

Samgöngunefnd Alþingis  
Stefán Árni Auðólfsson, nefndarritari  
Austurstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Reykjavík 25. febrúar 2004  
2004020031/12.1  
SE/BH  
09.02.2004

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breyting á umferðarlögum, 464. mál.**

Með bréfi dags. 09.02. sl. var óskað umsagnar Vegagerðarinnar um ofangreint mál. Um er að ræða breyting á umferðarlögum nr. 50/1987 með síðari breytingum sem lúta m.a. að eftirliti með aksturs- og hvíldartíma ökumanna auk þess að fjalla m.a. um notkun öryggisbelta í bifreiðum, viðurlög við brotum gegn lögunum o.fl.

Með breytingu á reglugerð um Stjórnarráð Íslands nr. 73/1969 var málaflokkurinn umferð og eftirlit með ökutækjum færður frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis, sbr. nú 11. gr. reglugerðar um Stjórnarráð Íslands nr. 3/2004 frá 01.02. 2004. Með lögum nr. 132/2003 var umferðarlögum breytt í þá veru að hvarvetna í umferðarlögum er nú talað um ráðherra í stað „dómsmálaráðherra“. Eðlilegt er að frumvarp það sem hér er til umfjöllunar verði orðað með sama hætti. Ofangreind kerfisbreyting auk annarra breytinga sem orðið hafa kalla að mati Vegagerðarinnar á heildarskoðun á ákvæðum umferðarlaga.

Í 2. og 3. gr. frumvarpsins er kveðið á um heimild dómsmálaráðherra til að setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, um notkun ökurita, skyldu til að varðveita upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma og skyldu til að veita eftirlitsmanni aðgang að þeim upplýsingum þegar þess er óskað. Í ljósi ofangreindrar breytingar á verkaskiptingu milli ráðuneyta væri eðlilegra að mati Vegagerðarinnar að samgönguráðherra færi með málefni er varða umferð og setti reglur þar að lútandi. Ennfremur má telja eðlilegra að ráðherra samgöngumála setji starfsmönnum undirstofnunar almennar starfsreglur. Aðkoma dómsmálaráðherra gæti þó verið eðlileg í ljósi þess að um málefni tengt löggæslu er að ræða a.m.k. að hluta til en ástæða er til að fara yfir lögin í heild hvað þetta snertir. Í samræmi við ákvæði laga nr. 132/2003 verður að telja eðlilegt að í 3. gr. frumvarpsins komi „ráðherra“ í stað „dómsmálaráðherra“ en verkaskipting ráðist svo af ákvæðum reglugerðar um Stjórnarráð Íslands.

Í 4. gr. frumvarpsins eru lagðar til breytingar á ákvæði 68. gr. umferðarlaga. Annars vegar er í a. lið 4. gr. lögð til breyting á 1. mgr. greinarinnar, sem fjallar um löggæslumenn. Nánar tiltekið er bætt við heimild löggæslumanna til að skoða upplýsingar sem varðveittar eru í ökurita ökutækis, á ökuritakorti eða með öðrum hætti. Með hugtakinu löggæslumenn í téðu ákvæði mun vera átt við

lögreglu og þá aðila aðra en lögreglu, sem fara með lögregluvald. Telja verður að þessi breyting muni til þess fallin að styrkja eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna með því að áréttta aðkomu lögreglu og annarra löggæslumanna að því verkefni. Skilja verður athugasemdir í greinargerð með frumvarpinu á þá leið að lögreglu sé ætlað að sinna þessu eftirliti jafnframt því eftirliti sem fela á eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar skv. b. lið 4. gr. Samkvæmt greinargerð er tilgangur ákvæðisins að styrkja eftirlit með þessum þáttum og mun aukin aðkoma lögreglu að því tvímælalaust til þess fallin. Ekki síður er hægt að mæla með þeirri breytingu sem lögð er til í b.-lið 4. gr. frumvarpsins en þar eru tekin af tvímæli um hlutverk eftirlitsmanna Vegagerðarinnar og heimildir þeirra til að sinna eftirliti, stöðvun ökutækja og skoðun á gögnum um aksturs- og hvíldartíma.

Vegagerðin hefur hin síðari ár sinnt alhliða umferðareftirliti í samstarfi við lögreglu sem tekið hefur til ýmissa þátta umferðarlöggæslu og eftirlits. Auk eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita hefur verið sinnt eftirliti með stærð og þyngd bifreiða, ástandi ökutækja og öðrum brotum á umferðarlögum og þáttum er lúta að umferðaröryggi. Þetta eftirlit hefur verið samþætt öðru eftirliti sem Vegagerðinni hefur með heimild í lögum verið falið að sinna á sviði fólks- og vöruflutninga og varðandi ákvörðun þungaskatts. Með hliðsjón af því að hlutverk umferðareftirlits Vegagerðarinnar hefur undanfarin ár engan vegin einskorðast við eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna er lagt til að gerð verði breyting á frumvarpinu með það fyrir augum að unnt verði að fela eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar annað eftirlit á sviði umferðarlaga eftir því sem hagkvæmt er talið. Ljóst er að hagræðing getur falist í því að eftirlitsmenn geti á vettvangi kannað aðra þætti sem lúta að öryggi umferðar en aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Við það að framfylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna er nauðsynlegt að unnt sé að afla tiltekinna upplýsinga um ökutæki og ökumenn. Samkvæmt tilskipun ráðsins 88/599/EBE um staðalaðar aðferðir við eftirlit o.fl. sbr. reglugerð nr. 768/2000 um breytingu á reglugerð um aksturs og hvíldartíma nr. 136/1995 ber að sinna hluta eftirlits á athafnasvæðum fyrirtækja eða með innköllun á gögnum frá fyrirtækjum um notkun ökurita. Sum brot gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma og notkun ökurita, ekki síst kerfisbundin og stórfelld brot fyrirtækja, er vandkvæðum bundið að upplýsa nema með innköllun gagna frá fyrirtækjum. Ennfremur er nauðsynlegt að unnt sé að afla upplýsinga um nöfn ökumanna hverju sinni. Komið hefur í ljós að skýrar heimildir skortir til að afla slíkra upplýsinga að beiðni Vegagerðarinnar, neiti viðkomandi aðili að veita atbeina sinn til þess. Af þeim sökum verður að telja nauðsynlegt að sett verði skýr heimild eftirlitsmanna og löggæslumanna til að óska eftir afhendingu upplýsinga og að heimilt verði að beita þeim úrræðum sem til staðar eru í lögum um meðferð opinberra mála til að knýja fram afhendingu gagna ef ástæða er til að ætla að fyrirtæki hyggist leyna brotastarfsemi með því að neita að veita aðgang að gögnum.

Með hliðsjón af framangreindu er lagt til að hvarvetna í frumvarpinu þar sem stendur „dómsmálaráðherra“ komi „ráðherra“. Ennfremur er lögð til eftirfarandi breyting á b.-lið 4. gr. frumvarpsins, tillögu að nýrri málsgrein 68. gr. umferðarlaga, breyting frá frumvarpstexta er feitletruð:

**„Vegagerðin annast eftirlit með reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, eftirlit með stærð og þyngd ökutækja og annað eftirlit með ástandi ökutækja og frágangi farms. Sérstökum eftirlitsmönnum hennar er heimilt að stöðva ökutæki til þess að skoða upplýsingar sem varðveittar eru í ökurita ökutækisins, á ökuritakorti eða með öðrum hætti, kanna stærð og þyngd ökutækisins, hleðslu og frágang farms og ástand ökutækis að öðru leyti. Ef um rökstuddan grun um brot er að ræða er þeim heimilt að banna eða takmarka frekari notkun ökutækis þar til úrbætur hafa verið gerðar. Ráðherra setur reglur um hæfi og starfsþjálfun eftirlitsmanna Vegagerðarinnar og setur þeim starfsreglur.“**

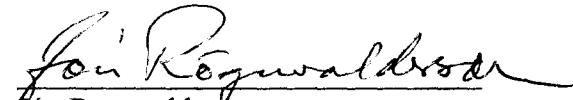
Loks er lögð til breyting á ákvæði 58. gr. umferðarlaga til samræmis við breytingar á 68. gr. laganna sem hér segir:

1. mgr. 58. gr. laganna orðist svo: „Eiganda (umráðamanni) ökutækis er skylt, þegar löggæslumenn eða eftirlitsmenn Vegagerðarinnar krefjast þess, að gera grein fyrir því hver hafi stjórnað ökutækinu á tilteknum tíma. **Með sama hætti er eiganda (umráðamanni) ökutækis skylt að gefa allar upplýsingar varðandi aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ástand ökutækis og farm þegar þeirra er krafist. Ef nauðsyn ber til er heimilt að beita úrræðum laga um meðferð opinberra mála við öflun upplýsinga samkvæmt þessari grein, s.s. húsleit og haldlagningu gagna“.**

Ekki verður hjá því komist að gera athugasemd við þá staðhæfingu í greinargerð með frumvarpinu, fylgiskjali, umsögn fjárlagaskrifstofu fjármálaráðuneytisins, að dómsmálaráðuneytið hafi endurgreitt Vegagerðinni kostnað hennar vegna eftirlits með aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Hið rétta er að samkvæmt samkomulagi frá árinu 1996 kostaði dómsmálaráðuneytið að hluta þátt lögreglu í umferðareftirliti Vegagerðarinnar. Frá árinu 1999 hætti ráðuneytið að koma að málinu en eftir það var eftirliti sinnt í samstarfi við ríkislögreglustjóra. Vegagerðin hefur kostað það eftirlit samkvæmt sérstökum samningi og árlegur heildarkostnaður hennar vegna umferðareftirlits að jafnaði numið á bilinu 90 - 100 milljónir króna. Sá kostnaður hefur verið tekinn af fjárveitingum til Vegagerðarinnar samkvæmt samgönguáætlun. Ljóst er að ekki er unnt að auka kostnað vegna þessa eftirlits nema að gert verði ráð fyrir samsvarandi auknum fjárveitingum vegna eftirlitsstarfsemi Vegagerðarinnar. Ábending í greinargerð með frumvarpinu um að gera megi ráð fyrir auknum kostnaði af eftirliti í kjölfar þess að rafrænir ökuritar verða teknir í notkun þarfnast því nánari skoðunar. Nauðsynlegt er að auka fjárveitingar til Vegagerðarinnar vegna þess kostnaðarauka sem gera má ráð fyrir vegna aukins umfangs eftirlits í kjölfar innleiðingar rafrænna ökurita og þarf að taka tillit til þess við ákvörðun um gjaldtöku.

Að öðru leyti eru ekki gerðar athugasemdir við þær tillögur og umfjöllun sem felast í frumvarpi því sem hér er til umfjöllunar og teljast þær almennt til bóta að mati Vegagerðarinnar. Það skal þó itrekað að ástæða er til að ráðast í vandaða heildarskoðun og yfirferð laganna með aðkomu allra aðila, sem málið varðar, og taka þá upp allar nauðsynlegar breytingar, þ.á.m. þær sem hér um ræðir. Rétt er að benda á að tafir hafa orðið á undirbúningi að upptöku rafrænna ökurita innan ESB sem gerir það að verkum að ekki er gert ráð fyrir að þeir komist í notkun fyrr en á árinu 2005 og er því nokkur tími til stefnu til endurskoðunar á lögnum.

Virðingarfyllst,



Jón Rögnvaldsson,  
vegamálastjóri.