur annarra ökutækja en vélknúinna, s.s. reiðhjóla, skulu <b>framvísandi hvít eða gul ljós, og afturvísandi rauð</b> ljós, vera tendruð í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið.</p> <p>...</p> <p>Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla <b>eða dagljós.</b></p> <p>...</p>

### Skýringar:

Lögboðin fellt út, þar sem búið er að skilgreina ökuljós í 3. gr. Einnig er lagt til að litur ljósanna á öðrum en vélknúnum ökutækjum sé nefndur hér, sbr. „...skulu framvísandi hvít eða gul ljós, og afturvísandi rauð ljós...“

Bætt er við „...eða dagljós“ því þau eru einnig heimil skv. skilgreiningu ökuljósa.

Virðingarfyllst,

Kristján Pétur Hilmarsson

[kristjanpetur@hotmail.com](mailto:kristjanpetur@hotmail.com)

Sendandi. Kristófer Ágúst Kristófersson

Vegna 44. liðar, 3. greinar.

Texti í frumvarpi

44. *Ökuljós*: Lögboðin aðalljós eða dagljós sem loga að framan og að aftan á ökutæki.

Tillaga að texta

44. *Ökuljós*: Lögboðin ljós sem loga að framan og geta tengst afturvísandi stöðuljósum.

Greinagerð:

Bifreiðar nútímans eru nú búnar dagljósabúnaði (e. Day time running lamp) sem ætlað er að sýna veru bifreiðar í umferð. Þessi búnaður er skilda í nýjum bifreiðum og er öllu jafna ekki tengd afturvísandi stöðuljósum. Margar ástæður eru fyrir því af hverju bifreiðar eru framleiddar á þennan hátt í dag, en fyrir það fyrsta kom orkusparandi aðgerð Evrópusambandsins árið 2011. Dagljósabúnaður notar minni orku (eyðslu á eldsneyti) en lágljós og þar með menga bifreiðar minna. Skilgreiningin hér að ofan um ökuljós er því í andstöðu við markmið þeirrar ríkisstjórnar sem nú er, það er að minnka mengun. Bifreiðar eru núna sýnilegri í umferð og þá sérstaklega fyrir gangandi vegfarendur sem þurfa að sjá ökutækið koma í átt að sér (t.d. við almennar gangbrautir). Ljósaskylda var mjög takmörkuð í Evrópu og bætir þetta öryggi gangandi vegfarenda. Framleiðendur bifreiða hafa þurft frá 1. júlí 2016 að framleiða allar nýjar gerðir bifreiða með birtuskynjara sem tendrar lágljós og afturvísandi stöðuljós þegar þörf er á. Á þetta að vera fullnægjandi í okkar samfélagi. Þær bifreiðar sem ekki hafa þennan búnað í dag munu eldast og notkun þeirra minnka þegar fram í sækir. Önnur lönd sem hafa haft ljósaskyldu hafa ekki sett íþyngjandi kröfur á eigendur bifreiða heldur farið í auglýsingaherferðir þar sem ökumenn eru hvattir til að tendra lágljós þegar akstursskilyrði breytast. Þarna er Danmörk til fyrirmyndar.



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræði 8-10  
150 Reykjavík

Seli, 15. nóvember 2018

**Efni: Umsögn Landssambands vörubifreiðaeigenda um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál**

Landssamband vörubifreiðaeigenda gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til umferðarlaga, 219. mál, greinar 3 og 74.

Í 9. lið 3. greinar er fjallað um dráttarvélar. Við teljum að nánari skilgreiningar sé þörf varðandi þær dráttarvélar sem notaðar eru á sambærilegan hátt og vörubílar, þ.e. í efnis- og vélaflutninga sem tengjast ekki landbúnaði og hægt er að aka á yfir 40 km. hraða. Dráttarvélar hafa í auknum mæli verið notaðar á þennan hátt og þeim ekið í almennri umferð með stóra og þunga vagna. Þessi notkun varðar umferðaröryggi, enda eru engar sérstakar kröfur gerðar til ökumanna varðandi aukin réttindi eða aldur. Þá gilda engin ákvæði um aksturs- og hvíldartíma og þeim er ekið á gjaldfrjálsri olíu.

Í 74. grein er talað um að dráttarvélar séu ekki skoðunarskyldar. Landssamband vörubifreiðaeigenda telur varhugavert að það séu ökutæki í almennri umferð sem ekki eru skoðunarskyld.

Virðingarfyllt,  
f.h. Landssambands vörubifreiðaeigenda,

Grétar H Guðmundsson  
formaður stjórnar



Reykjavík 3. júní 2019

## Athugasemdir við nefndarálit og breytingartillögur samgöngunefndar við umferðarlagafrumvarpið

Þingskjal 231 — 219. mál á 149. löggjafarþing 2018–2019.

Landssamtök hjólreiðamanna vilja koma að umsögn við tillögur í nefndaráliti umhverfis- og samgöngunefndar um breytingar á 79. gr. frumvarpsins.

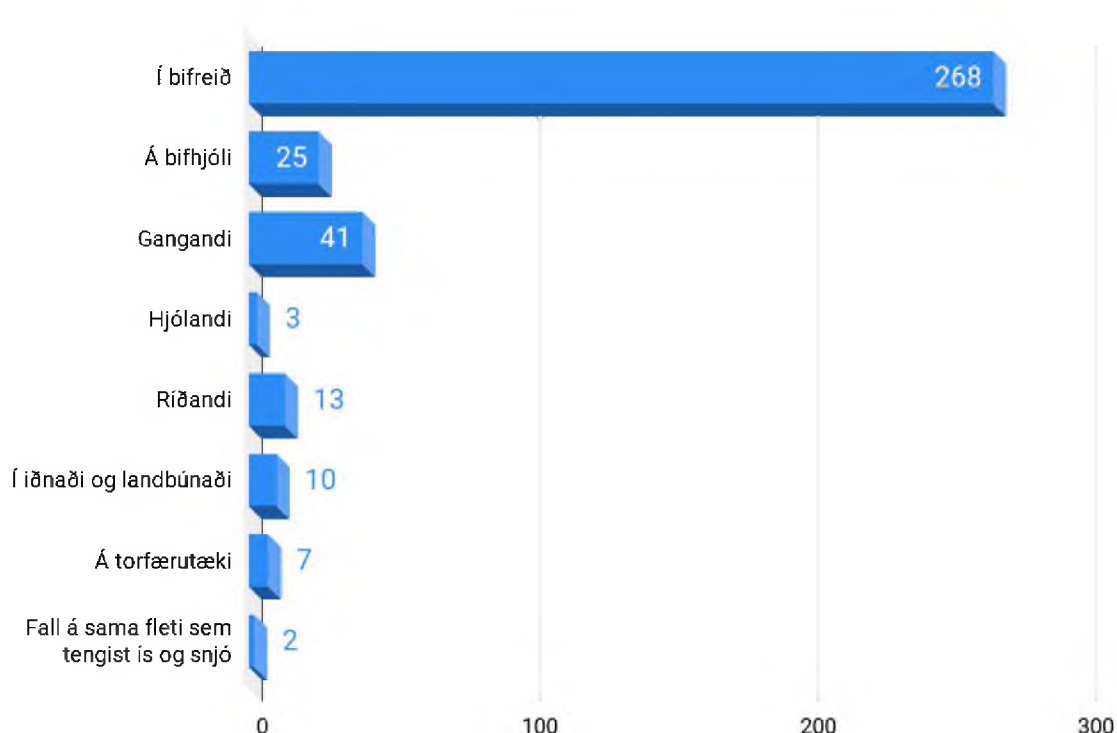
Í nefndarálitinu kemur fram að nefndin telur brýnt að stuðlað sé að öryggi í umferðinni eftir fremsta megni. Fram kemur að samkvæmt upplýsingum sem nefndin aflaði hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu liggja ekki fyrir afgerandi rannsóknir sem taka af allan vafa um það hvort skylda til notkunar reiðhjólahljálma við hjólreiðar dragi úr hjólreiðum eða ekki. Hins vegar liggur fyrir samkvæmt áðurnefndri samanburðarrannsókn að hjálmar veita vernd gegn höfuðáverkum. Með hliðsjón af því og hvatningu rannsóknarnefndarinnar um að útvíkka hjálmaskylduna leggur nefndin til breytingu á 79. gr. þess efnis að skyldan nái til allra einstaklinga undir lögaldri, þ.e. til 18 ára aldurs.

### Virgni reiðhjólahljálma

Til að koma í veg fyrir að umræðan um hjálmaskyldu lendi á villigötum er mjög mikilvægt að greina á milli tveggja náskyldra hugtaka, nefnilega hjálmaskyldu annars vegar og hjálmanotkunar hins vegar. Landssamtök Hjólreiðamanna (LHM) og aðrir hagsmunaaðilar tengdir hjólreiðum styðja að sjálfsögðu hjálmanotkun þeirra sem það velja, enda geta flestir reiðhjólahljálmar komið að ágætu gagni við óhöpp. Vilji fólk hins vegar kynna sér hvaða hlutverk reiðhjólahljálma er ætlað og hvernig þeir eru álagsprófaðir má benda á evrópskan staðal EN1078 [1] sem fjallar um þær kröfur sem hjólreiðahljálmar þurfa að uppfylla.

Landssamtök hjólreiðamanna hafa ekki grundvallað málflutning sinn á því að reiðhjólahljálmar veiti ekki vörn gegn höfuðáverkum. Það leikur varla vafi á því að reiðhjólahljálmar geta dregið úr líkum á höfuðáverkum ef slys verður, þó það sé ekki alveg ljóst hversu mikil þessi vörn er þar sem rannsóknir hafa ekki verið einhlítar að þessu leyti. Benda má á samantekt í norsku Trafiksikkerhetshåndboken [2], sem býsna óhlutdræga samantekt.

Þrátt fyrir að hjálmur veiti vörn er það eitt og sér ekki næg ástæða til að gera notkun þeirra að skyldu. Áhrif hjálmaskyldu geta verið neikvæðar að því leyti að hún getur dregið úr hjólreiðum og áhættan við hjólreiðar réttlætir ekki setningu lagaskyldu að mati LHM. Ef hjálmaskyldu ætti að vera við hjólreiðar þar sem áhættan er þó minni en við göngu eða akstur eins og sést á 1. mynd ættu allir samgöngumáttar þar sem hjálmur geta veitt vörn og dregið úr manntjóni að vera undir sömu reglu.



1. Mynd. Látnir í umferðar- og samgönguslysum á Íslandi s.l. 20 ár, 1998-2017, samkvæmt dánarmeinaskrá Landlæknis (Alls létust 39.317 á tímabilinu, flestir úr hjarta- og æðasjúkdómum og krabbameini).

Almennt má segja að mönnum er vandi á höndum við rannsóknum á virkni hjálma. Það er ekki hægt að gera tilraunir af siðferðisástæðum og því þarf að skoða og bera saman slysatölur. Slysaskráning er mismunandi eftir því hvort hún er skráð af lögreglu eða upplýsingum safnað úr sjúkraskrá. Hugtakið hjólreiðafólk nær yfir fjölbreyttan hóp og hjálmanotkun er ekki handahófskennd eða jöfn yfir ólíka hópa hjólandi. Það er því bjögun (bias) í þýðinu sem skoðað er. Erfitt að álykta að útkoma úr slysi sé vegna þess að viðkomandi var með hjálm eða ekki hjálm eða af öðrum orsökum sem gerir hann útsettari fyrir slysum vegna þess hvar hann býr eða hvernig lífsstíl er háttað. Til dæmis er hlutdeild hjálmanotkunar ólík milli þjóðfélagshópa, milli kynþátta, milli kynja, milli hverfa, milli þess hvort áfengis hafi verið neytt eða ekki o.s.frv. Allt getur þetta haft áhrif á að þeir sem eru með hjálm eða ekki hjálm eru líklegri eða ekki til að lenda í alvarlegum slysum og niðurstöður geta skekkts vegna þess. Til dæmis er það vel þekkt að áfengi á stóran þátt í slysum hjólandi í ákveðnum löndum en þeir sem hjóla undir áhrifum nota síður hjálm og lenda

frekar í alvarlegum slysum en ódruknir.

## Áhrif hjálmaskyldu á hjólreiðar

Í nefndaráliti umhverfis- og samgöngunefndar er vísað í upplýsingar frá sveitarstjórna- og samgönguráðuneyti um að engar rannsóknir séu til sem sýni að lögbundin hjálmaskylda dragi úr hjólreiðum almennt. Þetta er að mati okkar hjá LHM ekki rétt. Reyndar er orðalaginu nokkuð lævíslega hagað þannig að til að teljast marktækar verði rannsóknirnar að „taka af allan vafa“. Hvenær var síðast gerð tölfræðileg rannsókn á flóknu viðfangsefni sem tók af „allan vafa“?

Á síðastliðnum 10 árum hafa nokkur ríki og sumar borgir fallið frá eða rýmkað lögbundna hjálmaskyldu, t.d. Malta, Bosnía, Ísrael og Dallas í Texas ásamt Mexíkóborg í Mexíkó. [3] Þetta er beinlínis gert vegna þess að hjólreiðafólki fækkaði og það tókst að telja yfirvöldum hughvarf.

### Ástralía [4]

Á árunum 1982 til 1989, áður en hjálmaskylda var sett á víðast hvar í Ástralíu, tvöfaldaðist fjöldi þeirra Ástrala sem reglulega nota reiðhjól sem ferðamáta. Það er því vel hægt að líkja þeirri fjölgun við þá aukningu sem nýlega hefur orðið í fjölda hjólreiðamanna og kvenna hér á landi á undanförmum áratug. Á sama tímabili fækkaði hins vegar banaslysum hjólreiðafólks um nær helming (48%) og alvarlega slösuðum fækkaði um þriðjung (33%) áður en lögbundin hjálmaskylda var sett á. Ástralir settu almenna hjálmaskyldu í lög árið 1992. Nær samstundis fækkaði um þriðjung (30%) því fólki sem notaði reiðhjól sem daglegan ferðamáta, t.d. til og frá vinnu (úr 2,1% í 1,4%). Það tók 10 ár fyrir þennan hóp að ná aftur sama fjölda, en þá hafði innlögnum hjólreiðafólks vegna slysa hins vegar fjölgað um rúm 20%. Það er staðreynd að eftir að lögin voru sett fækkaði höfuðmeiðslum hjólreiðafólks lítillega (-1,6%), en þar með er ekki öll sagan sögð. Á sama tíma varð mun meiri fækkun í alvarlegum höfuðmeiðslum gangandi vegfarenda (-2,5%), sem höfðu þó ekki verið skyldaðir til að nota hjálma. Skýringin liggur í umfangsmikilli auglýsingaherferð sem var sett af stað samtímis og dró úr bæði hraða- og ölvunarakstri öikumanna. Árangurinn hafði því sennilega ekkert með hjálmaskylduna að gera heldur það að öikumenn óku síður ölvaðir eða of hratt.

Annar merkilegur hlutur gerðist um leið og Ástralir settu lög um hjálmaskyldu. Hlutfall kvenna af heildarfjölda hjólandi vegfarenda lækkaði um þriðjung (30%). Skýringin liggur sennilega í þeirri viðhorfsbreytingu sem varð með lagasetningunni því nú þótti kvenfólki hjólreiðar of hættulegar og þær hættu því að nota þennan heilsusamlega og hagkvæma ferðamáta.

### Svíþjóð

Svíar breyttu sinni löggjöf árið 2005. Hjálmaskylda þar nær til barna undir 15 ára aldri. Rannsókn var gerð í kjölfar lagasetningarinnar, með það að markmiði að staðfesta virkni hjálmaskyldunnar við að draga úr höfuðmeiðslum. Niðurstaðan kom rannsakendum á óvart. Meðal stúlkna varð engin

breyting í fjölda eða alvarleika höfuðáverka. Meðal drengja varð hlutfallsleg breyting, þ.e. hjólreiðaslys þar sem hlutust höfuðmeiðsl sem hlutfall af heildarfjölda slysa lækkaði lítillega, um tæplega 10%. Hins vegar kom í ljós við nánari skoðun að það var ekki vegna þess að höfuðmeiðslum fækkaði heldur frekar vegna þess að öðrum meiðslum fjölgaði.

### ***Nýja Sjáland [5]***

Á Nýja-Sjálandi var hjálmaskylda innleidd í byrjun ársins 1994. Tölfræði þaðan sýnir að áhrifin urðu helst þau að mikill fjöldi fólks (50%) hætti að nota reiðhjól sem daglegt farartæki. Ungt fólk hætti að hjóla til skóla og fullorðnir hjóluðu ekki lengur til vinnu. Hins vegar varð engin breyting í hlutfallslegum fjölda látinna eða alvarlega slasaðra hjólandi vegfarenda í umferðarslysum. Hjólandi voru þá og eru enn nærri 3% allra þeirra sem látast í umferðarslysum þar í landi og sú tala hélst óbreytt frá 1990 fram til 2010. Sömuleiðis er hlutfall hjólandi um 6% allra þeirra sem slasast alvarlega í umferðinni, þrátt fyrir helmingsfækkun þeirra sem hjóla.

Sérstaka athygli vekur að á Nýja-Sjálandi varð langmest fækkun hjólandi meðal aldurshópsins 15-19 ára. Áður en hjálmaskyldan var sett á hjóluðu 18% ungra piltar til skóla og vinnu, eftir lagasetningu féll hlutfallið niður í 6%. Meðal stúlkna voru hlutföllin 11% fyrir lagasetningu en eftir gildistöku var talan komin í 2%. Það er því sennilegt að sá árangur sem hægt er að tala um af lagasetningunni í Nýja-Sjálandi var fyrst og fremst vegna þess að lagasetningin fækkaði hjólreiðafólki verulega en hafði lítil sem engin áhrif á tíðni slysa meðal þeirra sem hjóluðu.

### ***Ísland***

Þó ekki sé til áreiðanleg rannsókn um hjálmanotkun á Íslandi eru vísbendingar í könnunum t.d. tryggingafélaga um að hlutfallið sé nokkuð hátt [6], og mun hærra en í mörgum löndum sem við berum okkur saman við. Til að sannfærast um þetta þarf ekki annað en stilla sér upp í 5 mínútur á hvaða götuhorni sem er í Danmörku, Hollandi, Svíþjóð eða Íslandi. Almennit hefur það gengið ágætlega að fá hjólreiðafólk á Íslandi til að nota hjálma. Til dæmis gera allir þeir aðilar sem bjóða almenningi eða skráðum félagsmönnum upp á að æfa hjólreiðar sem íþrótt kröfu um að fólk noti hjálma á æfingum og í keppni. Innan hjólreiðasamfélagsins er þannig jákvæður jafningjaþrýstingur á að sem flestir noti hjálma. Sérstök átök hafa líka verið gerð í því að skapa sömu viðhorf og sams konar jákvæðan þrýsting meðal barna, t.d. með herferðum þar sem fyrirtæki eða félagasamtök hafa gefið ákveðnum árgöngum í skólum hjálma til notkunar. Þessi átök hafa kostað töluverða vinnu en að sama skapi skilað góðum árangri.

Hér á Íslandi áttu hjólreiðar erfitt uppdráttar á árunum áður en aukning í hjólreiðum hófst að fullum krafti eftir hrún. Hlutdeild hjólreiða í ferðum úr og í vinnu og skóla í Reykjavík var tæp 2% á fyrsta áratug aldarinnar en er núna rúmlega 6% [7]. Enn minna var hjólað á sínum tíma í framhaldsskólunum. Í rannsókn árið 2009 á hjólreiðum í þremur framhaldsskólum í Reykjavík hjólaði í heild um 1,4 % nemenda en mest var hjólað í MR (2.4%). [8] Núna er þetta hlutfall sennilega mun hærra. Við marga framhaldsskóla landsins þar sem áður sáust 1-2 reiðhjól í 800

manna skóla eru núna kannski um 40-50 hjól fyrir utan.

Krakkar á unglingsaldri eru líklegastir til að verða fyrir áhrifum af banni við hjólreiðum án hjálma í aldurshópnum 15-17 ára og er það slæmt ef vanhugsuð lagasetning verður til þess að skörð verði höggvinn í hjólreiðar í framhaldsskólunum þar sem aukningin í hjólreiðum hefur verið svona mikil. Að mati LHM er það líklegra en hitt að það muni draga úr hjólreiðum í þeim aldurshópi sem um ræðir og að þeim sem hjólar í framhaldsskólann muni frekar fækka heldur en fjölga.

## Hlutur umferðarkennslu í umferðaröryggi

Fram hefur komið í fjölmiðlum að hjálmaskylda væri nauðsynleg af því að í íslenskri umferðarmenningu væri „ekki eins rík hefð fyrir því að taka tillit til hjólreiðamanna eins og í öðrum löndum“. Þetta er að mati LHM byggt á vanþekkingu á aðstæðum hjólandi. Tillitsemi er almennt mikil á Íslandi gagnvart hjólandi umferð og sennilega ekki minni en í flestum nágrannalöndum okkar. Núningur hefur samt komið upp milli hjólandi og akandi á þjóðvegum þar sem fram fara keppnir og þar sem menn hjóla til æfinga og ánægju. Einnig hefur verið núningur milli gangandi og hjólandi á blönduðum stígum einkum milli gangandi og þess hóps hjólandi sem stundar hjólreiðar sem æfingu og fara hratt yfir. Almennar samgönguhjólreiðar fara almennt fram í góðri sátt milli allra vegfarendahópa og hinar vinsælu „sér íslensku aðstæður“ eru einfaldlega ekki fyrir hendi sem réttlæta hjálmaskyldu.

Nauðsynlegt er samt að bæta úr þeim núningi sem er minnst á að ofan og þarf að gera það t.d. með því að aðgreina umferð þar sem það á við og uppfæra námsskrár til ökuréttinda og auka fræðslu til allra vegfarendahópa. Auk þess að uppfæra námskrár þarf að uppfæra kennslugögn til ökuréttinda en lítið er minnst á hjólandi bæði í námsskránum og kennslugögnum. [10]

## Niðurstaða

Að mati LHM er ekki ástæða til að láta skyldunotkun reiðhjólaljálma ná til allra einstaklinga undir lögaldri, þ.e. til 18 ára aldurs. Samtökin mótmæla þeirri niðurstöðu eindregið.

Samtökin telja sömuleiðis lagaskyldu fyrir notkun reiðhjólaljálma almennt óþarfa. Sérstaklega þar sem margt bendir til að notkun reiðhjólaljálma sé almenn á Íslandi og meiri en í nágrannalöndunum.

Þrátt fyrir að hjálmur veiti vörn er það eitt og sér ekki næg ástæða til að gera notkun þeirra að skyldu fyrir þennan aldurshóp. Áhættan við almennar hjólreiðar réttlætir ekki setningu lagaskyldu fyrir notkun hjálma við hjólreiðar umfram aðra ferðamáta. Þeir hópar sem stunda „áhættuhjólreiðar“ nota nú þegar reiðhjólaljálma af fúsum og frjálsum vilja.

Hjálmaskylda er þrátt fyrir allt ekki algeng í heiminum. Þar sem hún hefur verið sett hefur hún verið umdeild og hafa deilur staðið um þessa stefnu í sumum löndum frá upphafi. Í mörgum

tilfellum virðist hún hafa haft í för með sér minni hjólreiðar og virðast áhrifin á unglunga og konur hafa verið sérstaklega mikil á sumum stöðum þar sem þetta hefur verið skoðað.

Umræðan um hjálmaskyldu er smjörklípa sem hefur staðið eflingu hjólreiða fyrir þrífum lengi og er mál að linni. Hjólreiðar eru lykilinn að heilbrigðum lífsháttum og bættu umhverfi og þurfa stjórnvöld að snúa sér að eflingu þeirra og annarra virkra samgangna af fullum krafti. Hættan fyrir hjólreiðar er að ofuráhersla á hjálmaskyldu verða til þess að færri hjóla og það dragi úr hjólreiðum eða aukningu í hjólreiðum. Það getur haft neikvæðar afleiðingar fyrir öryggi hjólandi, lýðheilsu, umhverfi, bæjarmynd og útblástur gróðurhúsalofttegunda. Í þessu samhengi má nefna að rannsóknir styðja að hjólreiðar bæta árum við lífið og lífi við árin, þegar allt er upp talið. Í danskri rannsókn kom m.a. fram að andlát (af öllum orsökum) voru 30% færri hjá þeim sem hjóluðu í vinnuna heldur en hjá þeim sem ferðudust með óvirkum hætti í vinnuna, það er í bilsæti. [11] Danska þingið hlustaði á áskorun höfunda þeirrar rannsóknar og tillögur dönsku landssamtakanna þegar samskonar tillaga og hér er til umræðu var borinn upp þar. Afrit af þeim fylgdu umsögn LHM. Lýðheilsuáhrif hjólreiða eru mikil eins og sjá má í reiknivél WHO og eru þau margföld slysaþættan. [12] Reiknað hefur verið út samkvæmt reiknivél WHO að heilsufarsáhrif hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu forði 5 dauðsföllum á ári og að sparnaður þjóðfélagsins sé um 1 milljarður á ári af þeim sökum. [13]

Það er ekki að ástæðulausu að SP setti 3. júní sem alþjóðadag reiðhjólsins í fyrra.

## Tillögur LHM

LHM leggur til leið A hér að neðan en til vara leið B.

### A. Núverandi ákvæði umferðarlaga halda áfram óbreytt en því verði beint til ráðherra að kanna áhrif lagabreytingarinnar sem gerð var 1993.

- Textinn í 79. gr. frumvarpsins umorðast í sama texta og er í 72. gr. a. núverandi umferðarlaga: „Ráðherra getur sett reglur um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar.“
- Textinn í 4. mgr. frumvarpsins umorðast í „Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru vélknúnu ökutæki, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarbúnað.“ og flýst í 78. gr. frumvarpsins.
- Þeim tilmælum er beint til ráðherra að kanna áhrif lagabreytingarinnar sem gerð var 1993. T.d. að fela ráðherra að gera úttekt á möguleikum varðandi hjálmaskyldu, skoða hvað hefur breyst á Íslandi síðan 1993, skoða vandlega nýlega reynslu nágrannaljóða (Belga, Hollendinga, Dana), skoða vandlega reynslu Ástrala og Nýsjálendinga, hafa víðtækt samráð og leggja svo seinna til breytingar um það atriði sérstaklega ef honum þykir ástæða til. Það gæfi þá öllum tíma til að fást við þetta atriði.

## B. Núverandi ákvæði frumvarpsins halda áfram óbreytt en því beint til ráðherra að kanna áhrif lagabreytingarinnar sem gerð var 1993.

- Textinn í 79. gr. frumvarpsins heldur sér m.v. uppr. útgáfu frumvarpsins (mgr. 1-3).
- Textinn í 4. mgr. frumvarpsins umordast í „Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarþúnaðar þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru vélknúnu ökutæki, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarþúnað.“ og flyst í 78. gr. frumvarpsins.
- Þeim tilmælum er beint til ráðherra að kanna áhrif lagabreytingarinnar sem gerð var 1993. T.d. að fela ráðherra að gera úttekt á möguleikum varðandi hjálmaskyldu, skoða hvað hefur breyst á Íslandi síðan 1993, skoða vandlega nýlega reynslu nágrannahjóða (Belga, Hollendinga, Dana), skoða vandlega reynslu Ástrala og Nýsjálendinga, hafa viðtækt samráð og leggja svo seinna til breytingar um það atriði sérstaklega ef honum þykir ástæða til. Það gæfi þá öllum tíma til að fást við þetta ákvæði.

## Heimildir

[1] Staðalinn En 1078. ([https://en.wikipedia.org/wiki/EN\\_1078](https://en.wikipedia.org/wiki/EN_1078))

[2] Trafiksikkerhetshåndboken. (<https://tsh.toi.no/index.html?22436>)

[3] Upplýsingar um þetta eru hér: <https://www.bikehelmetblog.com/2017/03/bosnia-and-herzegovina-repealed-their.html> og hér: <https://www.cyclehelmets.org/1214.html>.

[4] Dorothy L. Robinson. 2005. Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Health Promotion Journal of Australia 2005 : 16 (1).

[5] New Zealand all-age mandatory bicycle helmet law. A public health and safety disaster. Sótt hér: [http://www.cycle-helmets.com/zealand\\_helmets.html](http://www.cycle-helmets.com/zealand_helmets.html)

[6] Frétt á vef VÍS. <https://vis.is/vis/fjolmidlatorg/frettir/2019/hjalmanotkun-afram-nokkud-god/>

[7] Hlutdeild hjólreiða. <https://www.fjallahjolaklubburinn.is/pistlar-og-greinar/pistlar/1059-hlutdeild-hjolreida> og Ferðavenjur íbúa á höfuðborgarsvæðinu <https://www.ssh.is/frettir/ferdavenjur-ibua>

[8] Bjarney Gunnarsdóttir 2009. Hjólað í skólann : rannsókn á reiðhjólanothkun framhaldsskólanema og viðhorfi þeirra til hjólreiða. Lokaverkefni lagt fram til fullnaðar B.S.-gráðu í íþróttافرæði við Háskóla Íslands, Menntavísindasvið (<https://skemman.is/handle/1946/3911>)

[9] Viðtal á Bylgjunni. <https://www.visir.is/k/061f1855-51c9-4e71-b5e6-72f465911dd2-1559033754555>

[10] Námskrár ökukennslu. (<https://www.samgongustofa.is/media/umferd/okurettindi/Namskra-B.pdf> ,



<https://www.samgongustofa.is/media/umferd/okurettindi/Namskra-aukinna-okurettinda.pdf> )

[11] Andersen LB, Schnohr P, Schroll M, Hein HO. All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. Arch Intern Med, 2000 Jun 12;160(11):1621-8.  
(<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/10847255> )

[12] Reiknivél WHO. <https://heatwalkingcycling.org/#homepage>

[13] Frétt á vef LHM: Hjólreiðar forða fimm dauðsföllum árlega.  
<https://lhm.is/lhm/pistlar/958-hjolreidar-forda-fimm-daudsfollum-arlega>

Virðingarfyllst  
f.h. stjórnar LHM



Ámi Davíðsson  
formaður LHM.



Reykjavík 6. mars 2019

## Ítarefni við umsögn við frumvarp til umferðarlaga:

Pingskjal 231 — 219. mál á 149. löggjafarþing 2018–2019.

### Inngangur

Meðfylgjandi er skýrsla frá Vegagerð Noregs um möguleg áhrif þess að banna hjólreiðar án reiðhjólahljálma innan 16 ára aldurs í Noregi. Þessi skýrsla barst í tal á fundi Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis 5. mars 2019 með fulltrúum Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM). Fulltrúar LHM lofuðu að koma þessari skýrslu til skila í umsagnarferlið við umferðarlögin.

Í sambandi við þetta mál vilja Landssamtök hjólreiðamanna ennfremur benda á þær gildrur sem áherslan á reiðhjólahljálma í öryggismálum hjólreiðafólks getur leitt stjórnvöld og aðra sem vinna að aukinni hjálmanotkun.

Til að sannfæra fólk um nauðsyn þess að nota reiðhjólahljálma falla stjórnvöld í sumum löndum í þá gryfju að nota blekkingar sem geta haft afdrifaríkar afleiðingar fyrir hjólreiðar.

Í fyrsta lagi þarf að sannfæra fólk um að hjólreiðar séu það hættulegar að maður verði að nota hjálm til að geta stundað þær með öruggum hætti. Því er hættan af hjólreiðum oft ýkt í samanburði við aðra ferðamáta sbr. mynd á bls. 2 í umsögn LHM. Í öðru lagi þarf að sannfæra fólk um að reiðhjólahljálmar virki það vel að hættan af hjólreiðum „núllist út“ ef reiðhjólahljálmar eru notaðir. Því er virkni reiðhjólahljálma oft ýkt og þeim eignaðir töfraeiginleikar.

Hættan fyrir hjólreiðar er að áhersla stjórnvalda og annarra á hjálmanotkun verða til þess að færri hjóla og það dragi úr hjólreiðum eða aukningu í hjólreiðum. Það getur haft neikvæðar afleiðingar fyrir öryggi hjólandi, lýðheilsu, umhverfi, bæjarmynd og útblástur gróðurhúsalofttegunda.

Skýrslan:

Virkningar av et evt. Sykkelhjelpåbud for barn og unge under 16 år.

Rapport nr 4/2007, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Veg- og trafikkavdelingen, Mars-07

Úrdráttur skýrslunnar er hér að neðan:

## Sammendrag.

Statens vegvesen ønsker å få flere til å bruke sykkelhjelm. Dette gjelder særlig barn og unge, som er en spesielt utsatt gruppe når det gjelder hodeskader. Et påbud om sykkelhjelm for barn og ungdom under 16 år kan øke hjelmbruken i denne gruppen betraktelig.

Forskningsresultater peker i retning av at hjelmpåbud har en sterk og god virkning mot hodeskader. Det er imidlertid en forutsetning at påbudet håndheves og ledsages av kampanjer. Dette ble gjort i Sverige da man innførte hjelmpåbud for barn og unge under 15 år i 2005, og foreløpig har man sett en økning i hjelmbruk fra 40 til 60 %. Om man kan forvente en tilsvarende økning i Norge, hvor hjelmbruken blant barn allerede ligger på et høyere nivå (63 % blant barn under 12 år), er usikkert.

En sentral problemstilling i arbeidet med rapporten har vært hvorvidt et hjelmpåbud for barn og unge kan medføre en konflikt med Vegvesenets mål om og ansvar for å øke sykkelbruken. Flere undersøkelser påpeker at sykling både er miljøvennlig og helsebringende. I dag utgjør sykkeltrafikken rundt 5 % av antall reiser i Norge, og vi ligger lavt i forhold til land vi normalt kan sammenligne oss med. Ved å tvinge barn og unge til å bruke hjelm kan man gjøre det vanskelig å øke sykkelbruken, og man kan også risikere at noen vil sykle mindre som følge av et slikt påbud.

Kunnskapsgrunnlaget er foreløpig for dårlig til at man med rimelig grad av sikkerhet kan si om et hjelmpåbud i Norge ikke vil medføre negative helsemessige konsekvenser i form av redusert sykling. For å få en bedre indikasjon på dette har Vegdirektoratet nylig fått utført en spørreundersøkelse, hvor 9 % av de spurte under 16 år sier de vil redusere sykkelaktiviteten dersom hjelm blir påbudt. Denne gruppen domineres av personer som sykler relativt lite fra før, noe som tilsier at potensialet for reduksjon i sykkelaktivitet sannsynligvis er lite. En stor andel av disse sier dessuten at de vil gå mer i stedet for å ta seg frem på sykkel dersom et hjelmpåbud blir innført, slik at den totale fysiske aktiviteten ikke vil lide for disse personene. Det konkluderes med at den skadereduserende virkningen av hjelm er vel dokumentert, men at kunnskapen om virkningen på sykkelbruk og muligheten for å øke denne under et hjelmpåbud er svært usikker.

Virðingarfyllst  
f.h. stjórnar LHM



Ámi Davíðsson  
formaður LHM.



Statens vegvesen

# Virkninger av et evt. påbud om sykkelhjelm for barn og unge under 16 år

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen

nr: 4/2007



Vegdirektoratet  
Veg- og trafikkavdelingen  
Trafikksikkerhetsseksjonen  
Dato: 2007-03-13

# **Virkninger av et evt. sykkelhjelpåbud for barn og unge under 16 år**

**Rapport nr 4/2007**

**Statens vegvesen, Vegdirektoratet**

**Veg- og trafikkavdelingen**

**Mars-07**

Forsidefoto:

Fotograf: Klaus Christian Ottersen

Personer på bildet (fra venstre):

Adam Bonanger, Inger Helen Sæter, Erlend Sæter


<b>RAPPORT</b>	<b>REPORT</b>
<b>Tittel</b> Virkninger av et evt. påbud om sykkelhjelm for barn og unge under 16 år	<b>Title</b> Effects of compulsory wearing of cycle helmets for children and youth under the age of 16
<b>Forfattere</b> Lars Ove Gidske, Gyda Grendstad, Marianne Elvsaa Nordtømme	<b>Authors</b> Lars Ove Gidske, Gyda Grendstad, Marianne Elvsaa Nordtømme
<b>Avdeling/kontor</b> Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	<b>Department/division</b> Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
<b>Prosjektnr</b>	<b>Project number</b>
<b>Rapportnr</b> 4/2007	<b>Report number</b> 4/2007
<b>Prosjektleder</b> Finn Harald Amundsen	<b>Project manager</b> Finn Harald Amundsen
<b>Etatssatsingsområde/oppdragsgiver</b> Trafikksikkerhet	<b>Project program/employer</b> Road safety
<b>Emneord</b> Sykkel Sykkelhjelm Trafikksikkerhet Barn	<b>Key words</b> Bicycle Bicycle helmet Road safety Children
<b>Sammendrag</b> I rapporten vurderes mulige positive og negative konsekvenser av å innføre et hjelmpåbud for barn og unge under 16 år. På den positive siden er det stor enighet om at hjelm reduserer faren for hodeskader, og et påbud ledsaget av informasjon og håndheving vil kunne øke hjelmbruken markant. På den negative siden vil et påbud om bruk av hjelm kunne gjøre det mindre attraktivt å sykle, med de følger dette får for befolkningens helse og miljøet.	<b>Summary</b> In the report possible positive and negative consequences of making bicycle helmets compulsory for all under the age of 16 years are discussed. There is agreement that wearing a helmet reduces the risk of head injuries, and making this compulsory, in combination with information and sanctions, could increase helmet wearing significantly. However, making helmet compulsory could make bicycling less attractive, with the consequences this could bring for the population health and for the environment.
<b>Språk</b> Norsk bokmål	<b>Language of report</b> Norwegian
<b>Antall sider</b> 25	<b>Number of pages</b> 25
<b>Dato</b> Mars 2007	<b>Date</b> March 2007
<b>ISSN 1503-5743</b>	

## Forord

Statens vegvesen har et overordnet ansvar for trafikksikkerheten i Norge, og søker gjennom nullvisjonen å innføre tiltak som reduserer antall ulykker som fører til varige skader eller død. Barn og unge er en utsatt gruppe når det gjelder sykkelulykker med hodeskader som følge. Samtidig er hjelmb Bruken blant ungdom i alderen 12-16 år lav, og det er et viktig mål å få denne gruppen til å bli flinkere til å bruke hjelm. Et hjelmpåbud vil kunne være et middel for å oppnå dette, og er derfor også nevnt som et tiltak i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2009.

Hensikten med denne utredning har vært å vurdere mulige negative og positive konsekvenser av å innføre et hjelmpåbud for barn og unge under 16 år. På den positive siden er muligheten for å redusere antall hodeskader vurdert og på den negative siden er muligheten for at noen vil kunne slutte å sykle eller sykle mindre. Dette har vært analysert ved å gjennomgå undersøkelser som er utført og det er gjennomført en egen spørreundersøkelse. Arbeidet har vært ledet av Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet, men også Miljøseksjonen har vært sterkt involvert. Rapporten er skrevet av Lars Ove Gidske og Marianne Elvsaa Nordtømme ved Trafikksikkerhetsseksjonen, samt Gyda Grendstad ved Miljøseksjonen.

Oslo, mars 2007  
Veg- og trafikkavdelingen  
Trafikksikkerhetsseksjonen



Finn Harald Amundsen  
seksjonsleder

## Sammendrag

Statens vegvesen ønsker å få flere til å bruke sykkelhjelm. Dette gjelder særlig barn og unge, som er en spesielt utsatt gruppe når det gjelder hodeskader. Et påbud om sykkelhjelm for barn og ungdom under 16 år kan øke hjelmbruken i denne gruppen betraktelig.

Forskningsresultater peker i retning av at hjelmpåbud har en sterk og god virkning mot hodeskader. Det er imidlertid en forutsetning at påbudet håndheves og ledsages av kampanjer. Dette ble gjort i Sverige da man innførte hjelmpåbud for barn og unge under 15 år i 2005, og foreløpig har man sett en økning i hjelmbruk fra 40 til 60 %. Om man kan forvente en tilsvarende økning i Norge, hvor hjelmbruken blant barn allerede ligger på et høyere nivå (63 % blant barn under 12 år), er usikkert.

En sentral problemstilling i arbeidet med rapporten har vært hvorvidt et hjelmpåbud for barn og unge kan medføre en konflikt med Vegvesenets mål om og ansvar for å øke sykkelbruken. Flere undersøkelser påpeker at sykling både er miljøvennlig og helsebringende. I dag utgjør sykkeltrafikken rundt 5 % av antall reiser i Norge, og vi ligger lavt i forhold til land vi normalt kan sammenligne oss med. Ved å tvinge barn og unge til å bruke hjelm kan man gjøre det vanskelig å øke sykkelbruken, og man kan også risikere at noen vil sykle mindre som følge av et slikt påbud.

Kunnskapsgrunnlaget er foreløpig for dårlig til at man med rimelig grad av sikkerhet kan si om et hjelmpåbud i Norge ikke vil medføre negative helsemessige konsekvenser i form av redusert sykling. For å få en bedre indikasjon på dette har Vegdirektoratet nylig fått utført en spørreundersøkelse, hvor 9 % av de spurte under 16 år sier de vil redusere sykkelaktiviteten dersom hjelm blir påbudt. Denne gruppen domineres av personer som sykler relativt lite fra før, noe som tilsier at potensialet for reduksjon i sykkelaktivitet sannsynligvis er lite. En stor andel av disse sier dessuten at de vil gå mer i stedet for å ta seg frem på sykkel dersom et hjelmpåbud blir innført, slik at den totale fysiske aktiviteten ikke vil lide for disse personene.

Det konkluderes med at den skadereduserende virkningen av hjelm er vel dokumentert, men at kunnskapen om virkningen på sykkelbruk og muligheten for å øke denne under et hjelmpåbud er svært usikker.



---

## Innhold

<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>6</b>
<b>2. DAGENS SITUASJON – SYKLING OG HELSE I NORGE .....</b>	<b>7</b>
2.1. Alvorlige sykkelulykker i Norge.....	7
2.2. Sykling, fysisk aktivitet og helse i Norge.....	10
2.3. Miljøkonsekvenser ved økt andel sykling .....	10
<b>3. TILTAK FOR Å GJØRE DET SIKRERE Å SYKLE.....</b>	<b>12</b>
3.1. Vegtiltak.....	12
3.2. Kjøretøytiltak .....	12
3.3. Trafikanttiltak.....	12
<b>4. TILTAK FOR Å ØKE BRUK AV SYKKELHJELM .....</b>	<b>13</b>
<b>5. HJELMBRUK OG HOLDNING TIL HJELMPÅBUD .....</b>	<b>14</b>
<b>6. ERFARINGER FRA HJELMPÅBUD I ANDRE LAND I NORDEN.....</b>	<b>17</b>
Danmark .....	17
Finland .....	17
Island.....	18
Sverige .....	18
Oppsummering: Erfaringer fra andre land i Norden .....	19
<b>7. ERFARINGER FRA HJELMPÅBUD I ØVRIGE LAND .....</b>	<b>20</b>
<b>8. DRØFTING AV FORSKNINGSRESULTATER.....</b>	<b>22</b>
8.1. Virkningen av hjelpåbud.....	22
8.2. Hjelpåbud og faren for redusert sykkelaktivitet.....	22
8.3. Andre tiltak.....	23
<b>9. KONKLUSJON .....</b>	<b>24</b>
<b>LITTERATUR.....</b>	<b>25</b>

## 1. Innledning

Regjeringen har gjennom Nasjonal transportplan lagt opp til at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette betyr at man særlig søker å gjennomføre tiltak som reduserer antall alvorlige ulykker som medfører alvorlige skader eller dødsfall. Det langsiktige målet er et transportsystem hvor små menneskelige feilobservasjoner og feilhandlinger ikke skal medføre alvorlige skader. Den norske nullvisjonen gjelder hele transportsystemet og omfatter følgelig også gående og syklende.

Hensikten med denne rapporten er å vurdere konsekvenser for sikkerhet og sykkelbruk ved et eventuelt hjelmpåbud. Statens vegvesen har påtatt seg sektoransvar for å øke sykkelbruken i Norge og for å bedre sikkerheten i vegtransporten.

I Nasjonal transportplan er det også lagt opp til at det skal bli mer attraktivt og trygt å sykle. Flere undersøkelser påpeker at sykling både er miljøvennlig og helsebringende. I dag utgjør sykkeltrafikken rundt 5 % av antall reiser i Norge, og vi ligger lavt i forhold til land vi normalt kan sammenligne oss med. Det er et stort potensial både for å øke sykkelbruken og for å bedre sikkerheten for syklistene.

Sikkerhetsmessig kan et påbud om sykkelhjelm, i første omgang for barn, være en måte å redusere skader som oppstår ved sykkeluhell. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009 fastslås at ”*Statens vegvesen, Sosial- og helsedirektoratet og Trygg Trafikk vil arbeide for å innføre et påbud om sykkelhjelm for syklister under 16 år*”.

Statens vegvesen er bekymret for at et påbud om sykkelhjelm vil redusere sykkelbruken, ved at mange vil velge andre transportmidler. Et påbud vil i så fall stride mot målsetningen om å øke sykkelbruken, og de positive helse- og miljøgevinster av økt sykling kan bli mindre.

I denne rapporten vil vi gjøre rede for dagens situasjon når det gjelder sykling, hjelmbruk og helse i Norge, og hva som kan gjøres for å øke både sykkelbruk og hjelmbruk. Deretter viser vi hvilke erfaringer andre land med sykkelhjelpåbud har gjort, og forskningsresultater rundt temaet. På bakgrunn av dette har vi gjort en samlet vurdering av fordeler og ulemper med et hjelmpåbud for barn, med særlig fokus på reduksjon av hodeskader og faren for redusert sykkelaktivitet. Det konkluderes med at den skadereduserende virkningen av hjelm er vel dokumentert, men at kunnskapen om virkningen på sykkelbruk og muligheten for å øke denne under et hjelmpåbud er svært usikker. Dette temaet har i svært liten grad vært undersøkt i de landene som har innført hjelmpåbud.

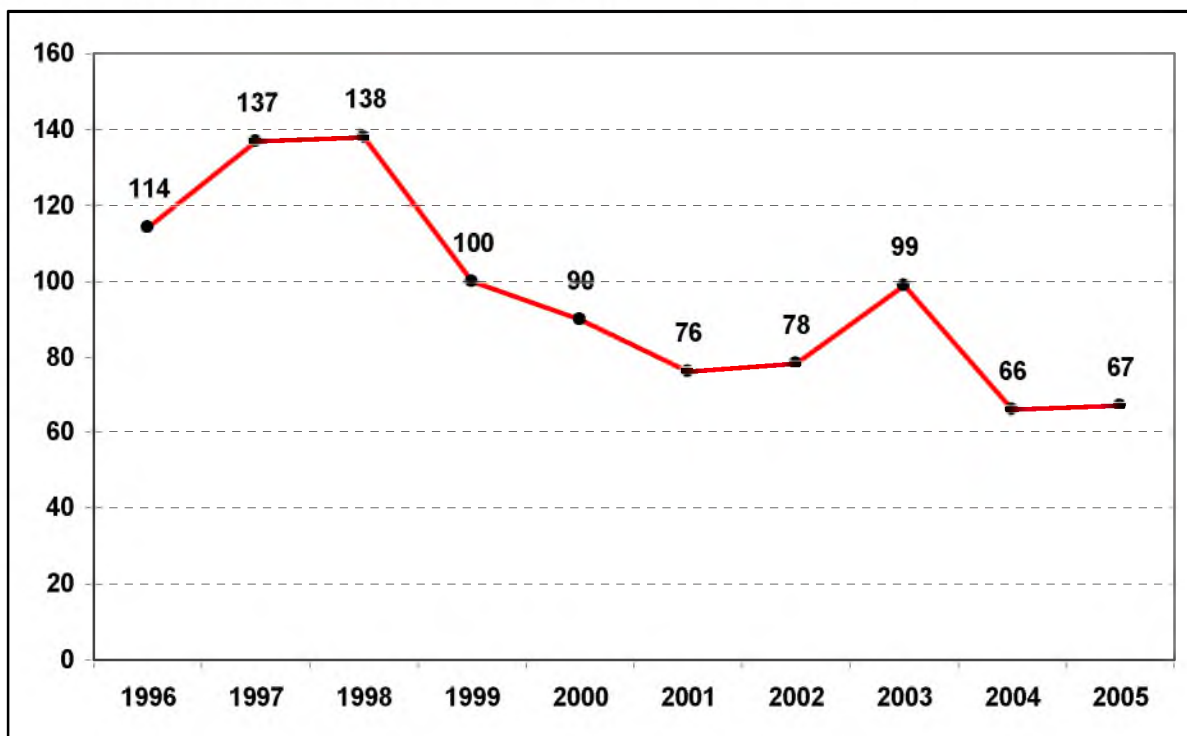
## 2. Dagens situasjon – sykling og helse i Norge

### 2.1. Alvorlige sykkelulykker i Norge

Det er stor underrapportering av sykkelulykker i den offisielle ulykkesstatistikken (Bjørnskau, 2005; Veisten m.fl., 2005). Imidlertid blir de alvorligste skadene i større grad registrert enn de mindre alvorlige. I nullvisjonssammenheng er dette derfor mindre relevant.

Tall fra STRAKS viser at i perioden 1996-2005 ble i gjennomsnitt ca 96 syklister drept eller hardt skadd i Norge per år. Figur 1 viser at antallet drepte og hardt skadde syklister har variert fra 138 i 1997 som det høyeste antall til 66 i 2004 som det laveste. Med unntak av en økning i 2003 er trenden nedadgående.

Figur 1: Drepte og hardt skadde syklister i trafikken per år 1996-2005 (STRAKS).



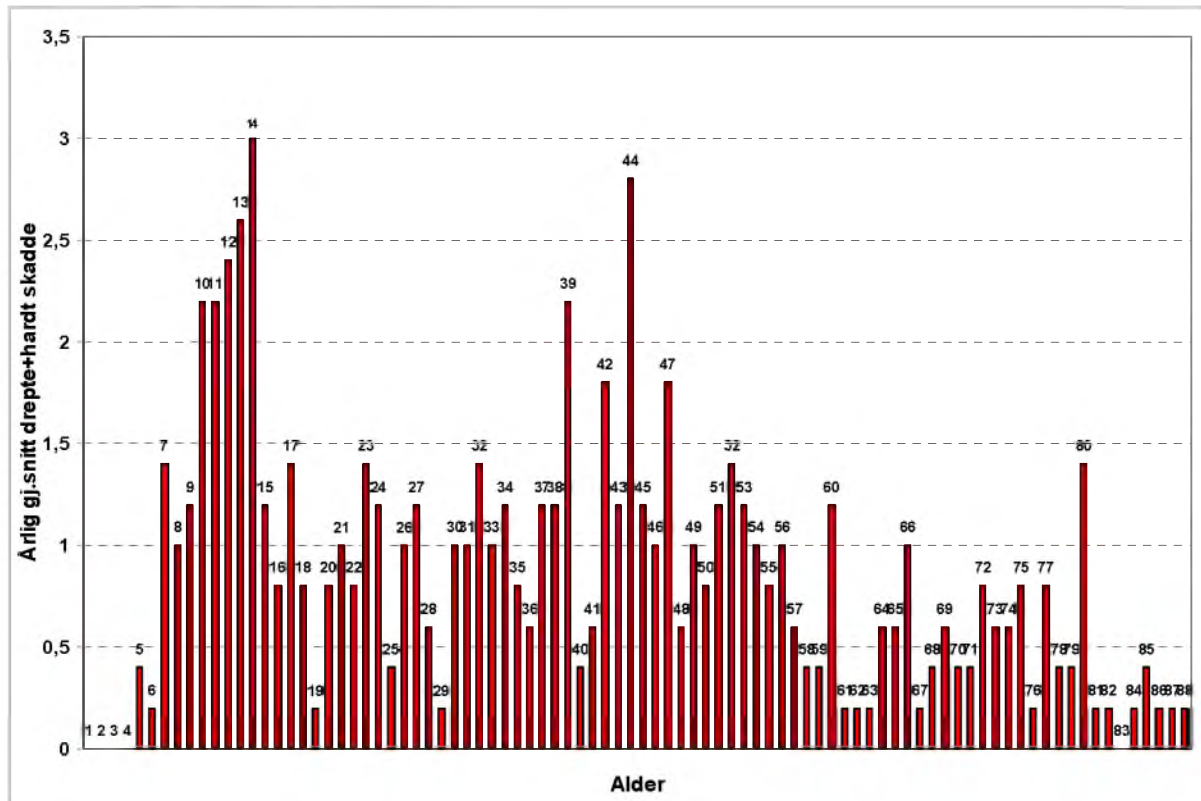
Ser vi kun på årene 2001-2005 viser STRAKS at det årlige gjennomsnitt for drepte og hardt skadde syklister i Norge var 77. Av de 77 var 9 barn i alderen 5-11 år, og 9 barn i alderen 12-15 år.

17 av de 77 brukte hjelm (22 %).<sup>1</sup> 3 av de 9 drepte og hardt skadde i alderen 5-11 år brukte hjelm (30 %), og kun 1 av 9 i aldersgruppen 12-15 år (13 %).<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Det er knyttet stor usikkerhet til dette tallet, da det også er over 23 % hvor det ikke er registrert om den skadede benyttet hjelm i denne fordelingen.

<sup>2</sup> Også for disse aldersgruppene er det et betydelig antall ukjente (16 % for 5-11 år og 21 % for 12-15-åringene).

**Figur 2: Årlig antall drepte/ hardt skadde syklister i trafikken fordelt på alder 2001-2005 (STRAKS). Tallet over søylene angir aldersgruppe.**



Figur 2 viser at en stor andel av de alvorlige skadene skjer med barn i alderen 10 til 14 år. Den tydelige forskjellen mellom barn i alderen 12-14 og 15-18 er også synlig i et tiårsperspektiv (1996-2005). Det er imidlertid viktig å være klar over at denne statistikken ikke inkluderer informasjon om verken størrelsen på de ulike aldersgruppene, eller hvor mye de sykler. Derfor kan statistikken heller ikke si noe om sannsynlighet for alvorlig trafikkskade.

**Tabell 1 Hardt skadde og drepte syklister fordelt på uhellskoder, 2001-2005, % (Kilde: STRAKS).**

Uhellskode hovedkategori	Andel alle syklister (N=386*)	Andel syklister under 16 år (N=90)	Andel syklister under 12 år (N=43)	Andel syklister 12-15 år (N=46)	Andel syklister 16 år og eldre (N=291)
0-9 Andre uhell	19	12	7	17	22
10-19 Samme kjøretning	13	11	9	13	14
20-29 Motsatt kjøretning	16	26	30	22	12
30-69 Kryssende kjøretning	46	50	52	48	44
70-89 Fotgjenger innblandet	0	0	0	0	0
90-99 Utforkjøring	6	1	2	0	7

\*Inkludert 6 med ukjent alder

Tabell 1 viser at det er en viss sammenheng mellom alder og uhellstype. 46 % av de hardt skadde/drepte syklister var innblandet i kollisjonsuhell (kode 10-69). 25 % av alle syklister var innblandet i utforkjøringsuhell eller andre uhell som ikke innebar sammenstøt med andre kjøretøy i bevegelse. Blant de hardt skadde/ drepte barna under 12 år utgjør imidlertid utforkjøring en marginal andel av uhellene, mens sammenstøt med andre kjøretøy står for hele 91 % av skadene. Fordelingen mellom uhellstyper for aldersgruppen 12-15 år er i større grad lik fordelingen i befolkningen over 16 år.

Tabell 2 viser at de alvorligste sykkelulykkene i nesten like stor grad skjer på vegstrekninger utenfor kryss/avkjørsel, som i kryss eller ved avkjørsel. Den yngste aldersgruppen skiller seg imidlertid ut ved at en relativt liten andel av skadene har skjedd i kryss. En relativt stor andel av skadene på de yngste er til gjengjeld resultat av avkjørselsulykker. En mulig forklaring på dette kan være at barn under 12 år i større grad holder seg til sykling i boligområder enn eldre barn og voksne.

**Tabell 2 Hardt skadde og drepte syklister fordelt på sted, 2001-2005. % (Kilde: STRAKS).**

Stedsforhold.	Alle syklister (N=377)	Under 12 år (N=42)	12-15 år (N=46)	Over 15 år (N=290)
Vegstrekning utenfor vegkryss/avkjørsel	43	40	48	43
3-armet vegkryss	23	19	20	24
4-armet vegkryss	15	7	11	16
Rundkjøring	3	0	2	3
Annet kryss	4	7	4	4
Avkjørsel	7	19	11	4
Tunnel/undergang	1	0	0	1
Bomstasjon	0	0	0	0
Annet	5	7	4	5

Denne oversikten viser ikke i hvor stor grad skadene er relatert til hodet eller til andre deler av kroppen. I TØI-rapporten *Sykkelulykker blant ungdom* (Bjørnskau 2001), ble det hevdet at hjelm ikke reduserer risikoen for personskadeulykker generelt, selv om den reduserer hodeskader. Dette fordi sykkelulykker som er så alvorlige at hjelm kan ha en skadereduserende virkning, fører til såpass mye annen skade i tillegg at det blir en personskadeulykke uansett. Rapporten sa imidlertid ingenting om skadegraden blir endret ved bruk av sykkelhjelmer.

I en senere rapport konkluderte Bjørnskau med at det er sannsynlig at en viss andel av personene innblandet i sykkelulykker ville fått redusert skadegrad ved bruk av hjelm (Bjørnskau 2005). Ved datainnhenting på sykehus og legevakt fant Bjørnskau at hver femte skadde syklister hadde hode- og ansiktsskader. Ved gjennomgang av ulykkesregisteret til Statistisk sentralbyrå fant han også en signifikant tendens til at skadde syklister med hjelm i mindre grad har hatt alvorlige skader enn skadde syklister uten hjelm.

I en artikkel i Tidsskrift for Norsk lægeförening så Alvær og Kopjar (2000) på fordelingen av alle sykkelrelaterte hodeskader ved fire norske sykehus i 1995 og 1996.<sup>3</sup> På bakgrunn av dette fant de at forekomsten av slike skader er størst blant barn, spesielt aldersgruppen 5-9 år. Beregninger viser at det forekommer 253 hodeskader per 100 000 syklistere i denne aldersgruppen hvert år. For de eldre aldersgruppene avtar andelen hodeskader gradvis. Det ble fremholdt at hvis alle syklistere i aldersgruppene 0-4, 5-9 og 10-14 år begynte å bruke hjelm, kunne man forebygge henholdsvis 55 %, 62 % og 64 % av hodeskadene.

## **2.2. Sykling, fysisk aktivitet og helse i Norge**

I følge Verdens helseorganisasjon (WHO) bør hver voksen utføre fysisk aktivitet tilsvarende 30 minutters rask gange hver dag. Ca halvparten av den voksne befolkningen i Norge er mindre fysisk aktiv enn dette, og aktiviteten har vært synkende i de senere årene. For barn er anbefalingen 1 times fysisk aktivitet pr dag. Tall fra WHO viser at kroppsvekten øker i rike og fattige land, og dette karakteriseres av WHO som en global fedmeepidemi. I Norge har energiinntaket vært jevnt de siste 40 år, og det mosjoneres "aktivt" mer enn før. Den økende kroppsvekten (eksempelvis har vekten på 40-årige menn gått opp 9 kg over en periode på 40 år) er derfor et symptom på et ellers mer stillesittende liv (Handlingsplan for fysisk aktivitet).

Fysisk aktivitet beskytter mot diabetes type 2, hjerte- og karsykdommer, høyt blodtrykk og økt risiko for en rekke kreftformer samt muskel- og skjelettlidelser.

Sykeltrafikken utgjør i følge den nasjonale reisevane-undersøkelsen (RVU) for 2005 5 % av det totale antall reiser foretatt av personer over 12 år. Andelen har vært relativt stabil siden 1985 (da den lå på 6 %). Blant barn og unge i alderen 13-17 år er sykkeltrafikken høyere enn blant voksne, denne gruppen foretar 15 % av alle reiser med sykkel (Denstadli m.fl., 2006). Blant barn er det ikke gjort noen undersøkelse av hvor stor andel sykkeltrafikken utgjør av denne gruppens totale antall reiser. En egen RVU for barn fra 2005 viser imidlertid at når det gjelder skolereiser, sykler 22 % av barn i alderen 6-13 år i sommerhalvåret, og 12 % i vinterhalvåret (Fyhri og Hjorthol, 2006).

Flere undersøkelser har konkludert med at syklingens helsebringende virkning overgår den helserisikoen som er knyttet til ulykker (Krag, 2005). Forholdet anslås til å være slik at den positive helseeffekten av sykling er 10-20 ganger større enn den negative helseeffekten forårsaket av ulykkesfaren.

## **2.3. Miljøkonsekvenser ved økt andel sykling**

CO<sub>2</sub>-utslippene fra vegtrafikken er økende. Det er kamp om arealene og vegkapasiteten i byer og tettsteder, og det er stedvis store lokale miljøproblemer knyttet til støy- og luftforurensning. Å arbeide for å gjøre det enkelt for trafikantene å velge sykkel i stedet for bil på korte turer er et fornuftig svar på disse utfordringene. I RVU er 46 % av alle reiser som bilfører kortere enn 5 km, og TØI anslår at så mange som 1/3 av disse reisene kan erstattes av gange eller sykling (RVU 2005 – artikkel i Samferdsel 9/2006). Den potensielle økningen vil kunne nå opp i 50 % om vi inkluderer reiser som bilpassasjer og kollektivreiser. I tillegg

---

<sup>3</sup> I studien inngikk alle ulykker med hodeskader hvor sykkel var brukt som fremkomstmiddel, blant syklistere i alderen 0-74 år, registrert ved sykehus/ legevakt i Drammen, Harstad, Stavanger og Trondheim. Skader i ansikt, hals og nakke inngikk ikke i datamaterialet.

kommer nyskapt trafikk dersom tilbudet til syklister blir bedre, slik at det i byene er realistisk å doble sykkeltrafikken.

### **3. Tiltak for å gjøre det sikrere å sykle**

Tiltak for å gjøre det sikrere å sykle kan deles opp i de som rettes mot henholdsvis veg, kjøretøy og trafikanter.

#### **3.1. Vegtiltak**

På vegsiden gjennomføres tiltak som sykkeltraséinspeksjon, forbedringer, skiltefornying, fartsgrensegjennomgang og utbygging, i tillegg til drift og vedlikehold. I perioden 2006-09 vil det bli investert i hovednett for sykkeltrafikken i tettbygde strøk, og i skoleveger.

Sykkeltilrettelegging inngår også i større strekningsvise prosjekter. Det vil bli gjennomført trafiksikkerhetstiltak etter sykkeltraséinspeksjoner på eksisterende vegnett. Fartsgrenser i tettbygde strøk vil bli gjennomgått og evt. satt ned. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg vil bli forbedret.

Som vi så i tabell 2 skjer omtrent like mange ulykker i kryss og avkjørsler som på rette vegstrekninger. Det er likevel riktig å fokusere mest på tiltak mot kryss og avkjørsler, da en konsentrert andel ulykker innenfor et avgrenset område betyr at tiltakene her vil ha størst virkning (Nasjonal sykkelstrategi – høringsutgave februar 2007).

#### **3.2. Kjøretøytiltak**

På kjøretøysiden er det tiltak som retter seg mot syklene. Dette inkluderer tiltak som øker synligheten, og tiltak som har som mål at nye sykler skal selges med påbudt utstyr.

#### **3.3. Trafikanttiltak**

På trafikantsiden er det tiltak som retter seg mot syklister og andre trafikanter. Eksempler på pågående tiltak er ”Aktive skolebarn” og ulike kampanjer som tar for seg synlighet, atferd og samspill i trafikken. En treårig kampanje - ”Bli-sett” - rettet mot syklister og trafikanter generelt er under gjennomføring. Fokus er både at syklister bør gjøre seg synlig (2006), bruke hjelm (2007), og på samspill mellom trafikantene (2008).

Bruk av sykkelhjelm er et tiltak på trafikantsiden, og stimulering til bruk kan gjøres gjennom informasjonskampanjer og/ eller å innføre påbud for hele eller deler av befolkningen.



#### **4. Tiltak for å øke bruk av sykkelhjelm**

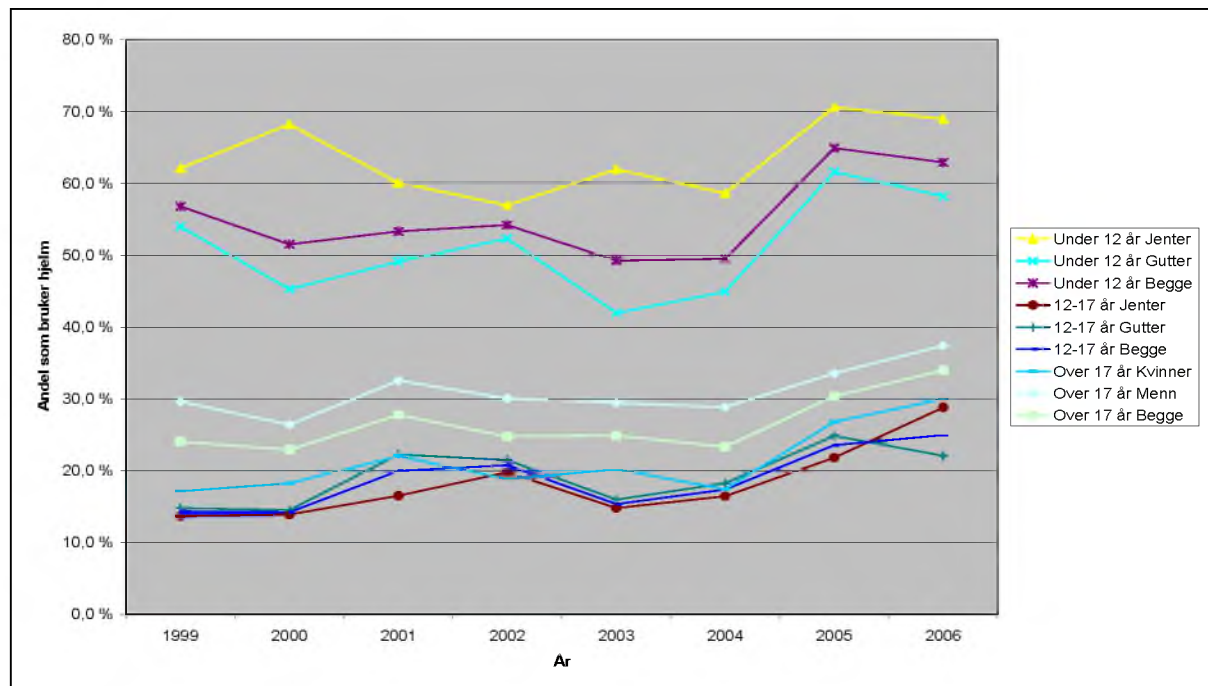
Informasjons- og holdningskampanjer er et mulig tiltak på trafikantsiden for å få syklister til å bruke hjelm. Et hjelmpåbud er også et tiltak i denne kategorien, men skiller seg ut ved å stille krav til syklistenes atferd, ettersom man da forbyr sykling uten hjelm.

Et hjelmpåbud kan innføres for alle syklister (og passasjerer), men i norsk sammenheng anses det som mest aktuelt å innføre påbud for syklister (og passasjerer) i aldersgruppen 0-12 eller 0-16 år. Dette har bakgrunn i at barn er mer avhengige av sykkel som transportmiddel enn andre grupper, og at de, som vist ovenfor, i relativt stor grad er utsatt for alvorlige ulykker i sammenheng med sykling. Barn er også utrente i trafikken, og bør derfor gis ekstra oppmerksomhet i trafiksikkerhetsarbeidet.

## 5. Hjelmbruk og holdning til hjelmpåbud

Figur 3 viser at hjelmbruken er relativt høy for barn under 12 år (63 % i 2006). Jentene er noe flinkere enn guttene. Ungdom i alderen 12-17 år har lavest andel syklist som bruker hjelm (25 % i 2006). Likevel er det verdt å legge merke til at hjelmbruken har økt mye de siste årene for denne gruppen. Det er ingen klare kjønnsforskjeller i denne aldersgruppen. Sykkelhjelm blir brukt på 34 % av de voksnes sykkelreiser. Her er menn noe flinkere enn kvinner. Også for denne gruppen er det en positiv utvikling de siste år.

**Figur 3: Hjelmbruk for ulike aldersgrupper 1999-2006. Tall fra tilstandsundersøkelsene vektet etter sykkelarbeid i ulike regioner.**



En undersøkelse gjennomført av Norsk Respons for Statens vegvesen oktober-november 2006 viser at 23 % av voksne norske syklist mener bruk av sykkelhjelm bør være frivillig.<sup>4</sup> Her svarte 18 % at det bør være hjelmpåbud kun for syklist under 16 år, mens 58 % mener det bør være påbudt med hjelm for alle syklist.

I samme undersøkelse spurte man om hva som må til for at respondenten skulle bruke hjelm mer. 15 % av de spurte oppga at det må bli påbudt å bruke hjelm som ett av flere mulige svar.

Norsk Respons undersøkelse viser også at 46 % av de spurte (kun syklist) trodde at hjelm var påbudt allerede. Hvis dette stemmer tyder det på at et evt. påbud må håndheves og ledsages av kampanjer, hvis ikke er potensialet for økt bruk av sykkelhjelm ved et påbud relativt lite.

<sup>4</sup> Undersøkelsen ble utført blant 600 syklist

I Statens vegvesens tilstandsundersøkelser fra 2004 sa 79 % av de spurte at de var helt eller delvis enige i at hjelm burde påbys (for alle aldersgrupper).<sup>5</sup> Kun 12 % var helt uenige, mens 8 % var delvis uenige.

De tidligere undersøkelsene referert til ovenfor har vært utført blant voksne. Siden det nå er snakk om et eventuelt påbud for barn, har Vegdirektoratet fått utført en spørreundersøkelse med hovedfokus på barns hjelmbruk. 833 barn i alderen 10-15 år har fylt ut et spørreskjema, med spørsmål om sykkelhjelmbruk, holdninger til sykkelhjelmbruk, om de synes et påbud bør innføres, og hvilke følger et evt. påbud vil få for deres sykkelbruk. 618 av foreldrene til disse barna (kun én forelder per barn) er også spurt om det samme, for at man skal kunne se om det er noen sammenheng mellom foreldrene og barna sine svar.

Av de spurte barna svarer 34 % at de alltid bruker hjelm når de er ute og sykler, og 34 % at de nesten alltid bruker hjelm. 32 % sier at de nesten aldri eller aldri bruker sykkelhjelm. Hjelmb Bruken er sterkt avtakende med alder (14- og 15-åringer er minst flinke til å bruke hjelm), men uavhengig av hvor ofte barna sykler.

Det er uheldig for befolkningens helse dersom et hjelmpåbud fører til vesentlig redusert sykkelaktivitet. Undersøkelsen inneholdt derfor spørsmål om hva slags følger et evt. hjelmpåbud vil få for den enkeltes sykling. 82 % av barna og 88 % av foreldrene oppgir at de ikke vil endre sykkelvanene sine som følge av et evt. hjelmpåbud. 7 % av barna og 4 % av de voksne sier de vil sykle mindre enn før, mens 2 % av barna og 2 % av de voksne sier de vil slutte å sykle. 9 % av barna og 6 % av de voksne har svart ”vet ikke”. De barna som sier de vil sykle mindre er også de som sykler minst fra før, og som aldri bruker hjelm. Aldersmessig er andelen som vil sykle like mye som før avtakende med barnas alder, slik at det er de eldste barna (14-15 år) som i størst grad oppgir at de vil sykle mindre som følge av et evt. påbud.

I forhold til helsemessige konsekvenser av redusert aktivitetsnivå er det relevant å se på hva slags fremkomstmiddel de som sier de vil sykle mindre alternativt vil benytte. Blant de 9 % av barna som oppgir at de vil sykle mindre ved et hjelmpåbud sier de fleste at de vil velge å opprettholde aktivitetsnivået ved å gå mer istedenfor. Dette, og det faktum at de som sier de vil redusere sykkelbruken først og fremst er de som oppgir å sykle lite fra før, kan tyde på at det reelle aktivitetsnivået ikke vil bli vesentlig redusert som følge av et hjelmpåbud for barn.

Det er heller ikke ønskelig at et hjelmpåbud skal føre til vanskeligheter med å få **økt** sykkelaktiviteten. Dette fanger dessverre ikke denne undersøkelsen opp. Det kan tenkes at de som ikke sykler i dag vil få mindre lyst til å begynne dersom de blir tvunget til å bruke sykkelhjelm. Det er også mulig at det blir vanskelig å påvirke de som allerede sykler til å sykle mer hvis et hjelmpåbud blir innført.

Barna ble også spurt om hvordan de stiller seg til et eventuelt hjelmpåbud. 51 % av de spurte mener at sykkelhjelm bør være påbudt for alle syklistene, 5 % mener det bør være påbudt bare for barn under 16 år, og 15 % bare for barn under 12 år. Blant foreldrene er tilsvarende tall henholdsvis 62 %, 10 % og 5 %. Dette vil si at til sammen 71 % av de spurte barna mener at sykkelhjelm bør bli påbudt i noen grad, og 77 % av foreldrene. 22 % av barna og 19 % av foreldrene mener hjelmbruk bør være frivillig. 7 % av barna og 4 % av foreldrene har svart ”vet ikke”.

---

<sup>5</sup> Undersøkelsen ble utført blant 2000 personer i alderen 15 år eller eldre

Svakheten ved denne og de tidligere undersøkelsene presentert her er at de ikke viser hva de spurte mener om et aldersbestemt påbud dersom et allment påbud ikke blir oppgitt som alternativ. Man kan anta at de som vil ha et hjelpåbud for alle også vil støtte et aldersbestemt påbud, men dette kan vi ikke ta for gitt. Derfor har vi i en omnibus hos TNS Gallup spurt et representativt utvalg på ca 1000 personer over 15 år hva de mener om et påbud for barn under 16 år, uten å oppgi andre alternativer.

**Tabell 3: Holdning til hjelpåbud for barn under 16 år, blant voksne med og uten barn i alderen 10-15 år. %.** Omnibus gjennomført av TNS Gallup mars-07.

	Alle spurte (N=1002)	Har barn 10-15 år (N=175)	Har ikke barn 10-15 år (N=821)	Barn ukjent (N=6)
For påbud	79	74	80	28
Mot påbud	17	23	16	37
Vet ikke	4	3	4	35

Som tabell 3 viser, er det et klart flertall (79 %) for et hjelpåbud for barn under 16 år. Det spiller liten eller ingen rolle for holdningen til påbud om man selv har barn i denne aldersgruppen eller ikke. Denne omnibussen støtter hypotesen om at de som vil ha et allment påbud også er positive til et aldersbestemt påbud, siden fordelingen av positive og negative svar er ganske lik de vi har sett i undersøkelsene referert til ovenfor (hvor til sammen mellom 70 og 80 % er for et hjelpåbud i noen grad).

## 6. Erfaringer fra hjelmpåbud i andre land i Norden

Her gjengis erfaringer fra hjelmpåbud som er gjennomført i de øvrige nordiske land. Det er forsøkt å gjennomgå tiltak, hjelmbruk, samt virkning på sykkelarbeid og skader/ulykker. I neste kapittel refereres det til litteraturstudier som tar for seg virkninger av påbud andre steder i den vestlige verden.

### Danmark

#### *Tiltak*

Danmark har ingen lovregulering av sykkelhjelmbruk. Rådet for større færdselssikkerhed opplyser at et politisk parti har foreslått et påbud som tilsvarer det svenske. Rådet mener imidlertid at de med positive midler, informasjon og kampanjer kan øke bruksgraden vesentlig, og har derfor igangsatt en strategi på området, som retter seg spesielt mot skoleelever og deres foreldre. Foreldrene anses som særs viktige, siden de i høy grad er rollemodeller for sine barn.

#### *Hjelmbruk*

I de danske tellingene ligger hjelmbruken på 67 % for barn opp til 10 år, men på kun 12 % for skolebarn over 12 år. Av de øvrige syklistene benytter 5-6 % hjelm. Generelt har hjelmbruken tiltatt i Danmark siden 2004, men blant de voksne er hjelmbruken fremdeles lavest i Norden (11 % i aldersgruppen 26-60 år) (Rådet for større færdselssikkerhed, 2006)

#### *Sykling*

Ikke relevant.

#### *Skader/ulykker*

Ikke relevant.

### Finland

#### *Tiltak*

I 2003 trådte et sykkelhjelpåbud i kraft i Finland, med denne lovteksten i Vägtrafiklagen:

90 § Cyklister och cykelpassagerare skall i allmänhet under körning använda vederbörlig skyddshjälm.

Politiet ilegger generelt ikke bøter for overtredelse, og det er kommentert av Vägaffärsverket at det var og er lite informasjonsvirksomhet om hjelmbruk og påbudet.

#### *Hjelmbruk*

De syv siste årene før påbudet var hjelmbruken på 21-24 %. I 2003-2005 har bruken ligget på 25-29 %.

#### *Sykling*

Har ikke informasjon.

#### *Skader/ulykker*

Har ikke informasjon.

## Island

### *Tiltak*

Umferdarstofa (offentlig institusjon under Samferdselsministeriet) opplyser at Island i mange år har hatt sykkelhjelpåbud for barn under 15 år nedfelt i trafikkloven.

### *Hjelmbruk*

Har ikke informasjon.

### *Sykling*

Har ikke informasjon.

### *Skader/ulykker*

Har ikke informasjon.

## Sverige

### *Tiltak*

I 2005 trådte sykkelhjelpåbud for barn i kraft i Sverige, med denne lovteksten i Trafikförordningen (SFS 1998:1276):

#### 6 kapitlet 4 a §

Den som är under femton år och färdas med en tvåhjulig cykel skall använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Cykelföraren skall se till att passagerare använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd i enlighet med bestämmelsen i första stycket.

#### 14 kapitlet 6 a §

En cykelförare som uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommer på honom eller henne enligt 6 kapitlet 4 a § andra stycket döms till penningböter.

Barn og ungdom under 15 år som ikke bruker hjelm kan stoppes av politiet, men ikke bøtelegges. Foreldre eller andre personer som har fylt 15 år kan derimot bøtelegges om de har et barn som ikke bruker hjelm som passasjer på sin sykkel.

Vägverkets föreskrifter (2004:174) omtaler også bruk av sykkelhjelm:

2 § Cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd skall vid färd vara väl fastspänd så den sitter stadigt på huvudet.

Huvudskydd vars skyddsegenskaper försämrats genom skada eller annan åtgärd så att den inte längre utgör ett lämpligt huvudskydd får inte användas.

3 § Undantag från dessa föreskrifter prövas av Vägverket.

#### Allmänna råd

4 § Cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd bör uppfylla kraven om utförande och CE-märkning i Arbetarskyddsstyrelsens kungörelse (AFS 1996:7) med föreskrifter om utförande av personlig skyddsutrustning.

Annat huvudskydd än cykelhjälm bör anses som lämpligt om det har skyddsegenskaper som minst motsvarar cykelhjälms, såsom skyddshjälm för motorcykel eller moped, småbarnshjälm, ridhjälm, skidhjälm och inlineshjälm.

---

Det ble gjennomført ulike kampanjer og informasjonstiltak i forbindelse med introduksjonen av hjelmpåbud i Sverige.

#### *Hjelmbruk*

Spørreundersøkelser gjort på forhånd viste at 50 % av befolkningen støttet idéen om at sykkelhjelm burde være påbudt. Etter at påbudet ble innført har hjelmbruken for barn under 12 år økt markant, fra under 40 % i årene før til godt over 60 % i 2005. Hjelmpåbudet ser imidlertid ikke ut til å ha påvirket eldre barn og voksne (Nolén 2006). Det gjenstår å se om denne virkningen vil vedvare.

#### *Sykling*

Når det gjelder sykkelarbeid så er det ulike studier som viser motstridende tendenser (Nolén 2006). Det er langtidseffekten som er av størst viktighet, og undersøkelser de neste år vil kunne avdekke om påbudet har hatt virkning på sykkelarbeidet.

#### *Skader/ulykker*

Vägverket anser det som for tidlig å analysere ulykkesstatistikk for å kunne si noe om faktisk trafikksikkerhetsmessig virkning av hjelmpåbudet.

### **Oppsummering: Erfaringer fra andre land i Norden**

Av andre nordiske land har Island og Sverige hjelmpåbud for syklister under 15 år, mens det i Finland er påbudt med sykkelhjelm for alle syklister. Danmark har ingen tilsvarende lovregulering. Det er lite informasjon å hente fra de tre landene som har et slikt påbud. Fra Island har vi ingen data om verken hjelmbruk, sykkelarbeid eller sykkelulykker, og fra Sverige er det for tidlig å hente noen sikre erfaringer, selv om det er registrert en foreløpig markant økning i sykkelhjelmbruken blant barn. Når det gjelder Finland er lærdommen at et påbud som ikke ledsages av kontroller og informasjonskampanjer fører til liten endring i hjelmbruken. Da er det heller ikke relevant å se på hvorvidt det har vært endringer i sykkelarbeid og/ eller sykkelulykker som følge av påbudet.

## 7. Erfaringer fra hjelpåbud i øvrige land

I tillegg til Finland, Island og Sverige har 8 land innført hjelpåbud for deler av eller hele befolkningen. Disse landene er Australia, Canada, Kroatia, New Zealand, Slovenia, Spania, Tsjekia og USA.<sup>6</sup> Det finnes studier av virkningen av påbud for flere av disse landene, men undersøkelsene har dessverre avdekket en mengde motstridende funn som forklares med ulike metodiske tilnærminger (se bl.a. Hagel mfl. 2006, Povey mfl. 2000, Robinson 2000, Robinson 2006, Robinson 2007, Scuffham 2000, Wardlaw 2000). Funnene som diskuteres dreier seg om hvorvidt hjelpåbud har ført til en reduksjon i antall hodeskader hos syklister, og om sykkelaktiviteten har gått ned som følge av et hjelpåbud eller ikke.

Som grunnlagsmateriale for det svenske påbudet ble det utarbeidet en litteraturstudie som tok for seg flere av undersøkelsene nevnt over (Nolén og Lindqvist, 2003). I dette arbeidet ble det konkludert med at:

- Påbud har en klar (og god) virkning på bruk og skader (i alle studerte land)
- Påbud har ikke entydige virkninger på valg av sykkel som transportmiddel

Tabell 4 gjengir funnene som i følge den svenske litteraturstudien fra 2003 er gjort i forbindelse med innføring av sykkelhjelpåbud i land utenfor Norden.

**Tabell 4: Konsekvenser av hjelpåbud i vestlige land utenfor Norden. Kilde: SVEIS-notat 2003/067666-005 fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet.**

Land	Tidspunkt for innføring av hjelpåbud	Hjelmbbruk Før	Hjelmbbruk etter	Endring i antall Ulykker	Effekt på bruk av sykkel som transportmiddel
<u>Australia</u> (gjelder i hele landet og for alle aldersgrupper)	1/7-1990 – 1/7-1992	30 % (Victoria)	80 % (Victoria)	Minus 45 % i antall døde syklister (hele Australia)	- Minsking for ungdom - Forbigående minsking for barn - Ingen minsking for voksne
<u>New Zealand</u> (gjelder i hele landet og for alle aldersgrupper)	1/1-1994	46% (voksne) 63% (ungdom) 86% (barn)	90 – 95 % (alle aldersgrupper)	Minus 20 – 30 % i antall hodeskader (beregnet verdi)	Ingen studier funnet.
<u>Canada</u> (5 delstatslover. 2 av disse gjelder kun barn og ungdom)	1995-2002	40 – 50 %	60 – 85 %	Signifikant reduksjon i hodeskader hos barn	Ingen tendenser til minsket sykling hos barn.
<u>USA</u> (20 delstatslover som kun gjelder barn + et 90-talls lokale lover)	1992-2002	20 – 30 % (barn)	50 – 80 % (barn – der det er innført delstatslover)	Signifikant lavere andel alvorlige hodeskader blant de som bruker sykkelhjelm	Ingen studier funnet.

I forskningsmiljøer drøftes fremdeles disse konklusjonene, noe som blant annet ble omtalt i Aftenposten 6. desember 2006 (side 2). Der henvises det til Robinson (2006), som på bakgrunn av en metastudie argumenterer for at påbud ikke har gitt reduksjon i hodeskader,

<sup>6</sup> I tillegg har Frankrike, Nederland, Italia og Russland hjelpåbud for konkurransesyklister



men kun redusert sykkelarbeidet. Hun peker også på at den økningen i sykkelaktiviteten man tidligere hadde observert i Australia stoppet da hjelmpåbudet ble innført. Robinson blir imidlertid kritisert av Hagel m.fl. (2006), som hevder at Robinsons analyse har viktige metodiske svakheter. Robinson har etter dette tatt til orde for en mer helhetlig forskning på området, som kontrollerer for sammenhenger mellom hjelmbruk og sosioøkonomisk status og holdning til risiko, og hvor alle kostnader og fordeler med hjelmpåbud blir tatt i betraktning i samme arbeid (Robinson, 2007).

Foreløpig er det altså lite forskning som er gjort på hvorvidt sykkelhjelpåbud reduserer sykkelaktiviteten, og de resultatene som finnes er det stor uenighet om. Følgelig er det svært vanskelig å predikere hvilke følger et hjelmpåbud vil få for sykkelaktiviteten i Norge.

Den nevnte litteraturstudien fra Sverige (Nolén og Lindqvist, 2003) hadde også konklusjoner om virkningen av ulike tiltak for å øke sykkelhjelmbruken i forbindelse med påbud. Disse var:

- Påbud i kombinasjon med informasjons- og utdannelsesiltak har større virkning enn disse hver for seg
- Et påbud bør ha et sanksjonssystem og et visst nivå av overvåking for å oppnå kraftig og varig virkning for syklisters hjelmbruk
- Et påbud som omfatter alle grupper ser ut til å få større konsekvenser for hjelmbruk enn påbud som bare omfatter barn og ungdom

## 8. Drøfting av forskningsresultater

### 8.1. Virkningen av hjelmpåbud

Det ser ut til å være relativt stor enighet om at bruk av hjelm reduserer hodeskader ved sykkelulykker. Et påbud alene vil imidlertid trolig ikke ha stor virkning (jf. Finland). Erfaringer fra andre land viser at et evt. hjelmpåbud må håndheves og ledsages av kampanjer dersom det skal bli etterlevd.

I Norge har vi allerede en nokså høy bruksprosent av sykkelhjelm. For eksempel er det like mange barn under 12 år som bruker hjelm i Norge uten påbud som det er i Sverige med påbud. Det er vanskelig å si om den høye bruksprosenten medfører at det vil være spesielt vanskelig å få enda flere til å begynne med hjelm (ved at potensialet for nye hjelmbrukere er mindre), eller om det blir enklere i og med at hjelm allerede er såpass vanlig. Likevel er det et positivt tegn at det er et klart flertall som støtter et hjelmpåbud.

### 8.2. Hjelmpåbud og faren for redusert sykkelaktivitet

Det er også stor enighet om at syklingens helsebringende virkning er større enn helsereduksjonen man får pga. trafikkulykker. Dette er imidlertid ikke et argument i seg selv mot å gjøre syklingen sikrere. Spørsmålet er om å tvinge flere til å bruke sykkelhjelm ved hjelp av lovpåbud reduserer eller gjør det vanskelig å øke sykkelarbeidet, slik at man får en helsekostnad pga. inaktivitet som overstiger nytten av færre alvorlige hodeskader.

Det faglige grunnlaget for å si noe om et eventuelt hjelmpåbud vil redusere syklingen eller gjøre det vanskelig å øke sykkelbruken er høyst usikkert. De landene som har innført hjelmpåbud hittil har heller ikke vært opptatt av dette. En undersøkelse fra Australia kan tyde på at sykkelbruken har blitt noe redusert som følge av det allmenne hjelmpåbudet de innførte i perioden 1990-1992 (midlertidig blant barn, permanent for ungdom, ingen endring blant voksne). Andre har påpekt at **økningen** i sykkelbruk i Australia stoppet som følge av hjelmpåbudet. Metodiske innvendinger gjør det imidlertid vanskelig å vite om man kan stole på resultatene.

For å få en pekepinn på hva et evt. hjelmpåbud blant barn vil gjøre med sykkelaktiviteten i Norge, har Vegdirektoratet fått gjennomført en spørreundersøkelse blant barn i alderen 10-15 år. Denne viser at 9 % av de spurte mener de vil redusere sykkelaktiviteten ved et hjelmpåbud. De fleste av disse barna oppgir imidlertid at de sykler lite fra før og sier dessuten at de i stor grad vil velge å gå istedenfor å sykle, slik at helsekostnadene ved dette vil etter dette å dømme være begrensede. Likevel er det interessant å merke seg at andelen barn som oppgir redusert sykkelaktivitet med et hjelmpåbud er økende med barnas alder, noe som tyder på at et påbud vil ha størst negative konsekvenser for sykling blant barn/ ungdom i alderen 14-15 år.

Grunnholdningen til et hjelmpåbud i Norge er positiv, noe som vil gjøre det enklere rent politisk å innføre det, og gi en større mulighet for at befolkningen faktisk vil følge det. I Sverige ble det gjort et poeng av å vente med et påbud til man mente at befolkningen var positiv til dette, noe 50 % var ved innføringen. I Norge er tilsvarende tall mye høyere (79 % er helt eller delvis enig i at hjelm bør bli påbudt for alle syklister ved måling i 2002).

### **8.3. Andre tiltak**

Sykkelhjelm er et skadereduserende tiltak. Ved et evt. påbud er det viktig at man også beholder fokus på å forebygge at en ulykke inntreffer (pre-/ post-crash). Andre tiltak rettet mot trafikanter, sykler og veg (for eksempel kampanjer, opplæring, TS-inspeksjoner, utbygging av g/s-veg, reduserte fartsgrenser) må derfor videreføres med uforminsket styrke.

## 9. Konklusjon

Statens vegvesen ønsker å få flere til å bruke sykkelhjelm. Dette gjelder særlig barn og unge, som vi har sett er en spesielt utsatt gruppe når det gjelder hodeskader. Et påbud om sykkelhjelm for barn og ungdom under 16 år kan øke hjelmbruken i denne gruppen betraktelig. Derfor har etaten nå vurdert om man bør innføre et slikt påbud.

Spørreundersøkelser viser at et klart flertall støtter et hjelmpåbud. Senest i mars 2007 svarte nesten 80 % av de spurte at de er for et påbud om sykkelhjelm for barn under 16 år. Til sammenligning var 50 % av den svenske befolkningen positive til et hjelmpåbud da dette ble innført for barn under 15 år i 2005.

Vegvesenet har imidlertid også et ansvar for å øke sykkelbruken. Et sykkelhjelpåbud kan komme i konflikt med dette målet, siden det kan medføre at noen slutter å sykle, eller ikke begynner å sykle.

Kunnskapsgrunnet er foreløpig for dårlig til at man med rimelig grad av sikkerhet kan si om et hjelmpåbud i Norge ikke vil medføre negative helsemessige konsekvenser i form av redusert sykling. En undersøkelse Statens vegvesen nylig har fått utført viser at 9 % av de spurte under 16 år sier de vil redusere sykkelaktiviteten dersom hjelm blir påbudt. Denne gruppen domineres av personer som sykler relativt lite fra før, noe som tilsier at potensialet for reduksjon i sykkelaktivitet sannsynligvis er lite. En stor andel av disse sier dessuten at de vil gå mer i stedet for å ta seg frem på sykkel dersom et hjelmpåbud blir innført, slik at den totale fysiske aktiviteten ikke vil lide for disse personene. I andre land der hjelmpåbud er innført er erfaringer mht. sykkelbruken i liten grad undersøkt, og de få undersøkelsene som er gjort spriker fra at det gir nedgang i syklingen særlig for ungdom, at veksten i sykkeltrafikken stopper, eller at det ikke påvirker sykkelomfanget.

Når det gjelder et hjelmpåbuds virkning mot skader peker forskningsresultater i retning av at det har en skadereduserende virkning. Det er imidlertid en forutsetning at påbudet håndheves og ledsages av kampanjer. Dette ble gjort i Sverige da man innførte hjelmpåbud der, og foreløpig har man sett en økning i hjelmbruk fra 40 til 60 %. Om man kan forvente en tilsvarende økning i Norge, hvor hjelmbruken blant barn allerede ligger på et høyere nivå, er usikkert.

Hjelmbruk er altså positivt i seg selv, men det fins en risiko for at et påbud kan være negativt for befolkningens helsetilstand totalt sett. Spørsmålet er altså om man bør nøye seg med å satse videre på kampanjer for å øke hjelmbruken, selv om et påbud antakelig vil ha en større virkning. Dette er et dilemma vegvesenet tar på alvor, og vi anser det som et politisk spørsmål å avgjøre om man skal prioritere trafikksikkerhet foran evt. helsemessig og miljømessig gevinst.

---

## Litteratur

Aftenposten 6. desember 2006: "Tviler på at hjelmen hjelper" av Arnfinn Mauren, side 2.

Bjørnskau, T. (2005): *Sykkelulykker. Ulykkestyper, skadekonsekvenser og risikofaktorer*. Rapport 793, Transportøkonomisk institutt

Bjørnskau, T. (2001): *Sykkelulykker blant ungdom*. Rapport 504/2001, Transportøkonomisk institutt

British Medical Association (2004): "Legislation for the compulsory wearing of cycle helmets" hentet fra BMAs nettsider – [www.bma.org.uk/ap/nsf/content/cyclehelmetstlegisl](http://www.bma.org.uk/ap/nsf/content/cyclehelmetstlegisl)

Denstadli mfl. (2006): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. Rapport 844/2006, Transportøkonomisk institutt

Departementene (2004): *Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-09. Sammen for fysisk aktivitet*. Publ.kode I-1104-B

Hagel, B. mfl (2006): "Arguments against helmet legislation are flawed" i *British Medical Journal*, Vol. 332; 725-726 (bmj.com)

Johansen, L. B. og J. Sørensen (2006): "Syklister lever lenger" i *Samferdsel*, nr 9/2006; 26-27

Krag, T. (2005): "Europeiske erfaringer: Flere syklister gir lavere ulykkesrisiko – og betydelige helseeffekter" i *SykkelEkstra*, bilag i *Samferdsel* nr 3/2005; 8-13

Nolén, S. (2006): *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988-2006. Resultat från VTI:s senaste observationsstudie*, Notat datert 2006-05-31, Väg- og transportforskningsinstituttet

Nolén, S. og K. Lindqvist (2003): *Effekter av åtgärder för ökad cykelhjälmsanvändning. En litteraturstudie*. Rapport 487, Väg- og transportforskningsinstituttet

Norsk respons (2006): *Bruk av sykkel, adferd i trafikken og regelkunnskap. Etterundersøkelse. Landsomfattende undersøkelse blant syklister og bilister 23. oktober – 7. november 2006*. Oppdrag utført for Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Povey, L. J., W. J. Frith og P. G. Graham (1999): "Cycle helmet effectiveness in New Zealand" i *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 31/ 6; 763-770

Robinson, D. L. (2001): "Changes in head injury with the New Zealand bicycle helmet law" i *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 33/5; 687-691

Robinson, D. L. (2006): "No Clear Evidence from Countries that have Enforced the Wearing of Helmets" i *British Medical Journal*, Vol. 332; 722-725 (bmj.com)

Robinson, D. L. (2007): "Bicycle helmet legislation: Can we reach a consensus?" i *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 39/1; 86-93

Rådet for større færdselssikkerhed (2006): *Cykelhjelme i bytrafikken 2006*. (sikkertrafikk.dk)

Scuffham, P., J. Alsop, C. Cryer og J. D. Langley (2000): "Head injuries to bicyclists and the New Zealand bicycle helmet law" i *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 32/4; 565-573

Statens vegvesen (2003): "NTP 2006-2015 – Ny vurdering av et eventuelt påbud om bruk av sykkelhjelm". Notat fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet, SVEIS nr. 2003/067666-005.

Statens vegvesen (2005): *Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikkikkerhet – 2004*. Rapport 3, Veg- og trafikkavdelingen

Statens vegvesen (2007): *Rullering av nasjonal sykkelstrategi – attraktivt å sykle for alle*. Grunnlag for NTP 2010-2019. Høringsutgave februar 2007.

Norsk respons (2006): *Bruk av sykkel, adferd i trafikken og regelkunnskap. Etterundersøkelse. Landsomfattende undersøkelse blant syklister og bilister 23. oktober – 7. november 2006*. Oppdrag utført for Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Veisten, K., K. Sælensminde og K.-E. Hagen (2005): *Syklistskader, risiko ved sykling og nyttekostnadsanalyseverktøyet for sykkeltiltak*. Rapport 816/2005, Transportøkonomisk institutt

Vägverket i Sverige (2006): "Oppdrag och promemorians upplägg". Notat datert 10.09.2006.

Wardlaw, M. J. (2000): "Three Lessons for a Better Cycling Future" i *British Medical Journal*, Vol. 321; 1582-1585 ([www.bmj.com](http://www.bmj.com))



**Statens vegvesen**

Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
N - 0033 Oslo  
Tlf. (+47 915) 02030  
E-post: [publvd@vegvesen.no](mailto:publvd@vegvesen.no)

ISSN 1503-5743



Reykjavík 15. nóvember 2018

## Umsögn við frumvarp til umferðarlaga:

Þingskjal 231 — 219. mál á 149. löggjafarþing 2018–2019.

### Inngangur

Landssamtök hjólreiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.

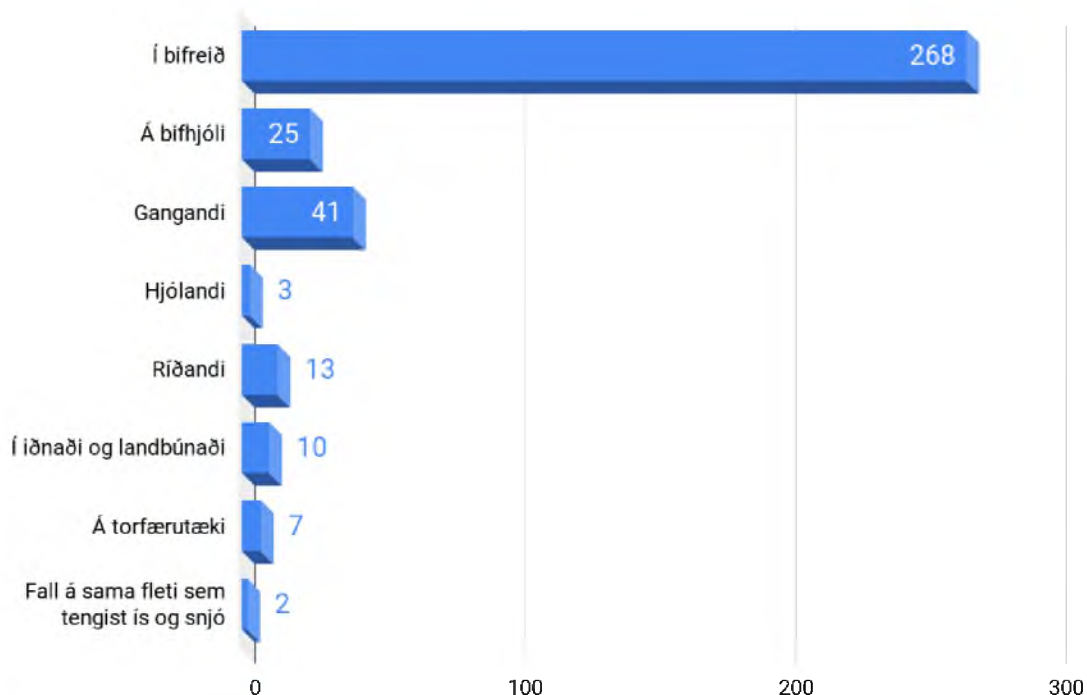
Fulltrúar LHM eru ánægðir með að tekið hefur verið tillit til margra athugasemda samtakanna í alllöngu ferli frumvarpsins og að mestu leyti eru fulltrúar LHM ánægðir með frumvarpið og þau atriði sem snúa að hjólandi umferð. LHM gera þó athugasemdir við nokkrar greinar í frumvarpinu. Í því sambandi vilja samtökin sérstaklega minnst á það atriði í 79. gr. að það verði bannað fyrir yngri en 15 ára að hjóla án reiðhjólahljálms. Að mati LHM kemur ekki til greina að festa þessa reglu í sessi nema árangurinn hafi verið metinn, og málið verið rætt efnislega, meðal annars með þátttöku sérfræðinga um lýðheilsuáhrif hjálmaskyldu.

Í þessu máli er mikilvægast að horfa á möguleg heildaráhrif. Alþingi má ekki leiða í lög ákvæði, sem geta haft neikvæð áhrif á hjólreiðar og þar með neikvæð áhrif á lýðheilsu og umhverfi, sem ekki er sannað að hafi teljandi ávinning í för með sér vegna slysavarna. Slyshætta hjólandi er ekki meiri en annarra vegfarenda, sem eru ekki undir sama „hjálmi“ seldir. Mun fleiri einstaklingar í öðrum vegfarendahópum hafa beðið bana í umferðinni heldur en hjólandi samanber mynd hér að neðan sem sýnir tölur yfir látna í umferðar- og samgönguslysum á landi s.l. 20 ár. Ef málið er séð frá þeim sjónarhóli væri jafn mikil ástæða til að banna göngu og akstur án hjálma og vafalaust mundi það bjarga fleiri mannlífum en hjálmanotkun hjólandi. Þarna virðist ekki vera jafnræði með



samgöngumátum hvað varðar aðgerðir til að varna manntjóni þegar slys verða. Enda átta menn sig vel á því að slíkar lagalegar tálmanir fyrir aðra ferðamáta eru fáránlegar - alveg eins og lagaskylda um bann við hjólreiðum án hjálma.

Til að auka öryggi hjólandi ber fyrst og fremst að leggja áherslu á að koma í veg fyrir slys fremur en að minnka tjón þegar slys verður. Leggja ber áherslu á aukningu í hjólreiðum, vönduð mannvirki fyrir hjólandi, gott viðhald, og þjónustu við þessi mannvirki og menntun og fræðslu til að bæta hjólreiða- og umferðarmenningu.



Mynd. Láttnir í umferðar- og samgönguslysum á landi s.l. 20 ár, 1998-2017, samkvæmt dánarmeinaskrá Landlæknis (láttnir alls 39.317 á tímabilinu).

Flestar lagasetningar, sem takmarka frelsi einstaklinga, eru settar með langtímahagsmuni samfélagsins í huga, með það fyrir augum að koma í veg fyrir samfélagslegt tjón, hvort sem það er af efnahagslegum, umhverfislegum eða heilsufarslegum toga. Þetta ákvæði í frumvarpinu uppfyllir ekki þessi skilyrði og er að auki ekki rökstutt gögnum. Það eru heldur ekki í samræmi við þau markmið sem sett eru fram í 1. gr. laganna. Engin endurskoðun virtist hafa farið fram á eldri reglu, sem þó var yfirlýstur tilgangur endurskoðunar umferðarlaganna. Hagsmunasamtök hjólreiðamanna, ekki bara á Íslandi heldur um alla Evrópu hafa lagst gegn lagasetningum sem banna hjólreiðar án reiðhjólajálma. Landssamtök hjólreiðamanna LHM hafa sent inn ítarlegar athugasemdir á öllum stigum málsins allt frá 2008. Við höfum farið yfir reynslu annarra þjóða sem hafa reynt slíka löggjöf og bent á neikvæðar afleiðingar fyrir öryggi hjólandi, lýðheilsu, umhverfi og loftslagsmál, sem getur orðið afleiðingin ef bann við hjólreiðum án hjálms, leiðir til þess að minna er hjólað, eða að minni aukning verður í hjólreiðum. Reynsla annara þjóða er neikvæð þegar horft er heildstætt á

málið. Þegar upp er staðið eru það auknar hjólreiðar sem auka öryggi hjólreiðamanna og hefur notkun reiðhjólahljálma lítill áhrif til eða frá.

Í þessu sambandi viljum við þó taka fram að við höfum ekkert á mót því að einstaklingar noti hjálma og að stjórnvöld og aðrir hvetji til hjálmanotkunar svo fremi það sé gert án hræðsluáróðurs. Árangur af slíku starfi er sennilega betri en af lagabóði. Keppnisfélög hjólreiðamanna, sem eru aðildarfélög LHM, hafa mörg eða öll hjálmaskyldu í keppni og á æfingum. Það er á þeim grunni sem á að vinna að hjálmanotkun, með fræðslu og frjálsri þátttöku. Ef bann er lagt við hjólreiðum án reiðhjólahljálma er hætt við því að minna verði hjólað en ella, með slæmum afleiðingum fyrir samfélagið allt.

Stjórn LHM óskar eftir því að fá að koma á fund Umhverfis og samgöngunefndar til að gera nánari grein fyrir máli sínu og svara spurningum.

## **Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.**

### **1. gr. Markmið**

Að mati Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) eru markmið umferðarlaga of þröngt skilgreind í frumvarpinu. Markmið umferðar og samgangna er ekki öryggi heldur samgöngur. Þótt það sé auðvitað mikilvægt að samgöngur séu eins öruggar og verða má, má sjónarmið um öryggi ekki vera (mis)notað til að skerða rétt einstakra samgöngumáta til samgangna. LHM leggur til að 1. gr. verði:

„Markmið laganna er að tryggja greiðar samgöngur allra vegfarendahópa og vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.“

### **3. gr.**

#### **28. tl. Óvarinn vegfarandi.**

Þetta hugtak er gildishlaðið og gefur í skyn óeðlilegt ástand þótt ekkert sé eðlilegra en að gangandi og hjólandi vegfarendur ferðist um án sérstaks varnarbúnaðar svo sem brynju og hjálma. Með þessu orðalagi eru lögð drög að því að reisa frekari skorður við því að ganga eða hjóla og krefjast frekari búnaðar og klæðnaðar fyrir þessa vegfarendur sbr. athugasemdir okkar við 4. mgr. 79 gr.

Þá er óþarfi að skilgreina óvarða vegfarendur, enda er þeirra eingöngu getið á tveimur stöðum í lögnum (78. og 79. gr.). Þess má geta að ekkert hinna Norðurlandanna notar sambærilegt hugtak í sínum lagatexta. Í tillögum LHM við 78. og 79. gr. eru lagðar til breytingar sem gera það kleift að sleppa þessu hugtaki.

LHM leggur til að skilgreining á óvörðum vegfarendum í 28. tl. falli niður en notað verði hugtökin gangandi og hjólandi vegfarendur í frumvarpinu eða „Hver sá sem er ..“ í 78. gr. frumvarpsins.

## 29. tl. Reiðhjól

Mjög mikilvægt er að skilgreining á reiðhjóli nái aðeins yfir reiðhjól en ekki önnur óskyld farartæki. Þannig var því háttáð í frumvarpinu á 141. þingi en hefur nú aftur verið breytt. Ef skilgreining er teygð yfir fleiri gerðir farartækja er ekki hægt að notast við skilgreiningu á reiðhjóli í t.d. reglugerð um gerð og búnað reiðhjóla, heldur verður að skilgreina þau upp á nýtt í reglugerðinni. Öll norðurlöndin reyna að tryggja það að skilgreining sé skýr og þannig nýtist skilgreint hugtak í frekari löggjöf og reglugerðum.

Þá má benda á að Noregur hefur bætt við skilgreiningu sína á reiðhjóli knúnu hjálparmótor að vélaraflið megi nota eitt og sér upp að 6 km hraða, en þannig eru flest hjól þeirrar gerðar útbúinn til að auðvelda eldri einstaklingum að leggja af stað og mun vera í samræmi við undanþágu þeirra frá gerðarviðurkenningu sem fylgir vélknúnum ökutækjum.

Einnig má benda á að það getur verið nauðsynlegt fyrir farartæki í c. lið að komast styttri vegalengdir eftir akbraut þegar svo ber undir að engir stigar eða gangstéttir eru til staðar.

Því mætti orða 29. tl. svona:

„Reiðhjól: Ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og búið til aksturs í almennri umferð. **Ákvæði um reiðhjól gilda, nema annað sé ákveðið, einnig um:**

a. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafl er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km/klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið. **Vélaraflið eitt má þó nota upp að 6 km hraða.**

b. Annað lítið vélknúið ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og hannað er til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur m.a. vélknúið hlaupahjól og tvíhjóla ökutæki á einum öxli. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut **nema þegar önnur úrræði eru ekki til staðar.**“

## 40. tl. Vélknúið ökutæki

Aðlaga þarf skilgreininguna á vélknúnu ökutæki í 40. tl. þannig að hún innifeli ekki þau tæki sem eru knúin vélarafli að hluta eða öllu leyti og eru undanþegin gerðarviðurkenningu fyrir vélknúin ökutæki. 40. tl. gæti því hljóðað svona:

„40. Vélknúið ökutæki: Ökutæki, sem ætlað er til aksturs á landi og er búið aflvél til að knýja það, annað en reiðhjól og önnur ökutæki sem eru undanþegin gerðarviðurkenningu fyrir vélknúin ökutæki.“

### **3. gr. Nýr töluliður**

Sennilega gæti það verið góður kostur að skilgreina hugtakið gerðarviðurkenning í 3. gr. einnig.

3. gr. nýr töluliður:

„Gerðarviðurkenning vélknúin ökutækis: Gerðarviðurkenning er gefin út af Samgöngustofu til umsækjanda og gildir fyrir vélknúid ökutæki af sömu gerð og það sem fært var til skoðunar.“

### **7. gr. Fyrmæli og leiðbeiningar fyrir umferð.**

LHM vill vekja athygli á þeirri bagalegu stöðu sem hjólandi fólk lendir gjarnan í við svokölluð umferðarstýrð umferðarljós, sem mörg hver skynja ekki hjólandi umferð eða umferð bifhjóra. Útfæra þarf heimild hjólandi umferðar til að fara yfir gatnamót þannig að hættulaust sé við slíkar aðstæður. Slíkar lausnir eru þekktar sumstaðar erlendis. LHM leggur til nýja málsgrein í 7. grein:

„Veghaldari ber að upplýsa gangandi og hjólandi vegfarendur um virkni umferðarljósa, hámarkstímalengd í bið eftir grænu ljósi, og geta þess sérstaklega ef ljós eru umferðarstýrð og geta ekki skynjað reiðhjól.“

Og/eða:

„Ef skynjari sem stýrir umferðarstýrðum umferðarljósum skynjar ekki vegfaranda er honum heimilt að fara gegn rauðu ljósi ef það er hættulaust og án óþæginda fyrir aðra umferð.“

### **27. gr. 4. mgr.**

Með þessu frumvarpi stendur til að leiða í lög að ef hjólandi þvera akbraut skuli þeir gæta að því að hjóra eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sömu ákvæði hafa þegar verið leidd í lög varðandi öikumenn á léttu bifhjóli í flokki I. Það skýtur skökku við að bílstjórar sem geta valdið mestu tjóni með óvarlegum akstri skuli ekki þurfa að fylgja þessum sömu reglum. Þeir sem eru hættulegir og geta drepid eða valdið miklu líkamstjóni mega aka á hámarkshraða en þeir sem eru hættulitlir og valda litlu tjóni eiga að fara á gönguhraða. Er ekki hlutunum snúið á haus hérna? Er ekki líklegra að bílstjóri sjái gangandi og hjólandi vegfarendur ef þeir fara á gönguhraða og er ekki eðlilegt að skylda þá til þess líkt og aðra vegfarendur? Tillaga 4. mgr. 27. gr. gæti hafist svona:

„Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum.“

### **28. gr. 5. mgr.**

Hjólandi vegfarendum á akbraut og hjólandi og gangandi vegfarendum á gangstétt stafar umtalsverð hætta af því ef bílstjórar eða farþegar í bíl opna ökutæki sín óvarlega í veg fyrir þá. Nokkur slys hafa orðið vegna þessa og geta þau orðið talsvert alvarleg og dæmi er um banaslys erlendis. Því er mikilvægt að í umferðarlögum sé skýrt tekið fram hvaða hættu er verið að koma í veg fyrir svo nægilega rík áhersla verði lögð á þetta í umferðarfræðslu og ökukennslu.

Lagt er til að 5. mgr. 28. hljóði svona:

„Opna skal dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu. **Sérstaklega skal gæta að því að dyr opnast ekki í veg fyrir aðra vegfarendur.**“

### **37. gr. 3. mgr.**

Ljóst er að vegakerfið er ekki nægjanlega öruggt til að koma í veg fyrir manntjón þótt öryggisbelti séu notuð ef framanákeyrsla verður á þjóðvegum og eins er umhverfi vega víða óöruggt og vegaxlir vanbúnar ef eitthvað bjátar á í akstri, s.s. vegna hálfu eða athyglisbrests ökumanns. 90 km hámarks hraði á vegum með bundnu slitlagi og 80 km á vegum með malarslitlagi er of hár hraði m.v. þær aðstæður sem eru ríkjandi á flestum þjóðvegum landsins. LHM leggur því til að hámarks hraði verður lækkaður nær því að teljast öruggur hraði enda séu aksturstefnur ekki aðskildar á viðkomandi vegum og vegöxl ófullnægjandi að breidd samkvæmt veghönnunarreglum Vegagerðarinnar. Lagt er til að 3. mgr. 37. gr. hljóði svo:

„Utan þéttbýlis má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 70 km á klst. á vegum með malarslitlagi, en 80 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.“

### **44. gr.**

LHM leggur til að aldursmark barna verði óbreytt 7 ára. Núverandi aldursmark hefur ekki valdið neinum vandræðum til þessa og óþarfi að breyta því. Lagt er til að 1. mgr. 44. gr. hljóði svo:

„Barn yngra en sjö ára má ekki hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns sem náð hefur 15 ára aldri.“

### **46. gr. Sérreglur um akstur létttra bifhjóla í flokki I**

LHM leggst gegn því að almennt verði heimilað að aka léttum bifhjólum í flokki I á gangstétt, gangbraut, göngustíg, og göngugötu. Með því að heimila akstur létttra bifhjóla í flokki I á öllum stígum og gangstéttum er verið að leysa veghaldara undan ábyrgð á því að tryggja örugga hönnun stíga og gangstétta. LHM telur að þessa heimild eigi að skilyrða við að sérstakt boðmerki heimili

akstur þessara tækja á þessum stöðum. Þannig verði það ávallt sérstök ákvörðun veghaldara að akstur þessara tækja verði leyfður á þessum stöðum. Enda séu skilyrði til þess að leyfa akstur þeirra á þessum stöðum að mati veghaldara og beri hann þá ábyrgð á því að hönnun og aðrir þættir beri þessa umferð. Að mati LHM er líklegt að flestir veghaldarar muni kappkosta að setja upp boðmerki og heimila akstur létttra bifhjóla en þetta ákvæði mundi þá ýta undir meiri ábyrgð veghaldara á sínum stígum. Lagt er til að 2. mgr. hljóði svona:

„Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á hjólastíg og hjólarein. Einnig er heimilt að aka þeim á gangstétt, gangbraut, göngustíg, og göngugötu, sem veghaldari hefur merkt með boðmerki sem heimilar þessa umferð, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að aka á hjólastígnum. Ökumaður á gangstétt, gangbraut, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Hann skal gæta ítrustu varkárni og ekki aka hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um. Hann skal gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir.“

## **62. gr. Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, létttra bifhjóla og torfærutækja**

Velta má því fyrir sér hvort ekki sé ástæða til að gera kröfu um einhverskonar próf til að aka léttu bifhjól í flokki I?

## **72. gr. Skráning. - Skráning létttra bifhjóla í flokki I.**

Létt bifhjól í flokki I eru undanþeginn skráningarskyldu skv. 1. mgr. Velta má því fyrir sér hvort ekki sé ástæða til að halda inni skráningarskyldu létttra bifhjóla í flokki I. Í núverandi umferðarlögum eru létt bifhjól í flokki I skráningarskyld en Samgöngustofa hefur af einhverjum ástæðum hunsað það lagaboð og ekki tekið við skráningum fyrir létt bifhjól í flokki I.

Eins og sakir standa eru margskonar bifhjól að aka um stíga og gangstéttir og þó flest séu lögleg eru sum þeirra sennilega létt bifhjól í flokki II án skráningarkerkja, og sum eru sennilega létt bifhjól í flokki I þar sem búið er að fjarlægja mótörstýringar og geta þau því ekið hraðar en 25 km á klst. Vandséð er að lögregla geti haft eftirlit með þessu nema að þessi ökutæki séu skráningarskyld og merkt hvers kyns þau eru og öll með skráningarnúmer.

Þegar þessum bifhjólum er ekið um stíga og gangstéttir á yfir 25 km hraða á klukkustund fylgir því umtalsverð slyshætta fyrir bæði gangandi og hjólandi vegfarendur. Nauðsynlegt er að lögregla geti haft eftirlit með þessum ökutækjum og tekið á þeim bifhjólum sem komast langt umfram 25 km hraða á stígum og gangstéttum. LHM leggur því til að létt bifhjól í flokki I verði ekki undanþegin skráningarskyldu og síðasta setning 1. mgr. 72. gr. verði því felld út.

### **78. gr., Öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóls og torfærutækis.**

LHM leggur til að hugtakið „óvarinn vegfarandi“ verði felld út en notað „Ökumenn og farþegar“ í staðinn eða orðalag eins og er í samsvarandi 72. gr. núverandi umferðarlaga eða 77. gr. þessa frumvarps, „Hver sá sem ...“

Ef til eru bifhjól eða torfærutæki þar sem ekki þarf að nota hlífðarhjálma er hægt að segja í enda 1. mgr.: „1. mgr. á ekki við um ökutæki sem eru búin veltigrind og öryggisbelti.“

Vísað er í rökstuðning í athugasemd LHM við skilgreiningu á hugtakinu „óvarinn vegfarandi“ í 28. tl. 3. gr. frumvarpsins.

### **79. gr., Öryggis- og verndarbúnaður óvarinna vegfarenda.**

LHM leggja til að þessi grein verði felld út og ekki tekinn upp í umferðarlögum enda er hún óþörf og skaðleg.

Meðfylgjandi neðst í þessu skjali er áskorun til Alþingis frá Evrópusamtökum hjólréiðamanna, ECF, um að leiða ekki í lög bann við hjólréiðum án reiðhjólahljálma.

Einnig er opið bréf sem Lars Bo Andersen, danskur fræðimaður sem manna mest hefur rannsakað áhrif hjólréiða á lýðheilsu, skrifaði þingmönnum danska þingsins þar sem hann skoraði á danska þingmenn að hafna lagafrumvarpi sem átti að banna dönskum ungmönnum undir 15 ára aldri að hjóla án reiðhjólahljálms. Einnig er annað opið bréf undirritað af fjölda sérfræðinga í Danmörku af sama tilefni. Þar í landi sem og víðast hvar í heiminum hefur löggjafinn látið vera að setja þvílík höft við vali ungmenna á heilsuefandi og vistvænum ferðamatum að þeim sé bannað að fara ferða sinna á reiðhjólum án reiðhjólahljálma. Slíkt er mikið inngríp í frelsi hjólandi og andstætt ákvæðum 1. gr. um að lögin eigi að gæta jafnræðis milli vegfarenda, óháð samgöngumáta og taka tillit til umhverfissjónarmiða og dæmi um tilraun til að skerða rétt einstakra samgöngumáta að óþörfu eins og við vörum við í umsögn við þá grein.

Ef stjórnvöld vilja hvetja til hjálmanotkunar við hjólréiðar er farsælast að gera það með fræðslu og hvatningu frekar en með lagabóði. Með því geta stjórnvöld náð sama eða betri árangri en með valdbóði. Á Norðurlöndum er aðeins Svíþjóð með samskonar aldursreglur um notkun reiðhjólahljálma en hvorki Noregur né Danmörk hafa lögbundið notkun reiðhjólahljálma. Í báðum þessum löndum hefur farið fram sjálfstætt mat umferðaröryggissérfræðinga og var niðurstaða þeirra að ekki skyldi banna hjólréiðar án hjálma. Slíkt mat óháðra sérfræðinga þarf að fara fram hér á landi eða nota það mat sem fór fram í Noregi og Danmörku. Þegar reglur voru settar um hjálmaskylda yngri en 15 ára árið 1999 (631/1999) virðist hafa verið vísað í gallaða rannsókn á varnaráhrifum reiðhjólahljálma frá árinu 1989 í Seattle í Bandaríkjunum. Þær niðurstöður hafa ekki staðist tímans tönn.

Það sæmir ekki að setja skorður við frelsi fólks til að nota þennan vistvæna ferðamáta sem hjólreiðar eru með þeirri áhættu sem því fylgir að hlutdeild hjólreiða minnki, standi í stað eða vaxi ekki. Markmið okkar er að fá fleiri til að hjóla oft og ef við reisum skorður við hjólreiðum með því að banna hjólreiðar án hjálma getur það haft afdrifaríkar afleiðingar fyrir þau markmið sem þjóðfélagið og stjórnvöld setja sér í lýðheilsuáttum, loftslagsmálum og um breytingu á ferðavenjum. Vísað er til frekari rökstuðnings LHM í umsögnum við frumvörp til umferðarlaga á 138., 139. og 141. þingi.

**Samtökin leggja enn fremur til að ef 4. mgr. 79. gr. verður í lögunum að hún verði sett undir 78. gr. enda á hún eingöngu við þá sem ferðast með vélknúnum ökutækjum og á því ekki heima í 79. gr. Í núverandi umferðarlögum er samskonar málsgrein í 72. gr. þar sem hún á heima. Lagt er til að hún hljóði svona og verði 5. mgr. 78. gr.:**

„Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og tæknilega eiginleika öryggis- og verndarbúnaðar þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru opnu vélknúnu ökutæki.“

Orðalag í 4. mgr. bendir til þess að ætlunin sé að færa ráðherra nýjar og auknar heimildir til að setja stjórnvaldsfyrirmæli um hátterni og klæðaburð gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarenda en þar segir:

„Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarbúnað þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru vélknúnu ökutæki.“

Þetta er þrátt fyrir að í athugasemdum við 79. gr. komi fram að : „Með 79. gr. frumvarpsins er lagt til að efnisákvæði framangreindra reglna nr. 631/1999 verði lögfest í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins um að helstu hátternisreglur, sem nú er aðeins að finna í stjórnvaldsfyrirmælum, séu lögbundnar.“ Það er, í einu orði er sagt að lögbinda skuli hátternisreglur en í því næsta er ráðherra færðar nýjar heimildir til að setja hátternisreglur í reglugerð!

Orðalag í skýringum greinargerðar um einstakar greinar frumvarpsins við 4. mgr. 79. gr. styrkja svo þá túlkun að ætlunin sé að ráðherra verði fengnar nýjar og auknar heimildir til að setja stjórnvaldsfyrirmæli um hátterni og klæðaburð gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarenda. Þar segir:

„Í 4. mgr. er nýmæli þar sem lagt er til að ráðherra verði veitt heimild til að setja ákvæði í reglugerð um hvers konar öryggis- og verndarbúnað óvarinna vegfarenda í umferðinni. Hér gæti t.d. verið um að ræða frekari útfærslu á notkun hlífðarhjalma við hjólreiðar og um kröfur til slíks búnaðar.“



Í kafla um samráð á bls. 62 má svo skilja að allt önnur ætlun hafi verið þar sem segir:

„Texti úr greinargerð er felldur á brott sem kvað á um að í reglugerð sem ráðherra setur um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda fælist heimild til að setja reglur um endurskinsfatnað og annan búnað til að gera gangandi og hjólandi vegfarendur sýnilegri í umferðinni.“

Orðalag þarf að vera skýrari til að vilji löggjafans komi skýrt fram. Það er ekki gott ef lúslesa þarf greinargerð með frumvarpi til að skilja löginn réttum skilningi og jafnvel þá er orðalag það óljóst að túlkun manna verður mismunandi. Orðalag lagatexta og greinargerðar þarf að fylgjast að.

### **LHM er algjörlega mótfallið því að ráðherra fái heimild til að setja reglugerðir um klæðaburð og hátternisreglur vegfarenda.**

Í Danmörku er sambærilegt ákvæði og er í 4. mgr. í reglugerð og fjallar hún eingöngu um tæknilegar kröfur sem gerðar eru til verndarbúnaðar en ekkert um hátternisreglur. Það virðist vera ríkur vilji í „kerfinu“ hér á landi til þess að reisa skorður við göngu og hjólreiðum með því að krefjast frekari búnaður og klæðnaðar fyrir þessa vegfarendur. Í tillögu LHM um að flytja 4. mgr. í 78. gr. er því lagt til að skýra orðalag og skerpa á því að aðeins sé um að ræða tæknilega eiginleika búnaðarins en ekki hátterni notenda. Ef á að setja reglur um hátterni notenda þurfa þær að koma í lögum en ekki í reglugerð, með vísan til þeirra stefnu sem kemur fram í athugasemdum við 79. gr. frumvarpsins um að hátternisreglur skuli vera í lögum.

Að öðru leyti gerir LHM hér sömu athugasemd og við 28. tl. 3. gr. og við 78. gr., við notkun hugtaksins „óvarinn vegfarandi“ og leggja samtökin til að það hugtak verði ekki notað.

Ennfremur gera samtökin athugasemd við notkun hugtaksins „hlífðarhjálmur“ í sambandi við hjólreiðar. Reiðhjólahljálmar við hjólreiðar eru annarrar gerðar en hlífðarhjálmar fyrir akstur bifhjóla. Bifhjólahljálmur er hannaður til að hlífa við harkalegar aðstæður umferðarslysa meðan reiðhjólahljálmur er eingöngu hannaður til að hlífa hluta höfuðsins við fall, en ekki t.d. ákeyslu. Á Norðurlöndum er gerður greinarmunur á þessum hugtökum í lagatexta og ætti Ísland að fylgja fordæmi þeirra. Ef þessi grein er haldin til streitu ætti að tala um reiðhjólahljálma en ekki hlífðarhjálma. Á norðurlöndum er þetta svona:

Svíþjóð; mótorhjól = skyddshjál, reiðhjól = cykelhjál, Danmörk; mótorhjól = styrthjelm.

Noregur; mótorhjól = styrthjelm.

### **85. gr. Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.**

Stjórn LHM telur rétt að hafa inni heimild sveitarstjórna til gjalddöku vegna negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum.

Benda má á að slit af völdum negldra bíldekkja er um 20 falt á við ónegldra, samkvæmt Bílgreinasambandinu. Akstur um 100 þúsund bíla á negldum dekkjum jafngildir því akstri um 2 milljóna bíla á ónegldum dekkjum. 30.000 kr. gjald dugar sennilega ekki fyrir kostnaði af slitu bíls á negldum dekkjum á malbiki yfir veturinn. Kostnaðurinn við endurnýjun slitlags er mikill og þetta slit á malbikinu endar sem svifryk, sem allir vegfarendur anda að sér með tilheyrandi heilsufarsáhrifum. Notkun negldra hjólbarða er óþörf innanbæjar á vélknúnum ökutækjum og er gjaldtakan fyrst og fremst til að fá sem flesta, sem ekki þurfa á negldum dekkjum að halda, til að velja óneglda hjólbarða. Það sparar í viðhaldi vega og dregur úr neikvæðum heilsuáhrifum umferðarmengunar. Líklegt er að sveitarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu muni nota þessa heimild og að það muni geta haft umtalsverð áhrif á loftmengun og slit gatna í þéttbýli. Hinsvegar er ólíklegt að heimildin sem lögð er til í 2. mgr. frumvarpsins muni verða notuð.

Orðalag í nýrri 4 mgr. hljóði svona:

„Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 30.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil.“

Virðingarfyllst  
f.h. stjórnar LHM



Ámi Davíðsson  
formaður umsagnarnefndar LHM.

ECF European Cyclists' Federation

Rue Franklin 28 • 1000 Brussels, Belgium  
Tel + 32 2 880 92 74 • fax +32 2 880 92 75

office@ecf.com www.ecf.com

Account N° 210-033 98 07-68 • Fortis Banque  
Rond Point Schuman • 10 1040 Brussels, Belgium  
BIC: GEBABEBB-36A • IBAN: BE82 2100 3398 0768

Icelandic Cyclists' Federation  
'Landssamtök hjólreiðamanna'  
Árni Davíðsson

Brussels, 4 March 2011

**Re: ECF promotes cycling; opposes helmet law**

Dear Sir,

Please find herewith the official position of the European Cyclists' Federation on helmets and helmet laws. Cyclists typically live longer and healthier lives; serious head injuries are rare and the evidence in favour of helmet wearing and helmet laws is weak. The main effect of helmet laws has not been to improve cyclists' safety but to discourage cycling, undermining its health and other benefits.

We therefore call upon the Members of the Alþingi, the Icelandic parliament, to

- 1) focus on well-established measures to promote cycling and cyclists' well-being;
- 2) recognise that the benefits of cycling far outweigh the risks;
- 3) refrain from promoting or enforcing helmet wearing without sound evidence that this would be beneficial and cost-effective compared to other safety initiatives.

Every effort should be made to promote and encourage cycling for many reasons including that it is good for the environment, for personal and public health. Bicycle helmets do little to improve safety. The best way to improve cyclists' safety is to promote cycling.

ECF promotes cycling and road safety, therefore ECF opposes mandatory helmet laws because:

- Mandatory helmet laws discourage cycling by portraying it as abnormally dangerous, although evidence shows that you are less likely to be killed in a mile of cycling than in a mile of walking (Wardlaw 2002).
- Injured cyclists are less likely to have head injuries than injured pedestrians or car occupants (ONISR 2005).
- Shock-horror helmet promotions portray bicycle helmets as offering far more protection than they do. Bicycle helmets are only designed to withstand minor knocks and bumps, not being hit by motor vehicles.
- Countries that have penalised people for normal cycling (without helmets), have failed to reduce head injury rates despite increased helmet wearing rates.

- Studies show that countries that promote cycling and have many cycling commuters, experience "safety in numbers" (i.e. the larger the number of cyclists – the safer it is to ride bicycles). Reduced cycling reduces "safety in numbers", thus increasing the risk of injury to remaining cyclists.
- Reduced cycling reduces health and environmental benefits.

The European Cyclist's Federation recommends the Members of the Alþingi, the Icelandic parliament, to cancel the mandatory helmet law, and to promote cycling.

Kind regards,



Dr Bernhard Ensink  
Secretary General & Velocity Series Director

Anbefaling af nej til lov om cykelhjælm

Af professor, dr.med., Lars Bo Andersen, Syddansk Universitet

Undertegnede har forsket i cykling og sundhed gennem snart 2 årtier og er den forsker i verden, som har publiceret mest om sundhedseffekter af cykling som transport.

Dødeligheden hos cyklister er 30% lavere end i befolkningen, som transporteres gennem passiv transport. I dag cykler så stor en andel af befolkningen, så denne reduktion i dødelighed svarer til at meget betragteligt antal reddede liv.

- Ifølge Danmarks Statistik faldt cykling 30% fra 1980-2000
- Denne ændring svarer til at den totale dødelighed (inden for samme alder og køn) er steget med 4.8%
- Ca. 60000 dør hvert år i Danmark, og den reelle mindskelse i cykling svarer derfor til 2880 dødsfald
- Dette skal ses i relation til at kun 30 cyklister døde i trafikken i 2011

Hvis påbud af cykelhjælm medfører det fald i cykling, som man må forvente, så vil det være til stor skade for danskernes sundhed.

Med venlig hilsen



Lars Bo Andersen

## **ÅBENT BREV TIL SAMTLIGE MEDLEMMER AF FOLKETINGET**

**København, d. 05 juli 2012**

### **Ekspertter: Stem nej til cykelhjelmåbud og styrk offentligt sundhed!**

Danske ekspertter indenfor trafik, mobilitet og cyklisme fraråder cykelhjelmåbud og opfordrer alle medlemmer af Folketinget til at stemme NEJ til forslaget om cykelhjelmåbud.

Du skal stemme NEJ til forslaget om cykelhjelmåbud i Danmark fordi:

- Danmark er verdens sikreste cykelland.
- Cykelhjelmåbud skaber risiko for færre cyklister, vi har brug for FLERE cyklister – cyklismen er i tilbagegang.
- Det vil skade Danmarks internationale cykelbrand som verdens førende på cykelområde.
- Dokumentationen for cykelhelmes positive effekt er yderst tvivlsom og imødegået af talrige videnskabelige artikler og cykelbrugerrepræsentanter over hele verden.

**Copenhagenize Consulting** og **Bicycle Innovation Lab** er gået sammen om at kontakte landets førende ekspertter indenfor trafik, mobilitet og cyklisme for at få dem til at slutte op om denne erklæring. Deres navne kan ses nederst i brevet.

### **Hvorfor stemme nej til cykelhkelmpåbud?**

Mange lande har allerede nedstemt forslag om hjelmtvang, bl.a. Storbritannien, Frankrig, Italien, Polen, Schweiz og Norge. Grunden er, at der ikke findes endegyldigt videnskabelige beviser for at et påbud overordnet set er til gavn for folkesundheden. Desuden findes der ikke et eneste sted i verden hvor brug af cykelhelme har reduceret antallet af alvorlige hovedskader. Det værste ved et helmåbud er risikoen for, at færre mennesker cykler. En katastrofe i et samfund som er plaget af livsstilssygdomme, stigende fedme og børn som ikke få motion nok. Vi har brug for at øge cyklismen!

Selve den Europæiske Råd for Transportministre har gjort det klart:

"... even the official promotion of helmets may have negative consequences for bicycle use. If the importance of wearing a helmet is stressed, the implied message is that cycling is extraordinary dangerous. The report on cycling shows, however, that refraining from bicycle use has far greater negative consequences for health than increasing bicycle use without the wearing of helmets. To prevent helmets having a negative effect on the use of bicycles, the best approach is to leave the promotion to the manufacturers and shopkeepers".

Vi siger nej til cykelhjelpåbud i Danmark, og vores konklusion er den samme som det Europæiske Cyklistforbund, Det Danske Cyklist Forbund, samt cyklistforbundene i Holland, Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Belgien, Irland m.m.. Så sent som i går stemt provinsen Quebec nej til hjelmtvang for børn.

## **FAKTA OM CYKELHJELME**

- En cykelhjelm er slet ikke designet til at beskytte hovedet mod livstruende slag. Den er designet, og testet, til at beskytte hovedet mod ikke-livstruende skader i soloulykker under 20 km/t. En cykelhjelm er kun testet for slag ovenpå hovedet - ikke engang på siderne eller baghovedet, og aldrig med en crash test dummy. Cykelhelmen er ikke designet til at hjælpe i ulykker, hvor cyklisten bliver ramt af en bil eller lastbil. Promovering af cykelhelme - for slet ikke at tale om et påbud - har en meget tydelig konsekvens: Folk holder op med at cykle. Det er set over hele verden. Mellem 20-40% er skræmt væk fra cyklen, og det går ud over den offentlige sundhed. Fordelene ved at cykle dagligt er 20 gange større end den meget lille ekstra-risiko for at slå hovedet.

Når vi har med at gøre noget så vigtigt som offentlig sundhed og bæredygtige transportformer skal dokumentationen være i orden. Det mener vi ikke er tilfældet i forhold til dette nye lovforslag om påbud af cykelhelme til børn under 15 år.

Danmark er verdens sikreste cykelland. Antallet af hovedskader falder og falder i Danmark, og har bortset fra mindre kortvarige udsving gjort det lige siden 1960'erne. Det skyldes bedre infrastruktur, trafikale sikkerhedsinitiativer, 'safety in numbers' princippet og opmærksomhed. Det har aldrig før været så sikkert at cykle i Danmark. Daglig cykling forebygger en lang række sygdomme og er med til at forlænge livet med op til 7 år. Vi bør ikke risikere færre cykler - især ikke børn.

## **Hvordan har cyklismen det i Danmark lige nu?**

Antallet af cyklede kilometer i Danmark er faldet med 30% siden starten af 1990'erne. Hvis danskerne stadig cyklede de ekstra 30% kunne vi redde mindst 2.880 liv om året. (Kilde: Lars Bo Andersen, Prof. Syddansk Universitet). I stedet for at arbejde for øget cyklisme er vi i gang med et forslag, der kan komme til at ødelægge vores cykelkultur.

Antallet af cyklister falder fortsat i Danmark. Faktisk er København den eneste by i den vestlige verden hvor cyklismen er faldet de seneste år. Vi har brug for at øge vores cyklisme. Det gør vi ikke gennem påbud, men ved at skabe endnu bedre og sikrere forhold for cyklisternes færden.

### **Skade på Danmarks stærkeste internationale brand**

Cykelhelme er i bedste fald misforstået symptombehandling. I stedet bør vi diskutere hvilke byer vi gerne vil bo i. Hvis vi vil gøre noget for sikkerhed, sundhed, og miljø skal vi indrette byer der er sikre for fodgængere og cyklister, og som giver disse trafikantgrupper første prioritet. Europarlamentet har ikke ville lovgive på cykelhjelmområdet, og anbefaler i stedet 30 km/t zoner som løsningen. Et andet eksempel er 8-80 byer som betyder at byer skal være indrettet til mennesker fra 8 år til 80 år – kan de bevæge sig rundt uden fare – så er det nok en sikker by.

Blandt cyklistforbundene i Europa er det nye danske lovforslag om cykelhelme blevet mødt med forbavselse. Det står i skærende kontrast til et billede af Danmark som et forgangsland på cykelområdet, og kan skade vores enestående brand som cykelland. Cyklismen i Danmark skaber grønne jobs og eksportmuligheder. Disse bliver sat i fare når man ikke forstår de internationale konsekvenser af det meget uheldige budskab man sender.

Det er gennem afprøvende, eksperimenterende og legende cyklisme at Danmark har fået førertrøjen som verdens bedste cykelland – ikke gennem påbud og begrænsninger. Derfor opfordrer alle underskriverne til at medlemmerne af Folketinget stemmer nej til cykelhjelm-påbud for børn under 15 år.

### **Hvad kan du gøre i stedet?**

Et effektivt middel til at redde liv og forhindre skader er at sænke hastighedsgrænsen til 30 km/h i tætbefolkede områder, sådan som det allerede er gjort i over 80 andre europæiske byer. Vi vil opleve en fald i dræbte og alvorlig skadede cyklister, fodgængere OG bilister på mellem 25-40%. Dét er effektiv lovgivning!

Trafiksanering i byerne og bredere og sikrere cykelinfrastruktur trækker i samme retning, og vi vil opfordre dig til at fremsætte og støtte sådanne initiativer.

### **Vi står til rådighed**

Ekspertene, der har skrevet under i dette brev, kan hver især uddybe hvorfor et cykelhjelmforbud er en dårlig ide ud fra deres kompetencer, og hvor netop de er imod. Vi står til rådighed hvis du/I vil vide mere. Tag kontakt til os. Vi kan også med vores internationale netværk anbefale eksperter på området.



Med venlig hilsen:

Mikael Colville-Andersen - CEO – Copenhagenize Consulting og medlem af European Cyclists Federations cykelhjelms arbejdsgruppe

Lasse Schelde - Projektleder – Bicycle Innovation Lab

Professor, dr.med., Lars Bo Andersen - Syddansk Universitet

Claus Hyldahl - Speciallæge i ortopædkirurgi - Lægernes Test Center

Thomas Krag - Mobilitets rådgiver og tidl. Direktør for Dansk Cyklistforbund

Malene Freudendal-Pedersen – Adjunkt - Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring Rum, Sted, Mobilitet og By (MOSPUS)

Anne-Katrine Braadgaard Harders - Civilingeniør og Ph.D studerende - DTU/AAU

Lise Drewes Nielsen - Professor - Institute for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring

Christer Ljungberg, CEO, Trivector. Ekspert i bæredygtig transport. Sverige.



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík  
nefndasvið@althingi.is

Kópavogi, 11. febrúar 2018.

Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 219. mál, stjórnarfrumvarp.

Visað er til tölvubréfs Alþingis frá 1. nóvember 2018 þar sem óskað er álitis Læknafélags Íslands (LÍ) á frumvarpi til umferðarlaga, 219. mál á 149. löggjafarþingi. Beðið er velvirðingar á þeim drætti sem orðið hefur á að senda inn þessa umsögn.

LÍ hefur alloft gefið umsögn um frumvarp til nýrra umferðarlaga, síðast árið 2012 og vísast til þeirra eftir því sem við á.

Að læknum er vikið í 52. og 64. gr. frumvarpsins eins og það birtist nú. Í eldri útgáfum frumvarpsins var vikið að þeim í fleiri ákvæðum.

Ekki er hjá því komist að gera athugasemdir við bæði ákvæðin, enda hefur að litlu ef nokkru leyti verið tekið tillit til fyrri samhljóða athugasemda.

#### 52. gr. frumvarps til umferðarlaga.

Í greininni er fjallað um öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl. LÍ vill sérstaklega taka til umfjöllunar 3. og 4. mgr. þessarar greinar sem eru svohljóðandi:

Lögregla annast töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis. Aðrar rannsóknir og klínískt mat skal framkvæmt af lækni eða hjúkrunarfræðingi. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Neiti ökumaður er heimilt að beita valdi við framkvæmd rannsóknar, sbr. þó 4. mgr.

Um þvagrannsókn skv. 2. mgr. fer samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggi ótvírætt samþykki ökumanns.

LÍ vill koma á framfæri eftirfarandi ábendingum og athugasemdum vegna þessarar greinar:

1. **3. málslíður 3. mgr.:** LÍ telur að klínískt mat á ökumanni í kringumstæðum sem þessum séu fyrst og fremst á færi lækna, ekki annarra heilbrigðisstarfsmanna. Aðrar rannsóknir er hugsanlegt að aðrir heilbrigðisstarfsmenn en lækna geti gert. LÍ leggur til að málslíðurinn hljóði svo: *Aðrar rannsóknir skulu framkvæmdar af til þess bærum heilbrigðisstarfsmanni en klínískt mat skal framkvæmt af lækni.*
2. **4. og 5. málslíður 3. mgr.:** Í málslíðnum kemur fram að ökumanni sé skylt að hlíta þessari meðferð, þ.e. töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis og ef hann neitar sé heimilt að beita hann valdi án dómsúrskurðar nema varðandi þvagsýnistöku. Hér þarf að staldra við. Í sakamálalögum nr. 88/2008 er fjallað um líkamsrannsóknir í 77. og 78. gr. Í 1. málslíð 1. mgr. 77. gr. segir: „Heimilt er að taka blóð- og þvagsýni og önnur lífsýni úr sakborningi og rannsaka þau, svo og

*að framkvæma á honum aðra þá líkamsrannsókn í þágu rannsóknar sem gerð verður honum að meinalausu, enda leiki rökstuddur grunur á að hann hafi framið brot sem varðað getur fangelsisrefsingu að lögum.*“ Í skýringum er vísað um skilgreiningu hugtaksins lífsýnis til 3. tölul. 3. gr. laga nr. 110/2000 um lífsýnasöfn.<sup>1</sup> Þar kemur fram að lífsýni sé: „Lífrænt efni úr mönnum, lífandi eða látnum, sem veitt getur um þá líffræðilegar upplýsingar.“ Öndunar-, svita- og munnvatnssýni, sem vísað er til í 48. gr. frumvarpsins, falla því undir skilgreininguna á lífsýni. Í 2. mgr. 78. gr. sakamálalaga segir síðan: „Líkamsrannsókn eða geðrannsókn skv. 77. gr. skal ákveðin með úrskurði dómara nema fyrir liggja óvirkett samþykki þess sem í hlut á.“ Skýrt er að með líkamsrannsókn er m.a. verið að vísa til töku blóðsýnis, þvagsýnis eða annarra lífsýna. Lí telur mjög vafasamt að umferðarlög gangi lengra en sakamálalög varðandi valdbeitingu til að taka lífsýni og engin ástæða sé til að mismunandi reglur gildi um töku þvagsýna og annarra lífsýna. Lí telur mikilvægt að farið sé að ákvæðum 2. mgr. 78. gr. nr. 88/2008 um meðferð sakamála varðandi töku allra þeirra lífsýna sem heimilt er að taka, hátti svo til að ökumaður samþykkir ekki skýrt töku lífsýnis. Þá telur Lí mikilvægt að skýrt komi fram í lokamálslið 3. mgr. 52. gr. að það sé lögreglan sem hafi heimild til að beita valdi við framkvæmd töku öndunar-, svita-, blóð- og munnvatnssýnis, neiti ökumaður að gefa slík sýni. Valdbeiting af þessu tagi hlýtur alltaf að vera í verkahring lögreglu og rétt að það komi skýrt fram svo ekki komi upp sú staða á vettvangi að heilbrigðisstarfsmanni sé sagt að hann hafi heimildina.

## 2. mgr. 64. gr. frumvarps til umferðarlaga.

Eins og áður hefur verið vikið að hefur Lí gert alvarlega athugasemd við þessa lagagrein í fyrri umsögnum en þá hafði þetta ákvæði annað númer en nú. Greininni hefur nokkuð verið breytt frá síðustu framlagningu frumvarpsins, án þess þó að Lí telji að nægilega hafi verið komið til móts við athugasemdir félagsins. Raunar sýnist tilkynningaskyldan aftur hafa verið útvíkkuð frá því sem var og segir: „Komi fram upplýsingar við meðferð sjúklings á sjúkrahöfnun eða hjá lækni um verulega skerta hæfni viðkomandi til aksturs, m.a. vegna neyslu ávísaðra lyfja sem skerða aksturshæfni, skal gera trúnaðarlækni Samgöngustofu viðvart án tafar. Stendur þagnarskylda læknis því ekki í vegi.“

Athugasemdir Lí (sem byggðust á umsögn Siðfræðiráðs Lí) lutu að því að yfirleitt setja þessa tilkynningaskyldu á lækna. Í fyrri umsögnum er birt orðrétt umsögn Siðfræðiráðs og vísast til þeirra. Til viðbótar vill Lí áréttta eftirfarandi vegna þessa ákvæðis í frumvarpi til umferðarlaga:

1. Þagnar- og trúnaðarskylda lækna er einn hornsteina þess trúnaðarsambands sem ætíð verður að vera milli lækna og sjúklings. Um hana er nú fjallað í 17. gr. laga um heilbrigðisstarfsmenn nr. 34/2012 en 3. mgr. 17. gr. heimilur að með öðrum lögum sé þagnarskyldunni vikið til hliðar með sérstakri tilkynningaskyldu. Trúnaðar- og þagnarskyldan er einnig í 12. gr. laga um réttindi sjúklinga og 13. gr. sömulaga tilgreinir að lagaákvæði um tilkynningaskyldu viki henni til hliðar. Þó lagaákvæði leyfi vissulega að með lögum sé þagnar- og trúnaðarskylda lækna vikið til hliðar þá hefur fyrst og fremst verið litið til þess að það eigi við þegar vernda þarf hagsmuni barna, sbr. tilkynningarskyldu skv. barnaverndarlögum. Lí fær ekki séð að slík hætta stafi af verulega skertri hæfni einstaklinga til aksturs að það réttlæti að lækni eigi að tilkynna um það til trúnaðarlæknis Samgöngustofu. Frávik frá þagnarskyldu í þessum tilvikum getur haft þau áhrif að sjúklingur sem hefur áhyggjur af aksturshæfni sinni leiti ekki til læknis af ótta við að lækniinn tilkynni um veikindi hans til trúnaðarlæknisins. Ætla verður að flestir einstaklingar í þessari stöðu hafi þá heilbrigðu skynsemi til að bera að þeir einfaldlega taka ekki áhættuna varðandi það að stýra ökutæki. Lí telur að nærtækara væri af hálfu lögreglu og Samgöngustofu að brýna fyrir fólki sem á við veikindi að stríða að það sleppi því að stýra ökutæki meðan á veikindum stendur og kynna betur fyrir fólki hvers skuli gæta varðandi töku lyfja og stjórn ökutækja. Lyf, sem talin eru hafa áhrif á aksturseiginleika einstaklinga eru öll sérstaklega merkt. Einstaklingur sem tekur slík lyf á því að vita að það á ekki að stjórna ökutæki samhliða töku lyfsins. Lí telur að engir slíkir brýnir almannahagsmunir séu hér til staðar sem réttlæta jafn alvarlegt inngríp í trúnaðarsamband lækna og sjúklinga og felst í 2. mgr. 61. gr. frumvarps til umferðarlaga.
2. Í þessu sambandi verður og að gæta ákvæða 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs, heimilis og fjölskyldu. Í friðhelgi einkalífsins er fyrst og fremst talinn felast réttur manns til að ráða yfir lífi sínu og líkama og til að njóta friðar um lífshætti sína og einkahagi. Takmarka má friðhelgi einkalífs að fullnægðum skilyrðum þeim sem rakin eru í 3. mgr. 71. gr. stjórnarskrárinnar þar sem segir að meginreglunni um friðhelgi einkalífs megi víkja til hliðar með sérstakri lagaheimild „... ef brýna nauðsyn ber til vegna réttinda annarra“. Í skýringum með frumvarpi því sem varð að stjórnarskipunarlögum nr. 97/1995 um breytingu á stjórnarskrá lýðveldisins Íslands nr. 33/1944, með síðari breytingum, sem breyttu

<sup>1</sup> Sjá skýringar við 77. gr. frumvarps til laga um meðferð sakamála, 233. mál, þingskjal 252. Vefútgáfa Alþingistíðinda: <http://www.althingi.is/altext/135/s/0252.html>.

71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs kemur eftirfarandi fram um þær lagaheimildir sem gert er ráð fyrir að settar verði til skerðingar friðhelgis einkalífs:<sup>2</sup>

„Í 3. mgr. 9. gr. frumvarpsins kemur fram að í undantekningartilvikum megi takmarka með sérstakri lagaheimild friðhelgi einkalífs, heimilis eða fjölskyldu ef það er nauðsynlegt vegna réttinda annarra. Tilgangurinn með þessari takmörkun beinist hvað helst að tilvikum þar sem afskipti af heimili og fjölskyldulífi eru nauðsynleg til að vernda hagsmuni barna. Þannig getur þörf fyrir að tryggja velferð barna kallað á ýmiss konar takmarkanir á réttindum skv. 1. mgr. 9. gr. frumvarpsins þar sem hagsmunir barna geta orðið þeim réttindum yfirstærkari. Er þetta einnig í samræmi við 3. mgr. 14. gr. frumvarpsins þar sem er kveðið á um að börnum skuli tryggð í lögum sú vernd og umönnun sem velferð þeirra krefst. Í ákvæðum barnalaga, nr. 20/1992, og laga um vernd barna og ungmenna, nr. 58/1992, eru reglur sem helgast af þessum markmiðum, en óhjákvæmilega geta afskipti, sem heimiluð eru með þessum lögum til að tryggja velferð barna, raskað heimilis- og fjölskyldulífi. Undir ákvæði 3. mgr. 9. gr. frumvarpsins falla einnig heimildir í löggjöf um fullnustugerðir, t.d. í tengslum við framkvæmd fjárnáms, nauðungarsölu eða gjaldþrotaskipta, en þessar aðgerðir geta leitt til röskunar á réttindunum sem taldn eru í 1. mgr. greinarinnar.“ (Leturbreytingar LÍ.)

LÍ telur að erfitt sé að halda því fram að það sé svo brýnt vegna réttinda annarra að leggja á lækna þá skyldu sem 2. mgr. 64. gr. frumvarps til umferðarlaga ráðgerir og gera með þeim hætti bæði atilögu að friðhelgi einkalífs þeirra einstaklinga sem í myndu lenda og að því nauðsynlega trúnaðarsambandi sem ætíð verður að vera milli læknis og sjúklings.

LÍ leggur því til að 2. mgr. 64. gr. frumvarpsins verði í heild sinni felld brott og fundnar verði aðrar og heppilegri aðferðir til að útskýra og kynna fyrir einstaklingum mikilvægi þess að þeir stjórnri ekki ökutækjum þegar hæfni þeirra til aksturs er skert, af hvaða ástæðum sem það kann að vera.

LÍ óskar eftir að fulltrúar félagsins fái tækifæri til að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að ræða frekar þær athugasemdir sem gerðar eru við frumvarp til umferðarlaga.

Virðingarfyllst,  
f.h. stjórnar Læknafélags Íslands,

Reynir Arngrimsson,  
formaður.

**Hjálagt:**

Eldri umsagnir LÍ um frumvarp til umferðalaga.

<sup>2</sup> Sjá frumvarp til stjórnarskipunarlaga, 297. mál –þskj. 389 á 118. löggjafarþingi, skýringar við 9. gr. frumvarpsins (sem varð að 71. gr. stjórnarskrárinnar). Vefútgáfa Alþingistíðinda: <http://www.althingi.is/altext/118/v/0389.html>.



# LÆKNAFÉLAG ÍSLANDS

ICELANDIC MEDICAL ASSOCIATION

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík.

Kópavogi, 18. maí 2010

**Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 533. mál**

Stjórn Læknafélags Íslands sendi ofangreint frumvarp til Siðfræðiráðs LÍ til umfjöllunar. Neðangreint er álit Siðfræðiráðs frá 5. maí 2010:

## Álit Siðfræðiráðs Læknafélags Íslands

Í 61. gr. Frumvarps til umferðalaga er fjallað um afturköllun ökuréttinda. Þar segir:

*Ef læknir eða lögregla telur að vafi leiki á því að handhafi ökuréttinda fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. skal gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar. Stendur þagnarskylda læknis því ekki í vegi.*

Sú grein sem hér er sett inn í lög gerir ráð fyrir að það verði hluti af skyldum læknis að tilkynna um þann grun sinn að sjúklingur sé ekki hæfur til að stýra ökutæki til trúnaðarlæknis Umferðarstofu. Það verði síðan hlutverk trúnaðarlæknis að úrskurða hvort tilefni sé til ökuleyfissviptingar. Hér er um áherslubreytingu í lögum að ræða þar sem sú skylda er lögð á herðar lækni að rjúfa trúnað við sjúkling sinn ef hann telur að hætta geti verið á því að hann stefni almannahagsmunum í hættu með aksturslagi sínu. Í greinagerð með frumvarpinu er fjallað um þetta ákvæði og það skýrt með eftirfarandi hætti<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> Hér birtist skýring í heild sinni: ... lögfest verði nýmæli sem ætlað er að tryggja enn frekar að raunhæft og virkt læknisfræðilegt eftirlit sé með því að ökumenn fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. um að vera líkamlega og andlega hæfir til að stjórna ökutæki. Lagt er til að mælt verði fyrir um þá skylda læknis að gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar ef hann telur að vafi leiki á því að handhafi ökuréttinda fullnægi ekki umræddum skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. Þar sem læknir eru bundinn þagnarskyldu um málefni sjúklinga sinna skv. 1. mgr. 15. gr. læknalaga, nr. 53/1988, og 1. mgr. 12. gr. laga nr. 74/1997, um réttindi sjúklinga, er sérstaklega lögboðið að þessi þagnarskylda standi umræddri tilkynningarskyldu ekki í vegi. Er þá m.a. horft til 2. mgr. 15. gr. læknalaga þar sem segir að þagnarskylda læknis „[gildi] ekki þjóði lög annað eða sé rökstudd ástæða til þess að rjúfa þagnarskyldu vegna brýnnar nauðsynjar“, og til 1. mgr. 13. gr. laga um réttindi



# LÆKNAFÉLAG ÍSLANDS

ICELANDIC MEDICAL ASSOCIATION

*Hér vegast á annars vegar brýnir almannahagsmunir af því að þeir ökumenn, sem vafi leikur á að fullnægi lögmæltum heilbrigðiskröfum, séu ekki undir stjórn ökutækis og hins vegar hagsmunir einstaklinga af því að eiga í trúnaðarsambandi við lækni. Nauðsynlegt er að gera lækni það kleift að gera trúnaðarlækni viðvart ef vafi leikur á um aksturshæfni ökumanns.*

Það nýmæli að Umferðastofa ráði trúnaðarlækni til að meta ökuhæfi er til bóta. Læknar hafa þá ætíð þann möguleika að vísa skjólstæðingi sínum til mats á ökuhæfni en á það hefur skort að einn aðili geti sinnt því fyrir öll álitamál er varðar heilsufar og ökuhæfni. Það er hins vegar mun stærra skref sem hér er stigið að gera læknum það beinlínis skylt að tilkynna skjólstæðing sinn til trúnaðarlæknisins og að þagnarskyldan standi ekki í veginum sem í raun þýðir að viðkomandi skjólstæðingur hefur ekkert um það að segja hvort hann verður tilkynntur.

Hér er vissulega um að ræða átakaflið er varðar þagnarskyldu lækna. Þegar rökstudd eru undantekningarákvæði gegn þagnarskyldu er vissulega mögulegt að almannahagsmunir vegi svo þungt að í einstaka tilfellum sé ástæða til að rjúfa þagnarskylduna. Dæmi um það eru til dæmis í sóttvarnarlögum þar sem sjúkdómar geta verið tilkynningaskyldir ef einstaklingur er smitandi og getur þannig ógnað almannahagsmunum.

Í því tilviki sem hér um ræðir er þó verið að setja á herðar lækna eftirlit með almannahagsmunum sem vafasamt er að falli undir þeirra starfsvið. Það er alveg ljóst að ef þetta verður hluti af starfsskyldum lækna þá grefur það undan því trúnaðarsambandi sem nauðsynlegt er á milli læknis og sjúklings. Þetta getur leitt til þess að sjúklingar leiti ekki til lækna með vandamál sín af ótta við að missa ökuleyfi. Á þetta sérstaklega við um eldra fólk. Hér er mikið í húfi ekki einungis vegna þess að lækniþjónusta við þennan hóp væri þá í uppnámi heldur ekki síður vegna þess að starfshlutverk lækna væri þá óljóst. Það sem hér er ólíkt til að mynda þeim aðgerðum sem krafist er í sóttvarnarlögum er að hér á læknir að hafa eftirlit með hegðun sjúklings og athöfnum í hans daglega lífi. Læknar eru hér orðnir ábyrgir fyrir eftirliti með umferðaröryggismálum. Eftirlit með umferðaröryggi er ekki hluti af ábyrgðarsviði lækna. Eftirlit með hegðun fólks í daglegu lífi er heldur ekki hluti af ábyrgðarsviði lækna. Þeir sinna fyrst og fremst þeim sem til þeirra leita og taka fyrst og fremst á þeim málum sem sjúklingurinn leitar til þeirra með.

---

sjúklinga, þar sem segir að „[þagnarskylda] skv. 12. gr. [nái] ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustu ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum“. Í þeim tilvikum beri starfsmanni í heilbrigðisþjónustu skylda til að koma upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bær yfirvöld, sbr. slóari málslið I. mgr. 13. gr. laga nr. 74/1997. Eðlilegt er hins vegar að endanlegt mat á því hvort á skorti að ökumaður sé líkamlega og andlega hæfur til að stjórna ökutæki sé í höndum sérstaks trúnaðarlæknis Umferðarstofu, en ekki persónulegs læknis hlutaðeigandi.



# LÆKNAFÉLAG ÍSLANDS

ICELANDIC MEDICAL ASSOCIATION

Fyrir liðlega áratug voru sviðuð ákvæði sett í lög í Finnlandi. Læknafélag Finnlands var andvígt þeim hugmyndum en lögin voru engu að síður samþykkt. Þetta mál var tekið upp á vettvangi Norrænna læknafélaga og fékk Finnsla læknafélagið stuðning við þessa afstöðu sína. Ákvæðið mun litlu hafa breytt um tilkynningar lækna til yfirvalda og var það álit forsvarsmanna Finnsla læknafélagsins að ekki væri gott að hafa lagaákvæði sem ekki væri virt betur en raun var á og er hægt að taka undir það.

Siðfræðiráð bendir enn fremur á að það eru engin ákvæði í frumvarpinu um trúnaðarlækni Umferðastofu ef frá er talið það sem fram kemur í fyrstu setningu 61. greinar. 114. grein fjallar um hlutverk Umferðastofu en þar er ekkert minnst á trúnaðarlækni eða hlutverk hans. Lagt er til að í 114. grein bætist einn liður sem gæti hljóðað svo:

i. að annast mat á ökuhæfni einstaklinga sem lækna rísa til trúnaðarlæknis.

Það mætti einnig hugsa sér að minnast á trúnaðarlækni í 115. grein sem fjallar um starfsfólk Umferðastofu.

Stjórn LÍ er sammála athugasemdum Siðfræðiráðs.

Virðingarfyllst,  
f.h. Læknafélags Íslands

Birna Jónsdóttir  
formaður



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík.

Kópavogi, 22. mars 2011

Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga,

Stjórn Læknafélags Íslands sendi ofangreint frumvarp til Siðfræðiráðs LÍ til umfjöllunar. Læknafélagið (trekar fyrri umsögn sína frá 18. maí 2010.

Neðangreint er álit Siðfræðiráðs frá því í maí 2010:

**Álit Siðfræðiráðs Læknafélags Íslands**

Í 61. gr. Frumvarps til umferðalaga er fjallað um afturköllun ökuréttinda. Þar segir:

*Ef læknir eða lögregla telur að vafi leiki á því að handhafi ökuréttinda fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. skal gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar. Stendur þagnarskylda læknis því ekki í vegi.*

Sú grein sem hér er sett inn í lög gerir ráð fyrir að það verði hluti af skyldum læknis að tilkynna um þann grun sinn að sjúklingur sé ekki hæfur til að stýra ökutæki til trúnaðarlæknis Umferðarstofu. Það verði síðan hlutverk trúnaðarlæknis að úrskurða hvort tilefnis sé til ökulcyfissviptingar. Hér er um áherslubreytingu í lögum að ræða þar sem sú skylda er lögð á herðar lækni að rjúfa trúnað við sjúkling sinn ef hann telur að hætta geti verið á því að hann stefni almannahagsmunum í hættu með aksturslagi sínu. Í greinagerð með frumvarpinu er fjallað um þetta ákvæði og það skýrt með eftirfarandi hætti<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> Hér birtist skýring í heild sinni: ... lögfest verði nýmæli sem ætlað er að tryggja enn frekar að raunhæft og virkt lækniþæðilegt eftirlit sé með því að ökumenn fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. um að vera líkamlega og andlega hæfir til að stjórna ökutæki. Lagt er til að mælt verði fyrir um þá skyldu læknis að gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar ef hann telur að vafi leiki á því að handhafi ökuréttinda fullnægi ekki umræddum skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. Þar sem læknir eru bundinn þagnarskyldu um málefni sjúklinga sinna skv. 1. mgr. 15. gr. læknalaga, nr. 53/1988, og 1. mgr. 12. gr. laga nr. 74/1997, um réttindi sjúklinga, er sérstaklega lögboðið að þessi þagnarskylda standi umræddri tilkynningarskyldu ekki í vegi. Er þá m.a. horft til 2. mgr. 15. gr. læknalaga þar sem segir að þagnarskylda læknis „[gildi] ekki bjóði lög annað eða sé rökstudd ástæða til þess að rjúfa þagnarskyldu vegna brýnnar nauðsynjar“, og til 1. mgr. 13. gr. laga um réttindi sjúklinga, þar sem segir að „[þagnarskylda] skv. 12. gr. [ná] ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustu ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum“. Í þeim tilvikum beri starfsmanni í heilbrigðisþjónustu skylda til að koma upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bær yfirvöld, sbr. síðari málslið 1. mgr. 13. gr. laga nr. 74/1997. Eðlilegt er hins vegar að endanlegt mat á því hvort á skorti að ökumaður sé líkamlega og andlega hæfur til að



*Hér vegast á annars vegar brýnir almannahagsmunir af því að þeir öikumenn, sem vafi leikur á að fullnægi lögmæltum heilbrigðiskröfum, séu ekki undir stjórn ökutækis og hins vegar hagsmunir einstaklinga af því að eiga í trúnaðarsambandi við lækni. Nauðsynlegt er að gera lækni það kleift að gera trúnaðarlækni viðvart ef vafi leikur á um aksturshæfni ökumanns.*

Það nýmæli að Umferðastofa ráði trúnaðarlækni til að meta ökuhæfi er til bóta. Læknar hafa þá ætíð þann möguleika að vísa skjólstæðingi sínum til mats á ökuhæfni en á það hefur skort að einn aðili geti sinnt því fyrir öll álitamál er varðar heilsufar og ökuhæfni. Það er hins vegar mun stærra skref sem hér er stigið að gera læknum það beinlínis skylt að tilkynna skjólstæðing sinn til trúnaðarlæknisins og að þagnarskyldan standi ekki í veginum sem í raun þýðir að viðkomandi skjólstæðingur hefur ekkert um það að segja hvort hann verður tilkynntur.

Hér er vissulega um að ræða átakafliót er varðar þagnarskyldu lækna. Þegar rökstudd eru undantekningarákvæði gegn þagnarskyldu er vissulega mögulegt að almannahagsmunir vegi svo þungt að í einstaka tilfellum sé ástæða til að rjúfa þagnarskylduna. Dæmi um það eru til dæmis í sóttvarnarlögum þar sem sjúkdómar geta verið tilkynningaskyldir ef einstaklingur er smitandi og getur þannig ógnað almannahagsmunum.

Í því tilviki sem hér um ræðir er þó verið að setja á herðar lækna eftirlit með almannahagsmunum sem vafasamt er að falli undir þeirra starfsvið. Það er alveg ljóst að ef þetta verður hluti af starfsskyldum lækna þá grefur það undan því trúnaðarsambandi sem nauðsynlegt er á milli læknis og sjúklings. Þetta getur leitt til þess að sjúklingar leiti ekki til lækna með vandamál sín af ótta við að missa ökuleyfi. Á þetta sérstaklega við um eldra fólk. Hér er mikið í húfi ekki einungis vegna þess að lækniþjónusta við þennan hóp væri þá í uppnámi heldur ekki síður vegna þess að starfshlutverk lækna væri þá óljóst. Það sem hér er ólíkt til að mynda þeim aðgerðum sem krafist er í sóttvarnarlögum er að hér á lækni að hafa eftirlit með hegðun sjúklings og athöfnum í hans daglega lífi. Læknar eru hér orðnir ábyrgir fyrir eftirliti með umferðaröryggismálum. Eftirlit með umferðaröryggi er ekki hluti af ábyrgðarsviði lækna. Eftirlit með hegðun fólks í daglegu lífi er heldur ekki hluti af ábyrgðarsviði lækna. Þeir sinna fyrst og fremst þeim sem til þeirra leita og taka fyrst og fremst á þeim málum sem sjúklingurinn leitar til þeirra með.

Fyrir liðlega áratug voru svipuð ákvæði sett í lög í Finnlandi. Læknafélag Finnlands var andvígt þeim hugmyndum en lögin voru engu að síður samþykkt. Þetta mál var tekið upp á vettvangi Norræna læknafélaga og fékk Finnsla læknafélagið stuðning við þessa afstöðu sína. Ákvæðið mun litlu hafa breytt um tilkynningar lækna til yfirvalda og var það álit forsvarsmanna Finnsla læknafélagsins að ekki væri gott að hafa lagaákvæði sem ekki væri virt betur en raun var á og er hægt að taka undir það.

Síðfræðiráð bendir ennfremur á að það eru engin ákvæði í frumvarpinu um trúnaðarlækni Umferðastofu ef frá er talið það sem fram kemur í fyrstu setningu 61. greinar. 114. grein fjallar um hlutverk Umferðastofu en þar er ekkert minnst á

---

stjórna ökutæki sé í höndum sérstaks trúnaðarlæknis Umferðastofu, en ekki persónulegs læknis hlutaðeigandi.

2  
BY


trúnaðarlækni eða hlutverk hans. Lagt er til að í 114. grein bætist einn liður sem gæti hljóðað svo:

i. að annast mat á ökuhæfni einstaklinga sem læknað vísa til trúnaðarlæknis.

Það mætti einnig hugsa sér að minnast á trúnaðarlækni í 115. grein sem fjallar um starfsfólk Umferðastofu.

Stjórn LÍ er sammála athugasemdum Siðfræðiráðs.

Virðingarfyllt,  
f.h. Læknafélags Íslands



Birna Jónsdóttir  
formaður



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Kópavogi, 14. nóvember 2012.

**Efni:** Frumvarp til umferðarlaga, 179. mál, stjórnarfrumvarp.

Vísað er til tölvubréfs Alþingis frá 10. október sl. þar sem óskað er álits Læknafélags Íslands (LÍ) á frumvarpi til umferðarlaga, 179. mál á 141. löggjafarþingi.

Þetta er í fjórða sinn sem frumvarp til umferðarlaga er lagt fram. Það var einnig flutt á 138., 139. og 140. löggjafarþingi. LÍ sendi umsögn til Alþingis vegna meðferðar málsins á 138. löggjafarþingi, dags. 18. maí 2010 og vegna meðferðar málsins á 139. löggjafarþingi, dags. 22. mars 2011.

Að læknum er vikið í 48., 61., 76. og 102. gr. frumvarpsins. LÍ hefur ekki gert athugasemdir við 76. og 102. gr. frumvarpsins. Athugasemdir hafa fyrst og fremst beinst að 61. gr. þess. Samanburður á orðalagi 61. gr. í þeim frumvörpum, sem lögð hafa verið fram, leiðir í ljós að á frumvarpi til umferðarlaga sem lagt var fram á 140. löggjafarþingi voru gerðar allnokkrar breytingar á henni, breytingar sem einnig koma fram í þeirri útgáfu frumvarpsins sem nú er lögð fram. LÍ telur þó að því fari fjarri að tekið hafi verið tillit til þeirra athugasemda sem félagið hefur gert við efni þeirrar greinar.

Í umsögn þessari vill LÍ fyrst og fremst koma á framfæri ábendingum og athugasemdum við 48. og 61. gr. frumvarps til umferðarlaga.

#### **48. gr. frumvarps til umferðarlaga.**

Í greininni er fjallað um öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl. LÍ vill sérstaklega taka til umfjöllunar 3. og 4. mgr. þessarar greinar sem eru svohljóðandi:

Lögregla annast töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis. Aðrar rannsóknir og klínískt mat skal framkvæmt af lækni eða hjúkrunarfræðingi. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Neiti ökumaður er heimilt að beita valdi við framkvæmd rannsókna, sbr. þó 4. mgr.

Um þvagrannsókn skv. 2. mgr. fer samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggir ótvífrætt samþykki ökumanns.

Hér telur LÍ nauðsynlegt að koma á framfæri nokkrum ábendingum og athugasemdum:

1. **3. málslíður 3. mgr.:** LÍ telur að klínískt mat á ökumanni í kringumstæðum sem þessum séu fyrst og fremst á færi lækna, ekki annarra heilbrigðisstarfsmanna. Aðrar rannsóknir er hugsanlegt að aðrir heilbrigðisstarfsmenn en lækna geti gert. LÍ leggur til að málslíðurinn hljóði svo: *Aðrar rannsóknir og klínískt mat skal framkvæmt af lækni eða öðrum til þess bærum heilbrigðisstarfsmanni.*
2. **4. og 5. málslíður 3. mgr.:** Í málslíðnum kemur fram að ökumanni sé skylt að hlíta þessari meðferð, þ.e. töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis og ef hann neitar sé heimilt að beita hann valdi án dómsúrskurðar nema varðandi þvagsýnistöku. Hér þarf að staldra við. Í sakamálalögum nr. 88/2008 er fjallað um

líkamsrannsóknir í 77. og 78. gr. í 1. málslíð 1. mgr. 77. gr. segir: „*Heimilt er að taka blóð- og þvagsýni og önnur lífsýni úr sakborningi og rannsaka þau, svo og að framkvæma á honum aðra þá líkamsrannsókn í þágu rannsóknar sem gerð verður honum að meinalausu, enda leiki rökstuddur grunur á að hann hafi framið brot sem varðað getur fangelsisrefsingu að lögum.*“ Í skýringum er vísað um skilgreiningu hugtaksins lífsýnis til 3. tölul. 3. gr. laga nr. 110/2000 um lífsýnasöfn.<sup>1</sup> Þar kemur fram að lífsýni sé: „*Lífrænt efni úr mönnum, lifandi eða látnum, sem veitt getur um þá líffræðilegar upplýsingar.*“ Öndunar-, svita- og munnvatnssýni, sem vísað er til í 48. gr. frumvarpsins, falla því undir skilgreininguna á lífsýni. Í 2. mgr. 78. gr. sakamálagaga segir síðan: „*Líkamsrannsókn eða geðrannsókn skv. 77. gr. skal ákveðin með úrskurði dómara nema fyrir liggi ótvírætt samþykki þess sem í hlut á.*“ Skýrt er að með líkamsrannsókn er m.a. verið að vísa til töku blóðsýnis, þvagsýnis eða annarra lífsýna. Lí telur mjög vafasamt að umferðarlög gangi lengra en sakamálagög varðandi valdbeitingu til að taka lífsýni og engin ástæða sé til að mismunandi reglur gildi um töku þvagsýna og annarra lífsýna. Lí telur mikilvægt að farið sé að ákvæðum 2. mgr. 78. gr. nr. 88/2008 um meðferð sakamála varðandi töku allra þeirra lífsýna sem heimilt er að taka, hátti svo til að ökumaður samþykkir ekki skýrt töku lífsýnis. Þá telur Lí mikilvægt að skýrt komi fram í lokamálslið 3. mgr. 48. gr. að það sé lögreglan sem hafi heimild til að beita valdi við framkvæmd töku öndunar-, svita-, blóð- og munnvatnssýnis, neiti ökumaður að gefa slík sýni. Valdbeiting af þessu tagi hlýtur alltaf að vera í verkahring lögreglu og rétt að það komi skýrt fram svo ekki komi upp sú staða á vettvangi að heilbrigðisstarfsmanni sé sagt að hann hafi heimildina.

## **2. mgr. 61. gr. frumvarps til umferðarlaga.**

Eins og áður hefur verið vikið að hefur Lí gert alvarlega athugasemd við þessa lagagrein í fyrri umsögnum. Greininni hefur nokkuð verið breytt, án þess þó að komið hafi verið til móts við athugasemdir félagsins. Vissulega nær skyldan ekki lengur til allra lækna en á móti kemur að nú er gengið lengra en í eldri útgáfum frumvarpsins með þeim hætti að skyldan er lögð á lækna sem koma að meðferð sjúklings á sjúkrahöfnun og heimilislækna. Athugasemdir Lí (sem byggja á umsögn Siðfræðiráðs) lútu að því að yfirleitt setja þessa tilkynningaskyldu á lækna. Í fyrri umsögnum er birt orðrétt umsögn Siðfræðiráðs og vísað til þeirra. Til viðbótar vill Lí áréttta eftirfarandi vegna þessa ákvæðis í frumvarpi til umferðarlaga:

1. Þagnar- og trúnaðarskylda lækna er einn hornsteina þess trúnaðarsambands sem ætíð verður að vera milli lækna og sjúklings. Í 1. og 2. mgr. læknalaga nr. 53/1988 segir: „*Lækni ber að gæta fyllstu þagmælsku og hindra það að óviðkomandi fái upplýsingar um sjúkdóma og önnur einkamál er hann kann að komast að sem læknir.* □*Þetta gildir ekki þjóði lög annað eða sé rökstudd ástæða til þess að rjúfa þagnarskyldu vegna brynnar nauðsynjar.*“ Skyldan er áréttuð í 12. gr. laga um réttindi sjúklinga. Þar segir: „*Starfsmaður í heilbrigðisþjónustu skal gæta fyllstu þagmælsku um allt það sem hann kemst að í starfi sínu um heilsufar sjúklings, ástand, sjúkdómsgreiningu, horfur og meðferð ásamt öðrum persónulegum upplýsingum. Þagnarskyldan helst þó að sjúklingur andist og þó að starfsmaður láti af störfum. Mæli ríkar ástæður með því getur starfsmaður látið í té upplýsingar með hliðsjón af vilja hins látna og hagsmunum hlutadeigandi. Sé starfsmaður í vafa getur hann borið málið undir landlækni.*“ Í 13. gr. eru tilgreindar undanþágur frá þagnarskyldunni. Þar segir í 1. mgr.: „*Þagnarskylda skv. 12. gr. nær ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustu ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum, t.d. ákvæðum barnaverndarlaga. Í þeim tilvikum ber starfsmanni skylda til*

<sup>1</sup> Sjá skýringar við 77. gr. frumvarps til laga um meðferð sakamála, 233. mál, þingskjal 252. Vefútgáfa Alþingistíðinda: <http://www.althingi.is/altxt/135/s/0252.html>.

*að koma upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bær yfirvöld.*“ Þó lagaákvæði leyfi vissulega að með lögum sé þagnar- og trúnaðarskyldu lækna vikið til hliðar þá hefur fyrst og fremst verið litið til þess að það eigi við þegar vernda þarf hagsmuni barna, sbr. tilkynningarskyldu skv. barnaverndarlögum. Lí fær ekki séð að slík hætta stafi af verulega skertri hæfni einstaklinga til aksturs að það réttlæti að læknir eigi að tilkynna um það til trúnaðarlæknis Umferðarstofu. Frávik frá þagnarskyldu í þessum tilvikum getur haft þau áhrif að sjúklingsur sem hefur áhyggjur af aksturshæfni sinni leiti ekki til læknis af ótta við að læknirinn tilkynni um veikindi hans til trúnaðarlæknisins. Ætla verður að flestir einstaklingar í þessari stöðu hafi þá heilbrigðu skynsemi til að bera að þeir einfaldlega taka ekki áhættuna varðandi það að stýra ökutæki. Lí telur að nærtækara væri af hálfu lögreglu og Umferðarstofu að brýna fyrir fólki sem á við veikindi að stríða að það sleppi því að stýra ökutæki meðan á veikindum stendur og kynna betur fyrir fólki hvers skuli gæta varðandi töku lyfja og stjórn ökutækja. Lyf, sem talin eru hafa áhrif á aksturseiginleika einstaklings eru öll sérstaklega merkt. Einstaklingur sem tekur slík lyf á því að vita að það á ekki að stjórna ökutæki samhliða töku lyfsins. Lí telur að engir slíkir brýnir almannahagsmunir séu hér til staðar sem réttlæta jafn alvarlegt inngríp í trúnaðarsamband lækna og sjúklings og felst í 2. mgr. 61. gr. frumvarps til umferðarlaga.

2. Í þessu sambandi verður og að gæta ákvæða 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs, heimilis og fjölskyldu. Í friðhelgi einkalífsins er fyrst og fremst talinn felast réttur manns til að ráða yfir lífi sínu og líkama og til að njóta friðar um lífshætti sína og einkahagi. Takmarka má friðhelgi einkalífs að fullnægðum skilyrðum þeim sem rakin eru í 3. mgr. 71. gr. stjórnarskrárinnar þar sem segir að meginreglunni um friðhelgi einkalífs megi víkja til hliðar með sérstakri lagaheimild „... ef brýna nauðsyn ber til vegna réttinda annarra“. Í skýringum með frumvarpi því sem varð að stjórnarskipunarlögum nr. 97/1995 um breyting á stjórnarskrá lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, með síðari breytingum, sem breyttu 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs kemur eftirfarandi fram um þær lagaheimildir sem gert er ráð fyrir að settar verði til skerðingar friðhelgis einkalífs:<sup>2</sup>

„Í 3. mgr. 9. gr. frumvarpsins kemur fram að í undantekningartilvikum megi takmarka með sérstakri lagaheimild friðhelgi einkalífs, heimilis eða fjölskyldu ef það er nauðsynlegt vegna réttinda annarra. Tilgangurinn með þessari takmörkun beinist hvað helst að tilvikum þar sem afskipti af heimili og fjölskyldulífi eru nauðsynleg til að vernda hagsmuni barna. Þannig getur þörf fyrir að tryggja velferð barna kallað á ýmiss konar takmarkanir á réttindum skv. 1. mgr. 9. gr. frumvarpsins þar sem hagsmunir barna geta orðið þeim réttindum yfirsterkari. Er þetta einnig í samræmi við 3. mgr. 14. gr. frumvarpsins þar sem er kveðið á um að börnum skuli tryggð í lögum sú vernd og umönnun sem velferð þeirra krefst. Í ákvæðum barnalaga, nr. 20/1992, og laga um vernd barna og ungmenna, nr. 58/1992, eru reglur sem helgast af þessum markmiðum, en óhjákvæmilega geta afskipti, sem heimilud eru með þessum lögum til að tryggja velferð barna, raskað heimilis- og fjölskyldulífi. Undir ákvæði 3. mgr. 9. gr. frumvarpsins falla einnig heimildir í löggjöf um fulluustugerðir, t.d. í tengslum við framkvæmd fjárnáms, nauðungarsölu eða gjaldþrotaskipta, en þessar aðgerðir geta leitt til röskunar á réttindunum sem talin eru í 1. mgr. greinarinnar.“ (Leturbreytingar Lí.)

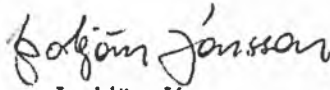
Lí telur að erfitt sé að halda því fram að það sé svo brýnt vegna réttinda annarra að leggja á lækna þá skyldu sem 2. mgr. 61. gr. frumvarps til umferðarlaga ráðgerir og gera með þeim hætti bæði atlögu að friðhelgi einkalífs þeirra einstaklinga sem í myndu lenda og að því nauðsynlega trúnaðarsambandi sem ætíð verður að vera milli læknis og sjúklings.

<sup>2</sup> Sjá frumvarp til stjórnarskipunarlaga, 297. mál –þskj. 389 á 118. löggjafarþingi, skýringar við 9. gr. frumvarpsins (sem varð að 71. gr. stjórnarskrárinnar). Vefútgáfa Alþingistíðinda: <http://www.althingi.is/altext/118/s/0389.html>.

Lí leggur því til að 2. mgr. 61. gr. frumvarpsins verði í heild sinni felld brott og fundnar verði aðrar og heppilegri aðferðir til að útskýra og kynna fyrir einstaklingum mikilvægi þess að þeir stjórni ekki ökutækjum þegar hæfni þeirra til aksturs er skert, af hvaða ástæðum sem það kann að vera.

Lí óskar eftir að fulltrúar félagsins fái tækifæri til að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að ræða frekar þær athugasemdir sem gerðar eru við frumvarp til umferðarlaga.

Virðingarfyllst,  
f.h. stjórnar Læknafélags Íslands,



Þorbjörn Jónsson,  
formaður.



**LÖGREGLAN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU**  
**UMFERÐARDEILD**

**Athugasemdir umferðardeildar LRH við frumvarp til nýrra umferðarlaga**

**149. löggjafarþing 2018–2019.**  
**Þingskjal 231 — 219. mál.**

Reykjavík, 13. nóvember 2018

---

Hverfisgata 115  
150 Reykjavík

Sími: 444-1000  
Veffang: [www.lrh.is](http://www.lrh.is)  
Netfang: [lrh@lrh.is](mailto:lrh@lrh.is)



## LÖGREGLAN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU UMFERÐARDEILD

### 11. gr.

Mikil og góð reynsla er komin á kennslu í forgangsakstri hjá lögreglu en árið 2008 var byrjað að kenna sérstaka aðferðarfræði við forgangsakstur (AMF). Lögreglumenn sækja 5 daga námskeið þar sem kennd er aðferðarfræði frá norsku lögreglunni sem hefur verið þar í notkun í um 30 ár. Mennta- og starfsþróunarsetur ríkislögreglustjóra sér um þessa kennslu. Leiðbeinendur lögreglu sem sjá um þessa kennslu hafa hlotið sérstaka þjálfun á vegum norska lögregluháskólans. Þess má geta að eftir að byrjað var að kenna AMF hefur tjónum fækkað umtalsvert og tjónakostnaður vegna ökutækja lögreglu lækkað verulega.

Þjálfun í forgangsakstri er ekki nærri jafn umfangsmikil hjá slökkviliðs- og sjúkraflutningamönnum og sumstaðar engin. Við teljum fulla þörf á því að allir viðbragðsaðilar fái sömu samræmdu þjálfunina í forgangsakstri.

Við leggjum til að þeir sem þurfa starfs síns vegna að aka forgangsakstur verði gert skylt að sækja sér þessa þjálfun, s.s. sjúkraflutningsmenn og slökkviliðsmenn. Því verði eftirfarandi texta bætt við 11.gr.:

**„Enginn má aka forgangsakstur í atvinnuskyni nema hafa sótt sérstakt námskeið sem ráðherra setur nánari reglur um.“**

Við leggjum til að orðinu forgangsökumaður verði breytt í ökumaður. Það er augljóst að átt er við þann sem ekur forgangsakstur. Orðið forgangsökumaður er ekki notað í daglegu máli. Breyta síðustu setningu 1. mgr. svona:

*Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu ~~for~~gangsökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.*

### 20. gr.

Lögregla hefur ítrekað bent á nauðsyn þess að setja í umferðarlög skýrt ákvæði sem bannar ógætilegan og/eða hættulegan akstur.

Því er lagt til að við 20. gr. bætist eftirfarandi texti:

**„Óheimilt er, án fullnægjandi ástæðu, að aka ökutæki þannig að það missi veggrip, þar með talið hliðarskrið og spól.“**

Dæmi um spól með tilheyrandi hávaða og truflun fyrir íbúa í nærliggjandi húsum má sjá á þessum myndskleiðum:

- <http://mbl.is/frettir/sionvarp/19461/>
- <http://mbl.is/frettir/sionvarp/70492/>
- <http://www.youtube.com/watch?v=ATykeMzmdf0>
- <http://www.youtube.com/watch?v=vrCo3GRiES8>





## LÖGREGLAN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

### UMFERÐARDEILD

#### 29. gr.

Við leggjum til að taka í burtu tvær síðustu málsgreinarnar og orða svona í staðinn:

**„Heimilt er að takmarka stöðu ökutækja og svipaðra tækja í lögreglusamþykkt.“**

Mjög mikilvægt að hægt verði að leggja gjald á vegna allra tegunda af stöðvunarbrotum og því mikilvægt að bæta við þessari heimild um lögreglusamþykktir þannig að hægt sé að leggja gjald á ökutæki vegna brota á 4. mgr. 19. gr. reglugerðar um lögreglusamþykktir nr. 1127/2007, vörubifreið, hópifreið eða vinnuvél lagt í almennt bifreiðastæði þar sem það er bannað.

Í dag er mjög erfitt að framfylgja þessu banni þar sem fyrirtæki eru í mörgum tilfellum skráð fyrir þessum tækjum og ómögulegt að sanna hver lagði ökutækinu ólöglega þegar komið er að mannláusu ökutæki.

#### 47. gr.

Lagt er til að hnykkt sé á því í umferðarlögum að akstur torfærutækja í þéttbýli sé bannaður, en það er í samræmi við ákvæði 21. gr. reglugerðar nr. 1127/2007 um lögreglusamþykktir.

Lögð er til eftirfarandi viðbót við 47. gr.:

**„Allur akstur torfærutækja, s.s. vélsleða og torfæruhjóla, er bannaður innan þéttbýlis. Heimilt er sveitarstjórn þó að veita undanþágu frá þessu ákvæði á afmörkuðum svæðum og skal sú ákvörðun tilkynnt lögreglustjóra.“**

#### 49. gr.

Samkvæmt 2. mgr. 102. gr. verður ökumaður ekki sviptur ökurétti fyrir fyrsta brot mælist hann undir 0,5% en yfir 0,2%. Einungis er um sekt að ræða.

Það er reynsla lögreglu að allt að helmingur þeirra ökumanna sem hún hefur afskipti af vegna ölvunaraksturs mælist með áfengismagn í blóði undir 0,5%.

Samkvæmt verklagi lögreglu er ökumanni sem mælist í alkóhólprófi yfir 0,29% en undir 0,45% gert að hætta akstri en ekki aðhafst frekar af hálfu lögreglu samkvæmt starfsfyrirmælum Ríkislögreglustjóra, áður dómsmálaráðuneytis. Þeir ökumenn sem mælast með 0,29% í öndunarprófi eða minna fá að halda för sinni áfram samkvæmt sömu fyrirmælum.

Í breytingunni, ef af verður, felst því aukin vinna lögreglu vegna ölvunaraksturs sökum væntanlegrar fjölgunar slíkra brota og hærra flækjustigs, með vísan til þess að m.a. þarf að kanna feril ökumanna hverju sinni þar sem ekki skal svipta fyrir fyrsta brot. Skýra þarf einnig hvað átt er við með fyrsta brot.

**Með vísan til ofangreinds og þess m.a. hversu hættulegt brotið telst, er lagt til að það varði ökuleyfissviptingu sé alkóhólmagn 0,2% og meira, líkt og nú er gert fyrir 0,5% og meira. Fælingarmáttur breytingarinnar er minnkaður verulega ef ekki á að svipta ökumann sem mælist undir 0,5%.**



## LÖGREGLAN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

### UMFERÐARDEILD

#### 62. gr.

4. mgr. Stafsetningarvillla: „Ökuskírteinin“

#### 64. gr.

Við leggjum til að taka í burtu vísun í fjölda punkta í punktakerfi til þess að eiga möguleika á því að breyta punktakerfinu í framtíðinni, teljum nóg að tiltaka fjölda punkta í reglugerð. Breyta síðustu setningu 7. mgr. svona:

**„Sama á við þann sem fengið hefur sviptingu vegna tiltekins fjölda refsipunkta.“**

#### 72. gr.

Lögregla leggst gegn því að gera létt bifhjól í flokki I ekki skráningarskyld eins og þau eiga að vera í dag.

Töluvert er um það að einstaklingar, oftast börn, taki skráningarmerki af léttum bifhjólum í flokki II í dag og láti þannig líta út fyrir að ökutækið sé létt bifhjól I. Léttu bifhjóli í flokki II má ekki aka á gangstéttum. Þá má létt bifhjól í flokki II komast í 45 km/klst en létt bifhjól í flokki I aðeins komast í 25 km/klst. Eftirlit lögreglu með þessum ökutækjum er mun erfiðara þegar þau eru ekki öll skráningarskyld eins og þau eiga að vera, en nokkuð hefur borið á kvörtunum til lögreglu vegna þessara ökutækja.

Þá leggjum við til að öll tengitæki, s.s. loftpressur og þ.h. verði skráningarskyld líkt og allar kerrur verða skráningarskyldar. Önnur setningin í 1. mgr. verði svona: „Sama á við um eftirvagn og **tengitæki vélknúins ökutækis**“

Það er mikilvægt að öll ökutæki séu skráningarskyld, enda fögnum við því að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir.

**Við leggjum því til að síðasta setningin í 1. mgr. verði felld brott.**

#### 84.gr.

Í heiti greinarinnar eru löggæslumyndavélar en ekkert er minnst á löggæslumyndavélar í greininni sjálfri?

#### 95. gr.

Eftirfarandi greinar vantar í upptalinguna:

15. og 16. gr. Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur.

47. gr. Almennar reglur um akstur torfærutækja.

56. gr. Skipulag vinnutíma, ábyrgð flutningsaðila og notkun ökurita.

57. gr. Farstarfsmenn

**Það er varla ætlun löggjafans að gera brot við þessum greinum refsilaus?**



## LÖGREGLAN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

### UMFERÐARDEILD

#### 100. gr.

Að okkar mati er kominn tími á að endurskoða punktakerfið sem hefur reynst vel að flestu leiti en má bæta. Það mætti að hafa punkta fyrir fleiri brot og hafa meira bil á milli eftir alvarleika. T.d. er hægt að horfa á punktakerfið frá Nýja Sjálandi. Þar eru punktar fyrir fleiri brot en hjá okkur, m.a. fyrir að stoppa ekki fyrir lögreglu, skapa hávaða með ökutækinu og neita að gefa öndunarpróf, getur mest fengið 100 punkta.

Hér eru nánari upplýsingar:

<http://www.nzta.govt.nz/resources/roadcode/motorcycle-road-code/about-your-responsibilities/stepping-over-the-line.html>

#### 102. gr.

Lögregla leggst gegn því að einungis verði sektað fyrir ölvunarakstursbrot, hvar í röðinni sem það brot er framið. Vísar hún þar til umferðaröryggis og skilvirkni lögreglu við eftirlit.

(Sjá einnig athugasemdir við 49. gr.)

#### 107. gr.

Taka í burtu vísun í fjölda punkta í punktakerfi til þess að eiga möguleika á því að breyta punktakerfi í framtíðinni. Fjöldi refsipunkta verði skilgreindur í reglugerð. Breyta 1. mgr. svona:

**„Lögreglustjóri skal banna byrjanda með bráðabirgðaskírteini að aka hafi hann fengið tiltekinn fjölda punkta samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota áður en bráðabirgðaskírteinið er endurnýjað í fullnaðarskírteini.“**



## LÖGREGLAN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU UMFERÐARDEILD

### Ný grein: Bann við notkun tækja sem trufla hraðamælitæki lögreglu

Lögregla telur ástæðu til þess að banna svona tæki áður en þau verða útbreidd. Við leggjum því til að sett verði ný grein þar sem skýrt er kveðið á um að svona tæki og notkun þeirra sé óleyfileg.

Hér eru upplýsingar um slík tæki sem truflar laser hraðamælitæki lögreglu þannig að ekki næst hraðamæling á viðkomandi ökutæki.

<http://www.blinder.net/technology.html>

<http://www.youtube.com/watch?v=BrqSzld-14s&feature=related>

<http://www.youtube.com/watch?v=0PunnwCOU90&feature=related>

Lagatextinn úr lögum sem bannar svona tæki frá Texas USA:

Source: Texas Statutes: Sec. 547.616.

Effective Sept. 01, 2011

Sec. 547.616. RADAR INTERFERENCE DEVICES; OFFENSE.

(a) In this section, "radar interference device" means a device, a mechanism, an instrument, or equipment that is designed, manufactured, used, or intended to be used to interfere with, scramble, disrupt, or otherwise cause to malfunction a radar or laser device used to measure the speed of a motor vehicle by a law enforcement agency of this state or a political subdivision of this state, including a "radar jamming device," "jammer," "scrambler," or "diffuser." The term does not include a ham radio, band radio, or similar electronic device.

(b) A person, other than a law enforcement officer in the discharge of the officer's official duties, may not use, attempt to use, install, operate, or attempt to operate a radar interference device in a motor vehicle operated by the person.

(c) A person may not purchase, sell, or offer for sale a radar interference device to be used in a manner described by Subsection (b).

(d) A person who violates this section commits an offense. An offense under this subsection is a Class C misdemeanor.

Reykjavík, 13. nóvember 2018

Fyrir hönd umferðardeildar Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu

Hlynur Gíslason

Lögreglumaður

# Lögreglustjórafélag Íslands

Nefndasvið Alþingis,  
umhverfis- og samgöngunefnd,  
nefndasvið@althingi.is

Borgarnesi, 20. nóvember 2018.

## Efni:

**Umsögn Lögreglustjórafélags Íslands um frumvarp til umferðarlaga.  
Þingskjal 231 - 219. mál.**

Í 49. gr. frumvarpsins er lagt bann við ölvunarakstri.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,20 prómillum en er minna en 1,20 prómill, eða magn vínanda í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, en er minna en 0,60 milligrömm, eða ökumaður er undir áhrifum áfengis þótt magn vínanda í blóði hans eða útöndun sé minna telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.

Lægri viðmið gildandi umferðarlaga nr. 50/1987 eru að þessu leyti 0,50 prómill í blóði og 0,25 milligrömm í lítra lofts. 49. gr. frumvarpsins er að öðru leyti sambærileg 45. gr. gildandi umferðarlaga.

Í greinargerð með frumvarpinu eru talin upp sjö markmið sem stefnt er að með gerð frumvarpsins. Eitt þeirra er að taka til skoðunar og gera tillögur um tiltekna efnisbreytingar á ákvæðum laga, einkum viðurlögum við brotum á umferðarlögum, með það í huga að gera þær háttarnisreglur sem gilda í umferðinni skilvirkari og að auka varnaðaráhrif þeirra. Þannig er áhersla lögð á að draga úr ölvunarakstri. Lagt er til að viðurlög við akstri undir áhrifum áfengis verði hert og að leyfilegt áfengismagn í blóði verði lækkað frá því sem nú er og þannig m.a. leitast við að fækka umferðarslysum. Lýst er þeirri afdráttarlausu stefnu yfirvalda að áfengi og akstur vélknúinna ökutækja fari ekki saman. Vísað er til skýrslu sem gefin var út á vegum Evrópusambandsins um áfengisneyslu í Evrópu þar sem m.a. kemur fram að rannsóknir sýna að séu ökumenn með 0,2-0,4 prómill í blóði aukist slyshætta þrefalt. Tekið er fram í greinargerðinni að ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi á eftir hraðakstri. Tekið er fram í greinargerðinni að erlendar rannsóknir hafi sýnt fram á að marktækur munur er á hæfni þeirra ökumanna sem hafa 0,2 prómill áfengismagn í blóði og þeirra sem ekki hafa neytt áfengis. Þeir sem neytt höfðu lítilræðis af áfengi gerðu fleiri mistök við prófanir og fyrir hver 0,2 prómill sem áfengi eykst í blóði ökumanns tvöfaldist slyshættan. Þá hafi rannsóknir sýnt fram á að mjög lítið magn áfengis í blóði truflar samhæfðar sjálfvirkar hreyfingar líkamans og dregur úr almennri aksturshæfni til muna.

## Lögreglustjórafélag Íslands

Í 102. gr. frumvarpsins er fjallað um sviptingu ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs. Eftirtekt vekur að þrátt fyrir að magn áfengis í blóði skuli lækka úr 0,5 í 0,2 prómill er ekki gert ráð fyrir því að við fyrsta brot skuli viðkomandi sviptur ökurétti fari vínandi í blóði ekki yfir 0,5 prómill. Efasemdir eru settar fram við þessa aðferð. Sé það á annað borð ætlunin að takmarka áfengi í blóði ökumanns frá því sem nú er, verður að telja eðlilegt að miða sviptingu við þau mörk sem frumvarpið gerir ráð fyrir, verði það að lögum.

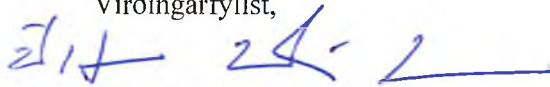
Lögreglustjórafélagið telur eðlilegt að breyta viðurlögum í þá átt að fari magn áfengis í blóði ökumanns yfir leyfileg mörk varði það sviptingu ökuréttar.

Eftir einn ei aki neinn.

Það fer vel við bannreglu 1. mgr. 49. gr. frumvarpsins að beita sviptingu ökuréttar við 1. broti.

Erindi þetta er sent umhverfis- og samgöngunefnd til þóknarlegrar meðferðar.

Virðingarfyllst,



Úlfar Lúðvíksson  
formaður Lögreglustjórafélags Íslands



Reykjavík, 7. nóv. 2018

**III. Kafli 29. gr. – 8 tl. um að óheimilt sé að nema staðar í hringtorgi annars vegar og regla 4. mgr. 27. gr. um að víkja skuli fyrir gangandi vegfarendum á gangbraut.**

Reglan í 29. gr. er mjög eðlileg, enda eru kostir hringtorga þeir m.a. að sem umferðarmannvirki afkasta þau miklu og eru um leið tiltölulega ódýr leið til að stytta bið á gatnamótum.

Regla 27. gr. er auðvitað eðlileg líka en hér reynir hins vegar á samspil tveggja ákvæða við vissar aðsæður.

Hönnuðir umferðarmannvirkja hafa í auknum mæli fært merktar gangbrautir alveg upp að útakstri (og innakstri) úr hringtorgum sem þýðir, að vilji ökumenn virða reglu 4. mgr. 27. gr. og stöða bifreið áður en komið er út úr hringtogi, brjóta þeir bannreglu 29. gr. Um leið skapast hætta á aftanákeyrslum auk þess sem umferð á hringtorginu tekur iðulega drjúga stund að jafna sig. Gangbrautin kemur seint inn í sjónsvið ökumanna sökum þess að þeir beygja ekki í átt að henni fyrir en komið er mjög nálægt. Telja má víst, að margir hafi reynslu af þessu, enda hefur notkun hringtorga stóraukist, einkum í nýjum íbúðahverfum. Með frágangi umferðarmannvirkja á þennan hátt er sköpuð hætta bæði fyrir gangandi og akandi vegfarendur. Má vera, að hönnuðir hafi hér hermt hver eftir öðrum gagnrýnislaust.

Lagt er til, að í umferðarlögum verði kveðið á um að hönnun umferðarmannvirkja megi ekki leiða til slyshættu og/eða leiða til þess að vegfarendur geti ekki fylgt tilteknum ákvæðum laganna án þess að gerast brotlegir við önnur. Skipulagsyfirvöld hafi heimild til að mæla fyrir um úrbætur frá veghaldara að fenginni umsögn Umferðarstofu.

**XVIII kafli, (Viðurlög) Um 106. gr. – endurveiting ökuréttar.**

Samkvæmt ákvæðinu geta liðið allt 5 ár þar til unnt er að sækja um endurveitingu ökuréttinda, ef um ítrekuð ölvunarakstursbrot hefur verið ræða. Í eldri lögum var þessi tími 3 ár. Afbrotaskýrslur bera ekki með sér að lenging þessara refsikenndu viðurlaga hafi haft tilætluð áhrif, þvert á móti hefur ölvunaraksturbrotum fjölgað. Með því að skoða stuttlega dóma (dómar um sviptingu eru ekki allir birtir) má finna þess merki að eina afleiðing þessa hafi verið aukið álag á dómstóla. Dæmi eru um 5 dóma eða sáttir yfir sama aðila fyrir aksturbrot án réttinda (og án ölvunnar) sjá t.d. dóm í máli 716/2016. Hér er ekki verið að mæla ölvunarakstri bót, en gagnslaus viðurlög þjóna engum og bera vott um ráðaleysi. Þá er til þess að líta, að hafi menn litið til annarra landa þegar ákvæðinu var breytt, þá hafa þeir hinir sömu sennilega einnig borið sig saman við lönd þar sem almenningssamgöngur eru mun líklegri til að vera valkostur fyrir þann sem missr ökuréttindi.

Lagt er til, að ákvæðinu verð breytt þannig að í dómi vegna ítrekaðs ölvunarakstursbrots verði einnig kveðið á um hvenær dómþoli geti sótt um endurveitingu á ný, þó skuli eigi líða skemmri tími en 2 ár frá dómsuppsögu. Dómari hafi hins vegar heimild til að kveða á um lengri tíma eða allt að 5 ár ef ölvunarakstur hefur leitt til slysa.

Virðingarfyllst,

Oddur Ólason lögmaður.

1. júní 2019

## Umsögn vegna nýrra frumvarps til nýrra umferðarlaga (mál nr. 219 á 149 lögjafarþingi)

Ég rita þetta bréf til að lýsa yfir **andstöðu** við þá breytingu sem gerð var á 79. grein frumvarps til nýrra umferðarlaga í meðförum umhverfis og samgöngunefndar varðandi hjálmaskyldu barna.

Í meðförum nefndar var hjálmaskyldan sem ná átti til barna 15 ára og yngri færð upp til 18 ára aldurs. Börnum 18 ára og eldri verður sem sagt bannað að hjóla, nema með hjálm verði frumvarpið að lögum með þeim breytingum sem nefndin leggur til.

Ég vísa í og **tek undir sjónarmið LHM** sem lögðust gegn banni við hjólreiðum án hjálms í umsögn sinni.

Til viðbótar vil ég bæta við að þau lönd þar sem best hefur tekist til við uppbyggingu hjólamenningar, til dæmis Danmörk og Holland, hafa ekki innleitt hjálmaskyldu í lög og raunar er hjálmanotkun þar ekki almenn. Engu að síður eru þau lönd með þeim öruggustu löndum í heimi til að hjóla.

Ég tel að sú áframhaldandi tilhneyging að banna hjólreiðar, eða aðra léttu samgöngumáta, án sérstaks hlífðarbúnaðar setji hugmyndir Reykjavíkurborgar og breyttar ferðavenjur í uppnám.

Ekki verður að sjá að nein þeirra umsagna sem bárust nefndinni milli umræðna kölluðu á umrædda breytingu. LHM lagðist gegn hjálmaskyldu. FÍB fagnaði hjálmaskyldu 15 ára. Ráðuneytið lagði fyrst og fremst áherslu á að rökstyðja þá leið sem upprunarlega var lögð til. Aðrar umsagnir vörðuðu ekki notkun hjálma.

Ég vil vekja sérstaka athygli á einum þætti málsins. Í umsögn ráðuneytisins segir m.a.: *“Rétt er að vekja athygli á því að þrátt fyrir að lagt sé til að skylda barna til að nota hlífðarhjalma við hjólreiðar verði færð úr reglugerð í umferðarlög verða einstaklingar sakhæfir 15 ára og því eiga börn ekki á hættu að sæta viðurlögum fyrir að hjóla án hlífðarhjalms, verði frumvarp til umferðarlaga samþykkt í þessari mynd.”*

Hvergi í nefndarálitinu er þetta atriði ávarpað. Niðurstaðan er því sú að sakhæfir 15-18 ára einstaklingar munu verða sekir um lögbrot. Það kann að hafa áhrif á hluti eins og tryggingarbætur. Dómafordæmi eru fyrir því að fólk fái ekki bætur, eða ekki fullar bætur fyrir að vera ekki með hjálm þar sem hans er krafist, ef slys verður (<https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1322793/>, <https://www.visir.is/q/2008325219456>)

Ljóst er að með breytingunum verða áhrifin tryggingarbætur 15-18 ára hjólandi sambærileg, óháð því hvort þeir verða valdir af slysum ekki ekki. Hjálmleysi eitt mun þykja til merkis um vanrækslu og leiða til lægri eða engra tryggingarbóta.

Þar sem umræddar breytingar gerðu lítið boð og á undan sér gafst hagaðilum, eins og til dæmis sveitarfélögum ekkert færi á að veita umsögn um þær.

Ég skora á nefndina að beita sér fyrir því að liður 23. a í breytingartillögu nefndarinnar verði **felldur** í atkvæðagreiðslu í lok 2. umræðu eða að sá þáttur frumvarpsins verði endurskoðaður í meðförum nefndar milli 2. og 3. umræðu.



Virðingarfyllst / Pawel Bartoszek  
Borgarfulltrúi

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Asturstræti 8-10  
101 Reykjavík



## Persónuvernd

Rauðarárstíg 10 105 Reykjavík  
sími: 510 9600 bréfasími: 510 9606  
netfang: postur@personuvernd.is  
veffang: personuvernd.is

Reykjavík, 5. desember 2018

Tilvísun: 2018111591SBM/--

### Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 219. mál

Persónuvernd vísar til tölvupósts umhverfis- og samgöngunefndar frá 1. nóvember 2018 þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til umferðarlaga (þskj. 231, 219. mál á 149. löggjafarþingi).

Persónuvernd gerir ekki athugasemdir við frumvarpið að öðru leyti en því að lögð er til breyting á orðalagi 3. mgr. 54. gr. þess. Þar segir:

*„Haga skal meðferð persónuupplýsinga sem til verða í tengslum við notkun ökurita í samræmi við ákvæði laga um persónuvernd og meðferð persónuupplýsinga.“*

Lagt er til að orðalag ákvæðisins verði með eftirfarandi hætti:

*„Haga skal meðferð persónuupplýsinga sem til verða í tengslum við notkun ökurita í samræmi við ákvæði laga um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga og reglna settra á grundvelli þeirra.“*

Með tillögu Persónuverndar er lagt til að ekki sé eingöngu vísað til laga um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga heldur einnig til reglna um rafræna vöktun sem Persónuvernd hefur sett á grundvelli persónuverndarlaga en í þeim er að finna sérákvæði er varða ökurita og því talin sérstök ástæða til að vísa sérstaklega til þeirra í ákvæði 3. mgr. 54. gr. umferðarlaga.

F.h. Persónuverndar,



Þórður Sveinsson



Gunnar Ingi Ágústsson



Reykjavík, 21. nóvember 2018  
USK2018030036

Alþingi – nefndasvið  
bt. umhverfis- og samgöngunefndar  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

### Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 149. löggjafarþing – 219. mál

Reykjavíkurborg sendi inn umsagnir um frumvarp til nýrra umferðarlaga til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins þann 16. mars og 10. ágúst sl. Við frekari vinnslu frumvarpsins var tekið tillit til hluta athugasemda borgarinnar og ber að þakka fyrir það.

Reykjavíkurborg fagnar því að í frumvarpinu sem nú hefur verið lagt fram er göngugata skilgreind og settar eru fram reglur sem skulu gilda á göngugötum. Þá eru í frumvarpinu nánari reglur og skilgreiningar um hjólreiðar, t.d. hjólastíga og hjólareinar. Þessi ákvæði eru mikilvægur lagalegur grundvöllur fyrir framþróun í virkum samgöngum.

Reykjavíkurborg fékk frumvarpið ekki formlega sent til umsagnar frá Alþingi, sem kemur nokkuð á óvart þegar lítið er til fyrri athugasemda borgarinnar við vinnslu frumvarpsins. Reykjavíkurborg óskar sérstaklega eftir umsagnarbeiðnum um málefni umferðar, umferðaröryggis og annars er varðar þennan víðfeðma málaflokk í framtíðinni.

Helstu athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins eru eftirfarandi:

#### 3. gr. Skilgreiningar

Í 29. gr. frumvarpsins segir m.a. „Eigi má leggja ökutæki: c. í snúningshaus botnlangagötu.“ Í frumvarpinu er snúningshaus hins vegar ekki skilgreindur. Lagt er til að sett verði skilgreining á snúningshaus í 3. gr. Tillaga að skilgreiningu á snúningshaus er eftirfarandi: „Staður þar sem vegur hefur verið breikkaður svo nægjanlegt rými sé til staðar fyrir ökutæki að snúa við, oft við enda vegar.“

#### 7. gr. Fyrirmæli og leiðbeiningar fyrir umferð

„Ökumanni er óheimilt að aka gegn rauðu ljósi. Við rautt ljós skal ökutæki stöðvað áður en komið er að stöðvunarlínu eða, ef stöðvunarlínu vantar, umferðarljósastólpa.“

Því er fagnað að í frumvarpinu sé lagt bann við akstri gegn rauðu ljósi sem er nýmæli í umferðarlögum. Lagt er til að skýrt verði nánar frá því hvað felst í þessum fyrirmælum með því að bæta við greinina að ökumaður skuli stöðva við gult ljós nema það sé ekki mögulegt án þess að valda sjálfum sér eða öðrum hættu. Það eru skilaboðin sem gefin eru erlendis, t.d. í Svíþjóð.

#### 20. gr. Að snúa ökutæki, aka aftur á bak og skipta um akrein

„Ökumaður á aðrein skal aðlaga hraða ökutækis síns umferð á þeirri akrein sem hann ætlar inn á og fara af aðreininni strax og það er unnt án hættu eða óþarfa óþæginda. Ökumaður á akrein sem umferð af aðrein fer inn á skal auðvelda þeirri umferð akstur inn á akreinina.“

Lagt er til að hér verði bætt við skýringu á því hvernig ökumaður auðveldi umferð af aðrein akstur inn á akreinina, t.d.: „... með því að gefa hæfilegt svigrúm eða skipta um akrein þar sem tvær akreinar eða fleiri eru í sömu akstursstefnu og aðstæður leyfa.“

#### 21. gr. Akstur við biðstöð hópþjófleiða í almenningsakstri o.fl.

Lagt er til að hér verði fjallað um forgangsreglur þeirra sem hjóla eftir hjólastíg og farþega sem stíga út úr hópþjófleiðum í almenningsakstri beint út á hjólastíg. Lagt er til að settar verði inn sambærilegar reglur



og gilda í Danmörku; Ef stigið er beint út á hjólastíginn á stoppistöð, eiga farþegarnir forgang, enda hafa þeir ekki svigrúm til að bregðast við. Ef farþegar stíga út á göngustíg eða biðstöðvarsvæði afmarkað frá hjólastígnum þá vikja gangandi þegar þeir fara yfir hjólastíginn.

*27. gr. Sérstakar skyldur gagnvart gangandi vegfarendum*

„Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal aka þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum.“

Gönguþveranir sem er stjórnað með umferðarljósum eru ekki gangbrautir. Þetta er í samræmi við framsetningu leiðbeininga Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar á útfærslu gönguþverana. Gangbraut er ein gerð gönguþverana. Gönguþveranir sem stjórnað er með umferðarljósum (stundum kölluð gangbrautarljós) er önnur gerð gönguþverana. Ekki er um eiginlega gangbraut að ræða enda stangast sum ákvæði um gangbrautir á við hegðun við gangbrautarljós. Lagt er til að greinin verði: „Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu skal aka þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum.“

*29. gr. Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis*

„Að undanskildum þeim ökutækjum sem stæði eru ætluð er bannað að stöðva eða leggja ökutæki á eftirtöldum stæðum: Liður b: „á biðstöð hópbifreiða í innan við 15 metra frá merki.“

Hér er heldur óskýrt hvor átt er við 15 metra frá merki í báðar áttir eða einungis 15 metra í akstursstefnu frá merki. Lagt er til að bætt verði við lið b „í báðar áttir“, líkt og var í drögum að frumvarpi til umferðarlaga í vor, þ.e. „á biðstöð hópbifreiða í báðar áttir frá merki.“

*62. gr. Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja*

„Enginn sem er yngri en 13 ára má stjórna léttu bifhjóli í flokki I.“

Reykjavíkurborg hafa borist allnokkrar kvartanir frá íbúum vegna glannalegs vespuaksturs ungra ökumanna á göngustígum. Einnig hafa allnokkur slys orðið meðal þessa hóps ökumanna. Lagt er til að aldurstakmarkið verði hækkað upp í 15 ár og gerð verði krafa um fræðslu líkt og tíðkast í nágrannalöndunum. Í Danmörku er t.d. 15 ára aldurstakmark til að mega stjórna léttu bifhjóli í flokki I og einnig þarf að fá tiltekið leyfi til þess með því að taka námskeið (d. knallertundervisning).

*85. gr. Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir*

Heimild sveitarstjórna til gjaldtöku af nagladekkjum, sem var í fyrri drögum að frumvarpi sl. vor, hefur verið tekin út úr 85. gr. um takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.

Óskir Reykjavíkurborgar um að gjaldtökuheimild sveitarstjórna vegna negldra hjólbarða verði í nýjum umferðarlögum eru hér með ítrekaðar. Notkun negldra hjólbarða hraðar sliti á götum sem veldur heilsuspillandi svifryksmengun. Rannsókn á uppruna svifryks (PM10) í Reykjavík árið 2015 bendir til að um 80% af svifryki stafi af bílaumferð; 50% séu malbiksagnir og um 30% sót. Í áætlun umhverfis- og auðlindaráðuneytisins um loftgæði á Íslandi er markmið um að „fækka árlegum fjölda daga þar sem svifryk fer yfir skilgreind heilsuverndarmörk af völdum umferðar úr 7-20 skiptum niður í núll skipti fyrir árslok 2029.“ Lagt er til að eftirfarandi ákvæði verði bætt við 85. gr.: „Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil.“

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar,

Þorsteinn R. Hermannsson,  
samgöngustjóri



Alþingi – nefndasvið  
bt. umhverfis- og samgöngunefndar  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

**Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 149. löggjafarþing – 219. mál – breytingar á 79. grein um hjálmaskyldu**

Reykjavíkurborg sendi inn umsagnir um frumvarp til nýrra umferðarlaga til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins þann 16. mars, 10. ágúst og til umhverfis- og samgöngunefndar þann 15. nóvember 2018. Við frekari vinnslu frumvarpsins var tekið tillit til sumra athugasemda borgarinnar og ber að þakka fyrir það.

Í nefndaráli umhverfis- og samgöngunefndar dags. 23. maí 2019 kemur m.a. fram tillaga að breytingu á 79. gr. þess efnis að hjálmaskylda nái til allra einstaklinga undir lögaldri, þ.e. til 18 ára aldurs. Reykjavíkurborg gerir athugasemdir við þessa tillögu, sjá umsögn hér að neðan.

Hjólreiðar eru hagkvæmur og vistvænn samgöngumáti, einn öflugasti samgöngumátinn þegar horft er til lýðheilsusjónarmiða og borgarumhverfis. Af þeim sökum leggja bæði Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2010-2030 og Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðissins 2015-2040 mikla áherslu á áframhaldandi aukningu og eflingu hjólreiða líkt og langflestar vaxandi borgir í heiminum. Afstaða Reykjavíkurborgar til breytinga á löggjöfum tengdum hjólreiðum mun þar af leiðandi taka mið af markmiðum sem sett eru í áður nefndum skipulagsáætlunum. Flestum rannsóknnum ber saman um að heilsufarslegur- og samfélagslegur ábati sé af hjólreiðum fram yfir aðra samgöngumáta í þéttbýli, enda eru ótímabær dauðsföll af völdum lífsstílsjúkdóma, s.s. hjarta- og æðasjúkdómar, töluvert algengari en ótímabær dauðsföll af völdum samgangna.<sup>1,2</sup>

Reykjavíkurborg vill taka fram að notkun hjálma og hvatning til hjálmanotkunar eru jákvæðar aðgerðir. Ljóst er að hjálmar koma ekki í veg fyrir slys, heldur geta í ákveðnum tilfellum dregið úr alvarleika þeirra. Reykjavíkurborg er þó andvíg þeim breytingum sem lagðar eru til að gera reiðhjólahljálma að skyldu við hjólreiðar fyrir ungmenni 18 ára og yngri í stað þess að miða við 15 ára og yngri, telur þær geta unnið gegn markmiðum um auknar hjólreiðar í borginni með vísan í rannsóknir hér að neðan.

*Dróun hjólreiða í ferðavenjukönnunum*

Mikill árangur hefur náðst í aukningu á hlutfalli ferða sem farnar eru á hjólum, en samkvæmt ferðavenjukönnunum hefur hlutfallið hjá íbúum Reykjavíkur (6 ára og eldri) farið úr 0,3% árið 2002 í tæp 7% árið 2017. Þá hefur hlutfall þeirra ferða sem ungmenni í Reykjavík, undir 15 ára aldri, fara hjólandi hækkað úr 0,5% árið 2002 í 10,4% árið 2011, 11,4% árið 2014 og var árið 2017 komið í 19,5%.

<sup>1</sup> de Hartog, J.J., Boogaard, H., Nijland, H., Hoek, G. *Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks?*. *Environ Health Perspect* 118(8), 2010. Pp. 1109-1116

<sup>2</sup> Hagstofa Íslands. *Dánir eftir dánarorsökum (Evrópski stuttlistinn), kyni og aldri 1981-2017*. 2019. Sótt þann 04-06-2019 af [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar\\_\\_Faeddirdanir\\_\\_danir\\_\\_danarmein/MAN05301.px](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__Faeddirdanir__danir__danarmein/MAN05301.px)



Sömu ferðavenjukannanir sýna að aldurshópurinn 15-18 ára, það aldursbil sem rætt er um að setja hjálmaskyldu á, er hvað viðkvæmastur hvað varðar hlutfall ferða á hjóli. Mikill árangur náðist á tímabilinu 2002-2014 hjá þeim hóp. Þannig fór hlutfall ferða á hjóli reykvískra ungmenna á aldrinum 15-18 ára úr 0,2% árið 2002 í 8,6% árið 2011 og var 10,1% árið 2014. Algjört hrun varð svo í ferðum á hjóli hjá umræddum hóp, en árið 2017 var hlutfall þeirra ferða á hjóli ungmenna á aldursbilinu komið niður í 4,6%.

Í ferðavenjukönnunum sést einnig önnur varhugaverð þróun hjá hópnum á aldursbilinu 15-18 ára, en hlutfall ferða sem farnar eru sem bílstjórar hækkaði úr 10,1% árið 2014 upp í 21,3% árið 2017. Á sama tíma, hjá sama aldurshópi, hækkaði hlutfall þeirra ferða sem farnar voru sem farþegar í bíl, úr 19,7% árið 2014 í 28,6% árið 2017.

#### *Erlend reynsla af lögum um hjálmanotkun*

Þó nokkur lönd hafa innleitt hjálmaskyldu á síðustu 30 árum. Þar má nefna t.a.m. Svíþjóð, Nýja Sjáland og Ástralíu.

Hjólreiðar voru í mikilli sókn í Ástralíu á níunda áratug síðustu aldar, í og við Sydney jókst hlutfall ferða til og frá vinnu á hjóli um 250%, og samanlagt var 47% aukning í allri Ástralíu í hlutfalli ferða sem farnar voru á hjóli milli ferðavenjukannanna 1976 og 1986. Lög sem skylduðu notkun hjálma við hjólreiðar voru fyrst innleidd í Victoria-fylki í júlí 1990 og svo í öðrum fylkjum síðar. Suður-Ástralía og Queensland voru síðustu fylkin til að taka upp hin nýju lög í janúar 1993.

Talið var 36% færri hjólreiðafólk, þar af 42% færri börn, í Victoria-fylki á árinu 1990; og 27% færri árið eftir, 1991. Hjólreiðafólki sem flutt var á spítala fækkaði í samræmi við fækkun hjólreiðamanna, en hlutfall einstaklinga sem lagðir voru inn með höfuðáverka af heildarfjölda innlagna hélst óbreytt. Hjólreiðar náðu fyrst sama hlutfalli af öllum ferðum áratug eftir að löggjöfin var sett. 3

Á Nýja Sjálandi var hjálmaskylda leidd í lög þann 1. janúar 1994. Þar voru gerðar ferðavenjukannanir veturinn 1989/90 og svo aftur 1997/98 sem sýna að um helmingi færri notuðu hjól sem samgöngutæki, þ.e. í ferðir til og frá vinnu og/eða skóla, eftir að notkun hjálma við hjól var gerð að lögum. Þær ferðavenjukannanir sem gerðar hafa verið síðan sýna að lækkinin hélt áfram eftir þetta og að ákveðnu jafnvægi hafi svo verið náð á árinu 2003. Síðan þá hefur hlutfall ferða á hjólum staðið í stað í u.þ.b. þriðjung þess sem var fyrir lagasetningu.4

Í Svíþjóð var börnum undir 15 ára aldri gert að nota hjálma á hjólum árið 2005. Eftir innleiðingu laganna hafði fjöldi og alvarleiki höfuðáverka stúlkna ekki breyst, en greina mátti um 10% samdrátt í höfuðmeiðslum drengja af heildarfjölda slysa þeirra.5 Á sama tíma og bæði umræðan um lögin, og setning þeirra, hefur verið virk hefur dregið töluvert úr fjölda einstaklinga sem hjóla, sér í lagi þeirra á aldursbilunum milli 7-14 ára og 15-24 ára. Þannig voru um 22% ferða barna á aldrinum 7-14 ára á

<sup>3</sup> Dorothy L. Robinson. 2005. *Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*. Health Promotion Journal of Australia 2005:16 (1).

<sup>4</sup> New Zealand Ministry of Transport, *New Zealand Household Travel Survey*, sótt þann 04-06-2019 af <https://www.transport.govt.nz/mot-resources/household-travel-survey/>

<sup>5</sup> Bonander, C., Nilson, F., Andersson, R. *The effect of the Swedish bicycle helmet law for children: An interrupted time series study*. Journal of Safety Research 51, 2014. Pp. 15-22.



árunum 1995-1998 farnar á hjóli, en 15% árin 2011-2014. Á sama tíma hefur hlutfall ferða einstaklinga á aldrinum 15-24 ára minnkað úr 17% 1995-1998 niður í 10% árin 2011-2014.<sup>6,7</sup>

#### *Samantekt*

Draga má þá ályktun út frá áður nefndum rannsóknum að upplifun almennings, þar sem sett eru lög um útbúnað – þar með útlit – hjólreiðafólks, sé í þá átt að hjólreiðar séu hættulegar og þeir sem hjóli beri ákveðna ábyrgð á hegðun annarra í umferðinni. Þá verður sá hópur einstaklinga sem, af einhverjum orsökum, kys ekki að hjóla með hjálm, jafnarsettur hópur.

Ágæti reiðhjólahljalma verður ekki dregið í efa, hafa þeir óumdeilanlega komið í veg fyrir ótímabær dauðsföll. Reyksla annarra landa af setningu laga um hjálmanotkun gefur þó tilefni til að draga í efa ágæti slíkra harðra aðgerða og sýnir mikilvægi mjúkra aðgerða, þá sér í lagi fræðslu. Hjálmar koma ekki í veg fyrir að slys eigi sér stað, heldur er hjálmanotkun ráðstöfun til að lágmarka mögulegt tjón í slysi.

Rannsóknum ber saman um að mikill heilsufarslegur og samfélagslegur ávinningur sé af auknum hjólreiðum í borgum og þeim ber einnig saman um að lög um hjálmaskyldu hafi neikvæð áhrif á hjólreiðar. Reykjavíkurborg telur þar af leiðandi að uppbygging innviða fyrir hjólandi vegfarendur ásamt aukinni fræðslu muni skila öruggari samgöngum en fyrst og fremst töluvert meiri þjóðhagsfræðilegum ábata, í samanburði við að löggjöf um hjálmaskyldu verði strangari en í dag. Þá ber ekki að vanmeta öryggið í fjöldanum, þar sem þekking og skilningur á aðstæðum kemur frá ítrekaðri upplifun hvers og eins.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar,

Þorsteinn R. Hermannsson,  
samgöngustjóri

---

<sup>6</sup> Nika, A., Hendriksson, M., Anund, A., Eriksson, J., Ihlström, J., Svendberg, W., Warner, H.W., Wehtje, P. *Cykling bland barn och unga – en kunskapsmanställning*. VTI rapport 958, 2017

<sup>7</sup> Trafikverket, *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988-2017*. 2018.



# RÍKISSAKSÓKNARI

SJF/

Reykjavík, 15. nóvember 2018

Tilvísun ríkissaksóknara: 201811-0563

Ríkissaksóknari gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarp samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til nýrra umferðarlaga (219. mál):

**1. mgr. 95. gr. og 1. mgr. 96. gr.**

Ætla má að ákvæði 47. gr. frv. hafi fallið niður í upptalningu yfir brot sem varði sektum. Einnig er á það bent að í 1. mgr. 95. gr. er ákvæði 3. mgr. 52. gr. að finna en það er einnig að finna í 1. mg. 96. gr., sbr. tilvísun til 52. – 53. gr.

**99. gr.**

Síðasti málsliður ákvæðisins er óþarfur þar sem almenn hegningarlög tilgreina ekki lengur nein sektarmörk, sbr. 2. gr. laga nr. 39/2000.

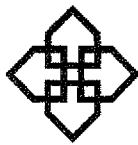
**105. gr.**

Í stað orðanna „sérstöku opinberu máli“ komi „sakamáli“.

  
Sigríður J. Friðjónsdóttir  
ríkissaksóknari



[nefndasvid@althingi.is](mailto:nefndasvid@althingi.is)



## SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Skrifstofa Alþingis - nefndasvið  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 15. nóvember 2018

1811004SA VÓHS  
Málalykill: 00.63

**Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 149. löggjafarþing - 219. mál**

Vísað er til tölvupósts frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis dags. 1. nóvember 2018, þar sem óskað er eftir umsögnum um ofangreint frumvarp til umferðarlaga. Frumvarpið hefur verið lagt fram fjórum sinnum áður og má teljast tímabært að nú nái löggjöfin fram að ganga enda margt í gildandi lögum sem þarfnast endurskoðunar m.t.t. breyttra þjóðfélagshátta og þegar lítið er til framtíðar.

Samband Íslenskra sveitarfélaga hefur tekið virkan þátt í samráðsferli ráðuneytisins með umsögnum frá 2. febrúar og 16. mars sl.

Athugasemdir sambandsins við frumvarp til nýrra umferðarlaga, og varða hagsmuni sveitarfélaga sérstaklega, eru eftirfarandi:

**Ákvæði 17. gr. um notkun akbrauta og ákvæði 29. gr. um sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis**

Sambandið vill koma á framfæri sérstökum þökkum til ráðuneytisins þar sem tekið var undir athugasemdir sambandsins og tillögur er sneru annars vegar að því að sveitarstjórn er nú samkvæmt frumvarpinu heimilt að banna akstur annarrar umferðar á skipulögðum reiðstígum, sbr. 17. gr. frv. og hins vegar að því að lögreglustjóra er nú heimilt að banna stöðvun og lagningu húsbíla og sendibifreiða útbúnum gístaðstöðu á tilteknum svæðum, sbr. 5. mgr. 29. gr. frv. sem hefur verið afar hvítleitt vandamál á almennum bifreiðastæðum og á svæðum innan sveitarfélagamarka sem ekki eru skilgreind tjaldsvæði. Umtalsvert ónæði hefur skapast af lagningu umræddra ökutækja, utan sérmerktra svæða, með tilheyrandi óþrifnaði, akstri utan vega og uppsöfnuðu rusli. Til að stemma stígu við fjölgun ferðamanna á húsbílum sem finna sér slíkan næturstað fjarri þjónustu, hafa sveitarfélög tekið sig saman og sameinast um eina lögreglusamþykkt fyrir sinn landshluta þar sem umrædd háttsemi er bönnuð. Sú breyting sem lögð er til í 5. mgr. 29. gr. frv., er til þess fallin að styrkja enn frekar ákvæði lögreglusamþykktta sveitarfélaganna.

**Ákvæði 77. gr. um notkun öryggis- og verndarbúnaðar**

Í 7. mgr. ákvæðisins er lagt til að óheimilt verði að veita undanþágur frá notkun öryggisbelta í hópþífreiðum í almenningsakstri utan þéttbýlis á vegum þar sem heimilt er að aka hraðar en 80 km/klst. Er þetta gert vegna þeirrar sérstöku hættu sem standandi farþegum og öðrum farþegum sem ekki eru festir með öryggisbelti er búinn af hröðum akstri utan þéttbýlis.

Sambandið leggst eindregið gegn lögfestingu þessa ákvæðis, sem yrði mjög íþyngjandi fyrir rekstraraðila almenningsgangna utan dreifbýlis. Eins og kunnugt er var þetta álitaefni mikið rætt í tengslum við setningu laga um

farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, án þess þó að löggjafinn tæki þá afstöðu í málinu.

Vert er að undirstrika að í nálægum ríkjum er slíkt fyrirkomulag almennt heimilað, þótt vissulega sé brýnt að huga að um öryggi farþega í almenningssamgöngum. Bann við því að flytja standandi farþega þegar ekki eru næg sæti fyrir alla farþega vekur upp erfiðar spurningar, bæði hvað varðar kostnað og þjónustustig. Valkostir rekstraraðila eru m.ö.o. annars vegar þeir að hafa tiltækan aukavagn ef í ljós kemur að öll sæti eru upptekin eða hins vegar að segja farþegum að þeir verði að bíða eftir næstu ferð, sem mögulega er þá ekki fyrr en næsta dag. Þar sem það heyrir til algerra undantekninga á flestum leiðum að þessi staða komi upp er erfitt að sjá fyrir sér að það geti verið raunhæfur valkostur fyrir rekstraraðila að hafa aukavagn tiltækan enda myndi slíkt fyrirkomulag valda óheyrilegum aukakostnaði en almennt er heimilt í þeim ríkjum sem við berum okkur helst saman við að farþegar geti staðið í almenningsvagni þegar ekki eru næg sæti fyrir alla farþega.

Ljóst er að landshlutasamtök sveitarfélaga, sem bera ábyrgð á framkvæmd almenningssamgangna milli og innan landshluta, geta engan veginn fellt sig við umrætt bann. Í grunninn snýr sú afstaða að þeirri þjónustu sem landshlutasamtökin veita, þ.e. að ótækt sé að skilja eftir farþega á biðstöðvum sem þurfa að komast leiðar sinnar, þar sem vagnarnir eru fullsetnir. Sambandið telur að löggjafinn verði að ræða þessa tillögu af yfirvegun, þar sem m.a. verði kallað eftir mati á kostnaðaráhrifum þessa ákvæðis fyrir sveitarfélög og gæta meðalhófs. Í þessu samhengi er vert að hafa í huga að rekstrarforsendur almenningssamgangna hafa farið versnandi og er ljóst að landshlutasamtökin munu kalla eftir því að slíkur útgjaldaauki bætist við það fjármagn sem samið er um við Vegagerðina, en þeir samningar eru nú til endurskoðunar.

#### **Ákvæði 85. gr. Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir**

Samkvæmt ákvæðinu er ráðherra heimilt að setja nánari ákvæði í reglugerð um notkun negldra hjólbarða, þ.mt. á hvaða tímabili og við hvaða aðstæður notkun þeirra er heimil. Ákvæði 2. mgr. hefur að geyma nýmæli þar sem sveitarstjórn getur bannað umferð um stundarsakir vegna mengunar sem er yfir leyfilegum mörkum samkvæmt viðmiðum. Er hér aðallega átt við svifryksmengun en í þéttbýli hefur ítrekað komið upp sú staða að mengun frá útblæstri ökutækja fer yfir leyfileg mörk. Því verður það að teljast jákvætt að sveitarstjórn hafi möguleika á að grípa til ráðstafana til að draga úr slíkri mengun til að vernda heilsu almennings. Til grundvallar slíkum takmörkunum verða þó að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir.

Hér vegast þó óneitanlega á andstæð sjónarmið, þar sem sambandið leggur einnig áherslu á mikilvægi þess að við útfærslu þessarar lagaheimildar verði litið til þeirra aðstæðna sem íbúar á landsbyggðinni búa við að vetri til þar sem öryggisávinningur negldra hjólbarða er óyggjandi.

#### **Ákvæði 86. gr. Stöðukort og stöðureitir**

Sveitarstjórn er heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjalddöku fyrir hana á landi sem er í umráðum hennar. Ákvæðið gerir hins vegar ráð fyrir því að slíkar reglur þurfi samþykki lögreglustjóra á viðkomandi svæði. Sambandið hefur í

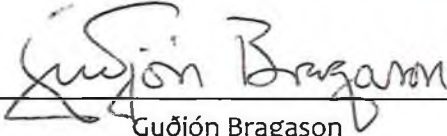
umsögnum sínum kallað eftir skýringum við framangreint, enda ætti að álit sambandsins að vera nægjanlegt að leita umsagnar viðkomandi lögreglustjóra á reglum sveitarstjórnar um notkun stöðureita á landi í umráðum sveitarstjórnar.

#### Lokaorð

Að álit sambandsins er frumvarpið vel unnið og nær að meginstefnu til markmiðum um skýra lagasetningu. Þó gefa framangreind atriði tilefni til frekari skoðunar og eru fulltrúar sambandsins reiðubúnir eins og ávallt til að veita nánari skýringar á umsögninni ef þess er óskað.

Virðingarfyllt

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

  
Guðjón Bragason  
sviðsstjóri lögfræði- og velferðarsviðs

**Samgöngu- og  
sveitarstjórnarráðuneytið**

---

**M i n n i s b l a ð**

Viðtakandi: **Umhverfis- og samgöngunefnd**  
Sendandi: **Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**  
Dagsetning: **22.03.2019**  
Málsnúmer: **SRN18010015**  
Bréfalykill:  
Tilgangur:

Efni: **Sjónarmið um skyldu barna til að nota hlífðarhjálma við hjólreiðar**

Umhverfis- og samgöngunefnd óskaði með tölvupósti 5. mars sl. eftir upplýsingum um rannsókn á áhrifum lögfestingar hjálmaskyldu sem framkvæmd var í Noregi. Þá var óskað eftir afstöðu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins til þess sem fram kemur í umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna um að lögfesting hjálmaskyldu barna geti haft neikvæð áhrif á hjólreiðar og þar með á lýðheilsu og umhverfi. Það séu frekar auknar hjólreiðar sem auki öryggi hjólreiðamanna og notkun reiðhjólalajálma hafi þar lítil áhrif til eða frá.

Meðfylgjandi eru sjónarmið sem hafa þarf í huga varðandi lögfestingu skyldu til notkunar reiðhjólalajálma fyrir börn yngri en 15 ára.

Tekin var ákvörðun um að leggja til að þessi háttænisregla sem gildir aðeins að því er varðar ákveðinn aldurshóp verði fest í lög en nú er sambærilega reglu að finna í reglugerð um öryggis- og verndarbúnað. Rétt er að vekja athygli á því að þrátt fyrir að lagt sé til að skylda barna til að nota hlífðarhjálma við hjólreiðar verði færð úr reglugerð í umferðarlög verða einstaklingar sakhæfir 15 ára og því eiga börn ekki á hættu að sæta viðurlögum fyrir að hjóla án hlífðarhjálms, verði frumvarp til umferðarlaga samþykkt í þessari mynd.

*Skýrsla Rannsóknarnefndar samgönguslysa*

Í skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa frá 11. september 2018 um banaslys á Nesjavallaleið þar sem hjólreiðamaður lést, beindi nefndin því til Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins að endurskoða reglur með tilliti til hjálmaskyldu fyrir allt hjólreiðafólk. Hjólreiðamaðurinn sem lést var ekki með hjálm, féll fram fyrir sig og lést. Að mati nefndarinnar eru líkur á að maðurinn hefði lifað slysið af hefði hann verið með hjálm. Í skýrslunni kemur fram að ca. 70-75% banaslysa hjólreiðamanna séu af völdum höfuðáverka. Höfuðáverkar séu algeng ástæða fyrir örorku sem leggi mikið á hinn slasaða og hans nánustu sem og samfélagið í heild. Fram kemur að í nýlegri viðamikilli samanburðarrannsókn á niðurstöðum fjölda rannsókna frá mörgum löndum á áhrifum hjálma á höfuðmeiðslu í reiðhjólalajálslysum kemur í ljós að hlutfall þeirra sem urðu fyrir höfuðmeiðslum var að meðaltali helmingi lægra meðal þeirra sem voru með hjálm en hjá þeim sem voru án hjálms. Öryggisáhrif hjálma mælast meiri fyrir alvarleg höfuðmeiðsl. Hlutfall þeirra sem urðu fyrir alvarlegum höfuðmeiðslum, þ.m.t. banaslysum, var að meðaltali 69% lægra meðal þeirra sem voru með hjálm en þeirra sem ekki voru með hjálm. <http://rnsa.is/media/3937/nesjavallavegur-2252018.pdf>

*Komur slasaðra á bráðamóttöku*

Í greininni „Komur slasaðra á bráðamóttöku Landspítala eftir reiðhjólalajálslys árin 2005-2010“ eftir Ármann Jónsson, Sævar H. Lárusson, Ágúst Mogensen, Hjalta Má Björgvinsson og Brynjólf Á. Mogensen, voru

skoðaðar sjúkraskýrslur allra sem leituðu á bráðamóttöku Landspítalands vegna reiðhjóláslysa frá 1. janúar 2005 til 31. desember 2010. Skráðar komur á bráðamóttöku vegna áverka eftir reiðhjóláslys voru á tímabilinu 3472. Þar af vantaði upplýsingar um 114 sjúklinga, 27 fóru heim án skoðunar læknis og í 87 tilfellum voru sjúkraskrár ófullnægjandi. Meðalaldur slasaðra reynist 22,6 ár en flestir slösuðust á aldrinum 0-19 ára, þar af 19,2% á aldrinum 5-9 ára og 30,4% á aldrinum 10-14 ára. Í greininni kemur m.a. fram að skráning á notkun reiðhjólahljálms hafi verið ábótavant á rannsóknartímabilinu en í 85% tilvika var hjálmanotkun ekki skráð. Hlutfall skráningar um notkun hjálms hjá innlögðum sjúklingum var einnig lág en upplýsingar um notkun hjálma voru til staðar hjá 43,5% sjúklinga. Þeir sjúklingar sem höfðu notað hjálm lögðust síður inn, höfðu síður áverka á höfði og höfðu lægra áverkaskor. Fram kemur að í ljósi þess hve vanskráning hjálmanotkunar var mikil á tímabilinu sé erfitt að meta gagnsemi reiðhjólahljálma út frá rannsókninni þó ýmsar erlendar rannsóknir bendi til þess að hjálmanotkun dragi marktækt úr tíðni höfuðáverka.

<https://www.laeknabladid.is/tolublod/2016/02/nr/5749>

### *Skýrsla Statens Vegvesen*

Í tölvupósti umhverfis- og samgöngunefndar til ráðuneytisins var sérstaklega óskað eftir upplýsingum um rannsókn á áhrif lögfestingar hjálmaskyldu sem framkvæmd var í Noregi. Hér á eftir fylgir stutt umfjöllun um skýrsluna.

Í skýrslu Statens Vegvesen kemur fram að skadaminnkandi áhrif hjálma sé vel skjalfest en að um áhrif á hjólreiðar og möguleikann á að auka hjólreiðar sé lítið vitað. Fram kemur að skv. spurningakönnun sem lögð var fyrir börn undir 16 ára aldri, telja 9% þeirra að þau myndu draga úr eða hætta hjólreiðum ef hjálmaskyldu yrði komið á í landinu. Þó segir að þessi hópur hjóla lítið og hugsanlegur samdráttur í hjólreiðum sé því lítill. Stór hluti þeirra sem segjast munu minnka hjólreiðar taka fram að þau muni ganga meira í stað þess að hjóla og því muni ekki draga algjörlega úr líkamlegri hreyfingu þeirra þó þau dragi úr eða hætti hjólreiðum.

Fram kemur að rannsóknir bendi til þess að hjálmanotkun dragi úr skaða. Þá segir að þegar hjálmaskyldu er komið á þurfi að fylgja skyldunni eftir með áróðri og kynningum. Slíkt hafi verið gert í Svíþjóð þegar hjálmaskyldu var komið á þar og hjálmanotkun hafi aukist frá 40% upp í 60%.

Tekið er fram að reiðhjóláslys séu sárlega vanskráð. Telja má að hið sama eigi við um skráningu reiðhjóláslysa hér á landi. Þá kemur fram að af alvarlega slösuðum og látnum hjólreiðamönnum í Noregi á árunum 2001-2005 notuðu fæstir hjálm.

Í skýrslunni er vísað í grein í norska læknablaðinu (n. Tidsskrift for Norsk lægeforening) þar sem allir höfuðáverkar við fjögur norsk sjúkrahús sem rekja mátti til reiðhjóláslysa voru skoðaðir yfir tveggja ára tímabil. Niðurstaðan var sú að flestir höfuðáverkar eiga sér stað hjá börnum, sérstaklega á aldrinum 5-9 ára. Fram kemur að það eigi sér stað 253 höfuðáverkar fyrir hverja 100.000 hjólreiðamenn á aldrinum 5-9 ára á hverju ári. Í greininni er því haldið fram að ef allir hjólreiðamenn í aldurshópnum 0-4 ára, 5-9 ára og 10-14 ára byrjuðu að nota hjálm væri hægt að koma í veg fyrir 55% höfuðáverka í yngsta aldurshópnum, 62% í miðhópnum og 64% í elsta hópnum.

Þá kemur fram að lítið sé til af rannsóknum á áhrifum hjálmaskyldu á hjólreiðar í þeim löndum þar sem hjálmaskylda sé við lýði. Þær fáu rannsóknir sem gerðar hafi verið sýni allt frá minnkun hjólreið, sérstaklega hjá ungmennum, til þess að aukning hjólreiða stöðvist og loks til þess að hjálmaskylda hafi engin áhrif á umfang hjólreiða.

Í skýrslunni er að finna töflu með tölfræðiupplýsingum frá nokkrum ríkjum þar sem hjálmaskyldu hefur verið komið á. Samkvæmt þeim upplýsingum jókst hlutfall þeirra sem nota hjálm við hjólreiðar í öllum tilfellum þar sem hjálmaskyldu var komið á, þá dregur úr dauðsföllum hjólreiðamanna, höfuðáverkum og höfuðáverkum barna. Upplýsingar um það hvort dregið hafi úr hjólreiðum við það að hjálmaskyldu var komið á í umræddum ríkjum eru ólíkar milli ríkja.

Fram kemur í skýrslunni að ekki sé mikið um rannsóknir á áhrif hjálmaskyldu á hjólreiðar og þær rannsóknir sem til eru séu misvísandi.

Fram kemur að rannsóknir bendi til þess að jákvæð áhrif hjólreiða á heilsu vegi þyngra en áhættan sem stafar af slysum. Þannig séu jákvæð áhrif á heilsu 10-20 sinnum meiri en neikvæð áhrif sem orsakast af slysum.

Tekið er fram að í Noregi væri áhrifaríkast að leggja hjálmaskyldu á fyrir hjólreiðamenn og farþega í aldurshópnum 0-12 ára eða 0-16 ára. Þetta stafar af því að börn eru háðari reiðhjólum sem samgöngumáta en aðrir hópar og að þau eru tiltölulega stór hluti þeirra sem lenda í alvarlegum slysum við hjólreiðar. Þá séu börn ekki þjálfuð í að ferðast í umferðinni og þurfi að sýna þeim sérstaka athygli í vinnu við umferðaröryggismál.

#### *Niðurstaða skýrslu Statens Vegvesen*

Í niðurstöðukafla skýrslunnar segir m.a. að ekki sé hægt að segja með afgerandi hætti til um það hvort hjálmaskylda muni hafa neikvæð heilsufarsleg áhrif vegna þess að það muni draga úr hjólreiðum. Þá sé lítið til af rannsóknum frá ríkjum sem tekið hafa upp hjálmaskyldu en þær rannsóknir sem til eru séu misvísandi. Fram kemur að rannsóknir bendi til þess að hjálmaskylda hafi skaðaminnkandi áhrif. Þá segir að hjálmanotkun sé jákvæð en það sé hættu á að hjálmaskylda geti haft neikvæð áhrif á heilsufar almennings. Spurningin sé sú hvort láta eigi upplýsingaherferðir og hvatningu til hjálmanotkunar duga, þrátt fyrir að hjálmaskylda muni hafa meiri áhrif. Það sé að mati Statens Vegvesen pólitísk spurning hvort forgangsraða eigi umferðaröryggi framur en mögulegum umhverfis- og heilsufarslegum ávinningi.

Ráðuneytið tekur undir það að ekki sé hægt að draga skýrar ályktanir af áhrifum hjálmaskyldu á hjólreiðar almennings. Þannig er ráðuneytinu ekki kunnugt um afgerandi rannsóknir sem taki af allan vafa um það hvort skylda til notkunar hlífðarhjálma við hjólreiðar dragi úr hjólreiðum eða ekki. Flest bendi til þess að notkun hlífðarhjálma við hjólreiðar auki öryggi en jákvæð áhrif hjólreiða á heilsu fólks eru einnig ótvíræð. Í þessu samhengi er einnig rétt að taka fram að frumvarpið gerir ekki ráð fyrir breytingu á núgildandi reglum um hjálmaskyldu. Ekki er verið að skylda nýjan hóp til notkunar hjálma við hjólreiðar heldur aðeins verið að færa háttarnisreglu sem nú er að finna í reglugerð inn í umferðarlög.

*Þessi tölvupóstur ásamt viðhengjum er eingöngu ætlaður þeim sem tölvupósturinn er stílaður á og gætu upplýsingar í honum verið bundnar trúnaði. Birting tölvupóstsins eða viðhengja, að hluta til eða í heild, er óheimil án samþykkis sendanda. [Fyrirvari/Disclaimer](#)*

## *Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið*

### *Minnisblað*

Viðtakandi: **Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**  
Sendandi: **Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**  
Dagsetning: **07.03.2019**  
Málsnúmer: **SRN18010015**  
Bréfalykill:

Efni: Minnisblað um létt bifhjól í flokki I

Meðfylgjandi er minnisblað um létt bifhjól í flokki I, sem nefndarritari umhverfis- og samgöngunefndar óskaði eftir með tölvupósti f.h. nefndarinnar sunnudaginn 3. mars sl. Í tölvupóstinum kom fram að þess væri óskað að í minnisblaðinu yrði gerð grein fyrir þeim reglum sem gilda um ökutækin í dag og með hvaða hætti þær reglur taka breytingum verði frumvarp til nýrra umferðarlaga að lögum. Óskað var sérstaklega eftir upplýsingum um ástæðu þess að skráningarskyldu hjólanna var ekki framfylgt og ástæðu þess að nú standi til að afnema þá skráningarskyldu. Einnig yrði skýrt hvernig ráðuneytið sjái fyrir sér að reglum um létt bifhjól verði framfylgt verði frumvarpið að lögum. Í minnisblaðinu er að finna upplýsingar um helstu reglur sem um ökutækin gilda en ekki er um tæmandi talningu reglna að ræða.

#### **Umferðarlög nr. 50/1987**

##### *Skilgreining*

Samkvæmt 2. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sem hefur að geyma skilgreiningar á ýmsum hugtökum umferðarlaga, er létt bifhjól skilgreint sem vélknúið ökutæki á tveimur eða þremur hjólum sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. og er með sprengirými sem er ekki yfir 50 sm<sup>3</sup> sé það búið brunahreyfli eða samfellt hámarksafl sem er ekki yfir 4 kw sé það búið rafhreyfli.

Létt bifhjól greinast svo í annars vegar létt bifhjól í flokki I sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. og hins vegar létt bifhjól í flokki II sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. en ekki til hraðari aksturs en 45 km á klst. Þá segir að ákvæði laganna um bifhjól eigi einnig við um létt bifhjól nema annað sé tekið fram.

##### *Sérstakar reglur*

Samkvæmt 1. mgr. 41. gr. umferðarlaga má eigi aka léttum bifhjólum í flokki I samsíða. Samkvæmt 2. mgr. sömu greinar er heimilt að aka léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt, hjólastíg eða gangstíg, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum eða veghaldari hefur ekki lagt við því bann. Ef hjólastígur er samhliða gangstétt eða gangstíg er þó einungis heimilt að aka á hjólastígnum. Ökumanni á gangstétt eða gangstíg er skylt að víkja fyrir gangandi vegfarendum. Ef ökumaður á léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt þverar akbraut skal hann ekki aka hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Samkvæmt 4. mgr. 41. gr. er óheimilt að flytja farþega á léttu bifhjóli nema ökumaður hafi náð 20 ára aldri og bifhjólið sé til þess ætlað.

Í 55. gr. umferðarlaga er fjallað um stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja. Í 3. mgr. greinarinnar segir að enginn sem er yngri en 13 ára megi stjórna léttu bifhjóli í flokki I.

Samkvæmt 3. mgr. 62. gr. umferðarlaga má eigi tengja eftirvagn eða tengitæki við létt bifhjól.

Samkvæmt 4. mgr. sömu greinar má eigi tengja hliðarvagn við létt bifhjól.

Samkvæmt 72. gr. umferðarlaga skal hver sá sem er á bifhjóli eða torfærutæki sem er á ferð nota



viðurkenndan hlífðarhjálms ætlaðan til slíkra nota.

Í 88.-90. gr. gr. umferðarlaga er fjallað um grundvöll ábyrgðar og bótaskyldu vegna tjóns sem hlýst af notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis eða drætti slíks ökutækis. Samkvæmt 90. gr. a. gilda ákvæði 88. – 90. gr. laganna ekki um létt bifhjól í flokki I.

Í 91. – 94. gr. umferðarlaga er fjallað um váttryggingarskyldu skráningarskyldra vélknúinna ökutækja. Samkvæmt 94. gr. c. laganna eru létt bifhjól í flokki I undanþegin váttryggingarskyldu skv. 91 – 94. gr.

## **Frumvarp til umferðarlaga**

### *Skilgreining*

Létt bifhjól er skilgreint í 27. tl. 3. gr. frumvarps til umferðarlaga á sambærilegan hátt og samkvæmt gildandi umferðarlögum.

### *Sérstakar reglur*

Samkvæmt 4. mgr. 37. gr. frumvarpsins er umferð gangandi, hjólandi og léttra bifhjóla í flokki I ekki heimil þar sem hámarkshraði hefur verið ákveðinn hærri en 90 km á klst., enda séu gangstéttir, göngustígar, hjólastígar eða aðrar leiðir til staðar.

Samkvæmt 3. mgr. 45. gr. frumvarpsins er líkt og skv. gildandi lögum gert ráð fyrir að óheimilt sé að flytja farþega á léttu bifhjóli nema ökumaður sé 20 ára eða eldri og bifhjólið sé til þess ætlað.

Samkvæmt 1. mgr. 46. gr. frumvarpsins má eigi aka léttum bifhjólum í flokki I samsíða. Samkvæmt 2. mgr. sömu greinar er heimilt að aka léttu bifhjóli í flokki I á hjólastíg, hjólarein, gangstétt, gangbraut, göngustíg og göngugötu, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum eða veghaldari hefur ekki lagt við því bann. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er þó einungis heimilt að aka á hjólastígnum.

Ökumaður á gangstétt, gangbraut, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Hann skal gæta ítrustu varkárni og ekki aka hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um. Hann skal gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir. Samkvæmt 3. mgr. greinarinnar skal ökumaður á léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt sem þverar akbraut gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sama á við um ökumann á léttu bifhjóli í flokki I sem þverar akbraut á gangbraut.

Samkvæmt 4. mgr. 62. gr. frumvarpsins sem fjallar um stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja má, líkt og skv. gildandi lögum, enginn sem er yngri en 13 ára stjórna léttu bifhjóli í flokki I.

Samkvæmt 78. gr. frumvarpsins skal óvarinn vegfarandi sem er á ferð á bifhjóli eða torfærutæki nota viðurkenndan hlífðarhjálms ætlaðan til slíkra nota, líkt og skv. gildandi lögum.

Frumvarpið gerir ráð fyrir því að ákvæði laga um fébætur og váttryggingu falli brott en fjármála- og efnahagsráðherra hefur lagt fram frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar.

## **Skráningarskylda léttra bifhjóla í flokki I**

Samgöngustofa, stjórnáslustofnun samgöngumála annast skráningu ökutækja í ökutækjaskrá skv. 1. mgr. 7. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnáslustofnun samgöngumála nr. 119/2012 og stofnunin heldur ökutækjaskrá og annast aðra umsýslu varðandi skráningu ökutækja, gerð þeirra og búnað skv. 1. mgr. 4. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja nr. 751/2013.

Árið 2015 voru gerðar breytingar á umferðarlögum með lögum nr. 13/2015 sem tóku meðal annars til léttra bifhjóla í flokki I. Þegar frumvarp til breytingarlaganna var lagt fram á Alþingi gerði frumvarpið m.a. ráð fyrir því að létt bifhjól í flokki I yrðu gerð skráningarskyld, ákvæði laganna um

fébætur og váttryggingu myndu gilda um þau, váttryggingarskylda myndi hvíla á þeim og þau yrðu skoðunarskyld. Í meðförum þingsins voru ákvæði um skoðunarskyldu og váttryggingarskyldu léttra bifhjóla í flokki I felld brott en skráningarskyldan ekki.

Í minnisblaði Samgöngustofu til ráðuneytisins dags. 27. júlí 2016 kemur fram að mat stofnunarinnar er að helstu þættir frumvarpsins sem skipta máli að því er skráningarskyldu varðar, hafi verið felldir brott úr frumvarpi til breytingarlaganna í meðförum þingsins. Þannig sé vandséð hvaða tilgangi skráningarskylda eigi að þjóna en að mati stofnunarinnar er skráningarskylda ein og sér ekki til þess fallin að auka umferðaröryggi. Samgöngustofa hefur því frestað framkvæmd á skráningu á léttum bifhjólum í flokki I þar sem óljóst sé hvernig eigi að framkvæma slíka skráningu og hvað slík skráning eigi að tryggja þar sem ekki sé fyrir hendi skoðunar- eða váttryggingarskylda. Stofnunin telur farsælast að annaðhvort verði létt bifhjól í flokki I undanþegin skráningarskyldu, eða að þau lúti sömu reglum og önnur skráningarskyld ökutæki með tilliti til m.a. skoðunar- og váttryggingarskyldu.

Það fylgir því vinna og kostnaður að virkja skráningarskyldu léttra bifhjóla í flokki I og að mati ráðuneytisins er ekki auðséð hver tilgangur þess ætti að vera eða hvaða ávinningur fælist í því, að því gefnu að skráningarskyldu fylgi hvorki skoðunarskylda né váttryggingarskylda.

### **Framfylgd reglna skv. frumvarpi til umferðarlaga um létt bifhjól í flokki I**

Ráðuneytið sér fyrir sér að reglum um létt bifhjól í flokki I verði framfylgt á sambærilegan hátt og öðrum ákvæðum umferðarlaga er framfylgt. Þannig verði reglunum fyrst og fremst framfylgt með eftirliti lögreglu og fræðslu.

Rétt er að vekja athygli á því að til er færanlegur búnaður gerir eftirlitsaðilum kleift að mæla hámarkshraða bifhjóla á einfaldan hátt og skera þannig úr um hvort um sé að ræða létt bifhjól í flokki II án skráningarmerkis. Lögreglan í Danmörku notast við slíkan búnað (tacho tester) í umferðareftirliti þar í landi.

### **Tryggingar og bótaábyrgð**

*Gildandi umferðarlög nr. 50/1987*

Samkvæmt gildandi umferðarlögum er engin skylda til að tryggja létt bifhjól í flokki I og ákvæði laganna um grundvöll bótaábyrgðar og bótaskyldu gilda ekki um ökutækin.

*Frumvarp til laga um ökutækjatriggingar*

Samkvæmt 7. gr. frumvarps til laga um ökutækjatriggingar er gert ráð fyrir að reglur frumvarpsins um grundvöll ábyrgðar og ábyrgð gildi ekki um létt bifhjól í flokki I.

Samkvæmt 11. gr. frumvarps til laga um ökutækjatriggingar sem lagt hefur verið fram af fjármála- og efnahagsráðherra er gert ráð fyrir því að létt bifhjól í flokki I verði undanþegin váttryggingarskyldu.

### **Breytingar frá gildandi lögum**

23. gr. Sett er inn regla um að lágmarks hliðarbil, þegar ekið er fram úr reiðhjólum eða léttum bifhjólum, skuli vera 1,5 metri.

23. gr. Léttum bifhjólum er veitt heimild til að aka hægra megin fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum og léttum bifhjólum, nema ökutæki á undan beygi til hægri eða undirbúi greinilega hægri beygju. Samkvæmt gildandi lögum einskorðast þessi heimild við reiðhjól og akstur fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum.

26. gr. Léttum bifhjólum í flokki I er veittur samskonar forgangur og hjólreiðamönnum á vegamótum.

37. gr. Umferð gangandi, hjólandi og léttra bifhjóla í flokki I er gerð óheimil þar sem hámarkshraði hefur verið ákveðinn hærrí en 90 km á klst., enda séu gangstéttir, göngustígar, hjólastígar eða aðrar leiðir til staðar.

46. gr. Settar eru auknar varúðarskyldur á öikumenn léttra bifhjóla í flokki I gagnvart gangandi vegfarendum þegar ekið er á gangstétt, göngustíg, gangbraut eða á göngugötu.

46. gr. Auk reglunnar sem finna má í nógildandi lögum um að ökumaður á létu bifhjólí í flokki I á gangstétt sem þverar akbraut megi ekki aka hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða, er sett sambærileg regla um öikumann létts bifhjólís í flokki I sem þverar akbraut á gangbraut.

72. gr. Felld er brott skráningarskylda léttra bifhjóla í flokki I sem aldrei hefur verið virkjuð.

Samkvæmt framangreindu er ljóst að ekki er um mjög veigamiklar breytingar að ræða á reglum sem gilda um létu bifhjól í flokki I, en skoðanir eru mjög skiptar á því hvaða reglur eigi að gilda um notkun léttra bifhjóla í flokki I, aldurstakmörk, kröfu um kunnáttu í akstri slíkja ökutækja, tryggingarskyldu o.fl.

Frumvarp til nýrra umferðarlaga gerir ráð fyrir að aldurstakmark öikumanna léttra bifhjóla í flokki I verði áfram 13 ár, ekki verði gerð krafa um námskeið eða sérstök ökuréttindi, ekki verður gerð krafa um váttryggingar eða sett á skoðanaskylda, létu bifhjól í flokki I verða undanþegin skráningarskyldu í samræmi við framkvæmd í dag. Áfram verður heimilt að aka létu bifhjólum í flokki I á akbrautum, hjólastígum og göngustígum, þó með ákveðnum auknum varúðarskyldum að því er varðar göngustíga. Áfram verður óheimilt að flytja farþega á létu bifhjólí í flokki I nema ökumaður hafi náð 20 ára aldri og ökutækið sé til þess ætlað.

### **Reglur á hinum norðurlöndunum**

Á hinum norðurlöndunum gilda almennt strangari reglur um létu bifhól í flokki I. Hér ber að líta stutt yfirlit yfir helstu reglur sem gilda um ökutækin á norðurlöndunum en ekki er um tæmandi talningu reglna að ræða.

#### *Reglur í Danmörku*

Í Danmörku má enginn keyra létu bifhjól í flokki I nema vera orðinn 15 ára og hafa ökuskírteini til þess eða til að aka létu bifhjólí í flokki II eða bifhjólí eða bifreið. Þó er á þessu undantekning að því er varðar þá sem urðu 18 ára fyrir 19. janúar 2013, þeir einstaklingar þurfa ekki ökuskírteini til að stjórna létu bifhjólí í flokki I. Ökuskírteini til að aka létu bifhjólí í flokki I má veita þeim sem náð hefur tilskildum aldri, hefur hlotið verklega og bóklega kennslu og staðist bóklegt og verklegt próf. Þó má veita þeim slíkt ökuskírteini sem aðeins hefur staðist bóklegt próf ef hinn sami hefur náð 18 ára aldri.

Þá er fyrirtækjum sem selja, leigja eða sinna viðgerðum á létu bifhjólum ekki heimilt að selja, leigja eða afhenda létu bifhjól til einstaklinga sem ekki hafa náð 16 ára aldri, nema með skriflegu samþykki foreldra. Rétt er að geta þess að létu bifhjól í flokki I teljast í Danmörku vera þau bifhjól sem ná ekki hærrí hámarkshraða en 30 km á klst.

Óheimilt er að aka með farþega á tveggja hjóla létu bifhjólí.

Á létu bifhjólum í flokki I hvílir skráningarskylda og váttryggingarskylda.

#### *Reglur í Noregi*

Í Noregi er ekki greint á milli léttra bifhjóla í flokki I og léttra bifhjóla í flokki II heldur er aðeins um einn flokk að ræða.

Enginn má keyra létt bifhjól nema vera orðinn 16 ára og hafa til þess ökuskírteini eða til þess að aka bifhjóli eða bifreið. Ef um er að ræða þriggja eða fjögurra hjóla létt bifhjól sem er þyngri en 150 kg er aldurstakmarkið þó 18 ár. Óheimilt er að aka með farþega á tveggja hjóla léttu bifhjóli.

Á léttum bifhjólum hvílir skráningarskylda og vátryggingarskylda.

### *Reglur í Svíþjóð*

Í Svíþjóð eru létt bifhjól í flokki II þau sem ekki ná hærri hámarkshraða en 25 km á klst. en létt bifhjól í flokki I þau sem ekki ná hærri hámarkshraða en 45 km á klst. Þannig eru númer flokkanna öfug við það sem tíðkast hér á landi.

Enginn má keyra létt bifhjól í flokki II nema vera orðinn 15 ára og hafa ökuskírteini til þess eða til að aka léttu bifhjóli í flokki I eða bifhjóli eða bifreið eða dráttarvél. Á þessu er þó undantekning að því er varðar þá sem urðu 15 ára fyrir 1. október 2009, þeir einstaklingar þurfa ekki ökuskírteini til að stjórna léttum bifhjólum í flokki II.

Ekki hvílir skráningarskylda á léttum bifhjólum í flokki II en á þeim hvílir vátryggingarskylda.



Ísafirði, 11. mars 2019.

Nefndasvið Alþingis

netfang: [nefnasvid@althingi.is](mailto:nefnasvid@althingi.is)

Efni: Athugasemdir við frumvarp til umferðarlaga, þingskjal 231 -219. mál á 149. löggjafarþingi 2018-2019.

Umsögn þessi er send vel eftir uppgefinn frest, og skal beðist velvirðingar á því. Hún er um margt sama efnis og umsögn sem Samgöngufélagið sendi samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu um samráðsgáttina á [www.island.is](http://www.island.is), 10. ágúst sl. við drög að frumvarpi því sem hér er til umfjöllunar (en ekki virðist hægt að vísa beint á umsóknina á vefnum). Einnig byggir hún á umsögn sem félagið sendi umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis 30. mars 2011, við frumvarp til umferðarlaga, sem þá var til meðferðar, sbr. þingskjal 814-495, lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010-2011. Sjá vefslóð á umsögnina á vef Alþingis hér <https://www.althingi.is/altext/erindi/139/139-1869.pdf>.

Rétt þótti að senda þessa umsögn þótt seint sé í ljósi fréttu af svifryksmengun á höfuðborgarsvæðinu og víðar síðustu daga. Hluti þeirrar mengunar sem um ræðir hlýst af notkun negldra hjólbarða sem telja verður að séu allt of mikið og lengi notaðir miðað við raunverulega þörf með tilheyrandi mengun, vegsliti og hávaða. Þykir verða að stemma stigu við notkun þeirra með því að heimila sérstaka gjaldtöku fyrir þá notkun.

Í frumvarpi til umferðarlaga sem kynnt var í samráðsgáttinni á vefnum [www.island.is](http://www.island.is) í febrúar 2018 var gert ráð fyrir að sveitarfélög gætu lagt á gjald fyrir notkun negldra hjólbarða. Í seinni útgáfu frumvarpsins á sama vettvangi, þ.e. á svæðinu [www.island.is](http://www.island.is) í júlí s.á. hafði ákvæði um þetta verið tekið út og sama er í frumvarpi því sem hér er til umfjöllunar, ekki er minnst á þennan kost né er skýringar að finna af hverju þetta var tekið út og sætir nokkurri furðu. Þykir verða að hvetja umhverfis- og samgöngunefnd til að gera ráð fyrir heimild til gjaldtöku í frumvarpið. Verður að treysta sveitarfélögunum til að fara af varúð með þessa heimild en ólíklegt verður að teljast að hún yrði nýtt annars staðar en á höfuðborgarsvæðinu og þá ekki nema að vel athuguðu máli, vegna brýnnar þarfar og fjárhæð þess þá vonandi í hóf stillt.

Minnt skal á að víða í Evrópu er notkun nagladekkja nánast óþekkt þótt þar snjóí ekki síður en hér og í Noregi hefur sérstakri gjaldtöku verið beitt í stærri borgum í mörg ár, en framkvæmd hennar er mjög einföld fyrir tilstilli smáforrita (app). Sjá t.d. vefslóðina <https://www.piggav.no/> þar sem leiðbeint er um hvernig að þessu er staðið í Osló. Mikil þróun er í gerð hjólbarða og þeir sífellt öruggari.

Vel mætti hugsa sér að t.d. eigendur ökutækja sem væru skráð á eigendur með lögheimili þar sem fara þyrfti yfir 200 m. hæð yfir sjávarmál til að komast til og frá höfuðborgarsvæðinu yrðu undanþegnir gjaldinu (flestar allir austan Hellisheiðar og norðan Brattabrekkur og Holtavörðheiðar). Lögð er áhersla á að hér er ekki verið að leggja til gjalddöku heldur heimild til gjalddöku, heimild sem nýttu mætti ef sérstök þörf skapaðist að mati hlutaðeigandi yfirvalda. Er því lagt til að ákvæðið sem var í 4. mgr. 85. gr. frumvarpsdraganna og birt voru í febrúar 2018 verði sett inn í frumvarpið á ný og 5. mgr. einnig færð til þess horfs sem þar var. Verður ákvæði 85. gr. frumvarpsins þá svohljóðandi þar sem breytingar ákvæðisins í núverandi frumvarpi eru feitletraðar.

85. gr.

*Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.*

Veghaldari getur, í samráði við lögreglu og almannavarnanefnd, þegar það á við, takmarkað eða bannað umferð vélknúinna ökutækja um stundarsakir á vegi sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum orsökum þar til viðgerð er lokið eða hætta liðin hjá.

Sveitarstjórn og Vegagerðinni, þegar um þjóðveg er að ræða, er heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hætta er talin á að svo verði. Til grundvallar slíku banni skal liggja fyrir rökstuðningur fyrir takmörkun umferðar vegna mengunar, studdur mæliniðurstöðum og mengunarspám.

Takmarkanir á umferð vegna mengunar frá ökutækjum geta t.d. falist í breytingum á hámarkshraða, takmörkun á umferð stærri ökutækja eða takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarmerkja. Upplýsingar um slíkar takmarkanir skulu gefnar með umferðarmerkjum og auglýsingum á opinberum vettvangi, svo sem á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.

**Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 200.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil.**

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um úrræði og við hvaða kringumstæður grípa megi til takmarkana, sbr. 2. og 3. mgr. **Kveða skal á um nánari kröfur, viðmið og fyrirkomulag gjalddöku vegna notkunar negldra hjólbarða skv. 4. mgr. í reglugerð sem ráðherra setur.**

Sýnist reyndar að vel mætti hafa fjárhæð gjalds eitthvað hærri. Til lengri tíma mætti huga að því að hætta að beita lögreglusektum fyrir notkun nagladekkja á landsvísu heldur yrði látið duga að greiða mætti gjald fyrir notkun þeirra utan þess tíma sem þau eru leyfð. Umræða um það bíður þó væntanlega betri tíma.

-----

Rétt þykir að nota tækifærið við ritun þessarar umsagnar að minna á eftirfarandi sem sumt hefur raunar komið fram áður í umsögnum Samgöngufélagsins við frumvarp til umferðarlaga:

1) Orðlag 1. gr. frumvarpsins má telja fullupphafið, almenns eðlis og ekki nægilega skýrt. Er því lagt til að í stað orðalagsins „Markmið laganna er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.“ Verði það orðað eitthvað á þessa leið:

**Markmið laga þessara er að stuðla að öruggri og greiðri umferð á landi í sem mestri sátt við umhverfi og samfélag og jafnræði vegfarenda óháð samgöngumáta.**

2) Lagt er til að ákvæði um hámarkshraða eða almennar hraðatakmarkanir utan þéttbýlis á vegum lögðum bundnu slitlagi verði rýmkuð og gert ráð fyrir auknum sveigjanleika við ákvörðun hans, en ákvæði um hámarkshraða í frumvarpinu eru að mestu óbreytt frá því sem er í núgildandi umferðarlögum sem voru sett 1987. Þá var vegakerfið að mun frumstæðara en nú er og ekki síður ökutæki og öryggisbúnaður sem þau eru búin.

Varðandi ákvæði 37. gr. frumvarpsins þar sem fjallað er um almennar hraðatakmarkanir utan þéttbýlis skal eftirfarandi hugleiðingum komið á framfæri, en það er sem hér segir (tölum framan við hverja málsgrein er þó bætt við hér):

#### 37. gr.

##### *Almennar hraðatakmarkanir.*

1. Hraðamörk á vegum skulu meðal annars ákveðin að teknu tilliti til umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.
2. Í þéttbýli má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst., nema sérstakar stæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna.
3. Utan þéttbýlis má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. á vegum með malarslitlagi, en 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.
4. Ákveða má hærri hraðamörk á tilteknum vegum, þó eigi hærri en 110 km á klst. ef akstursstefnur eru aðgreindar og aðstæður að öðru leyti leyfa, enda mæli veigamikil sjónarmið um umferðaröryggi eigi gegn því.
5. Á vegum með aðskildar akstursstefnur þar sem hámarkshraði hefur verið ákveðinn hærri en 90 km á klst. er umferð gangandi, hjólandi og léttra bifhjóla í flokki I ekki heimil, enda séu gangstéttir, göngustígar, hjólastígar eða aðrar leiðir til staðar.
6. Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.
7. Á afmörkuðum bifreiðastæðum skal hámarks ökuhraði vera 15 km á klst.
8. Hámarks ökuhraði skal tilgreindur í heilum tugum, að undanteknum hámarks ökuhraðanum 15 km á klst.

9. Ráðherra setur í reglugerð, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, nánari ákvæði um þær tegundir vega þar sem heimilt er að ákveða lægri eða hærri hámarkshraða, þar á meðal um rafræna stjórnun hraða á vegum.

Hér er að langmestu leyti horft til til hraðans 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi og 80 km á vegum „með malarslitlagi.“

Verður að gera við þetta athugasemdir. Áður hafa verið nefndir sem dæmi vegir á Vestfjörðum. Þar er t.d. heimilaður og skiltaður hraði 80 km á klst á t.d. veginum milli Þingeyrar og Flókalundar í Vatnsfirði, sem er um 70 km langur malarvegur. Verður þó að telja nánast útilokað að aka á þeim hraða nema á stuttum köflum, enda t.d. sá hluti vegarins sem liggur um Dynjandisheiði (35 km), lagður sem sumarvegur fyrir rúmri hálfri öld og lítið sem ekkert verið breytt síðan. Vegurinn er allt í senn mjór, hlykkjóttur, oftast holóttur, ekkert uppbyggður og fylgir því mjög hæðóttu landslagi sem á heiðinni er. Sá hluti vegkaflans sem liggur yfir Hrafnseyrarheiði er aftur á móti víða í bröttum sneiðingum utan í fjallshlíðinni þar sem hátt er niður og víða þverhnípi. Allar brýr á þessari leið eru einbreiðar. Þótt vissulega sé leiðin öll vel merkt með ýmsum upplýsingaskiltum um aðstæður og ástand vegarins og einnig með mörgum skiltum um leiðbeinandi hraða verður að telja að mjög varhugavert sé og allt að því „óðs manns æði“ að heimila á honum 80 km hraða á klst. og merkja hann þannig. Sama má telja eiga við um þann hluta Vestfjarðavegar sem liggur um Gufudals sveit í Reykhólahreppi á sunnaverðum Vestfjörðum, sem svipuð lýsing á við um og hér að framan. Hér má einnig nefna veginn um Vatnsnes í Húnaþingi vestra, vegi víða í Dölunum, Skógarströnd og svo mætti lengi telja. Hins vegar þegar komið er á nýlega breiða og að mun öruggari vegi, lagða bundnu slitlagi, hækkar heimilaður hraði aðeins um 10 km á klst. eða í 90 km. á klst. Segja má að um óverulegan mun á heimiluðum hraða sé að ræða á þessum tveimur ólíku vegtegundum og erfitt að skilja hverju þetta sætir og án efa í margra huga erfitt að bera virðingu fyrir ákvörðunum sem þessum. Auk þess sem áður er nefnt getur verið mjög varasamt að mætast á malarvegum vegna hættu á grjótkasti og að ryk geti truflað.

Malarvegum fer smátt og smátt fækkandi en á hinn bóginn má telja líklegt að umferð um þá sem eftir eru hafi vaxið töluvert síðustu ár með auknum fjölda erlendra ferðamann sem margir hverjir eru alls óvanir akstri á vegum sem þessum og oft á ökutækjum sem þeir þekkja ekki eins og sín eigin þar sem þeir taka þau á leigu hérlendis til skamms tíma.

Svipað má segja um vegi sem eru með það sem nefnt er með einbreitt slitlag. Verður að telja varhugavert að heimila sama hraða þar og á vegum með fullri breidd og eðlilegt að miða hámarkshraða á slíkum vegum við 80 km á klst. Þótt e.t.v. sé rétt að fela Vegagerðinni ákvörðunarvald um það fremur en að lögbinda það.

Á hinn bóginn má nefna dæmi um ýmsa vegarkafla sem telja verður að vel sé í lagi að heimilaðir verði að aka á á 100 km hraða á klst. ekki síst í ljósi þess að 80 km hraði á klst skuli almennt heimilaður á malarvegum. Má þar m.a. nefna ýmsa nýlega uppbyggða vegi á Vestfjörðum, sem lagðir eru samkvæmt nýlegum stöðlum varðanda breidd vegaxlir, vegrið o.fl., umferð telst lítil, vegsýn góð, lítið um vegamót og veglengdir langar. Í þessu sambandi má benda á marga vegarkafla í Ísafjarðardjúpi, sem og á sunnanverðum Vestfjörðum t.d. milli Vattarfjarðar og Kjálkafjarðar, um Þröskulda og svo mætti áfram telja. Mjög er sérstakt að fara af gömlum lélegum



malarvegi þar sem leyfður er 80 km hraði á klst á nýlegan malbikaðan veg þar sem leyfður er 90 km hraði á klst.

Minnt skal á að ökutæki og öryggisbúnaður þeirra hafa tekið miklum framförum á síðustu árum og flest ökutæki svo vel búin að vart finnst þegar ekið er á yfir 90 km hraða á vegum þar sem þeir eru bestir. Margt bendir til að margir ökumenn sem ávallt eru varkárir í umferðinni og haga akstri að jafnaði eftir aðstæðum og vilja virða reglur eftir því sem unnt er aki á í kring um 100 km hraða á klukkustund á þessum vegum þegar aðstæður leyfa. Hér er oft um langa vegarkafila að ræða sem áður segir, fjarri þéttbýli, og það getur slævt einbeitingu ökumann að aka mun hægrar en aðstæður leyfa á löngum leiðum og það því eitt og sér vel til þess fallið að stuðla að ákveðnu öryggi að heimila aukinn hraða. Hraði sem lagaður er að aðstæðum er til þess fallinn að bæta tilfinningu ökumann fyrir aðstæðum á hverjum stað. Minnt skal á að vel sýnist koma til greina að nota gulu stikurnar sem eru meðfram flestöllum vegum landsins til að merkja leyfðan hámarks-hraða á hverjum stað og ættu ökumenn þá ekki að þurfa að velkjast í vafa um hvaða hraði er leyfður hverju sinni. Nefnt skal að nú er sekt fyrir að aka á 101 km á klst. þar sem heimilaður hraði er 90 km á klst kr. 50.000, sbr. reglugerð nr. 288/2018 um sektir og önnur viðurlög vegna brota ú umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim. Sjá hér <https://www.reglugerd.is/reglugerdir/37/37b2/nr/1342> . Þrátt fyrir þetta má ekki gleymast að ákvarðanir um hámarkshraða sem ekki eru í samræmi við aðstæður á hverjum stað eru líklegar til að verða virtar að vettugi þrátt fyrir þung viðurlög og því dregið úr þeirri virðingu sem þarf að vera fyrir þeim og sama hald í þei, og ella væri.

Um ákvörðun hámarkshraða á vegum utan þéttbýlis mætti hafa talsvert lengra mál og í mörgum tilfellum snýr ákvörðun um hámarkshraða sjálfsagt meira að framkvæmd en lagabókstaf. Tekið skal fram að telja verður að reglugerð sú sem mælt er fyrir um í 9. mgr. 37. gr. frumvarpsins geti orðið mjög til bóta ef vel tekst til og fagnað að sjá ákvæði um hana, en þó með þeim fyrirvara að þar verði þar sem aðstæður leyfa heimilaður 100 km hraða þótt akstursstefnur séu ekki aðskildar. Einnig skal nefnt að telja verður til bóta að sami hraði skuli leyfður fyrir flestar gerðir ökutækja en hann sé ekki lægri fyrir flutningabíla yfir 3.500 kg og þau ökutæki sem eru með aftanívagn eins og kveðið er á um í 38. gr. núgildandi laga vegna hættu á tíðum framúrakstri, sem víða er mjög varasamur og erfitt að koma við.

Að þessu athugaðu þykir mega gera tillögu um að 37. gr. frumvarpsins verði orðuð sem hér segir (og vegir með bundu slitlagi nefndir á undan malarvegum í 3. mgr. þar sem langmestur hluti aksturs héraendis er á vegum lögðum bundnu slitlagi öfugt við það sem var árið 1987 þegar lagagreinin var samin):

#### 37. gr.

##### *Almennar hraðatakmarkanir.*

1. Hraðamörk á vegum skulu meðal annars ákveðin að teknu tilliti til umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.
2. Í þéttbýli má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst., nema sérstakar staður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna.

3. Utan þéttbýlis má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi en 70 km á klst. á vegum með malarslitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.
4. Ákveða má hærri hraðamörk á tilteknum vegum, þó eigi hærri en 110 km á klst. ef um fáfarna vegi er að ræða, eða akstursstefnur eru aðgreindar og aðstæður að öðru leyti leyfa, enda mæli veigamikil sjónarmið um umferðaröryggi eigi gegn því.
5. Á vegum með aðskildar akstursstefnur þar sem hámarkshraði hefur verið ákveðinn hærri en 90 km á klst. er umferð gangandi, hjólandi og léttra bifhjóla í flokki I ekki heimil, enda séu gangstéttir, göngustígar, hjólastígar eða aðrar leiðir til staðar.
6. Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.
7. Á afmörkuðum bifreiðastæðum skal hámarks ökuhraði vera 15 km á klst.
8. Hámarks ökuhraði skal tilgreindur í heilum tugum, að undanteknum hámarks ökuhraðanum 15 km á klst.
9. Ráðherra setur í reglugerð, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, nánari ákvæði um þær tegundir vega þar sem heimilt er að ákveða lægri eða hærri hámarkshraða, þar á meðal um rafræna stjórnun hraða á vegum.

3) Fagnað er að ákvæði í 2. og 3. mgr. 84. gr. frumvarpsins þar sem segir:

“Á þjóðvegum ákveður Vegagerðin hraðamörk skv. 2. – 4. mgr. 37. gr.

Hraðamörk á þjóðvegum í þéttbýli skulu þó ákveðin að fengnu samþykki viðkomandi sveitarstjórnar og lögreglu.”

Telja verður eðlilegt að þessi ákvörðun sé í höndum Vegagerðarinnar þar sem sérþekking og yfirsýn er fyrir hendi fremur en í höndum lögreglustjóra og sveitarfélags á hverjum stað þótt gert sé ráð fyrir samþykki þeirra. Fyrir kemur að sveitarstjórnir fari fram með nokkru offorsi við að takmarka hámarkshraða á þjóðvegum í þéttbýli, en yfirleitt staðfestir lögreglustjóri tillögur sveitarstjórna í þessa veru og virðast þá hugmyndir um skilvirkni samgangan oft fyrir borð bornar. Því sýndist mjög til bóta að hafa kæruehimildir til ráðherra varðandi þessar ákvarðanir. Þó sýnist einnig að vel mætti bera ákvarðanir Vegagerðarinnar um hámarkshraða á vegum utan þéttbýlis undir ráðherra.

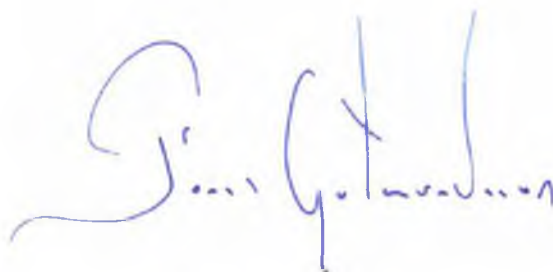
4) Óvíst verður að telja að það verði til að auka umferðaröryggi að ráði að lækka mörk heimilaðs áfengismagns í blóð ökumanna úr 0,5 pr.mille í 0,2 pr.mille eins og gert er ráð fyrir í 49. gr. frumvarpsins en kallar væntanlega á talsvert meiri vinnu lögreglu við eftirlit og eftirfylgni. Í meirihluta Evrópuríkja er miðað við hærri töluna. Verður að teljast heppilegast að fylgja fordæmi flestra annarra þjóð í kringum okkur. Hugsanlega mættu miða lægri mörkin við stærri ökutæki, akstur í atvinnuskyni og þá sem eru með bráðbirgðaskírteini eins og sums staðar er gert. Nálíast má upplýsingar um þetta m.a. á vefnum Wikipedia hér [https://en.wikipedia.org/wiki/Drunk\\_driving\\_law\\_by\\_country](https://en.wikipedia.org/wiki/Drunk_driving_law_by_country)

Hvímleitt er að sjá orðið „ölvunarakstur“ á nokkrum stöðum í frumvarpinu þótt það sé að finna í nógildandi umferðarlögum enda afmörkun hugtaksins ölvun ekki skýr. Betur sýnist fara á því að notast við orðalagið „undir áhrifum áfengis.“

5) Telja verður að mun heppilegar að Samgöngustofa þurfi að samþykkja reglur um notkun stöðureita á landi í umráðum sveitarfélaga fremur en lögreglustjórar eins og nú er mælt fyrir um og kveðið er á um í 2. mgr. 86. gr. frumvarpsins. Líklegt má telja að þekking á málefnum sem varða stöðureiti (bílastæði) sé þar meiri en hjá lögreglustjórum í hinum níu lögregluumdæmum landsins og því líklega meiri yfirsýn og hægara að samræma verklag og eftir atvikum eftirlit. Sjá um þetta athugasemdir Samgöngufélagsins við þetta ákvæði á vef Alþingis, dags. 10. apríl 2017, sem nálgast má hér <https://www.althingi.is/altext/erindi/146/146-758.pdf>.

Virðingarfyllst,

f.h. Samgöngufélagsins



Jónas Guðmundsson  
fyrirsvarsmaður

## Minnisblað Samgöngustofu

- a) Óskað er eftir tillögu frá Samgöngustofu til breytinga á frumvarpinu svo rafmagnslestir sem fara upp í 25 km/klst. og með aftanívagna geti fallið undir lögin. Mætti t.d. koma því við í 71. gr. þ.e. að heimilt sé í þeim tilvikum þar sem dráttarvél kemst einungis upp í 25 km/klst. sé heimilt að festa fleiri vagna við dráttarvélina?

Tillaga Samgöngustofu tekur mið af því að einungis er óskað eftir tillögu varðandi rafmagnslestir sem ná hámarkhraða 25 km/klst. en ekki annarra gerða, s.s. ökutækja knúnum með bensíni eða dísilolíu.

Samkvæmt 62. gr. umferðarlaga þá er heimilt að dráttarvél hafi tvo eftirvagna en ef heimila ætti fleiri eftirvagna þarf að bæta við ákvæðið, t.d. eitthvað á þessa leið: „*Rafknúin dráttarvél ætluð til farþegaflutninga má hafa fleiri eftirvagna en tvo enda er hámarkshraði rafknúins dráttartækis að hámarki 25 km/klst.*“.

Taka þarf mið af því að oft uppfylla þessi ökutæki ekki þær reglur sem gilda um öryggis- og verndarbúnað í ökutækjum, s.s. um öryggisbelti. Þá þarf að huga að því að oft eru ekki hurðar á þessum ökutækjum heldur notaðar keðjur sem veita enga vörn ef til áreksturs kæmi og gerir fólki það einnig auðvelt fyrir að fara frá borði á ferð.

Í 71. gr. umferðarlaga er hinsvegar heimild fyrir ráðherra til að setja reglur um undanþágu frá skyldu til að nota öryggis- og verndarbúnað, m.a. við sérstakan akstur. Þannig mætti setja inn undanþáguheimild í reglugerð um notkun öryggis- og verndarbúnaðar í ökutækjum nr. 348/2007 og reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 að rafknúin lest með hámarkshraða 25 km/klst. sé undanþegin ákvæðum varðandi öryggis- og verndarbúnað.

Samgöngustofa leggst gegn því að akstur slíks ökutækis fari fram á aðalgötum, stofnbrautum og á götum/vegum með meiri hámarkshraða en 50 km/klst. Erlendis eru sambærileg tæki yfirleitt notuð á skilgreindum og/eða lokuðum svæðum eins og í skemmtigörðum, eða hefur sér akrein á vegum.

- b) **Tjónabílar. Tryggingafélögin skrá tjónabíla og þarf kvittun faggilts verkstæðis upp á að búið sé að gera við hann skv. tilmælum framleiðanda til að afmá tjónabílaskráninguna. Borið hefur á því að verkstæði hafi verið að kvitta upp á viðgerðir sem hafa verið gerðar í bílskúrum (fúsk) og neytendur sitja upp með ónýtan bíl. Hver er lagalega staðan með tjónabifreiðar, hvaða úrræði eru fyrir neytendur og hvaða eftirlit er með þessu? Hvernig telur Samgöngustofa að hægt sé að bregðast við þessu? Þarf lagabreytingu?**

1. *Hver er lagalega staðan með tjónabifreiðar?*

Um tjónaökutæki og viðurkennd rétttingaverkstæði er fjallað í 25. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Viðurkennt rétttingaverkstæði skal vera búið viðeigandi tækjabúnaði til viðgerða á ökutækjum eftir fyrirmælum framleiðanda og geta að því loknu gefið út vottorð um viðgerðina. Viðurkennt rétttingaverkstæði skal m.a. hafa vottað gæðastjórnunarkerfi.

2. *Hvaða úrræði eru fyrir neytendur?*

Neytendur geta fengið afrit af innsendu vottorði viðgerðaraðila til staðfestingar á viðgerðinni. Þá er hægt er að koma með ábendingar til eftirlitsaðila sem bregst við með viðeigandi hætti, en annars er málið einkaréttarlegs eðlis milli neytenda og viðgerðaraðila.

3. *Hvaða eftirlit er með þessu?*

Samkvæmt 25. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 hefur Samgöngustofa eftirlit með viðurkenndum réttingaverkstæðum. Eftirlitið hefur ekki verið eins og æskilegt væri vegna manneklu í málaflokknum hjá stofnuninni. Hins vegar er bent á það að framangreindir aðilar eru leyfis skyldir og að brugðist er við ábendingum með viðeigandi hætti.

4. *Hvernig telur Samgöngustofa að hægt sé að bregðast við þessu?*

Með auknum mannafla og fjármagni. Þá væri hægt að ráða inn til tæknideildar ökutækja menntaðan bifreiðasmið eða bifvélavirkja til að hafa eftirlit með verkstæðunum.

5. *Þarf lagabreytingu?*

Krafan um eftirlit Samgöngustofu er þegar að finna í reglugerðinni, en það væri til bóta ef það væru ríkari heimildir til viðurlaga, s.s. sekta, fari verkstæðin ekki að reglum. Í dag er eingöngu heimild til að fella niður heimild til að gefa út vottorð um viðgerð um tjónaökutæki.

**c) Endurmenntun atvinnubílstjóra með meira próf. Eru löginn ekki nógu skýr varðandi hana, þ.e. að hún geti farið fram í fjarnámi? Hvernig hefur framkvæmdin verið?**

Samgöngustofa telur löginn nægilega skýr enda segir beinlínis í 4. mgr. 50. gr. umferðarlaga nr. 50/1987: „Ökumenn sem stjórnna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni skulu gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Ráðherra kveður nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð. Heimilt er að ljúka endurmenntun með fjarnámi.”

Samkvæmt námskrá fyrir endurmenntun bílstjóra getur viðurkenndur námskeiðshaldari boðið upp á fjarnám uppfylli það kröfurnar sem gerðar eru til námsins.

Á heimasíðu Samgöngustofu má finna upplýsingar um alla viðurkennda námskeiðshaldara. <https://www.samgongustofa.is/umferd/nam-og-rettindi/endurmenntun-atvinnubilstjora/>

Meðfylgjandi er samantekt um endurmenntunarnámskeið 2016-2018. Þar kemur m.a. fram að alls voru haldin 912 námskeið á síðasta ári en 283 námskeið á árunum 2016-2017. Flest námskeiðin voru haldin í Reykjavík eða 46% og 10% þeirra á Akureyri. Önnur námskeið dreifast um allt land en námskeiðshaldarar eru í öllum landsfjórðungum sem hafa farið með námskeið víðar um landið. Af námskeiðum síðasta árs var fjarkennsla í boði á 15 námskeiðum.

Reykjavík 14. maí 2019

Kristín Helga Markúsdóttir



Alþingi

Kirkjustræti  
101 Reykjavík

Reykjavík, 15. nóvember 2018  
Tilv.:1811037 / VHV

### **Efni: 219. mál til umsagnar frá nefndasviði Alþingis - Frumvarp til umferðarlaga**

Samgöngustofa vísar til erindis frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, frá 1. nóvember 2018, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál.

Samgöngustofa þakkar fyrir tækifærið til að koma nokkrum efnislegum athugasemdum á framfæri við þingnefndina. Um er að ræða sjónarmið sérfræðinga stofnunarinnar, í tæknideild ökutækja, ökunáms- og leyfisveitingadeild og öryggis- og fræðsludeild. Sjá nánar fylgiskjöl I og II með bréfi þessu.

Helstu sjónarmið sérfræðinga í tæknideild ökutækja og öryggis- og fræðsludeild eru listuð hér að neðan. Sjá nánari athugasemdir tæknideildar ökutækja í fylgiskjali I og athugasemdir frá ökunáms og leyfisveitingadeild í fylgiskjali II.

#### **1. Samantekt á athugasemdum frá tæknideild ökutækja (sjá nánar í fylgiskjali I)**

Í frumvarpinu er nokkuð um að ákvæði reglugerða hafi verið færð inn í frumvarpsákvæðin. Þetta á til dæmis við um 74. gr. frumvarpsins um skoðun ökutækis, og álagningu og innheimtu vanrækslugjalds.

Samgöngustofa vinnur nú að því að innleiða ákvæði Evróputilskipunar 2014/45 efnislega inn í reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja. Sú tilskipun felur meðal annars í sér breytingar á ákvæðum reglugerðar um skoðun ökutækja er varða tímalengd milli skoðana á ökutækjum og hvenær vanrækslugjald verður lagt á. Þegar vinnu við innleiðingu tilskipunarinnar verður lokið mun ákvæði 74. gr., verði frumvarpið samþykkt sem lög, vera í mótsögn við ákvæði reglugerðar um skoðun ökutækja að því er varðar þann tíma sem líða má milli skoðana og hvenær vanrækslugjald verður lagt á. Þá mun geta liðið lengri tími milli skoðana samkvæmt umferðarlögum en samkvæmt ákvæðum reglugerðar nr. 8/2009 þegar efnislegri innleiðingu tilskipunarinnar verður lokið.

Bent er á þörf á að leiðrétta villur í frumvarpinu t.d. í skilgreiningum 3. gr.:

- 42. tl. *Vörubifreið*. Samkvæmt skilgreiningu í frumvarpi er miðað við að vörubifreið sé að hámarki fyrir 6 farþega. Í tilskipun 2008/46/EB sem hefur



verið innleidd hér á landi er miðað við 8 farþega. Það er einnig gert í öðrum ákvæðum um vörubifreiðar.

- 8. tl. (b) *bifreið á beltum*, þyngdarskilgreining ekki í samræmi við ákvæði tilskipunar 2008/46/EB.
- 10. tl. (b) *eftirvagn*. Nauðsynlegt er að lagfæra orðalag skilgreiningarinnar þannig að skýrt sé hvaða tegundir falli undir sbr. skýringu í fylgiskjali I.

Þá eru lagðar til fleiri breytingar og lagfæringar en hér eru taldar, sjá nánar fylgiskjal I.

## 2. Athugasemdir frá öryggis- og fræðsludeild

Samgöngustofa bendir á að nauðsynlegt er að skýrlega sé kveðið á um í umferðarlögum að óheimilt sé að aka með standandi farþega í hópferðarbílum í dreyfbylí þar sem hámarkshraði fer yfir 80 km/klst.

## 3. Athugasemdir frá ökunáms- og leyfisveitingadeild

Sjá fylgiskjal II

Þrátt fyrir framangreint vill Samgöngustofa koma því á framfæri að stofnunin fagnar heildarendurskoðun umferðarlaga og mörgum atriðum sem koma fram í frumvarpinu sem er breyting til batnaðar. Engu að síður vill stofnunin koma að þeim athugasemdum sem að framangreininir og nánar er lýst í fylgiskjölum I og II.

Virðingarfyllst.  
f.h. Samgöngustofu

Einar Örn Héðinsson  
framkvæmdastjóri farsviðs

Vala Hrönn Viggósdóttir  
lögfræðingur

Fylgiskjal I: Athugasemdir frá tæknideild ökutækja.

Fylgiskjal II: Athugasemdir frá ökunáms- og leyfisveitingadeild Samgöngustofu

# Umsögn tæknideildar ökutækja hjá Samgöngustofu vegna frumvarps nýrra umferðarlaga, 219. mál

Grein laga	Núverandi orðalag	Nýtt orðalag	Skýringar
3.gr.	7. <i>Bifhjól</i> : Vélknúíð ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 sm <sup>3</sup> sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.	7. <i>Bifhjól</i> : Vélknúíð ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 sm <sup>3</sup> sé það búið brunahreyfli sé það búið brunahreyfli <b>eða samfelld hámarksafli sem er yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli</b> , og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.	Bæta við í skilgreiningu kW-tölu vegna rafmagnsbifhjóla. Þar sem nýir orkugjafar eru að verða algengari er mikilvægt að það sé sett inn kW vegna rafhreyfils. Létt bifhjól er nú þegar skilgreint með hámarksafli 4kW eða minna og kemur þetta í beinu framhaldi af því.
3.gr.	8. <i>Bifreið</i> : a. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúíð, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. b. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.	8. <i>Bifreið</i> : a. Vélknúíð ökutæki <b>á fjórum hjólum eða fleirum</b> sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúíð, og er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. b. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er yfir 400 kg að eigin þyngd.	Skv. skilgreiningu vélknúíns ökutækis í 2007/46/EU er það með að lágmarki fjögur hjól og hannað til hraðari aksturs en 25km/klst. Eðlilegt er að miða við 25km/klst. sem er í beinu framhaldi af skilgreiningu reiðhjóls (sérstaklega c-liðar) sem er með 25km/klst. hámarkshraða.  b) liður: Mikilvægt að samræma orðalag við a) lið, þ.e. að báðir liðirnir fjalli um yfir 400kg.
3.gr.	10. Eftirvagn: ... b. eftirvagn sem búinn er áfestum vélum og tækjum, ...	10. Eftirvagn: ... b. eftirvagn sem búinn er áfestum vélum og tækjum <b>og er ekki ætlaður til farþega- og vöruflutninga</b> , ...	Eins og framkvæmdin er í dag þá flokkast vinnuskúrar, matarvagnar, söluvagnar o.þ.h. sem tengitæki og er ekki skráningarskyld. Bætt við skilgreiningu b) liðar til að taka af þann vafa hvar þessi tæki flokkast.
3.gr.	29. Reiðhjól: ... b. <b>Hjól</b> með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem	29. Reiðhjól: ... b. <b>Ökutæki</b> með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem	Nota ökutæki einnig í b) lið greinarinnar. Ekki er skilgreint hvað „hjól“ er. Gott að samræma orðalag alls staðar í frumvarpinu og nota



	<p>samfellt hámarksafli er allt að 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar <b>hjólíð</b> hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef <b>hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólíð.</b></p> <p>...</p>	<p>samfellt hámarksafli er allt að 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar <b>ökutækið</b> hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef <b>einstaklingur hættir ástigi.</b></p> <p>...</p>	<p>„einstaklingur“ í staðinn fyrir „maður“.</p>
3.gr.	<p>41. Vinnuvél: ...</p> <p>b. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga eða til að draga annað ökutæki, er á hjólum og er eigi hannað til hraðari aksturs en <b>30</b> km á klst.</p> <p>c. Vélknúíð ökutæki sem stjórnað er af gangandi <b>manni.</b></p>	<p>41. Vinnuvél: ...</p> <p>b. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga eða til að draga annað ökutæki, er á hjólum og er eigi hannað til hraðari aksturs en <b>25</b> km á klst.</p> <p>c. Vélknúíð ökutæki sem stjórnað er af gangandi <b>einstaklingi.</b></p>	<p>b)-liður. Breyting úr 30km/klst. í 25km/klst. sbr. sambærilega breytingu á skilgreiningu bifreiðar. Gott að samræma orðalag alls staðar í frumvarpinu og nota „einstaklingur“ í staðinn fyrir „maður“.</p>
3.gr.	<p>42. Vörubifreið: Bifreið sem aðallega er ætluð til farmflutninga, er með leyfða heildarþyngd meiri en 3,5 tonn og er að hámarki fyrir <b>sex</b> farþega. <b>Sama gildir um flutningabifreið.</b></p>	<p>42. Vörubifreið: Bifreið sem aðallega er ætluð til farmflutninga, er með leyfða heildarþyngd meiri en 3,5 tonn og er að hámarki fyrir <b>átta</b> farþega.</p>	<p>Mjög mikilvægt að breyta þessu. Skv. 2008/46/EU og öllum skilgreiningum sem snúa að ökutækjum geta vörubifreiðar verið með allt að átta farþega. Fjarlægja „Sama gildir um flutningabifreið.“ þar sem skilgreiningin á flutningabifreið er óljós skv. almennum ökutækjaskilgreiningum.</p>
34. gr.	<p>34. gr. Ljósanotkun.</p> <p>Við akstur vélknúins ökutækis skulu <b>lögboðin</b> ökuljós ávallt vera tendruð.</p> <p>Við akstur annarra ökutækja en vélknúinna, s.s. reiðhjóla, skulu <b>lögboðin</b> ljós vera tendruð í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið.</p> <p>...</p> <p>Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla.</p> <p>...</p>	<p>34. gr. Ljósanotkun.</p> <p>Við akstur vélknúins ökutækis skulu ökuljós ávallt vera tendruð.</p> <p>Við akstur annarra ökutækja en vélknúinna, s.s. reiðhjóla, skulu <b>framvísandi hvít eða gul, og afturvísandi rauð</b> ljós vera tendruð í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið.</p> <p>...</p> <p>Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla <b>eða dagljós.</b></p> <p>...</p>	<p>Nota orðalag úr skilgreiningu á ökuljósum í 3. gr. Þar er talað um að ökuljós séu lögboðin ljós.</p> <p>Reiðhjól geta verið vélknúin sbr. skilgreiningu c) liðar á reiðhjóli.</p> <p>Lögboðin fellt út. Hvergi er skilgreint hvað hvað lögboðin ljós eru. Skilgreina hvaða ljós er verið að tala um og hvaða lit.</p>
35.gr.	<p>35. gr. Hættuljós og viðvörunar<b>þríhyrningar.</b></p> <p>Ef nokkur kostur er skulu hættuljós vera tendruð ef ökutæki stöðvast eða því er lagt af óviðráðanlegum orsökum á akbraut og skulu önnur ljós ekki vera tendruð. Í</p>	<p>35. gr. Hættuljós og viðvörunar<b>búnaður.</b></p> <p>Ef nokkur kostur er skulu hættuljós vera tendruð ef ökutæki stöðvast eða því er lagt af óviðráðanlegum orsökum á akbraut og skulu önnur ljós ekki vera tendruð. Í</p>	<p>Öryggisvesti er ódýr og mjög góður búnaður, og er ekki síður mikilvægur þegar fara þarf úr ökutæki, hvort sem er til að setja upp viðvörunarþríhyrning eða gera við ökutækið. Algengt er orðið að Evrópuríki séu að gera þetta að kröfu í öllum bifreiðum</p>

	slíkum aðstæðum skal ávallt setja upp viðvörðunarbrihyrning. ...	slíkum aðstæðum skal ávallt setja upp viðvörðunarbrihyrning og nota skal við öryggisvesti. ...	(ekki öðrum ökutækjum) og hefur t.d. Frakkland hefur haft þetta sem skyldu í langan tíma. Lagt er til að eitt vesti sé í hverri bifreið.
48. gr.	48. gr. Veikindi, áfengisáhrif o.fl. ... Eigi má fela <b>manni</b> í því ástandi sem um ræðir í 2. mgr. stjórn ökutækis. ...	48. gr. Veikindi, áfengisáhrif o.fl. ... Eigi má fela <b>einstaklingi</b> í því ástandi sem um ræðir í 2. mgr. stjórn ökutækis. ...	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.
49. gr.	49. gr. Bann við ölvunarakstri. ... Ekki má fela <b>manni</b> í því ástandi sem að framan greinir stjórn ökutækis. ...	49. gr. Bann við ölvunarakstri. ... Ekki má fela <b>einstaklingi</b> í því ástandi sem að framan greinir stjórn ökutækis. ...	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.
50. gr.	50. gr. Bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. ... Eigi má fela <b>manni</b> sem er undir áhrifum ávana- og fíkniefna skv. 1. mgr. stjórn ökutækis. ...	50. gr. Bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. ... Eigi má fela <b>einstaklingi</b> sem er undir áhrifum ávana- og fíkniefna skv. 1. mgr. stjórn ökutækis. ...	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.
51. gr.	51. gr. Tilkynningarskylda vegna gruns um ölvunarakstur o.fl.  Þegar <b>maður</b> hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða <b>starfsmenn</b> hans vita eða hafa ástæðu til að ætla að <b>hann</b> sé stjórnandi ökutækis og að <b>hann</b> sé vegna áfengisneyslu ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega ber þeim að reyna að hindra hlutaðeigandi í því að aka ökutækinu með því meðal annars að gera lögreglunni viðvart. ...	51. gr. Tilkynningarskylda vegna gruns um ölvunarakstur o.fl.  Þegar <b>einstaklingur</b> hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða <b>starfsfólk</b> hans vita eða hafa ástæðu til að ætla að <b>viðkomandi</b> sé stjórnandi ökutækis og að <b>viðkomandi</b> sé vegna áfengisneyslu ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega ber þeim að reyna að hindra hlutaðeigandi í því að aka ökutækinu með því meðal annars að gera lögreglunni viðvart. ...	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.
X. kafli	X. KAFLI-Aksturs- og hvíldartími ökumanna í farþega- og farmflutningum <b>þungra ökutækja</b> í atvinnuskyni.	X. KAFLI-Aksturs- og hvíldartími ökumanna í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni <b>á ökutækjum yfir 3,5 tonnum að heildarþyngd.</b>	Hvergi skilgreint hvað þung ökutæki eru. Nota orðalagið úr 54.gr.
59. gr.	59. gr. Skilyrði til að mega stjórna ökutæki. ... Ráðherra getur sett reglur um að veita megi fötluðum <b>manni</b> ökuskríteini til að mega stjórna hægfara vélknúnu ökutæki sem er sérstaklega hannað fyrir fatlað fólk. ...	59. gr. Skilyrði til að mega stjórna ökutæki. ... Ráðherra getur sett reglur um að veita megi fötluðum <b>einstaklingi</b> ökuskríteini til að mega stjórna hægfara vélknúnu ökutæki sem er sérstaklega hannað fyrir fatlað fólk. ...	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.
68. gr.	68. gr. Kennsluakstur. Kennsluakstur á bifreið má því aðeins fara fram að hjá	68. gr. Kennsluakstur. Kennsluakstur á bifreið má því aðeins fara fram að hjá	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.

	<p>nemanda sitji ökukennari sem uppfyllir ákvæði 65. gr. sem þá telst stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandi telst þó stjórnandi við prófakstur. Nú óskar <b>maður</b> sem hefur ökuskráirteini eftir að æfa sig í akstri á ný í viðurkenndri kennslubifreið hjá ökukennara og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 48.–50. og 52. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.</p>	<p>nemanda sitji ökukennari sem uppfyllir ákvæði 65. gr. sem þá telst stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandi telst þó stjórnandi við prófakstur. Nú óskar <b>einstaklingur</b> sem hefur ökuskráirteini eftir að æfa sig í akstri á ný í viðurkenndri kennslubifreið hjá ökukennara og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 48.–50. og 52. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.</p>	
72. gr.	<p>72. gr. Skráning. Eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarkerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun. Sama á við um eftirvagn vélknúins ökutækis. <b>Undanþegin skráningarskyldu eru létt bifhjól í flokki I.</b></p>	<p>72. gr. Skráning. Eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarkerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun. Sama á við um eftirvagn vélknúins ökutækis.</p>	<p>Fella á brott: „Undanþegin skráningarskyldu eru létt bifhjól í flokki I.“ Upptalning skráningarskyldra ökutækja er fjallað í reglugerð um skráningu ökutækja og einkennilegt fjalla um létt bifhjól í flokki I hér.</p>
74. gr.	<p>74. gr. Skoðun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds.</p> <p>Ökutæki, skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 72. gr., skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. <b>Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvélar, létt bifhjól í flokki I, torfærutæki og vinnuvélar.</b></p> <p>...</p> <p><b>Hafi eigandi (umráðamaður) ökutækis ekki fært ökutæki til skoðunar innan tilgreindra tímamarka skal greiða sérstakt vanrækslugjald er rennur í ríkissjóð í eftirfarandi tilvikum:</b></p> <p>a. ökutæki hefur ekki verið fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar,</p> <p>b. ökutæki hefur ekki verið fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar, og</p> <p>c. ökutæki hefur ekki verið fært til skoðunar þegar liðinn er mánuður frá því að skráningarkerki hafði verið afhent tímabundið til þess að færa mætti ökutækið til skoðunar.</p>	<p>74. gr. Skoðun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds.</p> <p>Ökutæki, skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 72. gr., skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr.</p> <p>...</p> <p>Fjárhæð vanrækslugjalds skal ákveðin af ráðherra í reglugerð, en hún skal að hámarki vera 100.000 kr. Breyta má fjárhæð gjaldsins til samræmis við almennar breytingar á verðlagi. Ráðherra er heimilt að ákveða mismunandi fjárhæð vanrækslugjalds eftir flokkum ökutækja.</p> <p>...</p>	<p>Fella á brott: „Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvélar, létt bifhjól í flokki I, torfærutæki og vinnuvélar.“</p> <p>Mikilvægt er að binda ekki skoðunarskyldu mismunandi ökutækjaflokka í umferðarlög, heldur að fjalla um það reglugerðum. Samgöngustofa telur sérstaklega varhugavert að undanskilja dráttarvélar frá ákvæði um reglubundna skoðun. Hefur stofnunin lagt til að stórar dráttarvélar (Evrópuflökkur T5 skv. núverandi skilgreiningu) sem samsvara vörubifreiðum í stærð og eru nær einungis notaðar til að draga önnur ökutæki, verði skoðunarskyldar. Í reglugerð 167/2013/EB sem hefur verið innleidd hér á landi, er fjallað um mismunandi tegundir dráttavéla og eru þær orðnar mjög frábrugðnar þeim sem almennt hefur talist til dráttavéla. Þær geta litið út eins og torfærutæki (fjór hjól) eða þungt bifhjól (götuskráð fjór hjól) og eru þungu bifhjólin skoðunarskyld, en geta líka verið á stærð við svið stóra dráttarþreifreið (vörubifreið), dregið allt að 40 tonnum og komist allt að 80 km/klst.</p>

	<p>Fjárhæð vanrækslugjalds skal ákveðin af ráðherra í reglugerð, en hún skal að hámarki vera 100.000 kr. Breyta má fjárhæð gjaldsins til samræmis við almennar breytingar á verðlagi. Ráðherra er heimilt að ákveða mismunandi fjárhæð vanrækslugjalds eftir flokkum ökutækja. Sé ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, eða skráningarkerki þess afhent skoðunarstöð innan mánaðar frá því að vanrækslugjald var lagt á lækkar gjaldið um 50%. Sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu gjaldsins skal fella álagninguna niður. ...</p>		<p>Fella á brott:      „Hafi eigandi (umráðamaður) ökutækis ekki fært ökutæki til skoðunar innan tilgreindra tímamarka skal greiða sérstakt vanrækslugjald er rennur í ríkissjóð í eftirfarandi tilvikum:      a. ökutæki hefur ekki verið fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar,      b. ökutæki hefur ekki verið fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar, og      c. ökutæki hefur ekki verið fært til skoðunar þegar liðinn er mánuður frá því að skráningarkerki hafði verið afhent tímabundið til þess að færa mætti ökutækið til skoðunar.“</p> <p>Það á ekki að tilgreina fresti í umferðarlögunum enda er slíkt tilgreint í reglugerð um skoðun ökutækja. Verið er að innleiða tilskipun 2014/45/EU og verður reglugerð nr. 8/2009 breytt til samræmis hana. Þar er talað miklu þrengri tímaramma fyrir eigendur/umráðamenn til að færa ökutæki til skoðunar og fyrirkomulag í þessum drögum stangast á við það og gerir innleiðinguna ómögulega.</p> <p>Fella á brott:      „Sé ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, eða skráningarkerki þess afhent skoðunarstöð innan mánaðar frá því að vanrækslugjald var lagt á lækkar gjaldið um 50%. Sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu gjaldsins skal fella álagninguna niður.“</p> <p>Þetta á heima í reglugerð um skoðun ökutækja.</p>
100. gr.	<p>100. gr. Almennar reglur um sviptingu ökuréttar. Svipta skal <b>mann</b> rétti til að stjórna ökutæki sem</p>	<p>100. gr. Almennar reglur um sviptingu ökuréttar. Svipta skal <b>einstakling</b> rétti til að stjórna ökutæki sem</p>	<p>Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.</p>

	<p>ökuskírteini þarf til ef hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur slíks ökutækis eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns ökutækisins, varhugavert að hann stjórní vélknúnu ökutæki. Getur svipting náð til ákveðins flokks ökuréttinda skv. reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011, með síðari breytingum, eða sviptingar ökuréttar í heild.</p> <p>Nú hefur <b>maður</b> á þriggja ára tímabili gerst sekur um þrjú eða fleiri brot á lögum þessum eða...</p>	<p>ökuskírteini þarf til ef hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur slíks ökutækis eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns ökutækisins, varhugavert að hann stjórní vélknúnu ökutæki. Getur svipting náð til ákveðins flokks ökuréttinda skv. reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011, með síðari breytingum, eða sviptingar ökuréttar í heild.</p> <p>Nú hefur <b>einstaklingur</b> á þriggja ára tímabili gerst sekur um þrjú eða fleiri brot á lögum þessum eða...</p>	
105. gr.	<p>105. gr. Brot erlendis.</p> <p>Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða <b>maður</b> með fasta búsetu hér á landi sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis fyrir verknað sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttar og má þá svipta hann þeim rétti í sérstöku opinberu máli. Koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 99.–102. gr.</p>	<p>105. gr. Brot erlendis.</p> <p>Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða <b>einstaklingur</b> með fasta búsetu hér á landi sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis fyrir verknað sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttar og má þá svipta hann þeim rétti í sérstöku opinberu máli. Koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 99.–102. gr.</p>	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.
106. gr.	<p>106. gr. Endurveiting ökuréttar.</p> <p>Nú hefur <b>maður</b> verið sviptur ökurétti um lengri tíma en þrjú ár og getur þá lögreglustjóri, þegar svipting hefur staðið í þrjú ár, heimilað að honum skuli veittur ökuréttur að nýju. Hafi <b>maður</b> verið sviptur ökurétti ævilangt má þó eigi veita ökurétt að nýju fyrr en svipting hefur staðið í fimm ár.</p>	<p>106. gr. Endurveiting ökuréttar.</p> <p>Nú hefur <b>einstaklingur</b> verið sviptur ökurétti um lengri tíma en þrjú ár og getur þá lögreglustjóri, þegar svipting hefur staðið í þrjú ár, heimilað að honum skuli veittur ökuréttur að nýju. Hafi <b>einstaklingur</b> verið sviptur ökurétti ævilangt má þó eigi veita ökurétt að nýju fyrr en svipting hefur staðið í fimm ár.</p>	Samræma orðalag sbr. fyrri útskýringar. Gamaldags að tala um „mann“.

149. löggjafarþing 2018–2019.  
Þingskjal 231 — 219. mál.

## Ökunám og leyfisveitingar - Samgöngustofa

### Athugasemdir við frumvarp til umferðarlaga 15.10.2018

#### Meginatriði athugasemda við frumvarp 2018

**1. Létt bifhjól er ekki bifhjól.** Skilgreining á léttu bifhjóli og bifhjóli skarast ekki. Þannig flokkast létt bifhjól ekki undir bifhjól. Í erlendum málum hefur létt bifhjól annað heiti en „motorcycle“ eða bifhjól s.s. moped á ensku og fleiri málum eða knallert á dönsku. Íslenska nafnahefðin hefur ítrekað skapað rugling í umfjöllun um þessi litlu véldrifnu hjól. Stundum er rætt um að búa til nýtt heiti til að laga þennan rugling s.s. heitum eins og skellinaðra eða vélhjól. Nú er þessi ruglingur enn verri því við erum komin með létt bifhjól í flokki I sem hefur svipaðan lagaramma og reiðhjól. Í tillögum frá Samgöngustofu var gaumgæfilega farið yfir frumvarpsdrög til að fyrirbyggja allan misskilning með því að hafa alltaf létt bifhjólið með bifhjólinu í upptalningum þegar það á við. Reglurammi fyrir bifreið og bifhól er mun líkari en milli létt bifhjóls og bifhjóls.

**2. Skilgreining á gangbraut** er leiðrétt með athugasemdum Samgöngustofu með því að innleiða hugtakið gönguþverun sem er notuð um allar þveranir gangandi, ríðandi og hjólandi vegfarenda og ein tekund slíkra gönguþverana er gangbraut sem er lagalega annars eðlis en aðrar þveranir að því leyti að gangandi hafa þar forgang öllum stundum og er alltaf merkt með gangbrautarmerki og sebramerkingu. Því er ljósastýrð gönguþverum ekki gangbraut enda aldrei merkt með gangbrautarmerki. Gangbrautarmerki er heldur ekki notað við ljósastýringu við gatnamót. Við gangbraut á gangandi alltaf forgang en við ljósastýringu þegar grænt ljós logar. Gert er ráð fyrir að hjóla megi eða aka á léttu bifhjóli í flokki I á gönguhraða yfir akbraut á gangbraut. Þetta er áréttað víða í athugasemdum.

**3. Hugtökin vöruflutningur og farmflutningur** er mjög ómarkvist notuð. Í núgildandi umferðarlögum kemur *farmflutningur* aldrei fyrir en *vöruflutningur* 17 sinnum. Nú hefur allt snúist við og *farmflutningur* kemur 16 sinnum fyrir en *vöruflutningur* þrisvar sinnum. Viss hefð hefur skapast að *farmur* er notaður þegar þyngdir og leyfismál eru annars vegar s.s. í lögum og reglugerðum um farþega- og farmflutning á vegum. En þegar fjallað er um réttindi ökumanna er *vöruflutningur* notaður, enn fremur *vörubifreið* ekki *farmflutningabifreið*. Samgöngustofa hefur bent á þennan rugling og vill leggja þann skilning í farmhugtakið að það geti oft átt við bæði farþega og vörur. Farmur samanstendur því iðulega af farþegum og vörum. Þegar ökuréttindi og atvinnuréttindi eru annars vegar er rétt að nota hugtakið réttindi til *farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni* en þau hugtök eru alls staðar notuð í reglugerð um ökuskírteini og námskrám fyrir ökunám og kennslu. Hugtakið vöruflutningar er notað 30 sinnum í reglugerð um ökuskírteini en farmflutningar aldrei. Allar þýðingar frá þýðingarmiðstöð á tilskipunum um ökuskírteini og grunn- og endurmenntun ökumanna nota hugtakið *vöruflutningur*.

**4. Sérreinar** eru nú skilgreindar og í fyrsta skipti er skorið úr um hver á forgang þar sem beygjureinar skera sérreinar s.s. fyrir Strætó. Niðurstaða Samgöngustofu var að öruggasta lausnin sé að sá sem er að beygja og sker sérrein eigi forgang. Mikil hætta getur skapast á aftanákeyrslu ef sá sem beygir þarf að stoppa fyrir umferð á sérrein. Auk þess er hann í mun verri stöðu en

atvinnubílstjórinn á að varast og veita forgang. Forgangsrein strætó/Taxi miðast fyrst og fremst við að vera alltaf fremstur við umferðarljós þegar umferð er mikil. Þessari niðurstöðu Samgöngustofu hefur því miður nú verið snúið við í síðustu drögum að frumvarpi án skýringa. „Ökumaður sem sker sérrein skal veita umferð á sérreininni forgang, sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.“

**5. Umferðarlög fjallar um hegðun vegfarenda** í umferðinni, þeim settar umferðarreglur þar með talið hvernig nota eigi þann búnað sem ökutæki hafa. Reglugerðir um gerð og búnað ökutækja, um stærð og þyngd eða um frágang á farmi eru um allt annað en hegðun vegfarenda. Nokkur atriði eru í reglugerð um gerð og búnað ökutækja sem á þar ekki heima. En það eru tvö atriði sem fjalla um notkun eða hegðun ökumanns. Það er notkun þokuljosa og annarra ljosa og notkun nagladekkja. Þessi atriði eiga heima í umferðarlögum eða öðrum reglugerðum sem fjalla um hegðun ökumanna í umferðinni. Notkun viðvörunarþríhyrnings og öryggisvestis er sett þar líka inn. Lagt er því til mjög breytta 35. grein.

**6. X. kafli um aksturs- og hvíldartíma.** Þarna þarf að gera margvíslegar breytingar. Eins og kafllinn er settur upp þá má skilja að allur akstur í eigin þágu eða sá sem er ekki í atvinnuskyni sé undanþegin reglum um aksturs og hvíldartíma. Svo er ekki því þeir sem aka stórum vöru- og hópþreifreiðum í eigin þágu (ekki í atvinnuskyni) eru undir sömu skyldu að skrá í ökurita aksturs- og hvíldartíma sbr. reglugerð um aksturs- og hvíldartíma og tilskipun 2003/59 um grunnmenntun og endurmenntun ökumanna.

**7. Réttindaflokkar – ökutækjaflokkar.** Rétt er og skýrara að nota skilgreind heiti á ökutækjum í stað bókstafa réttindaflokka. Þetta á við í mörgum greinum í frumvarpinu. Tillögur að slíkum breytingum eru í athugasemdum við t.d. 61. gr. Þá væru notuð hugtök sem eru skilgreind í 3. gr. en réttindaflokkarnir eru ekki skilgreindir í frumvarpinu. Í eldri frumvörpum var grein sem skilgreindi réttindaflokka en hefur nú verið feld brott. Réttindaflokkar eru ítallega skilgreindir í reglugerð um ökuskráirteini. Réttindaflokkar fela auk þess í sér mun fleiri tegundir ökutækja en ætlun er að nefna. Því er lagt til að nota rétt nöfn á gerðum ökutækja.

fólksþreifreið: B-flokkur  
 bifhjól: A1-, A2-, A-flokkur  
 létt bifhjól: AM-flokkur  
 dráttarvél: T-flokkur  
 vörubifreið: C1- og C-flokkur  
 hópþreifreið: D1- og D-flokkur

**8. Vespur (létt bifhjól í flokki D).** Taka verður afstöðu til um það hvort forsvaranlegt sé að 13 ára börn séu á vélknúnum ökutækjum (oftar en ekki bensínþrífnum) í umferðinni á öllum götum án ökuskráirteinis eða umferðarfræðslu (ökunáms). Þessi ökutæki koma líka þrí- og fjórhjóra sem líkjast helst smábílum. Mun meiri skorður eru í nágrannalöndum okkar. Í öðrum löndum eru kröfur um ökuskráirteini en misjafnt hvort þau séu skráningarskyld eða tryggingarskyld en aldursmörk eru mun hærri, 15 í Svíþjóð og Finnlandi, 16 í Noregi og 16 (18) í Danmörku og alls staðar skorður um notkun.

**9. Orðanotkun:** Spurning er hvort samræma eigi orðalag alls staðar í frumvarpinu og nota önnur hugtök s.s. „einstaklingur“ í staðinn fyrir „maður“ eða „starfsfólk“ í stað „starfsmenn“. Einnig mætti samræma notkun á hugtölunum „ökuréttindi“ og „ökuleyfi“

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins

3. gr.

Það þarf að skilgreina fólksbifreið eins og hópifreið, vörubifreið og eftirvagn.

„Fólksbifreið: bifreið sem gerð er fyrir 8 farþega eða færri auk ökumanns og er 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd.“

7. Bæta undirstrikuðu inn í skilgreiningu:

*Bifhjól:* Vélknúid ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 sm<sup>3</sup> sé það búið brunahreyfli eða samfellt hámarksafl sem er yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.

8. a. liður

Bæta inn í upphafi:

Vélknúid ökutæki á fjórum eða fleiri hjólum sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, ...“

Breyta „30 km“ í „25 km“

8. b.-liður

Breyta við lok b.-liðar

„er 400 kg að eigin þyngd eða meira“ í „og er yfir 400 kg að eigin þyngd.“

10. b.-liður

Bæta við undirstrikuðu:

... eftirvagn sem búinn er áfestum vélum og tækjum, og er ekki ætlaður til farþega- og vöruflutninga.

14. Gangbraut: Sérstaklega merktur hluti vegar með umferðarmerki og yfirborðsmerkingum, sem er ætlaður gangandi og hjólandi vegfarendum ásamt ökumönnum létttra bifhjóla í flokki I til að komast yfir akbraut.

28. þ.m.t. ökumaður og farþegi léttis bifhjóls, bifhjóls og torfærutækis.

29. b.-liður.

Breyta undirstrikuðu:

Ökutæki með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafl er allt að 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar ökutækið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef einstaklingur hættir ástigi.

34. Vélknúid ökutæki sem ekki telst bifreið, létt bifhjól, bifhjól eða dráttarvél,

Nota „farþega- eða vöruflutninga“ í stað „fólks- eða farmflutninga“.

38. Bæta inn mikilvægum jaðarsvæðum vegar s.s. gangstétt, göngustíg o.fl. sbr skilgr. á gangstétt

Betra orðalag:

„*Vegur:* Akbraut, vegöxl, stígur, gangstétt, brú, torg, húsasund, bifreiðastæði, veggöng, vegslóði eða þess háttar sem notað er til almennrar umferðar.“

41. b.-liður

Breyta „30 km“ í „25 km“

42. Breyta: að hámarki fyrir átta farþega. Sleppa „flutningabifreið“.



<p>5. gr. Bæta við 3. mgr. .. sbr. þó 9. gr.</p>
<p>7. gr. 3. mgr. Síðasta orðið í þessari málsgr. ætti að vera „umferðarrétti“. Þarna er átt við hægri forgangur.</p>
<p>9. gr. Er rétt að lækka hraðamörk á vistgötu í 10 km? Væri réttara að miða við 15 km áfram til samræmis við ný mörk á bifreiðastæðum. Vistgötumerkið er notað í lang flestum löndum Evrópu og í flestum tilfellum eru 20 km mörk og samræmdar reglur um umferð. Með 10 km væri sá sem ekur á yfir 20 km á vistgötu sviptur ökuréttindum í 3 mánuði miðað við núgildandi og frumvarp.</p>
<p>10. gr. 1. mgr. Umferð léttra bifhjóla í flokki I er heimil skv. 46 gr. Betra sem 1. másl. „Umferð vélknúinna ökutækja annarra en léttra bifhjóla í flokki I um göngugötu er óheimil.“</p>
<p>23. gr. 2. mgr. 1. másl. Þarna er fjallað um akstur á tveimur akreinum í sömu átt og því rétt að nota „fram hjá“ í stað „fram úr“. 3. másl. sem byrjar á „Ökumaður sem ætlar ...“ ætti að vera ný málsgrein því hún tengist ekki efni á undan. 3. mgr. Óraunhæft er að skilgreina bil að hjóli 1,5m. Erfitt er að halda slíku bili í hægri umferð við þröngar aðstæður. Betra ... „hliðarbil það mikið að ekki skapist hætta“. 4. mgr. Þessi másl er óþarfur því þetta er þegar komið í 2. mgr.: “ Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 18. gr. má í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu, þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara, aka hægra megin fram hjá ökutæki á annarri akrein.“</p>
<p>24. gr. 1. mgr. seinni másl. eðlilegra orða lag er „Hann má ekki ..“ í stað „Má hann ekki ...“</p>
<p>25. gr. 1. mgr. 2. másl. <u>akreina</u> í stað <u>akbrauta</u>. „Óheimilt er að aka fram úr öðru ökutæki þegar óbrotin miðlína er á milli <u>akreina</u> þar sem ekið er í gagnstæðar áttir.“ 2. mgr. Gangbraut er aldrei stjórað af umferðarljósum. Því er rétt að fella brott d.-lið og orða c.-lið svo: „c. umferð á vegamótum eða gönguþverunum er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum.“</p>
<p>26. gr. Bæta inn í 3. mgr. í upptalningu „Þegar ökumenn stefna svo að leiðir þeirra skerast á vegamótum, opnum svæðum, <u>bifreiðastæðum</u> eða svipuðum stöðum skal sá þeirra sem hefur hinn sér á hægri hönd veita honum forgang, nema annað leiði af 19. gr.“ 4 mgr. Forgangi á sérrein er snúið við frá fyrri drögum. Þessi framsetning getur skapað mikla hættu á aftanákeyrslum á stofnbrautum. Engin hindrun ætti að vera á beygjureinum, fráreinum. Þetta ákvæði var í drögum frá febrúar á þessu ári svohljóðandi: „ Ökumaður sem ekur á sérrein skal veita umferð sem sker reinina forgang, sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.“</p>
<p>27. gr 2.mgr. „Ökumaður sem ekur yfir gangstétt, göngustíg eða inn á akbraut frá lóð eða svæði við veginn skal <u>veita gangandi vegfaranda sem fer fram hjá forgang</u>.“</p>

Sérkennilegt að nota hugtakið BÍÐA þar sem ætti að nota „veita forgang“ í þessari grein.

4. mgr.

„Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal aka þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum. Skal ökumaður nema staðar, ef nauðsynlegt er, til að veita hinum gangandi færi á að komast yfir akbrautina. og veita vegfarendum við gangbraut forgang yfir hana.“

(Gangbraut er aldrei stjórnað af umferðarljósum.)

5. mgr. nota gildandi ákvæði eða sleppa, kemur fram í 29. gr.:

„Ökumaður skal forðast, svo sem unnt er, að stöðva ökutæki á gangbraut.“ Að stöðva er hugtak sem verður að nota.

29. gr.

1. mgr. f.-liður Miðlína í stað mið- eða deililína (var hindrunarlína). Deililína er á milli akreina í sömu átt.

2. mgr. g.-liður Bæta létt bifhjól í upptalningu, h.-liður í eintölu

3. mgr. b.-liður setja „tvíhjóra ökutækis“ í stað „reiðhjóls eða léttis bifhjóls“ (létt bifhjól getur verið þrí- eða fjórhjóra). c.-liður „botngötu“ í stað „botnlangagötu“. Bæta við e.-lið „nema að bifreiðastæði sé merkt sem slíkt.“ (5 m radíus er ekkert smá svæði).

4. og 5. mgr. Samræma upptalningu í þessum málsgreinum og setja í eintölu og sleppa tengivagni (sem er ein tegund eftirvagna) og „dráttarkerru“. Bæta í upptalningu hóp bifreið og vörubifreið. Þetta á líklega að greiða fyrir setningu lögreglusamþykktu bæjarfélaga.

Betra svona:

„Veghaldari eða eftir atvikum landeigandi getur, að höfðu samráði við lögreglu, bannað stöðu eftirvagna, báta og annarra svipaðra tækja á götum og almennum bifreiðastæðum sem þykja valda óþægindum, óþrifnaði eða hættu.

Lögreglustjóri getur bannað stöðu vörubifreiða, hóp bifreiða, húsbíla, eftirvagna s.s. hestaflutningavagna, ferðavagna, báta og þess háttar tækja á götum og almennum bifreiðastæðum sem þykja valda óþægindum, óþrifnaði eða hættu.“

34. gr.

1. mgr.

**Ökuljós** er skilgreint hugtak í 3. gr. og því er nóg að nota það hugtak. Getur valdið misskilningi að skella „lögboðin“ framan við ökuljós.

Ökuljós: Lögboðin aðalljós eða dagljós sem loga að framan og að aftan.

Því nægir þessi texti:

Við akstur vélknúins ökutækis skulu ökuljós ávallt vera tendruð.

6. mgr.

Sleppa verður því yfirstrikaða því skv 1. mgr. er óheimilt að nota eingöngu þokuljós sem ökuljós.: „Utan þéttbýlis má nota þokuljós í stað eða ásamt lágum ljósgeisla í þoku, þéttri úrkomu eða skafrenningi.“

Rétt er að flytja þau fáu atriði um **notkun** búnaðar úr **reglugerð um gerð og búnað** ökutækja og setja í umferðarlög. Þessi atriði eru þá sett inn í næstu grein, terknar með síðustu tvær setningar úr 34. gr. og heiti hennar breytt.

35. gr.

Heiti greinar breytist í „Hættuljós, hjálparljós og viðvörunarbúnaður“ og setja inn það sem nefnt er að ofan. Orðalagið byggir að mestu á texta reglugerðar um gerð og búnað. Lagt er til að skylda notkun á öryggisvesti auk viðvörunarþríhyrnings sem mun vera fylgt eftir í reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Líklega þarf að skilgreina gerðir þessa viðvörunarbúnaðar í 3. gr.

**35. gr.**

***Hættuljós, hjálparljós og viðvörunarbúnaður.***

Hættuljós skal nota ef ökumaður neyðist til að stöðva ökutækið þannig að hætta skapist skyndilega eða ef ökutæki stendur óökufært á vegi eftir árekstur, skemmd eða bilun þannig að annarri umferð stafi hætta af. Í slíkum aðstæðum skal ávallt setja upp viðvörunarþríhyrning og nota öryggisvesti. Þegar svo stendur á mega önnur ljós en þar greinir eigi vera tendruð. Þó má nota hættuljós í akstri með öðrum ljósum til að vara við hættu á vegi s.s. við drátt á ökutæki eða ef snögglega þarf að draga úr hraða.

Utan þéttbýlis má nota þokuljós ásamt lágum ljósgeisla í þoku, þéttri úrkomu eða skafrenningi.

Ljósastara má ökumaður einungis nota á ferð utan alfaravega, í ófærð á vegum utan þéttbýlis þegar aðalljós koma að takmörkuðum notum vegna snjólags eða skafrennings. Ljóskerin skulu vera byrgð þegar þau eru ekki í notkun.

Varúðarljós er ætlað til notkunar þegar ökutæki er í þannig stöðu að vegna vinnu er ekki farið eftir fyrirmælum umferðarlaga eða unnið er:

- við sérstaka flutninga sem geta verið til verulegrar hættu fyrir aðra umferð,
- að vegagerð og vegaviðhaldi, þ.m.t. snjómokstri,
- við björgunarstörf, þ.m.t. drátt ökutækis,
- að lögbundnu eftirliti á vegum eða
- við aðstoð í kjölfar umferðarslysa og umferðaróhappa.

36. gr.

2. mgr. i.-liður. „hópbifreið í almenningsakstri“ er þarna óþarft. Núgildandi betra.

„þegar ökutæki nálgast hópbifreið eða merкта skólábifreið, sem numið hefur staðar til þess að hleypa farþegum inn eða út.“

43. gr.

2. mgr.

bæta við 2. másl. ... og að jafnaði hjóla hægra megin.“

5. mgr.

Sleppa: Hjólreiðamaður á vegi má til framúraksturs **nota akreinina við hlið akreinar lengst til hægri**, ef eigi er unnt að fara fram úr hægra megin. Markleysa?

Ákvæðið sem tekið er úr 39. gr. núgildandi er misskilið, átt er við að það megi aka vinstra megin framúr ef ekki er unnt að gera það hægra megin og þetta á við þegar hjólað er á akrein en ekki vegi sem hefur mun víðari merkingu.

44. gr.

2. mgr.

Setja barn í **eintölu**: „Hjólreiðamaður, sem náð hefur 15 ára aldri, má reida barn yngra en sjö ára, enda sé því ætlað sérstakt sæti og þannig um búíð að ekki stafi hætta af hjólteinunum.“

## VIII. KAFLI

Heiti kaflans: Sérreglur fyrir **létt bifhjól, bifhjól og torfærutæki**

45. gr.

Heiti greinar: *Almennar reglur um akstur léttu bifhjóla og bifhjóla.*

2. mgr.

Sleppa: Á bifhjóli og hliðarvagni þess má ekki flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til (er í 2. mgr. 80. gr)

4. mgr.

Barn sjö ára eða yngra, sem er farþegi á léttu bifhjóli eða bifhjóli, skal sitja í sérstöku sæti því ætluðu.

5. mgr.

Ökumaður og farþegi léttis bifhjóls og bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fótþílum og ökumaður báðar hendur á stýri og að jafnaði bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.

<p>48. gr. 2. mgr. „ellihrumleika“, er þetta orð sem viljum nota. Það er ekki í gildandi. Við teljum að hugtakið <u>hrörmun</u> nái yfir breytingar með aldri.</p>
<p>50. gr. Er ekki rétt að setja inn heimild ráðherra að skilgreina mörk ávana- og fíkniefna eins og í 48. gr.? „Ráðherra er heimilt að kveða á um vanhæfismörk með nánari hætti í reglugerð, þ.e. hvenær ökumaður teljist vera óhæfur til að stjórna ökutæki vegna neyslu ávana- og fíkniefna.“</p>
<p>X. kafli <b>Aksturs- og hvíldartími ökumanna í farþega- og farmflutningum stórra ökutækja í atvinnuskyni.</b> (þeir sem aka í <u>eigin þágu</u> á vörubílum þyngri en 7.500 kg að leyfðri heildarþyngd og hópbifreiðum fyrir fleiri en 16 farþega eiga líka að fylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma)</p>
<p>54. gr. Í þágu umferðaröryggis skal ökumaður við akstur <del>akstur í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni</del> vöru- og hópbifreiða <del>ökutækjum yfir 3,5 tonn</del> njóta nægjanlegrar hvíldar til að geta sinnt störfum sínum. Í því skyni skal kveðið á um hámark <u>daglegrar, vikulegrar og tveggja vikna vinnuskyldu ökumanns og skyldu hans til hvíldar eða til að gera hlé á akstri.</u></p> <p>Má taka b. lið út, á ekki lengur við.</p> <p>c.-liður, setja inn „tveggja vikna aksturstímabil“. Markleysa að tala um „tveggja vikna akstur“.</p>
<p>56. gr. 2. mgr. taka út í atvinnuskyni</p>
<p>57. gr. 2. mgr. taka út í atvinnuskyni</p>
<p>59. gr. 1. mgr. bæta <u>létt bifhjól og dráttarvél</u> inn í upptalningu 1. mgr. „gild ökuréttindi í ökuskipteini“ í stað „gilt ökuskipteini“. Gera verður greinarmun á ökuréttindum og ökuskipteini. Réttindin hafa mislangan gildistíma og geta því verið ógild án þess að aðrir flokkar falli úr gildi. Málsgreinina má orða svo: „Enginn má stjórna bifreið, dráttarvél, léttu bifhjóli eða bifhjóli nema hann hafi til þess gild ökuréttindi í ökuskipteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út.“ 2. mgr „Veita má ökuréttindi á fólksbifreið þeim sem:“ í stað „ Veita má ökuskipteini þeim sem:“</p> <p>Í staðinn fyrir „ef við á“ í c. lið: „sem þó er heimilt að ljúka innan 12 mánaða frá útgáfu fyrsta bráðabirgðaskipteinis“, Ökugerði eru aðeins starfrækt á tveimur stöðum á landinu og því edlilegt að gefa árs svigrúm til að ljúka því námi sem gildir fyrir alla.</p> <p>Bæta við 3. mgr. Ákvæði b-d-liða 2. mgr. eiga við.</p> <p>3. mgr. Hér er vísað til inngangs um bókstaf flokka ökuréttinda. Betra orðalag: „Ráðherra setur reglur um aldursmörk og námskröfur til að mega stjórna dráttarvél, bifreið með eftirvagni, léttu bifhjóli, bifhjóli, vörubifreið og hópbifreið svo og ökutæki til vöru- og farþegaflutninga í atvinnuskyni.“</p> <p>4. mgr. orða þessa málsgrein svo að ákvæðið nái líka til léttis bifhjóls og bifhjóls og annarra réttindaflokka:</p>

„Svipta skal þann sem ekið hefur ökutæki án þess að hafa fengið til þess réttindi, rétti til að öðlast þau réttindi í fjóra mánuði. Hafi viðkomandi ekki náð aldursmörkum viðkomandi réttindaflokks þegar brotið var framið skal miða upphaf sviptingar við þann dag er hann nær aldursmörkum, að öðrum kosti gilda almennar reglur um upphaf sviptingartíma. Framlengja skal sviptingu réttar til að öðlast réttindi um fjóra mánuði fyrir hvert skipti sem ekið er án ökuréttinda.“

10. mgr.

Sleppa fjarmámsheimild, þetta á heima í nánari tilhögun ráðherra, reglugerð. Nota vöru- og hóp bifreiðum í stað flokkabókstafa.

Betra svona:

„Ökumenn sem stjórna vöru- eða hóp bifreið í atvinnuskyni skulu gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Ráðherra kveður nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.“

11. mgr.

f-liður: hafa bara búsetuskilyrði. Undanþáguheimild á ekki við.

60. gr.

1. mgr. Sleppa flokkum.

„fólksbifreið og bifhjól“ í stað „A1-, A2-, A- og B-flokk“

b. 1. taka út kröfu um fullnægjandi árangur við akstursmat. „hafi haft bráðabirgðaskírteini samfellt í eitt ár, farið í akstursmat og fengið að því loknu staðfestingu ökukennara“

Bæta þarf við 3. tölulið b-liðar 1. mgr.:

3. hafi lokið tilskildu námi í ökugerði.

61. gr.

Nota heiti ökutækja skv. skilgreiningu 3. greinar í stað flokkabókstafa.

fólksbifreið: B-flokk

bifhjól: A1-, A2-, A-flokk

létt bifhjól: AM-flokk

dráttarvél: T-flokk

vörubifreið: C1- og C-flokk

hóp bifreið: D1- og D-flokk

Bæta þarf við 2. mgr. svohljóðandi:

„Þó skal gildistími ökuskírteinis þess sem ekki hefur lokið tilskildu námi í ökugerði vera eitt ár.“

Sleppa " sbr. þó a-lið 4. mgr. varðandi B-flokk"

Sleppa 5. mgr. kemur allt fram í 3. mgr.

Ný síðasta mgr.:

„Ráðherra getur enn fremur ákveðið að ökuskírteini skuli, ef aðstæður mæla með því, gilda skemur eða sæta ákveðnum tilteknum takmörkunum.“

Takmarka getur þurft gildistíma m.a. af heilbrigðisástæðum og takmarka með öðrum hætti heimild til aksturs.

62. gr.

Sameina 1. og 2. mgr.

4. mgr. Endurskoða þarf aldursmörk, ökuskírteini, ökunám og hvar megi aka léttum bifhjólum í flokki I.

5. mgr. Sleppa „A1-, A2- eða A-flokki“

64. gr.

7. mgr.

svipting vegna 12 refsipunkta í fyrsta eða annað sinn? Bæta þarf við þessa málsgrein:

Skilyrði um sérstakt námskeið skal aðeins beitt einu sinni.

<p>Ný mgr.:  <u>Sá sem sviptur hefur verið ökuréttindum um lengri tíma en eitt ár, öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum sviptingartíma, nema hann standist próf í umferðarlöggjöf, akstri og meðferð ökutækis. Ökupróf má ekki fara fram fyrir en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út. Er í nógildandi lögum (2. mgr. 53. gr.).</u></p> <p>Gera verður ráð fyrir að sá sem ekki hefur ekið í meira en 12 mánuði þurfi að sýna og sanna getu sína að nýju, samhljóða ákvæði gildandi laga.</p>
<p>65. gr.  Kröfu um virkni í kennslu sleppt sem skilyrði endurnýjunar starfsleyfis ökukennara. Hvera vegna?  Nógildandi í 56. gr.: „Löggilding gildir í fimm ár, þó eigi lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi. Endurnýja má löggildinguna, enda fullnægi ökukennari enn þá framangreindum skilyrðum <u>og hafi að jafnaði stundað ökukennslu á liðnu löggildingartímabili.</u>“</p>
<p>67. gr.  Við f-lið skal bæta við „og gæðastjórnunar“.</p>
<p>68. gr.  5. mgr.  Nota skilgreind heiti ökutækja og sleppa B-flokki.  „Gefa má út námsheimild áður en aldursskilyrðum skv. 59. gr. er fullnægt fyrir:  a. fólksbifreið 12 mánuðum fyrir,  b. létt bifhjól, bifhjól, dráttarvél og lítinn eftirvagn þremur mánuðum fyrir og  c. vörubifreið, hópibifreið og stóran eftirvagn sex mánuðum fyrir, enda hafi umsækjandi fullnaðarskírteini.“</p>
<p>69. gr.  1. mgr. Nota „fólksbifreiðar“ í stað „bifreiðar sem er ekki yfir 3.500. kg að leyfðri heildarþyngd“  Í c.-lið breyta 18 mánaða í 15 eins og gildir í dag. 18 mán var sett inn vegna hugmynda fyrri frumvarpa um hækkum ökuleyfisaldurs í 18 ár.</p> <p>Í ljósi þess að ökunemi þarf að fá námsheimild hjá lögreglustjóra mætti skoða þá framkvæmd að æfingaakstur væri með því heimill á fólksbifreið að uppfylltum skilyrðum um undirbúning á vegum ökuskóla og láta nægja að tilgreina skilyrði sem leiðbeinandi þarf að uppfylla. Ábyrgð þess að skilyrðum sé fullnægt væri þá bæði ökunema og leiðbeinanda. Þetta einfaldar ferli og dregur úr tíma sem einstaklingur þarf að verja til að sækja leyfi og fyrir útgáfuadila að afgangi. Ábyrgðin á því að fara eftir settum reglum kæmi fram í leiðbeiningum.</p>
<p>72. gr.  Er rétt að eigandi beri einn ábyrgð á skráningu ökutækis?</p> <p>„Eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarmerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun.“ (nú eru ekki öll vélknúin ökutæki skráningarskyld)</p> <p>Orðalag í gildandi lögum:  <i>Áður en bifreið, bifhjól, torfærutæki eða dráttarvél er tekin í notkun skal ökutækið skráð og skráningarmerki sett á það.</i></p>
<p>73. gr.  1. mgr. Sleppa „þó ekki léttis bifhjóls í flokki I“ Ekki skráningarskyld.</p>
<p>74. gr.  3. mgr. B.-liður. Er ástæða að setja þarna inn í upptalningu „leyfisskodunar“?</p>
<p>77. gr.  6. mgr. Vantar R í ráðherra.</p>

7. mgr.

Betra orðalag á 7. mgr. til að útiloka stæði og tryggja öllum öryggi í akstri almenningsvagna og heimild ráðherra til að setja reglur um undanþágur með tveimur málsgreinum. Dottið hefur út ýmislegt úr nágildandi lögum. Nokkrar reglugerðir eru í gildi skv. þessari heimild:

„Í flutningum farþega í almenningsakstri í hóp bifreið þar sem hámarkshraði fer yfir 80 km/klst skal farþegum tryggð sæti með öryggisbelti eða öðrum öryggis- og verndarbúnaði.

Ráðherra setur frekari reglur um gerð og notkun viðurkennds öryggis- og verndarbúnaðar fyrir ökumann og farþega ökutækis þar sem m.a. skal kveðið á um skyldu til að tilkynna farþegum um skyldubundna notkun öryggisbelta. Ráðherra setur jafnframt reglur um undanþágu frá skyldu til að nota slíkan búnað, m.a. við sérstakan akstur“

78. gr.

1. mgr og 3. mgr.

Setja **létt bifhjól** í upptalningu fyrirsögn,

Vantar um skyldu á að nota lágmarks hlífðarfatnað. Mikilvægt að halda því í lögum.

Setja inn úr nágildandi lögum:

„Þá skal hver sá sem er á bifhjóli nota viðurkenndan lágmarkshlífðarfatnað ætlaðan til slíkra nota. Sama er um þann sem er á hliðarvagni, eftirvagni eða tengitæki bifhjóls.“

79. gr.

1 mgr. Eðlilegt að gera kröfu um að hlífðarhjálmur sé viðurkenndur.

4. mgr. Sleppa yfirstrikuðu svo ákvæðið nái til allra í vélknúnu ökutæki.

„Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarbúnað þeirra sem eru á ferð á ~~bifhjóli, torfærutæki eða öðru~~ vélknúnu ökutæki.“

80. gr.

Hugleiðingar:

Þrátt fyrir heiti greinarinnar er ekkert um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum. Sérstaklega hefur verið þörf á almennum reglum um öryggi farþegaflutninga á óhefðbundnum ökutækjum s.s. hjólabátum, dráttarvélum og eftirvögnum o.s.frv. Ráðherra er þó heimilt að setja slíkar öryggisreglur.

Nú eru ökutæki sem eru með skráð leiðsögumannssæti og hefur það/þau ekki talist til farþegasæta samkv. reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Hvað þýðir "farþegi" - eðlilegt að það séu þeir aðrir en ökumaður sem í ökutæki eru. Þetta kemur enn fremur inn á réttindi ökumanns til aksturs (ökutæki skráð fyrir 16 farþega, að auki eru 1-2 leiðsögumannssæti - hvaða réttindi þarf ökumaður að hafa). Hvað með öryggisbúnað í leiðsögumannssæti.

84. gr.

1. mgr. b.-liður tilvísun á að vera í 2. mgr. 26. gr. varðandi bið- og stöðvunarskyldu

91. gr.

Breyta 2. mgr. eða bæta inn í öllu því sem tékkað er á í umferðareftirliti. Nota líka „vöru- og hóp bifreiða“ í stað „ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd“

Er ekki rétt að telja upp allt sem vegaeftirlit hefur heimild til að kanna?

Betra að orða þannig:

„Vegaeftirlitsmönnum lögreglu og lögreglumönnum er heimilt að stöðva akstur vöru- og hóp bifreiða í því skyni að kanna hvort fylgt hafi verið ákvæðum 59. gr. um skilyrði til að mega stjórna ökutæki, X. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, XIV. kafla um notkun öryggis og verndarbúnaðar og XV. kafla um flutning, hleðslu, þyngd og stærð ökutækja eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.“

2. mgr. Þarf ekki að bæta við heimild vegaeftirlits til að stöðva fólksbifreiðar 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd og minna í eftirlitinu s.s. leigubíla til að kanna leyfismál og atvinnuréttindi?

96. gr.

Í 2. mgr. er undarleg upptalning:

- a. bifreiðar sem er 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd með eftirvagn, þ.m.t. fellihýsi, tjaldvagn og hjólhýsi,
- b. flutninga- eða vörubifreiðar,
- c. hópibifreiðar í almenningsakstri og hópibifreiðar,
- d. bifhjóls með hliðarvagn eða skráningarskyldum eftirvagni.

Betra svona:

- a. bifreiðar með eftirvagn, þ.m.t. fellihýsi, tjaldvagn og hjólhýsi,
- b. vöru- og hópibifreiðar,
- c. bifhjóls með hliðarvagn eða eftirvagn.

Enn betra svona og sleppa upptalningu:

„..... vörubifreiðar, hópibifreiðar og vélknúins ökutækis með eftirvagn.“

105. gr.

Bæta inn undirstrikaða: „Nú hefur íslenskur ríkisborgari, maður með fasta búsetu hér á landi eða maður með íslenskt ökuskírteini sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis fyrir verknað sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttar og má þá svipta hann þeim rétti í sérstöku opinberu máli.“

Rétt hér að gera ráð fyrir að maður geti verið með íslenskt ökuskírteini, án þess að vera íslenskur ríkisborgari eða með fasta búsetu hér á landi. Refsing eða svipting í öðru ríki ætti þá að hafa áhrif hér á landi líka.

107. gr.

Tilgreint er að námskeið vegna akstursbanns skuli haldið eigi sjaldnar á þriggja mánaða fresti, nú er það svo að eingöngu hefur verið hægt að halda þessi námskeið á Akureyri og á höfuðborgarsvæðinu. Í upphafi var farið með námskeið um landið en það reyndist illmögulegt og var því hætt.

Best er að sleppa þessu ákvæði um tíðni námskeiða.





Nefndasvið Alþingis  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
[nefndasvid@althingi.is](mailto:nefndasvid@althingi.is)

Reykjavík, 15. nóvember 2018

## Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVP - Samtök verslunar og þjónustu (samtökin) vísa til erindis umhverfis- og samgöngunefndar, dags. 1. nóvember sl., þar sem óskað er umsagnar samtakanna um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál. Samtökin hafa kynnt sér fyrirbyggjandi frumvarp og óska eftir að koma á framfæri við nefndina eftirfarandi athugasemdum.

Fyrir það fyrsta benda samtökin á að þau sendu sameiginlega umsögn um drög að frumvarpi til nýrra umferðarlaga sem lagt var fram til umsagnar í Samráðsgátt Stjórnarráðsins hinn 26. febrúar sl. og aftur þann 10. ágúst 2018. Samtökin fagna því að brugðist var við athugasemdum þeirra sem snéru m.a. að einföldun starfsleyfa og að tekin var út heimild sveitarstjórna til gjaldtöku vegna negldra hjólbarða. Samtökin gerðu þó einnig fjölmargar aðrar athugasemdir sem ekki var brugðist við og ekki hefur verið gerð frekari grein fyrir í fyrirbyggjandi frumvarpi. Samtökin vilja, ásamt Samtökum fjármálafyrirtækja sem sendu einnig sérstaka umsögn um áður nefnd drög að frumvarpi til umferðarlaga, ítreka þær athugasemdir sem og hvetja til þess að eftirfarandi ákvæði í frumvarpinu verði endurskoðuð:

### I. Frumvarp til umferðarlaga og frumvarp til laga um ökutækjatriyggingar verði lögð fram samhliða

Samtökin telja mikilvægt að frumvarp til umferðarlaga og frumvarp til laga um ökutækjatriyggingar verði afgreidd samhliða og að gildistaka þessara tveggja frumvarpa verði samræmd. Nauðsynlegt er að tryggja samræmi á milli þessara tveggja frumvarpa enda eru þau nátengd en í dag eru ákvæði um ökutækjatriyggingar hluti af umferðarlögum. Mikilvægt er að gæta samræmis á milli skilgreininga í báðum frumvörpunum og tryggja að ákvæði um skráningu ökutækja í umferðarlögum og ákvæði um váttryggingaskyldu í lögum um ökutækjatriyggingar séu unnin samhliða og að samræmi sé á milli þeirra.

### II. Samspil skráningarskyldu og váttryggingaskyldu

Samkvæmt 72. gr. frumvarpsins ber eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningamerki sé sett á það fyrir notkun. Sama gildir um eftirvagna. Samkvæmt drögum sem birt hafa verið að frumvarpi til laga um ökutækjatriyggingar, sbr. mál nr. S-118/2018 í Samráðsgátt Stjórnarráðsins, eru ökutæki skilgreind sem skráningarskyld ökutæki samkvæmt umferðarlögum og hvílir váttryggingaskylda á eiganda ökutækis. Samkvæmt þessu er hér um að ræða umtalsverða útvíkkun á hugtakinu *ökutæki* frá núgildandi lögum enda eru í raun öll vélknúin ökutæki gerð skráningarskyld og þar með váttryggingarskyld.

Samkvæmt 2. mgr. 72. gr. frumvarps til umferðarlaga setur ráðherra reglugerð þar sem kveðið er á um undanþágu frá skráningu ökutækis sem ætlað er til aksturs utan almennrar umferðar, og hvar nota megi ökutækið. Það er mikilvægt að samhliða nýjum umferðarlögum og lögum um ökutækjatriyggingar verði framangreind reglugerð tilbúin og að allur vafi sé tekin af um það hvaða ökutæki það eru sem falla undir

skráningarskylduna og þar með váttryggingaskylduna. Sé reglugerðin ekki tilbúin til birtingar samhliða lögnum mun ríkja óvissa varðandi skráningar og váttryggingaskyldu ýmissa ökutækja t.d. allra vinnuvéla, sem að öllum líkindum sé ekki ætlun löggjafans að skráningar og þar með váttryggingaskyld.

### III. Fjarlægð milli ökutækja

Samkvæmt 2. mgr. 18. gr. frumvarpsins skal ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en 3 sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. Í athugasemdum við ákvæðið í greinargerð kemur fram að haft sé „nokkur hliðsjón af þeim viðmiðum og venjum sem myndast hafa í ökunámi og ökukennslu.“

Hér er um mjög sértæka reglu að ræða sem erfitt getur verið að fylgja eftir í framkvæmd enda með engu móti unnt að mæla fjarlægð á milli ökutækja út frá sekúndum. Samtökin leggja því til að 2. másl. 2. mgr. 18. gr. frumvarpsins verði felld út.

### IV. Frávik frá aksturs- og hvíldartíma

Í 54. gr. frumvarpsins er að finna nýmæli þar sem fram koma þau sjónarmið sem reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna byggjast á. Í 2. mgr. er síðan að finna reglugerðarheimild, sambærilega og finna má í gildandi lögum. Í 55. gr. frumvarpsins er ákvæði sambærilegt 19. gr. reglugerðar nr. 605/2010 um akstur og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit. Önnur ákvæði sama kafla, þ.e. IV. kafla umræddrar reglugerðar, eru ekki lögfest með sama hætti. Fullljóst er að ákvæði 19. gr. núgildandi reglugerðar nær ekki yfir öll þau frávik sem heimil eru frá reglum um aksturs- og hvíldartíma skv. núgildandi reglugerð. Engin afstaða er tekin til þess í greinargerð með frumvarpinu hvernig fara skuli með þau ákvæði reglugerðarinnar sem ekki eru tekin upp í frumvarpið, þ.e. 20.- 23. gr. reglugerðarinnar. Rétt er að taka af vafa um heimild til undanþágu í öðrum tilvikum, sbr. ákvæði reglugerðarinnar enda getur það valdið misskilningi ef einungis eitt undanþáguákvæðanna er lögfest sérstaklega. Leggja samtökin til að annaðhvort verði önnur undanþáguákvæði reglugerðarinnar ennfremur lögfest eða veitt sé skýr reglugerðarheimild til að tilgreina frávik frá aksturs- og hvíldartímareglum í reglugerð.

### V. Skilyrði til að mega stjórna ökutæki og gildistími ökuskírteinis

Í 59. gr. frumvarpsins eru að finna skilyrði þess að unnt sé að veita ökuskírteini. Er þar m.a. að finna þá kröfu, sbr. b-liður 2. mgr., að einstaklingur sjái vel og er að öðru leyti nægilega heilbrigður, andlega og líkamlega, til að geta stjórnað ökutæki örugglega. Er þetta að mestu samhljóða núgildandi ákvæði. Í 10. mgr. sama ákvæðis er að finna heimild fyrir ráðherra til að setja reglugerð sem kveður m.a. á um nánari kröfur skv. b - d lið 2. mgr. Við setningu þeirrar reglugerðar telja samtökin mikilvægt að ekki sé gengið lengra en krafa er um í tilskipun 126/2006 um ökuskírteini þar sem fram kemur að umsækjendur um ökuskírteini í b flokki þurfi ekki að sæta læknisskoðun nema í ljós komi að hæfni þeirra sé skert. Samtökin vilja ítreka þau sjónarmið sem margoft hafa komið fram um að við lögfestingu nýrra reglna og innleiðingu Evrópulöggjafar verði að velja þá leið sem er minnst íþyngjandi sem völ er á nema sterk rök standi til annars. Um er að ræða matskennd skilyrði um hæfi og því ljóst að fortakslaus krafa um læknisskoðun yrði sérstaklega íþyngjandi og gengi lengra en þörf er á. Vænta samtökin þess að horft verði til framangreindra sjónarmiða við setningu reglugerðar ráðherra.

Sömu sjónarmið gilda um 61. gr. frumvarpsins sem fjallar um gildistíma ökuskírteina. Ákvæðið stýttir gildistíma ökuskírteina án þess að því fylgi haldbær rökstuðningur. Hvorki kemur þá fram í lagatexta né athugasemdum með skýrum hætti hvaða áhrif breytingin mun hafa á þau skírteini sem nú þegar eru í gildi.

### VI. Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja

Í 2. másl. 1. mgr. 62. gr. frumvarpsins er gerð breyting á núverandi framkvæmd að þeir sem stýra vinnuvélum utan almennrar umferðar þurfi ökuskírteini auk vinnuvélaréttinda. Engin skýring fylgir þessari breytingu og því liggur ekki fyrir ástæða hennar. Samtökin leggja til að ekki þurfi ökuréttindi til að stýra vinnuvél þar sem ekki er almenn umferð. Á það til að mynda við um framkvæmdasvæði. Starfa

þar til að mynda erlendir starfsmenn við að stýra vinnuvélum og hafa til þess gild réttindi og eru ekki að vinna í almennri umferð. Samtökin áréttu að breytingin leggur verulega auknar byrðar á atvinnulífð og gengur of langt.

Leggja samtökin til að 1. mgr. 61. gr. ákvæðinu verði breytt og hljóði svo:

Enginn má stjórna dráttarvél eða vinnuvél, nema hann hafi gilt ökuskírteini til að stjórna bifreið. Eigi þarf þó ökuskírteini á vinnuvél, þar sem ekki er almenn umferð, eða til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf, enda sé ökumaður fullra 15 ára.

Þá virðist 2. mgr. ákvæðisins fela í sér það nýmæli að tilskilin vinnuvélaréttindi séu nú lögbundin en óljósar athugasemdir með ákvæðinu gefa það ekki skýrt til kynna. Óska samtökin eftir að frekari skýringar verði gefnar á 2. og 3. mgr. 62. gr. þar sem ómögulegt er að taka afstöðu til þeirra að svo stöddu.

### VII. Brot er varða sektum

Hvað 3. mgr. 95. gr. varðar leggja samtökin áherslu á athugasemd þeirra um sambærilegt ákvæði og kom m.a. fram í fyrri umsögnum þeirra sama efnis, sbr. umsögn um frumvarp til nýrra umferðarlaga á bæði 139. og 140. löggjafarþingi, að eigendur bifreiða séu ekki gerðir ábyrgir fyrir hraðasektum sem ekki varða punktum. Benda samtökin á að heimildarákvæði þetta eigi sér enga hliðstæðu í íslensku réttarfari. Að sama skapi telja samtökin að ákvæðið styðji á engan hátt við meginmarkmið frumvarpsins að vernda líf og heilsu vegfarenda. Þá benda samtökin á þá staðreynd að þær aðstæður þar sem ökumaður er ekki jafnframt eigandi ökutækis eru mjög algengar hér á landi og sem dæmi má nefna öikumenn bílaleigubíla, sem oft eru útlendingar, og alla þá fjölmörgu starfsmenn sem aka stórum sem smáum atvinnubílum o.fl.

Þá er ljóst að bílaleigur geta ekki innheimt greiðslur öikumanna af greiðslukortum án samþykkis korthafa. Er það því vandkvæðum bundið fyrir eigendur ökutækja að hafa fulla yfirsýn sem og virka umsjón og eftirlit með notkun ökutækja. Einnig er vandséð hvort og hvernig eigendum ökutækja sé þannig með fullnægjandi hætti heimilt að grípa til og gera þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru svo að það sé ekki notað með þeim hætti sem fer í bága við framangreindar reglur umferðarlaga, sbr. umfjöllun um ákvæðið í greinargerð. Er því að mati samtakanna um að ræða verulega íþyngjandi skyldur sem lagðar eru á herðar eigenda nái breyting þessi fram að ganga. Að auki gengur ákvæðið þvert gegn umferðaröryggi þar sem öikumenn óskyldir eiganda bera ekki ábyrgðina.

### VIII. Umtalsverð hækkun sekta

Í 98. gr. frumvarpsins er lögð til umtalsverð hækkun á sektum, þ.e. úr 300.000 krónum í 500.000 krónur. Samtökin gera alvarlegar athugasemdir við umrædda hækkun enda fylgir enginn haldbær rökstuðningur fyrir nauðsyn þessarar hækkunar. Er að mati samtakanna ekki tilefni til að hækka hámark sekta að svo stöddu. Samtökin fagna því hinsvegar að færa eigi ákvæði um hámark sekta úr sektarreglugerð yfir í löginn enda eykur það skýrleika.

### IX. Svipting ökuréttar vegna ítrekaðra brota gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma öikumanna

Í 101. gr. frumvarpsins er að finna það nýmæli að heimilt er að svipta öikumenn ökuréttindum hafi þeir áður sætt sektum tvívegis vegna brota á ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma öikumanna. Ennfremur er heimilt að svipta öikumann rétti til að stjórna bifreið í tilteknum flokki til farþega- og framflutninga í atvinnuskyni. Samtökin benda á, eins og fram kemur í athugasemdum með ákvæðinu, að tillaga þessi felur í sér verulegt inngrip inn stjórnarskrárværi atvinnuréttindi og því gjalda samtökin varhug við þeirri tillögu og það hvernig framsetningu hennar er háttað. Sem afleiðing þessa ákvæðis þá er unnt að svipta aðilum tímabundið atvinnuréttindum, þ.e. lífsviðurværi þessara aðila, vegna brota gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma öikumanna. Þó svo að í greinargerð er vísað til þess að lagt er til að ökumaður missi einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonn við slíkt brot, nema um mjög vítaverð brot séu að ræða, þá er slíka takmörkun ekki að finna í útfærslu á ákvæðinu. Þá er ekki að finna með frumvarpinu skilgreiningu á vítaverðu broti.


Að sama skapi standa eftir aðrir flokkar ökutækja sem gagnálykta má sem svo að ekki þurfi vítaverð brot til að svipta aðila atvinnuréttindum. Telja samtökin að ákvæði þetta þarfnist frekari skoðunar við og leggjast því alfarið gegn því að það nái fram að ganga. Þessu til viðbótar benda samtökin á að telji stjórnvöld mikilvægt að koma fram með slíkt ákvæði þá liggur fyrir að ráðast þurfi í átak til að byggja upp aðstöðu fyrir ökutæki til að nema staðar í samræmi við kröfur um aksturs- og hvíldatíma, s.s. útskot, bílastæði eða annars konar áningastaði. Benda samtökin á að víða eru aðstæður með þeim hætti að ökumenn eru settir í ákveðna áhættu vegna þessara mála þar sem verulega skortir á fullnægjandi áningastaði í vegakerfinu.

#### X. Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögnum

Samtökin leggjast alfarið gegn gjaldtöku og sektum vegna notkunar negldra hjólbarða sbr. g-liður 1. mgr. 110. gr. og leggjast þau til að g-liður ákvæðisins verði felldur brott.

Er framangreindu hér með komið á framfæri við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis og gera samtökin að öðru leyti ekki frekari athugasemdir við fyrirbyggjandi frumvarp. Samtökin áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað af hálfu nefndarinnar.

Virðingarfyllt



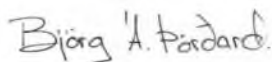
Guðmundur Heiðar Guðmundsson, f.h. SA



Gunnar Valur Sveinsson, f.h. SAF



Vigdís Halldórsdóttir, f.h. SFF



Björg Ásta Þórðardóttir, f.h. SI



Lárus M.K. Ólafsson, f.h. SVP

## **Umsögn Samtaka um bíllausan lífsstíl um mál 219 á 149. Löggjafarþingi 2018-2019. Umferðarlög.**

Samtökin mælast eindregið gegn því að 79. grein verði breytt í samræmi við breytingartillögu 1619. Við mælumst eindregið gegn því að hjálmskylda verði lögfest.

*Í stjórnarsáttmálanum segir meðal annars: Ríkisstjórnin mun leggja sérstaka áherslu á forvarnir og lýðheilsu, meðal annars í menntakerfinu og heilbrigðiskerfinu og með stuðningi við íþróttir, æskulýðsstarf og öldrunarstarf. Skoðuð verður beiting efnahagslegra hvata til eflingar lýðheilsu.*

*Og: Ísland á enn fremur að ná 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda miðað við árið 1990 fyrir árið 2030.*

Sérfræðingahópur á vegum HÍ og HR taldi að til að ná þessu markmiði þyrfti bílaumferð að minnka um 50% auk orkuskipta. Auknar hjólreiðar eru einn besti möguleiki okkar til að bæði auka lýðheilsu og ná markmiðum um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Rannsóknir frá öðrum löndum sem lögleitt hafa hjálmskyldu sýna hnignun í fjölda hjólandi í framhaldinu, sérstaklega hjá börnum eins og sjá má í eftirfarandi athugunum á afleiðingunum, m.a. Í töflu eitt í fyrri hlekknum. Þessi hnignun hefur enn ekki gengið til baka í Ástralíu þar sem enn í dag hjóla færri til og frá vinnu og skóla en áður en hjálmalögin voru sett 1990.

Við mælumst alls ekki gegn hjálmnotkun. Við mælum hins vegar með því að lögð verði áhersla jákvæða fræðslu fyrir börn og ungmenni sem hjóla, sem og fyrir öikumenn. Með aukinni fræðslu getum við treyst foreldrum og börnum til að velja réttan búnað fyrir hvert skipti sem hjólað er. Lítum frekar til nágrannaþjóða okkar sem langt hafa náð í hlutdeild hjólandi og öryggi þeirra, þau hafa einmitt valið að lögfesta ekki hjálmskyldu.

Framundan er frábært tækifæri til að nálgast markmið Stjórnarsáttmálans og Aðgerðaráætlunarinnar í loftslagsmálum með auknum hjólreiðum. Tökum ekki skref afturábak með íþyngjandi lagasetningum. Styðjum frekar við hjólreiðar með fræðslu, efnahagslegum hvötum og uppbyggingu innviða sem því miður vantar töluvert upp á enn.

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1410838/?fbclid=IwAR2n2tZA84IveIFCiz-nrLs5IISEzYwQAt3DxPrK18nydaq0QrWaJ0wIK0>

[https://www.freestylecyclists.org/modal-share/?fbclid=IwAR3JB0xoVLy8F3xDwSVydf3KqHat6ERzx2tBWloz-DHATJKU-eh-2nsHA\\_k](https://www.freestylecyclists.org/modal-share/?fbclid=IwAR3JB0xoVLy8F3xDwSVydf3KqHat6ERzx2tBWloz-DHATJKU-eh-2nsHA_k)

## Umsögn Samtaka um bíllausan lífsstíl um frumvarp til umferðarlaga

Til athugunar: Við umsögn Samtaka um bíllausan lífsstíl, hér eftir Subl, er gengið út frá því að gangandi vegfarendur skuli ávallt vera í forgangi. Þar á eftir er ökutækjum forgangsraðað eftir því hversu skilvirk þau eru miðað við fólksfjöldaflutninga á tíma og/eða mengun.

### 5. gr. Leikir og fleira

*Eigi má vera að leik á vegi þannig að til óþæginda verði fyrir umferð.*

- Áður en Reykjavík var skilgreind út frá ferðum fólks í bifreiðum var göturýmið það öruggt að börn gátu verið að leik þar án þess að eiga á hættu að verða undir bifreiðum. Við teljum sjálfsagt að leikið sé á vegum séu þeir nægilega öruggir til þess og leggjum til að þessi hluti umferðalaganna verði felldur úr þeim þannig að borgarland og vegir þar meðtaldir geti verið hannað með leiki í huga.

### 16. gr. Ganga yfir akbraut

*Gangandi vegfarandi sem ætlar yfir akbraut eða hjólastíg skal hafa sérstaka aðgát gagnvart ökutækjum sem nálgast. Hann skal fara yfir án óþarfrar tafar.*

### 17. gr. Notkun akbrauta

- Í greinum 16 og 17 er ábyrgð þeirra sem ferðast um göturýmið alfarið komið á gangandi, óvarða vegfarendur þar á meðal börn. Áhrifin af því hvar þessi ábyrgð liggur má m.a. sjá greinilega í öllu kennsluefni um umferð fyrir börn. Þar er þessari ábyrgð oftast en ekki velt á þau með hræðsluáróðri sem hefur skaðleg áhrif á börn og þeirra upplifun í umhverfi þar sem þau þurfa ávallt að passa sig og vera hrædd, því ábyrgðin er þeirra ef slys verða. Við leggjum til að fyrstu tvær setningar 16. greinar verði felldar út og í staðinn verði fyrsta setning 17. greinar eftirfarandi: Akandi vegfarandi á akbraut eða skal hafa sérstaka aðgát gagnvart övörðum vegfarendum sem nálgast eða þvera akbraut.

29. gr. Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis. Liður b. *Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því: b. á vegamótum eða innan 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi,*

- Þar sem hjólað er eftir göngu- og hjólreiðastígum skapast oft hætta við gatnamót vegna bíla sem lagðir eru stutt frá gatnamótum. Subl leggur til að hækka eigi þessa fjarlægð frá 5 metrum upp í 10 metra. Með því móti gefst ökumanni nægur tími til að koma auga á gangandi og hjólandi vegfarendur sem ferðast samhliða ökumanni auk þess að þverun akbrautar auðveldast með meiri rýmd fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

### 42. gr. Sérreglur fyrir reiðhjól.

Hjólreiðamaður skal að jafnaði hjóla í akstursstefnu á hjólastíg, hjólarein eða hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri á akbraut sem er ætluð almennri umferð.

- Við gerum athugasemd við þennan hluta 42. greinar þar sem þær aðstæður sem skapast þegar ökumenn taka fram úr hjólreiðafólki sem er hægra megin á akrein geta verið mjög hættulegar og hafa valdið slysum. Við leggjum til að hjólreiðamenn eigi að taka sér stöðu á miðjum akreinum svo lengi sem þeir hjóli nálægt hámarkshraða og valdi ekki verulegum töfum á annarri umferð.

*43. gr. Undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn.*

Sbr. að ofan leggjum við til að þessi hluti 43. greinar sé felldur út: Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km/klst. er hjólreiðamanni heimilt að hjóla á miðri akrein enda gæti hann fyllsta öryggis og haldi hæfilegum hraða.

- Ef það mælist ekki vel fyrir væri hægt að hækka hámarkshraðann í liðnum að ofan í 50 km/klst.
- Í viðbót við undanþáguheimildir mælumst við til að inn verði tekin sú undantekning að hjólreiðafólk megi hjóla á akreinum gegn akstursstefnu einstefnugatna með því skilyrði að vikið sé fyrir umferð í rétta akstursstefnu.

*113. gr. Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskylda sveitarfélaga.*

- Samband og samvinna verði höfði við samtök líkt og Subl og LHM sem vinna að aukningu óvarinna vegfarenda í umferðinni við gerð námsgagna og fræðslu í leikskólum/skólum/framhaldsskólum.

Kær kveðja

Fh. Samtaka um bíllausan lífsstíl

Björn H. Sveinsson



## Här får du inte stanna



Du får inte stanna eller parkera (med något hjul)

- i ett cykelfält
- på en gangbana
- på en cykelbana.



Du får inte stanna eller parkera på ett övergångsställe eller närmare än 10 meter före ett övergångsställe



Du får inte stanna eller parkera i en vägförskning eller närmare än 10 meter från den korsande körbanans närmaste ytterkant

- Du får inte stanna eller parkera i en korsning med järnväg eller spårväg.
- Du får inte stanna eller parkera så att vägmarken eller trafiksignaler skymms.
- Du får inte stanna eller parkera på en motorväg eller motortrafikled.
- Ett fordon får inte stannas eller parkeras:
  - på eller inom ett avstånd av tio meter före en cykelpassage eller en cykelöverfart.
  - på eller inom ett avstånd av tio meter före en korsande cykelbana eller gangbana.
  - i en vagport eller tunnel, på eller i närheten av ett backkrön eller i närheten av en kurva där sikten är skymd.
  - längs en heldragen linje som anger gräns mellan körfält, om avståndet mellan fordonet och linjen är mindre än tre meter, såvida inte en streckad linje loper mellan fordonet och den heldragna linjen,
  - i ett cykelfält,
  - i ett sparr område,
  - i en cirkulationsplats, eller
  - i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

## Færdselsloven § 29

§ 29 Standsning eller parkering må ikke ske:

- 1) på fodgængerfelt eller ud for udkørsel fra cykelsti eller inden for en afstand af 5 m foran fodgængerfeltet eller udkørslen fra en cykelsti, som løber langs kørebanen, eller 5 m på hver side af udkørslen fra en cykelsti, som er tværgående i forhold til kørebanen,
- 2) i veikryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller, hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant,
- 3) på jernbanecoverkørsel eller anden overkørsel,
- 4) på en sådan måde, at færdselstavle eller -signal dækkes,
- 5) på bro over motorvej, i viadukt eller tunnel,
- 6) på eller i nærheden af bakketop eller i eller ved uoverskueligt vejsving,
- 7) på strækning, hvor kørebanen før veikryds ved hjælp af spærrelinjer er inddelt i vognbaner, eller inden for en afstand af 5 m før begyndelsen af en sådan strækning,
- 8) ved siden af spærrelinje, hvis afstanden mellem køretøjet og linjen er mindre end 3 m, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinjen findes en punkteret linje,
- 9) i krybespor,
- 10) på afmærket holdeplads for hyrevogne eller
- 11) på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.

# Stigskipting réttinda

Bifhjólasamtök Lýðveldisins, Sniglar (BLS) eru mjög ósátt við þá breytingu sem gerð var á reglugerð um ökuskírteini árið 2011. Var þá farin sú leið að láta A1 réttindi fylgja bílprófi í aldri í stað A2 réttinda, sem er hið eiginlega bifhjólapróf samkvæmt öllum viðmiðunarstöðlum. Á Íslandi hefur bifhjólaprófið alltaf fylgt bílprófinu í aldri, einnig þegar tvískipting réttinda kom fyrst fram.

## Rökstuðningur:

Það er margt sem mælir með því að það sé í raun og veru A2 réttindi sem eiga að fylgja bílprófinu í aldri en ekki A1 réttindi, sem A1 réttindi má í raun og veru túlka sem stór skellinöðruréttindi. Í fyrsta lagi er ekki einu sinni gerð krafa um bóklegt námskeið fyrir A1 ef umsækjandi er með bílpróf fyrir í núverandi ökuréttindalöggjöf. Auk þess eru bæði bókleg og verkleg próf fyrir A1 flokk auðveldari en fyrir A2 eða A. Í öðru lagi er það venja á Íslandi þegar kemur að aldurskilyrðum fyrir ökuréttindi vegna Evrópulöggjafar, að fara vægustu leiðina í öllum tilvikum. Það var ekki gert í núverandi reglugerð en engar slysaskýrslur eða rannsóknir sýna fram á að um aukinn fjölda slysa í þessum flokki sé að ræða, nema síður sé. Þvert á móti sýna erlendar slysaskýrslur að sá sem tekur A1 réttindi lendir síður í slysi á stóru bifhjóli seinna meir. Sú aðgerð að hafa A1 réttindi í efstu mörkum hefur hins vegar virkað öfugt og fækkað þeim sem taka slík réttindi umtalsvert og þar með eyðilagt að hluta til þann árangur sem nást ætti með stigskiptingu réttinda. Vilja því BLS undirstrika að gerð verði einföld breyting á umferðarlögum í þá veru að leiðrétta þetta:

55. gr.

*Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.*

Veita má ökuskírteini þeim sem:

- a. er fullra 18 ára að því er varðar B-réttindi skv. c-lið 1. mgr. 56. gr.,

### **Breytist í:**

Veita má ökuskírteini þeim sem:

- a. er fullra 18 ára að því er varðar B-réttindi **og A2-réttindi** skv. c-lið 1. mgr. 56. gr.,

Ráðherra getur sett reglur um lægri aldursmörk og námskröfur til að mega stjórna léttu bifhjóli, bifhjóli í A1-flokki og dráttarvél og um hærrí aldursmörk til að mega stjórna bifhjóli í **A2-** og A-flokki, svo og bifreið í C1-, C-, D1- og D-flokki sem og til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni.

### **Breytist í:**

Ráðherra getur sett reglur um lægri aldursmörk og námskröfur til að mega stjórna léttu bifhjóli, bifhjóli í A1-flokki og dráttarvél og um hærrí aldursmörk til að mega stjórna bifhjóli í A-flokki, svo og bifreið í C1-, C-, D1- og D-flokki sem og til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni.

# Athugasemdir Snigla við ný umferðalög



Reykjavík 5. Mars 2019

Bifhjólasamtök Lýðveldisins, Sniglar (BLS) eru mjög ósátt við þá breytingu sem gerð var á reglugerð um ökuskríteini árið 2011. Var þá farin sú leið að láta A1 réttindi fylgja bílprófi í aldri í stað A2 réttinda, sem er hið eiginlega bifhjólapróf samkvæmt öllum viðmiðunarstöðlum. Á Íslandi hefur bifhjólaprófið alltaf fylgt bílprófinu í aldri, einnig þegar tvískipting réttinda kom fyrst fram.

Rökstuðningur:

Það er margt sem mælir með því að það sé í raun og veru A2 réttindi sem eiga að fylgja bílprófinu í aldri en ekki A1 réttindi, sem A1 réttindi má í raun og veru túlka sem stór skellinöðruréttindi. Í fyrsta lagi er ekki einu sinni gerð krafa um bóklegt námskeið fyrir A1 ef umsækjandi er með bílpróf fyrir í núverandi ökuréttindalöggjöf. Auk þess eru bæði bókleg og verkleg próf fyrir A1 flokk auðveldari en fyrir A2 eða A. Í öðru lagi er það venja á Íslandi þegar kemur að aldursskilyrðum fyrir ökuréttindi vegna Evrópulöggjafar, að fara vægustu leiðina í öllum tilvikum. Það var ekki gert í núverandi reglugerð en engar slysaskýrslur eða rannsóknir sýna fram á að um aukinn fjölda slysa í þessum flokki sé að ræða, nema síður sé. Þvert á móti sýna erlendar slysaskýrslur að sá sem tekur A1 réttindi lendir síður í slysi á stóru bifhjóli seinna meir. Sú aðgerð að hafa A1 réttindi í efstu mörkum hefur hins vegar virkað öfugt og fækkað þeim sem taka slík réttindi umtalsvert og þar með eyðilagt að hluta til þann árangur sem nást ætti með stigskiptingu réttinda. Vilja því BLS undirstrika að gerð verði einföld breyting á umferðarlögum í þá veru að leiðrétta þetta.

Fyrir hönd Bifhjólasamtaka Lýðveldisins

Steinmar Gunnarsson formaður

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 12. nóvember 2018

### **Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál**

SVP – Samtök verslunar og þjónustu vísa til tölvupósts umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, dags. 1. nóvember sl., þar sem óskað er umsagnar samtakanna um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál. SVP óska eftir að koma á framfæri eftirfarandi athugasemd f.h. flutningasviðs samtakanna og varðar 71. gr. fyrirbyggjandi frumvarps, þ.e. tenging og dráttur ökutækis.


Hvað varðar umrætt ákvæði þá gerðu SVP, f.h. flutningasviðs samtakanna, athugasemd við drög að frumvarpi til umferðarlaga, og birt voru á samráðsgátt Stjórnarráðsins, hvað varðar umrætt atriði, þ.e. tenging og dráttur ökutækis, sbr. meðfylgjandi umsögn samtakanna frá 30. apríl sl. Vísast hér almennt til þeirra ábendinga og athugasemda sem þar koma fram og eru þær ítrekaðar hér með.

SVP benda á að sú breyting hefur þó verið lögð til í 71. gr. fyrirbyggjandi frumvarps frá núgildandi 62. gr. umferðarlaga, nr. 50/1987, að ráðherra er veitt heimild í 4. mgr. 71. gr. til að veita undanþágu frá bannákvæði 1. mgr. sama ákvæðis, þ.m.t. banni við tengingu á vagn í vagn. Þrátt fyrir þá heimild liggur ekki fyrir hvernig slíkri heimild verði beitt og þess þá síður hvort farmflytjendum verði yfir höfuð heimilt að tengja vagn í vagn.

Í ljósi þessa telur flutningasvið SVP mikilvægt að ítreka fyrri ábendingar og kröfur um að farmflytjendum verði heimilað að tengja vagn í vagn og um slíka heimild verði kveðið á um í 1. mgr. 71. gr. frumvarpsins með sama hætti og t.a.m. heimild dráttarvéla og vinnuvéla í 2. másl. 1. mgr. ákvæðisins til tengingar á tveimur eftirvögnu. Að öðru leyti vísast hér til meðfylgjandi umsagnar hvað varðar rökstuðning og tilefni kröfu farmflytjenda til áður nefndar heimildar til að tengja vagn í vagn.

Að öðru leyti eru ekki gerðar frekari athugasemdir við fyrirbyggjandi frumvarp. SVP áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum flutningasviðs samtakanna á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað af hálfu nefndarinnar.

Virðingarfyllst,  
f.h. SVP

  
Lásur M. K. Ólafsson  
Lögmaður SVP

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti  
Sölvhólsgötu 7  
101 Reykjavík

Reykjavík, 30. apríl 2018

## **Efni: Tenging og dráttur ökutækja**

SVP – Samtök verslunar og þjónustu vísa boðaðra breytinga á umferðalögum, nr. 50/1987, sbr. tilkynningar þess efnis bæði á heimasíðu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis fyrr á þessu ári sem og tilkynning inni á samráðsgátt Stjórnarráðsins nr. S-21/2018. Að gefnu tilefni, og þrátt fyrir að umsagnarfræstur á Samráðsgátt hafi runnið sitt skeið á enda, óska SVP eftir að vekja athygli á eftirfarandi máli vegna þeirra vinnu sem á sér stað hvað varðar gerð frumvarps að nýjum umferðarlögum.

SVP gæta m.a. hagsmuna fyrirtækja í flutningum, jafnt flutningum á sjó, landi og í lofti, þ.m.t. að tryggja bætt starfsskilyrði þessara greina. Í því skyni hafa SVP átt samskipti við yfirstjórn samgöngumála er varðar heimildir til að tengja vagn aftan í vagn vegna flutninga á landi. Á heildina litið hefur það mál átt eftir atvikum snertifleti við bæði ákvæði umferðarlaga, þ.m.t. 62. gr. laganna og skilgreininga laganna, sem og reglugerðar um stærð og þyngd ökutækja, nr. 155/2007. Hér er hins vegar einblínt á viðeigandi ákvæði umferðarlaga, þ.e. 62. gr., sem kveður á um tengingu og drátt ökutækja.

Samkvæmt núgildandi regluverki er farmflytjendum eingöngu heimilt tengja einn vagn aftan í ökutæki. Hafa fyrirtæki í landflutningum talið að takmarkanir þessar standi í vegi fyrir aukinni hagkvæmni og þróun í flutningum sem geta falist í heimild til handa þessum aðilum að tengja vagn aftan í vagn en fordæmi eru fyrir slíkum heimildum víða í nágrannalöndum okkar. Þá er heimilt hér á landi að tengja vagn í vagn þegar þeir eru dregnir af dráttarvél. Með heimild til að tengja vagn aftan í vagn er aftur á móti ekki verið að leggja til akstur lengri vagnlesta en nú er heimilt eða aukinn heildarþunga heldur eingöngu er verið að leitast eftir hagræðinu í búnaði tækja fyrir flutningsaðila innan þeirra reglna sem eru í gildi.

Í ljósi þessa hafa SVP og aðildarfyrirtæki samtakanna áður fundað með fulltrúum Samgöngustofu um málið þar sem til skoðunar hefur verið hvort unnt sé að gera breytingar á umferðarlögum vegna málsins, og heimila slíka breytingu, án þess þó að skilyrðum reglugerðar um stærð og þyngd ökutækja taki breytingum. Ítrekast í þessu samhengi að framkvæmd þessi mun ekki fela í sér að mesta heildarlengd vagnlesta verði umfram þau mörk sem þar er kveðið á um. SVP benda á til upplýsingar að með erindi frá 8. janúar 2014 tilkynnti svo Samgöngustofa SVP um að stofnunin myndi kanna hvort unnt sé að breyta 1. mgr. 62. gr. umferðarlaga með þeim hætti að unnt verði að tengja eftirvagn bifreiðar í annan eftirvagn. Má því ráða að Samgöngustofa hafi talið að áður nefnt ákvæði umferðarlaga hafi staðið í vegi fyrir slíkri heimild en ekki þætti er varða s.s. öryggi á vegum eða áhættu í akstri.

SVP benda á að heimild til handa aðilum að tengja vagn í vagn munu ekki fela í sér aðför að umferðaröryggi enda ekki um að ræða, eins og áður segir, umfangsmeiri vagnlestir en nú er heimilt hvað breidd og lengd þeirra varðar. Ítrekast hér að ósk þessi um breytingar felur í sér samræmingu hvað þessa framkvæmd varðar þannig að heildarlengd vagnlesta geti orðið sú

sama óháð dráttartæki hverju sinni. Þá er með slíku breyttu fyrirkomulagi verið að styðjast við fleiri ása við akstur og má ætla að slíkt feli í sér aukið umferðaröryggi enda um að ræða aukna þyngdardreifingu á hvern ás. Að lágmarki bætist einn ás við í þessum tilfellum en í flestum tilvikum tveir.

Að sama skapi væri um að ræða breytingar til að stuðla að umhverfisvænni akstur. Þannig benda SVP á að með breyttu fyrirkomulagi í flutningum á þessa vegu verður unnt að fara færri ferðir með farm en nú er gert og einnig fela slíkir flutningar í sér minni CO2 losun á hvert flutt kílógramm á þá vegu að þá verði tvö flutningstæki á ferðinni í stað þriggja áður og því er unnt að minnka losun um allt að þriðjung.

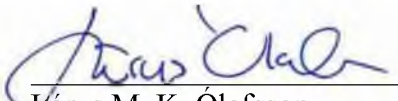
Þá benda SVP að það fyrirkomulag að tengja vagn í vagn tíðkast víða í nágrenni löndum okkar, s.s. í Noregi, Svíþjóð og Finnlandi. Er um að ræða lönd þar sem akstursskilyrði kunna að vera erfið á við það sem þekkist hérlendis, s.s. hvað varðar veður og færð. Þá er um að ræða lönd sem undirsett eru sömu EES gerðum á sviði aksturs og umferðaröryggis eins og Ísland á grundvelli aðildar að EES samningnum og því vandséð að slíkar þjóðréttarlegar skuldbindingar standi í vegi fyrir breytingum á þessa vegu hérlendis.

SVP ítreka að með tillögu þessari eru samtökin ekki að leggja til breytingar sem kunna að vega að umferðaröryggi. Hins vegar benda SVP á að skoða þurfi hvort takmarka skuli þá heimild, verði gerð breyting á umferðarlögum sem heimilar tengingu á vagn í vagn, við tilteknar akstursaðstæður eða árstíðir án þess að slíkar tillögur séu útfærðar sérstaklega í erindi þessu. Þá benda SVP á að verði umbeðnum breytingum komið á væri þá leggjast samtökin ekki gegn því að slík heimild yrði skilyrt við bíla sem eru t.d. yfir 5 tonn að heildarþyngd þannig að sú heimild nái ekki til smærri ökutækja s.s. fólksbíla.

Með vísan til framanritaðs skora SVP hér með á ráðuneytið að taka til skoðunar 62. gr. umferðarlaga við þá endurskoðun laganna sem á sér nú stað í ráðuneytinu með það að leiðarljósi að heimila tengingu og drátt ökutækja, þ.e. tengingu á vagni aftan í vagn.

Er framangreindu hér með komið á framfæri við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti og lýsa samtökin sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað af hálfu ráðuneytisins.

Virðingarfyllt,  
f.h. SVP



---

Lárus M. K. Ólafsson  
Lögmaður SVP

Skrifstofa Alþingis,  
Umhverfis- og samgöngnefnd,  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 8. apríl 2019  
201904-0118/R.G.F.  
08.24.00

**Efni:** Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, þskj. 231-219. mál.

Hjá umhverfis- og samgöngunefnd er nú til meðferðar stjórnarfrumvarp til umferðarlaga, þskj. 231 – 219. mál. Frumvarpið fjallar m.a. um ýmis umhverfismál sem snerta hávaða, loftlagsmál og loftgæði, einkum svifryk. Umhverfisstofnun fékk frumvarpið ekki sent til umsagnar frá Alþingi. Svo virðist einnig að heilbrigðisnefndir sveitarfélaga, sem hafa eftirlit með umhverfismálum í héraði, hafi heldur ekki fengið frumvarpið sent til umsagnar. Á vef Alþingis kemur fram að öllum sé frjálst að senda umsögn um þingmál að eigin frumkvæði. Því sendir Umhverfisstofnun hér með umsögn um þetta mál.

Umhverfisstofnun fagnar þeim nýmælum sem fram koma í 2. mgr. 85. gr. frumvarpsins um að sveitarstjórn og Vegagerðin geti takmarkað eða bannað umferð um stundarsakir vegna t.d. svifryksmengunar sem er yfir leyfilegum mörkum. Í greininni er kveðið á um að til grundvallar slíkum takmörkunum verði að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir. Umhverfisstofnun bendir á síðuna [www.loftgaedi.is](http://www.loftgaedi.is) sem getur nýst við slíkar umferðatakmarkanir. Þá er til bóta að í frumvarpinu sé heimild til að setja ákvæði í reglugerð um notkun negldra hjólbarða. Jafnframt er jákvætt að heimild sé að leggja gjald vegna brota á reglum um notkun negldra hjólbarða, sbr. g. lið, 1. mgr. 110. gr. frumvarpsins.

Þegar frumvarpið var kynnt í samráðsgátt mál nr. S-21/2018 var inni heimild til sveitarstjórna um að ákveða gjald vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti að höfðu samráð við Vegagerðina. Utan tímabil væri notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil og skyldi kveða nánar á um kröfu, viðmið og fyrirkomulag gjaldtöku vegna notkunar negldra hjólbarða í reglugerð. Umhverfisstofnun styður svona gjaldtöku og hvetur umhverfis- og samgöngunefnd til að taka þetta atriði til sérstakrar skoðunar og setja þetta ákvæði aftur inn áður en frumvarpið verður að lögum.

Umhverfisstofnun bendir á að það er nú þegar stefna stjórnvalda að stefnt skuli að því að heimila gjaldtöku á nagladekk. Umhverfis- og auðlindaráðherra gaf út í nóvember 2017 áætlun um loftgæði, Hreint loft til framtíðar - áætlun um loftgæði á Íslandi 2018-2029, sem er í samræmi við ákvæði 6. mgr. 36. gr. laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og



mengunarvarnir. Áætlunin var unnin í samráði og samstarfi við ýmsa aðila, m.a. það ráðuneytið sem fer með umferðarmál. Einnig voru heilbrigðiseftirlit sveitafélaga með í samráðinu. Þetta kemur fram í aðgerð 2 undir 2. markmiði aðgerðaráætlunarinnar, en þar segir: „Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið vinni að frumvarpi til laga um breytingu á vegalögum nr. 80/2007, þar sem kveðið verði á um gjaldtöku fyrir árslok 2022 vegna nagladekkja með það að markmiði að draga úr notkun þeirra (sjá markmið 1. gr. reglugerðar um loftgæði).“

Hinn 3. maí 2018 skipaði ráðherra stýrihóp sem hefur það hlutverk að hafa umsjón með framkvæmd áætlunarinnar. Hlutverk stýrihópsins er að kanna reglulega hvernig framkvæmdum aðgerða í loftgæðaáætluninni miðar og upplýsa ráðherra um það tvisvar á ári. Ábyrgð á framkvæmd áætlunarinnar er í höndum umhverfis- og auðlindaráðuneytisins. Ráðuneytið í samstarfi við ýmsa aðila vinnur að nánari útfærslu einstakra þátta áætlunarinnar og skal endurskoða markmið hennar á fjögurra ára fresti. Auk þess verður áætlunin yfirfarin reglulega í tengslum við undirbúning fjárlaga. Í samræmi við framangreint annast umhverfis- og auðlindaráðuneytið, í samráði við Umhverfisstofnun, eftirlit með framkvæmd áætlunarinnar og leggur mat á hvort aðgerðir hafi skilað væntanlegum árangri. Mat og eftirlit vegna áætlunarinnar mun í ríkum mæli vera á hendi Umhverfisstofnunar, sem er miðstöð í loftgæðaeftirliti og gagnasöfnun í málaflokknum.

Í framangreindum stýrihóp eru auk formanns frá umhverfis- og auðlindaráðuneyti, fulltrúar frá fjármála- og efnahagsráðuneyti, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti, heilbrigðisráðuneyti, Embætti landlæknis, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Samgöngustofu, Samtökum heilbrigðiseftirlitssvæða á Íslandi, Umhverfisstofnun, umhverfisverndarsamtökum, Ungum umhverfissinum og Vegagerðinni.

Eitt af þremur markmiðum áætlunarinnar er að fækka árlegum fjölda daga þar sem svifryk fer yfir heilsufarsmörk af völdum umferðar úr 7 til 20 skiptum niður í núll skipti fyrir árslok 2029. Undir þessu markmiði eru sjö aðgerðir og ein þeirra felst í því að fyrir árslok 2022 verði veitt heimild til gjaldtöku vegna nagladekkja eins og kemur fram ofar. Í þessu ljósi áréttar Umhverfisstofnun framangreinda hvatningu til umhverfis- og samgöngunefndar um að setja heimild til gjaldtöku inn þannig að hún verði til staðar í nýjum umferðarlögum til að bæta umhverfi og lýðheilsu.

Umhverfisstofnun er tilbúin að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að útskýra nánar afstöðu sína.

Virðingarfyllst,



Elva Rakei Jónsdóttir  
Sviðstjóri



Þorsteinn Jóhannsson  
Sérfræðingur

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
101 Reykjavík



Reykjavík, 16. nóvember 2018  
Tilvísun: 2018020096  
GBG/SE

### **Efni: Umsögn Vegagerðarinnar um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál.**

Með tölvupósti dags. 1. nóvember sl. var Vegagerðinni gefinn kostur á að koma að athugasemdum við ofangreint lagafrumvarp til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis og frestur gefinn til 15. nóvember.

Vegagerðin hefur á fyrri stigum vinnslu frumvarps til nýrra umferðarlaga komið á framfæri athugasemdum sem sumar hverjar hafa leitt til breytinga. Nú þegar frumvarpið hefur verið lagt fyrir Alþingi, telur Vegagerðin rétt að vekja athygli nefndarinnar á nokkrum ákvæðum sem stofnunin telur nauðsynlegt að nefndin taki til sérstakrar skoðunar:

#### *Um 3. gr. – skilgreiningar*

Hugtakið *ökumaður* er ekki skilgreint sérstaklega í 3. gr. en er þó margoft notað í lögunum. Vegagerðin leggur til þá breytingu að fremur sé notað hugtakið *stjórnandi ökutækis*, nema þörf sé á nánari aðgreiningu, og hugtakið skilgreint sérstaklega í 3. gr. laganna. Í þeim tilvikum sem þörf er á nánari aðgreiningu mætti nota sértækari hugtök, t.a.m. *stjórnanda reiðhjóls* og *stjórnanda bifreiðar*, eftir því sem við á hverju sinni.

#### *Um 37. gr. – almennar hraðatakmarkanir*

Vegagerðin tekur undir þau sjónarmið sem fram koma í 7. mgr. sérstakra athugasemda um 37. gr. í greinargerð, um að leitast skuli eins og kostur er við að samræma hraða bifreiða á þjóðvegum landsins. Vegagerðin telur þó að fremur ætti að lækka leyfðan hámarkshraða almennrar umferðar heldur en að hækka leyfðan ökuhraða vörubifreiða og annarra ökutækja sem nú er bundinn við 80 kílómetra hámarkshraða á klukkustund á bundnu slitlagi.

Almennt er talið að umferðaröryggissjónarmið mæli gegn því að auka umferðarhraða á venjulegum tveggja akreina vegum. Þar ber helst að nefna að við árekstur á hraðanum 90 km/klst. er hættan á að láta lífið í árekstri um 70% meiri en við árekstur á 80 km/klst. Nánar má lesa um þetta á heimasíðu sænska Trafíkverket, <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Hastighetsgranser-pa-vag/>. Í Svíþjóð er nú unnið að því að lækka leyfilegan hámarkshraða í 80 km/klst. á hefðbundnum tveggja akreina vegum þar sem akstursstefnur eru ekki aðgreindar. Þar eru þó undanskildir vegir með mjög lítilli umferð.

#### *Um 39. gr. – aksturskeppnir*

Vegagerðin gerir ekki efnislegar athugasemdir við greinina en telur þó rétt að tekið sé til athugunar hvort ákvæðið skuli einnig ná til götuhlaupa, skrúðgangna og viðlíka viðburða. Við sama tækifæri vill Vegagerðin benda á að í sérstökum athugasemdum um 39. gr. í greinargerð segir:

„Til akstursíþróttta teljast í samræmi við skilgreiningu á hugtakinu í 3. gr. keppnir, sýningar og æfingar í akstri og notkun ökutækja þar sem heimilt er að veita undanþágur frá tilteknum ákvæðum umferðarlaga.“

Ekki er í 3. gr. að finna skilgreiningu á hugtakinu *akstursíþrótt* og er rétt að bæta úr því.

*Um 90. gr. – auglýsingaskilti við veg*

Í 90. gr. frumvarpsins er kveðið á um heimild veghaldara til að gera kröfu um að auglýsingaskilti eða sambærilegur búnaður verði fjarlægður, að uppfylltum nánar tilteknum skilyrðum. Í greininni er þó ekki vikið að því hvernig meðferð slíkrar kröfu skuli háttáð eða hver úrræði veghaldara eru sé ekki orðið við kröfu um að búnaður verði fjarlægður.

Vegagerðin telur rétt að í lögunum verði kveðið á um málsmeðferð, svo sem tiltekinn frest ábyrgðaraðila til að bregðast við kröfu veghaldara og að veghaldara verði heimilað að fjarlægja slíkan búnað á kostnað ábyrgðaraðila sé ekki orðið við kröfunni innan þess tíma. Leggur Vegagerðin því til eftirfarandi breytingu:

Á eftir 1. mgr. 90. gr. frumvarpsins komi ný málsgrein, svohljóðandi:

Verði ábyrgðaraðili búnaðar ekki við áskorun veghaldara um að fjarlægja búnað skv. 1. mgr. innan hæfilegs frests er veghaldara heimilt að fjarlægja búnaðinn á kostnað ábyrgðaraðila. Valdi búnaður yfirvofandi hættu fyrir umferð getur veghaldari, að fengnu leyfi lögreglu, látið fjarlægja búnað þegar í stað.

*Um 112. gr. – brottflutning ökutækja*

Vegagerðin hefur á fyrri stigum þessa frumvarps talið nauðsynlegt að unnt sé að flytja eða láta flytja á brott ökutæki sem standa á öryggissvæði vegar þannig að það valdi truflun á umferð, snjómokstri eða vinnu við veg. Einnig þurfi að vera tryggt að unnt sé að innheimta kostnað af þessu hjá ökumanni eða eiganda ökutækisins.

Samkvæmt 112. gr. frumvarpsins, sem er að meginstefnu til efnislega samhljóða 110. gr. gildandi umferðarlaga, verður einungis lögreglu heimilt að láta flytja brott ökutæki sem valda truflun á umferð, snjómokstri eða vinnu við veg. Í 6. mgr. 112. gr. frumvarpsins er ráðherra heimilað að ákveða að sveitarfélög fari í heild eða að hluta með framkvæmd greinarinnar, að fenginni ósk sveitarstjórnar.

Sveitarfélög fara með veghald sveitarfélagsvega skv. 13. gr. sbr. 9. gr. vegalaga og Vegagerðin fer með veghald þjóðvega skv. 13. gr. sbr. 8. gr. sömu laga. Vegagerðin telur að skilvirknisjónarmið mæli með því að Vegagerðinni sé einnig heimilað, eftir atvikum að fenginni heimild ráðherra, að fjarlægja eða láta fjarlægja ökutæki af þjóðvegum án atbeina lögreglu, í stað þess að einungis sveitarfélög hafi slíka heimild.

Rétt er í þessu samhengi að taka fram að í 2. mgr. 47. gr. vegalaga er kveðið á um sambærilega heimild veghaldara til að fjarlægja óviðkomandi hluti eða muni af vegsvæði á kostnað eiganda en ökutæki falla að jafnaði ekki undir þessa heimild veghaldara.

Núverandi ástand veldur bæði óþarfa töfum við snjómokstur og aðra vinnu við veg, auk þess að valda óþarfa álagi á lögreglu, sem getur sökum anna og vegalengda átt erfitt með að bregðast við tilkynningum Vegagerðarinnar um ökutæki sem þarf að fjarlægja. Vegagerðin vill ítreka þessa afstöðu sína og óskar eftir því að nefndin taki til sérstakrar skoðunar að Vegagerðinni verði veitt slík heimild.

Vegagerðin gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við frumvarpið og er fylgjandi því að það verði samþykkt með ofangreindum breytingum.

Virðingarfyllst,



---

Stefán Erlendsson

Forstöðumaður lögfræðideildar



Reykjavík, 15. nóvember 2018

### Efni: Frumvarp til nýrra umferðarlaga (219. mál)

Viðskiptaráð þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri um frumvarp til nýrra umferðarlaga. Viðskiptaráð sendi á fyrri stigum málsins samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu umsögn um málið þann 10. ágúst síðastliðinn. Viðskiptaráð fagnar þeim breytingum sem gerðar voru á frumvarpinu í kjölfar umsagnarinnar. Með þeim var stigið mikilvægt skref í átt til framtíðar með því að gera ráð fyrir tæknibreytingum sem fyrirséðar eru á næstu árum og áratugum en nýmæli í 76. gr. laganna heimilar prófanir á sjálfkeyrandi ökutækjum á Íslandi. Viðskiptaráð vill þó ítreka nokkur atriði úr fyrri umsögn sinni sem ráðið telur að taka hefði átt tillit til áður en frumvarpið kom til kasta þingsins.

### Takmörkun umferðar – vanhugsuð leið að vænu markmiði

Í 85. gr. frumvarpsins er sveitarstjórnnum og Vegagerðinni veitt heimild til að takmarka eða banna umferð véknúinna ökutækja um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hætta er talin á að svo verði. Þá er heimilt að takmarka almenna umferð með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarmarkja.

Viðskiptaráð fagnar því að horft sé til heilsuverndar í umferðarlögum en gerir athugasemdir við útfærsluna. Í rannsókn einni er bent á að þessi nálgun hafi ekki endilega tilætluð áhrif, nefnilega að stuðla að því að mengun fari undir heilsufarsmörk, heldur gæti við tiltekna aðstæður haft öfug áhrif.<sup>1</sup>

Önnur leið að þessu markmiði væri notkun rafræna tollahliða (e. cordon road pricing), og rafrænni gjaldtöku fyrir ekna kílómetra til að draga bæði úr mengun og umferð á annatíma, eins og Viðskiptaráð benti á í fyrri umsögn sinni um málið.<sup>2</sup> Slíkar lausnir hvetja fólk ýmist til að fækka ferðum, stytta þær eða velja aðra ferðamáta þegar gjaldið er hærra. Reynsla Mílanóborgar og Stokkhólms af gjaldtöku sem þessari sýndi fram á minni loftmengun, með tilheyrandi ábata fyrir samfélagið allt.<sup>3</sup>

Að öðru leyti vísar Viðskiptaráð til fyrri umsagnar sinnar um málið, og hvetur jafnframt til þess að framsýn sjónarmið verði í hávegum höfð við endurskoðun frumvarpsins svo tryggt sé að íslensk löggjöf verði ekki eftirbátur tækninnar og dragist aftur úr löggjöf þeirra landa sem Ísland ber sig saman við.

<sup>1</sup> [The Effects of License Plate-Based Driving Restrictions on Air quality: Theory and Empirical Evidence](#)

<sup>2</sup> Umsögn Viðskiptaráðs Íslands um frumvarp til nýrra umferðarlaga:  
[https://vi.is/%C3%BAtg%C3%A1fa/umsagnir/2017-2018/2018\\_08\\_23\\_nv\\_umferdarlog\\_umsogn.pdf](https://vi.is/%C3%BAtg%C3%A1fa/umsagnir/2017-2018/2018_08_23_nv_umferdarlog_umsogn.pdf)

<sup>3</sup> [The effects of road pricing on driver behaviour and air pollution; The Stockholm congestion charges: an overview.](#)

Viðskiptaráð leggur til að frumvarpinu verði breytt í samræmi við þær athugasemdir, tillögur og ábendingar sem hér koma fram. Að lokum áskilur Viðskiptaráð sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og er reiðubúið að skýra þessa umsögn nánar og svara spurningum, sé þess óskað, á fundi þingnefndar.

Virðingarfyllst,



Gunnar Dofri Ólafsson

Lögfræðingur Viðskiptaráðs Íslands

Alþingi  
Nefndasvið  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 22.11.2018  
Tilvísun: 201811-0050/0.03.02

### Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál

Vísað er til beiðni velferðarnefndar Alþingis eftir umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 219. mál., sem barst í tölvupósti, dags. 1. nóvember 2018.

Vinnueftirlitið gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið:

#### **Stjórnendur dráttarvéla (62. gr.)**

Samkvæmt 2. mál. 1. mgr. 62. gr. frumvarps til umferðarlaga er kveðið á um að... „*eigi þurfi þó ökuskírteini, þar sem ekki er almenn umferð, til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf, enda sé ökumaður fullra 15 ára.*“

Með breytingarlögum nr. 75/2018 bættist við ný 6. mgr. við 45. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, sem kveður á um að... „*sá einn megi vera stjórnandi tiltekinnar vinnuvélar, sbr. 1.-5. mgr. þessarar greinar og 1. mgr. 46. gr., sem hefur öðlast fullgild réttindi til að stjórna þeirri vél sem um ræðir hverju sinni samkvæmt reglum sem settar hafa verið á grundvelli 3. mgr. 49. gr.*“. Þær vélar sem þetta ákvæði vísar til eru m.a. farandvinnuvélar og búvélar. Skv. 2. og 3. gr. reglna nr. 198/1983 um réttindi til að stjórna vinnuvélum sem settar voru á grundvelli 3. mgr. 49. gr. laga nr. 46/1980, er skylt að hafa viðeigandi vinnuvélaréttindi á dráttarvélar með beintengdum eða vökvabúnum sértækjabúnaði s.s. loftpressu og skóflum. Þetta þýðir að hver sá sem stjórnar dráttarvél með tækjabúnaði sem tengd eru í drifsköft dráttarvélar verður að hafa undirgengist viðeigandi námskeið og hafa fengið viðeigandi vinnuvélaréttindi í samræmi við reglur nr. 198/1983, til að stjórna þeim og gildir þá engu hvort dráttavélin er notuð við landbúnaðarstörf eða til annarra starfa.

Samkvæmt 3. mgr. 10. gr. reglugerðar nr. 426/1999 um vinnu barna og unglunga, mega ungmenni sem náð hafa 15 ára aldri í fjölskyldufyrirtækjum, þ.m.t. við landbúnað, vinna við þau störf sem talin eru upp í viðauka 1C, enda sé þeim veitt ítarleg fræðsla og leiðbeiningar og þau höfð undir eftirliti. Ungmenni, sem vinna við sveitastörf í fjölskyldufyrirtækjum, skulu hafa fengið fræðslu og leiðbeiningar um dráttarvélar áður en vinna er hafin með slík tækni utan vega. Samkvæmt viðauka 1C mega 15 ára og eldri vinna með dráttarvélar sem eru beintengdar vögnum eða tækjum án drifskatts í fjölskyldufyrirtækjum. Það er því óheimilt að láta börn og unglunga vinna við dráttarvélar sem beintengt eru tækjum og vélum með drifskafi.

Vinna með tækjum tengdum drifsköftum dráttarvéla hefur verið orsök mjög alvarlegra vinnuslysa, m.a. dauðaslysa. eru dæmi þess að ungmenni hafi lent í mjög alvarlegum vinnuslysum vegna vinnu við dráttarvélar með drifsköftum.



Með vísan til alls framagreinds, m.a. til að tryggja öryggi við notkunar dráttavéla og til að tryggja lagasamræmi milli nýrra umferðarlaga og laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglugerðar um vinnu barna og unglinga, þá leggur Vinnueftirlitið til að 62. gr. frumvarpsins verði breytt með eftirfarandi hætti:

Á eftir orðunum „stjórna dráttarvél“ í 2. ml. 1. mgr. kemur: sem ekki er tengd tæki með drifskaftri.

### **Skráning (72. gr.)**

Samkvæmt 1. ml. 1. mgr. 72. gr. frumvarps til umferðarlaga er kveðið á um að eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis beri ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarkerki skuli sett á það áður en það er tekið í notkun. Með vélknúnu ökutæki er m.a. átt við vinnuvélar sem ætlaðar eru til notkunar á vegum, sbr. 40. og 41. tl. 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins. Vakinn er athygli á því að vinnuvélar eru nú þegar skráðar og skoðaðar hjá Vinnueftirlitinu.

Samkvæmt 1. mgr. 49. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglum nr. 388/1989 um skráningu og skoðun farandvinnuvéla og vinnuvéla þá ber Vinnueftirliti ríkisins skylda til að skrá og skoða vinnuvélar. Við skoðun vinnuvéla er hugað að þeim þáttum sem varða öryggi starfsmanna við beitingu vélarinnar sem vinnutækis sem og öryggisþáttum er varða tilfærslu og akstur hreyfanlegra vinnuvéla. Vinnuvélar þurfa m.a. að uppfylla ákvæði hinnar svokölluðu véltilskipunar ESB (tilskipun 2006/42/EC) sem innleidd er með reglugerð um vélar og tæknilegan búnað nr. 1005/2009.

Ekki verður annað séð en að framangreint ákvæði þessa frumvarps muni leiða til tvöfalds skráningarkerfis fyrir þessar tilteknu vinnuvélar, þ.e. að slíkar vinnuvélar verði að vera skráðar í vinnuvélaraskrá Vinnueftirlitsins og í ökutækjaskrá Samgöngustofu og muni því bera tvö skráningarkerki. Tvöföld skráning vinnuvéla mun leiða til aukins kostnað í för með sér fyrir eigendur og umráðamenn þessara vinnuvéla auk þess sem stjórnsýsluleg byrði þessara vinnuvélaeigenda mun verða óeðlileg. Samkvæmt upplýsingum vinnuvéladeildar Vinnueftirlitsins þá munu nokkur þúsund vinnuvélar lenda í þessu tvöfalda skráningarkerfi. Aðallega mun vera um að ræða ýmiskonar gröfur, hjólaskóflur, veghefla og valtarar auk annarra vinnuvéla. Þessar vélar eru að langmestu leyti í notkun á vinnustöðum, en fara í almennra umferð þegar þær eru fluttar milli vinnustaða.

Vinnuvélar eru meðal algengustu orsakavalda alvarlegra vinnuslysa, þar á meðal dauðaslysa. Stjórnsýsla þessa málaflokks er því mikilvægur hluti stjórnsýslu öryggismála á vinnustöðum og samskipta við atvinnurekendur og fulltrúa starfsmanna um þau mál. Til staðar er hjá Vinnueftirlitinu sérfræðipækning á véltæknilegum öryggismálum, þ.á.m. að því er varðar þessar vinnuvélar.

Til þess að tryggja lagasamræmi milli nýrra umferðarlaga og núverandi laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og til að tryggja eðlilega stjórnsýslu þessa málaflokks þá leggur Vinnueftirlitið til að 72. gr. frumvarpsins verði breytt með eftirfarandi hætti:

Á eftir orðunum „flokki I“ í 3. ml. 1. mgr. kemur: og vinnuvélar.

Að öðru leyti gerir Vinnueftirlit ríkisins engar athugasemdir við frumvarpið að svo stöddu.

Virðingarfyllt  
f.h. Vinnueftirlitsins

  
Magnús Guðmundsson

  
Björn Þor Rögvaldsson



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 14. nóvember 2018

## Umsögn Örkyrjabandalags Íslands (ÖBÍ) um frumvarp til umferðarlaga. Þingskjal 231 - 219. mál.

ÖBÍ gerir athugasemdir við eftirfarandi ákvæði frumvarps til umferðarlaga.

Í 1. mgr., 10. gr. frumvarps til umferðarlaga segir:

„Umferð vélknúinna ökutækja um göngugötu er óheimil. Þó er umferð vélknúinna ökutækja akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, slökkviliðs og sjúkrabifreiða heimil.“

en ætti að segja:

Umferð vélknúinna ökutækja um göngugötu er óheimil. Þó er umferð vélknúinna ökutækja með stæðiskort fyrir hreyfihamlaða, akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, slökkviliðs og sjúkrabifreiða „heimil.“

### Greinargerð

Ísland fullgilti Samning Sameinuðu þjóðanna, hér eftir SRFF, um réttindi fatlaðs fólks í september 2016, en með því fylgdi sú skuldbinding að „tryggja og stuðla að því að öll mannréttindi og grundvallarfrelsi verði í einu og öllu að veruleika fyrir allt fatlað fólk án mismununar af nokkru tagi vegna fötlunar,“ sbr. 1. mgr., 4. gr. SRFF. Þá skulu aðildarríkin, sbr. 1. mgr. 9. gr. SRFF,

„...gera viðeigandi ráðstafanir í því skyni að gera fötluðu fólki kleift að lifa sjálfstæðu lífi og taka fullan þátt á öllum sviðum lífsins, þ.e. ráðstafanir sem miða að því að tryggja fötluðu fólki aðgang til jafns við aðra að hinu efnislega umhverfi, að samgöngum, að upplýsingum og samskiptum, þar með talið upplýsinga- og samskiptatækni og kerfi þar

að lútandi, og að annarri aðstöðu og þjónustu sem veitt er almenningi, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Fyrirnefndar ráðstafanir, sem skulu meðal annars felast í því að staðreyna og útrýma hindrunum og tálum sem hefta aðgengi, skulu meðal annars ná til: bygginga, vega, samgangna og annarrar aðstöðu innan dyra sem utan, þar með talið skóla, íbúðarhúsnæðis, heilbrigðisþjónustu og vinnustaða.“

Í umferðarlögum nr. 50/1987 er engin sérstök heimild fyrir hreyfihamlað fólk að keyra inn á göngugötur, enda hefur hreyfihamlað fólk ekki fengið þann aðgang fram að þessu hér á landi. Svokallaðar sumargötur í Reykjavík hafa því verið sérstakur þyrnir í augum hreyfihamlaðs fólks sem hefur verið meinaður aðgangur að göngugötum sem hafa verið lokaðar með hliðum. Það er í andstöðu við ofangreind ákvæði SRFF.

Í í frumvarpi til umferðarlaga er gert ráð fyrir aðgangi hreyfihamlaðs fólks að göngugötum, sem takmarkast við akstursþjónustu fatlaðra. Það nægir ekki. Fólk sem fer um göngugötur ýmist sækir þangað þjónustu eða vinnu, eru íbúar eða gestir. Það er óviðunandi að ætlast til að hreyfihamlað fólk þurfi að panta sér akstursþjónustu sem aðgangsheimild.

Í athugasemdum við greinina í frumvarpinu segir: „Þessar undanþágur þykja sjálfsgöðar og þarfnast ekki frekari skýringa“, þ.e. undanþágan til þessa að heimila m.a. ferðapjónustu fatlaðra að aka um göngugötur. Þar sem undanþágan þykir sjálfsgöð þá má ekki takmarka rétt eins hóps fólks með hreyfihömlun, í þessu tilviki fólks sem notar ekki akstursþjónustu fatlaðra.

Fólk með stæðiskort hreyfihamlaðra sem gefur heimild til að leggja í bílastæðum hreyfihamlaðra þarf að fá læknisvottorð sem staðfestir að göngugeta viðkomandi er að jafnaði minni en 400 metrar á jafnsléttu. Því segir í 6.2.4. gr. byggingarreglugerðar nr. 112/2012: „Bílastæði hreyfihamlaðra skulu vera sérstaklega merkt á yfirborði og einnig með lóðréttu skilti. Þau skulu vera sem næst aðalinngangi bygginga, ekki fjær en u.þ.b. 25 m.“

Í nágrannaríkjum okkar fær hreyfihamlað fólk að fara á bílum sínum um göngugötur, enda sýni það gangandi vegfarendum tillitssemi og keyri á gönguhraða, ekki hraðar en 10 km á klst. Þá skulu bílastæði hreyfihamlaðra vera uppsett innan svæðisins.

Í Svíþjóð gildir það að heimild er fyrir umferð „...veiks eða hreyfihamlaðs fólks til og frá byggingu við göngugötuna,“ (s. „transporter av sjuka eller rörelsehindrede personer till eller från adress vid gågatan.“)<sup>1</sup>

Þá hófst sumarið 2017 vinna við að loka stóru svæði í miðborg Oslóar fyrir bílaumferð. Almenn bílastæði voru fjarlægð en umferð hreyfihamlaðra var ekki skert. Bílastæði hreyfihamlaðra fengu að halda sér, þó að einstaka stæði hafi verið færð til.<sup>2</sup> Hér má sjá kort yfir bílastæði hreyfihamlaðra á göngugötunum:

<http://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=af6fce3bdf2e48a78bf0dbadb6a25029&extent=1193149.7054.8378467.217.1200487.6601.8381992.8749.102100>.

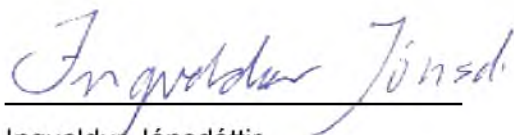
Það er jákvætt að setja sérstök ákvæði um göngugötur í íslensk umferðarlög, en þau verða að staðfesta rétt hreyfihamlaðs fólks til að fara um göturnar líkt og aðrir.

Ekkert um okkur án okkar!

Með vinsemd og virðingu,



Þuríður Harpa Sigurðardóttir  
formaður ÖBÍ



Ingvaldur Jónsdóttir  
formaður málefnaþóps ÖBÍ um aðgengi

<sup>1</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/>

<sup>2</sup> „Bilfritt byliv har ikke planlagt å fjerne noen HC-plasser. Noen plasser blir flyttet, men ikke mer enn noen meter. Alle med HC-parkeringsbevis utstedt av kommunen vil fremdeles kunne parkere på de oppmerkede områdene på gateplan.“ (<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#qref>)



## Áherslur ÖBÍ um göngugötur

### Fólk með P-merki fái að keyra um göngugötur

Hingað til hefur hefur hreyfihamlað fólk ekki verið með undanþágu frá akstursbanni um göngugötur á Íslandi og því í raun verið meinaður aðgangur að slíkum svæðum. Með hreyfihömlun er átt við göngugetu sem er að jafnaði minni en 400 m á jafnsléttu. Samkvæmt byggingarreglugerð eiga bílastæði hreyfihamlaðra ekki að vera fjær inngangi en um 25 m í hindrunarlausri umferðarleið.

Í drögum að nýjum umferðarlögum er í fyrsta sinn kaffi um göngugötur. Þar er gert ráð fyrir undanþágu frá aksturbanni og „...umferð vélknúinna ökutækja akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, slökkviliðs og sjúkrabífréiða heimil,“ (1. mgr. 10. gr. frumvarpsins) ÖBÍ hefur lagt áherslu á það í umsögn um lagafrumvarpið að undanþágan gildi jafnframt fyrir handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða.

### Eins og í öðrum löndum

Það er enda í samræmi við lög og reglur í okkar nágrannalöndum.

Í Svíþjóð gildir það að heimild er fyrir umferð „...veiks eða hreyfihamlaðs fólks til og frá byggingu við göngugötuna,“ (s. „transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.“)<sup>1</sup>

Þá hófst sumarið 2017 vinna við að loka stóru svæði í miðborg Oslóar fyrir bílaumferð. Almenn bílastæði voru fjarlægð en umferð hreyfihamlaðra var ekki skert. Bílastæði hreyfihamlaðra fengu að halda sér, þó að einstaka stæði hafi verið færð til. Fatlað fólk vill og þarf að fara um göngugötur.

### Fatlað fólk vill fara um göngugötur

Fatlað fólk vill geta farið um göngugötur líkt og aðrir og sótt þangað verslun og þjónustu, stundað vinnu við þær, átt þar heima eða sótt fólk heim.

Við göngugötur er eðlilegt að ekki séu bílastæði, en þó þurfa bílastæði fyrir hreyfihamlaða að vera til staðar með jöfnu millibili. Miðað er við að inngangur sé aldrei fjær bílastæði hreyfihamlaðra en 25 m, sbr. byggingarreglugerð.

Ekki nægir að vísa til bílastæða í þvergötum eða nálægum bílastæðahúsum sé vegalengd lengri en 25 metrar eða ef ekki er um jafnsléttu að fara. Margt hreyfihamlað fólk getur illa eða ekki farið um brekkur, auk þess sem bílastæði hreyfihamlaðra verða að vera hallalaus, sbr. byggingarreglugerð.

### Fatlað fólk hefur sama rétt og aðrir

Bann við mismunun fatlaðs fólks er staðfest í Samningi Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks, SRFF, en í 1. mgr., 9. gr. segir að aðildarríki samningsins skulu:

*„...gera viðeigandi ráðstafanir í því skyni að gera fötluðu fólki kleift að lifa sjálfstæðu lífi og taka fullan þátt á öllum sviðum lífsins, þ.e. ráðstafanir sem miða að því að tryggja fötluðu fólki aðgang til jafns við aðra að hinu efnislega umhverfi, að samgöngum, að upplýsingum og samskiptum, þar með talið upplýsinga- og samskiptatækni og kerfi þar að lútandi, og að annari aðstöðu og þjónustu sem veitt er almenningi, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Fyrirnefndar ráðstafanir, sem skulu meðal annars felast í því að staðreyna og útrýma hindrunum og tálum sem hefta aðgengi, skulu meðal annars ná til: bygginga, vega, samgangna og annarrar aðstöðu innan dyra sem utan, þar með talið skóla, íbúðarhúsnæðis, heilbrigðisþjónustu og vinnustaða.“*

<sup>1</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gaata-och-gangfartsomrade/>

Göngugötur sem ekki heimila akstur hreyfihamlaðs fólks eru aðgengishindrun.

### **Takmarkanir**

Ekki sé ekið hraðar en á gönguhraða, 10 km/klst. og fullt tillit tekið til gangandi vegfarenda.

Götum verði ekki lokað með slám eða öðrum hindrunum. Lagt er til að umferð verði vöktuð með háskerpumyndavélum sem taki ljósmyndir af allri bílaumferð. Sé P-merki ekki sýnilegt eða hafi bifreiðar ekki aðra heimild til að keyra um svæðið fái eigendur senda sekt.

5. febrúar 2019

Málefnaþing ÖBÍ um aðgengi