

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. 83. 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 83. 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 skráningarkerkja.“

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 aðlagast 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 inngríp 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).

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. 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 inngríp 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).

Virðingarfyllt,

Arnór Bragi Elvarsson

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