

## Athugasemdir við áform um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019, mál nr. 163/2020

Góðan dag,

Nú þegar ný umferðarlög er loksins komin með ýmsum jákvæðum breytingum stendur til að breyta ákvæði um skráningar- og skoðunarskyldu eftirvagna sem eru 750 kg. og minna að leyfðri heildarþyngd (O1 flokkur) sem ég tel mikil mistök. Það má skipta þessu upp í annars vegar skráningarskyldu og hins vegar skoðunarskyldu. Ökutæki eru ekki bara skráð til þess að hægt sé að skoða þau og því hangir skráning og skoðun ekki alltaf saman því eins og við vitum eru t.d. dráttavélar skráðar og ekki skoðaðar en eru samt í almennt umferð. Annað dæmi eru torfærutæki sem eru skráð (mega ekki vera í almennt umferð) og eru ekki skoðuð.

### 1. Skráningarskyldan

Nýju umferðarlögin eru afdráttarlaus varðandi skráningu á ökutækjum sem eiga að vera í umferð. Nú er t.d. byrjað að skrá létt bifhjól í flokki I og vinnuvélar sem eru í almennt umferð. Þessi tæki eiga væntanlega að fá skráningarmerki til þess að hægt sé að auðkenna þau í almennt umferð eins og önnur ökutæki.

Skv. gögnum sem fylgja þessum áformum eru ástæður þess að það eigi að afnema þessa skráningarskyldu þær, að það er ekki að sjá á slysatölum Samgöngustofu að það sé mikið um slys og óhöpp á þessum eftirvögnum. Er meira um að vinnuvélar og dráttarvélar séu að lenda í óhöppum og þess vegna eru þessi tæki skráningarskyld? Það hljómar einkennilega að nefna þetta sem forsendu þess að afnema skráningarskylduna, því skráningin ein og sér kæmi aldrei í veg fyrir hugsanleg óhöpp. Það er frekar reglubundin skoðun sem gerir það. Einnig má nefna það að Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur bent á nauðsyn þess að skrá og skoða alla eftirvagna, sjá t.d. hér: <http://www.rnsa.is/media/1136/varnadarskyrsla-um-eftirvagna-og-tengitaeki-2007.pdf>.

#### a. Auðkenning í umferð.

Það er að færast í aukana að notast sé við myndarvélar við gjaldtöku og eftirlit á ökutækjum þar sem myndavélarnar lesa skráningarmerki ökutækja. Óskráður eftirvagn skyggir á aftara skráningarmerki ökutækisins og því getur verið eftir að bera kennsl á ökutækið aftan frá.

#### b. Eftirlit.

Eftirlit lögreglu sem snýr að t.d. ofhleðslu og hvort ökutæki megi draga viðkomandi eftirvagn (þ.e.a.s. að hann hafi dráttargetu fyrir viðkomandi eftirvagn). Það er ekki sjálfgefið að kerrur séu með 750 kg leyfða heildarþyngd og að ökutæki megi draga 750 kg óhemlaðan eftirvagn, því þyngdin getur verið minni. Það hlýtur að vera auðveldara fyrir lögreglu að beita sektarheimildum á skráð ökutæki frekar en óskráð. Einnig skyggja eftirvagnar á skráningarmerki bifreiðarinnar (dráttarbílsins) sem er óheppilegt og því ekkert skráningarmerki sýnilegt að aftan ef eftirvagninn er óskráður.

#### c. Svindl.

Mikilvægt er að skrá eftirvagna í flokki O1 til að geta skilið á milli þeirra og eftirvagna í flokki O2 (eftirvagnar með leyfða heildarþyngd yfir 750kg. til og með 3.500kg).

Annars er hægt að leika sama leik og gert var með við léttu bifhjól í flokki I áður en þau voru skráningarskyld; hægt var að taka númerin af léttu bifhjóli í flokki II og „dubúast“ sem létt bifhjól í flokki I. Þetta gerði allt eftirlit lögreglu miklu erfiðara og mæltist lögreglan eindregið til þess að létt bifhjól í flokki I yrðu skráningarskyld. Þar með væri hægt að skilja á milli þessara ökutækja í umferð og ef ökutækið er númerslaust í umferð væri það ólöglegt. Nákvæmlega það sama gildir um eftirvagna í flokki O1 og O2. Með skráningu á eftirvögnum í flokki O1 er verið að koma í veg fyrir að skráningarmerki séu fjarlægð af eftirvögnum í flokki O2, sem eru skráningar- og skoðunarskyldir (t.d. skráningarmerki sett í geymslu) og eftirvagnar í flokki O2 notaðar áfram í umferð „dubúnir“ sem eftirvagnar í flokki O1.

d. Eignarhald og stuldur.

Tækniupplýsingar, skráning á eignarhaldi og tilkynning um stuld er í föstum skorðum fyrir skráð ökutæki ólíkt óskráðum.

e. Hvernig er skráningin í öðrum löndum?

Nágrannar okkar og önnur Evrópuríki, s.s. Danmörk, Noregur, Eistland, Þýskaland, Svíþjóð, Lettland, Litháen, Ítalía, Króatía og Finnland eru öll að skrá þessa eftirvagna ásamt því að vera með skoðunarskyldu, þrátt fyrir að vegir séu alla jafna betri þar, hámarkshraði með eftirvagn lægri og að slysatíðni ökutækja með eftirvagna sé ekki há.

f. Er hægt að setja skráningarmerki á þessa eftirvagna?

Allir eftirvagnar í þessum stærðarflokki, sem hafa verið raðsmíðaðir síðustu 10-20 árin, eru með svæði fyrir skráningarmerki ásamt númersljósi.

g. Kostnaður?

Kostnaður er væntanlega skráningarmerki, skráningarskoðun og nýskráning og er heildarkostnaður við þetta í dag í kringum 15.000kr. (greiðist aðeins einu sinni). Þessi kostnaður er u.þ.b sá sami og væntanlega vinnuvélaeigendur, dráttarvélaeigendur og eigendur léttra bifhjóla í flokki II þurfa að greiða við skráningu á sínum tækjum.

h. Hækkun hámarkshraða ökutækja með eftirvagna.

Í nýju umferðarlögunum er takmörkun á hámarkshraða bifreiðar með eftirvagn ekki til staðar og því má hámarkshraði þessara ökutækja vera 90 km/klst. á bundnu slitlagi (sem er hærra en í flestum löndum Evrópu). Því er enn ríkari ástæða til að skrá þessa eftirvagna og skoða þá til að auka umferðaröryggi.

i. Afnám tengitækja í nýjum umferðarlögum.

Í eldri umferðarlögum var skilgreindur flokkur tengitækja og hluti þeirra var skráningar- og skoðunarskyldur (ferðavagnar). Í nýju lögunum er búið að fella tengitæki inn í skilgreiningu eftirvagna sem þýðir það að eftirvagnaflokkurinn stækkar til muna. Mikilvægt er að skrá þessa eftirvagna í flokki O1 til að tryggja það að þeir uppfylli þær kröfur sem gerðar eru til eftirvagna.

## 2. Skoðunarskyldan

a. Hvað ætti að skoða?

Skoðunatriði fyrir eftirvagna í O1 flokki væri alveg sambærileg skoðun á ferðavögnum í sama flokki. Þau lykilatriði sem eru skoðuð er ljósabúnaður, hjólaegur, burðarvirki og ryð, öryggistenging ásamt sliti í dráttarþúnaði. Það getur nefnilega verið erfitt fyrir ökumenn með eftirvagn á drætti, að vita hvenær hjólaegur séu séu farnar í eftirvagni sem þeir draga, fyrr en það er of seint.

b. Hvernig er skoðunin í öðrum löndum?

Löndin sem talin eru upp í lið 1.e) hér að ofan, eru flest með skoðunartíðnina 4-2-2-2-... (fyrst eftir 4 ár og annað hvert ár eftir það) eða 3-2-2-.... Í Danmörku er þetta þó þannig að skoðunin er tengd eigendaskiptum, þar sem skoðunin má ekki vera eldri en eitt eða tvö ár (fer eftir aldri eftirvagnsins) þegar eigendaskipti eru gerð. Þannig að ef ekki eru gerð eigendaskipti af eftirvagninum þá eru ekki gerð krafa um skoðun (ekki óvitlaus hugsun þar sem nýr eigandi af ökutækinu getur þá treyst á að ökutækið sé í lagi hvað varðar umferðaröryggi).

Ólíkt skráningarskyldunni þá er hægt að færa rök fyrir mismunandi skoðunartíðni á eftirvögnum í O1 flokki. Því miður virðast vera fáar rannsóknir og kannanir um þetta, en eina er að finna frá því árið 2019 sem gerð var af Evrópusambandinu:

<https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/02/LO.pdf>. Niðurstaðan í þessari skýrslu Evrópusambandsins er að lagt er til að eftirvagnar í O1 flokki séu með skoðunartíðnina 4-2-2-... eða 3-3-3-...

c. Aðrir sambærilegir eftirvagnar á Íslandi.

Nú eru ferðavagnar (tjaldvagnar, fellihýsi og hjólhýsi) sem eru í O1 flokki skráðir og með skoðunartíðnina 4-2-2-2-... Það væri því eðlilegt að samskonar eftirvagnar sem eru til farmflutninga myndu hafa sömu skoðunartíðni, enda eru þeir hvorki dregnir minna né hægari. Notkun á eftirvögnum í O1 flokki hefur breyst frá því sem áður var en í dag geta þessi vagnar verið hannaðir í allt mögulegt, s.s. flutning á bátum, vinnuvélum, vélsleðum, garðúrgangi, rafmagnsstrengjum o.fl. Þar má einnig finna yfirbyggðar farangurskerrur sem eru í mörgum tilfellum dregnar mörg þúsund kílómetra á ári.

**Lokaorð**

Ég tel það yfir allan vafa hafið að það eigi að skrá þessa eftirvagna og að skynsamleg skoðunartíðni á þessum flokki yrði sú sama og á ferðavögnum í eftirvagnaflokki O1, þ.e.a.s. 4-2-2-2-...

Virðingarfyllst,

Hilmar Karlsson