

Alþingi  
Erindi nr. P 138/2748  
komudagur 8.6.2010



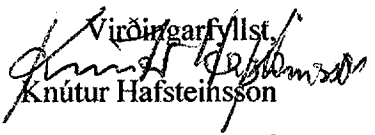
Reykjavík 8. júní 2010

**Til samgöngunefndar Alþingis**

**Meðfylgjandi eru athugasemdir Ökukennarafélags Íslands við frumvarp til umferðarlaga, þskj. 943 – 553. mál.**

Ökukennarafélag Íslands óskaði símleiðis eftir fresti til að skila inn umsögn sinni til 10. júní og varð ritari samgöngunefndar við þeirri beiðni.

Þá vill Ökukennarafélag Íslands endurtaka ósk sína um að fulltrúar félagsins komi til fundar við samgöngunefnd til að skýra einstaka athugasemdir félagsins við frumvarpið.

Virðingarfyllt,  
  
Knútur Hafsteinsson

ritari ÖÍ

### **Athugasemdir Ökukennarafélags Íslands við frumvarp til umferðarlaga.**

Mörg atriði í frumvarpinu eru verulega til bóta fyrir íslenska umferðarmenningu. Hins vegar hefðu síðustu lagfæringar frumvarpsins mátt vera betur ígrundaðar og betur vandað til vinnubragða. Einnig er rétt að benda á að betra hefði verið að væntanlegt frumvarp um Samgöngustofnun hefði legið fyrir þannig að hægt hefði verið að fjalla markvisst um stjórnsýsluþátt umferðarmála í frumvarpinu.

Þá er ljóst að í mörgum tilfellum hefur frumvarpið verið fært í átt að tilskipunum Evrópusambandsins. Þó vekur athygli að hvergi er að finna aðkomu að þeim ákvæðum tilskipana Evrópusambandsins sem varða símenntunn atvinnuökumanna en samkvæmt þeim eiga atvinnuökumenn að sækja á 5 ára fresti endurmenntun sem nemur 35 stundum.

Athugasemdir og tillögur Ökukennarafélags Íslands eru hér á eftir flokkaðar í þrjá flokka, a) almennar breytingar sem eru óhjákvæmilagar, b) breytingar sem snúa að ökunámi og ökukennslu og c) annað í frumvarpinu sem betur mætti fara.

a) Breytingar sem Ökukennarafélag Íslands telur óhjákvæmilegar:

1. 10. gr. um forgangsakstur segir í 1. mgr:

„Ökumaður ökutækis í forgangsakstri skal nota sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur og skulu aðrir vegfarendur þá víkja úr vegi í tæka tíð. **Ökumaður** skal gefa til kynna með stefnumerkjum hvert hann hyggst víkja, draga úr hraða og gæta varúðar gagnvart öðrum vegfarendum. **Ökumaður** skal einungis nema staðar ef nauðsyn ber til og þá utan akbrautar. Hljóð- og ljósmerki má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til og er stjórnanda ökutækis skylt að taka tillit til annarra vegfarenda. Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu ökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.“

Hér er orðalag óljóst. ÖÍ leggur til orðalagið „aðrir ökumenn“ til þess að greina á milli almennra vegfarenda og þeirra sem stunda forgangsaksturinn og forðast þannig óþarfa misskilning. ÖÍ leggur til að greinin hljóð svo:

„Ökumaður ökutækis í forgangsakstri skal nota sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur og skulu aðrir vegfarendur þá víkja úr vegi í tæka tíð. **Aðrir ökumenn skulu** gefa til kynna með stefnumerkjum hvert **þeir hyggist** víkja, draga úr hraða og gæta varúðar gagnvart öðrum vegfarendum. **Skulu þeir** einungis nema staðar ef nauðsyn ber til og þá utan akbrautar. Hljóð- og ljósmerki má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til og er stjórnanda ökutækis **í forgangsakstri** skylt að taka tillit til annarra vegfarenda. Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu ökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.“

2. „17. gr.

*Hvar skal aka á vegi.*

Ökumaður skal vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess.

*Þegar ökutæki er ekið á 60 km hraða á klst. eða meira skal bil á milli ökutækja vera eigi skemmra en 50 metrar við bestu aðstæður.* Utan þéttbýlis skal ökutæki sem háð er sérstökum hraðareglum skv. 36. gr. auk þess vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra.

Aka skal hægra megin við umferðareyju og þess háttar sem komið er fyrir á

akbraut. Þó má aka vinstra megin ef það er gefið til kynna með umferðarmerki eða ekið er á akbraut með einstefnuakstri. “

Í kennslu sinni leggja ökukennarar áherslu á að nemendur noti frekar tímaviðmið þegar metið er bil milli bíla. Þá skal bil í næsta bíl vera að lágmarki 3 sekúndur við bestu aðstæður á bundnu slitlagi. Þessi aðferð er auðveld í mælingu og á við hvaða hraða sem er.

ÖÍ leggur því til að sú aðferð verði notuð í væntanlegum lögum og greinin hljóði svo:

*„Þegar ökutæki er ekið á eftir öðru ökutæki skal bil á milli ökutækjanna við bestu aðstæður vera eigi minna en sem svarar þeirri vegalengd sem tekur 3 sekúndur að aka.“*

Einn löstur íslenskrar umferðarmenningar er tíðar skiptingar ökumanna á milli akreina í stað þess að þeir haldi sig að mestu á hægri akrein. ÖÍ vill koma í veg fyrir að gefið sé undir fótinn með slíkt aksturslag í væntanlegum umferðarlögum.

Þess vegna leggur ÖÍ til eftirfarandi viðbót við 17. gr.:

*Við akstur á vegi sem skipt er í akreinar í sömu akstursstefnu skulu ökumenn að jafnaði velja að aka á hægri akrein verði því viðkomið.*

Því leggur ÖÍ til að 17. gr hljóði svo:

*„17. gr. Hvar skal aka á vegi.*

Ökumaður skal vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. *Við akstur á vegi sem skipt er í akreinar í sömu akstursstefnu skulu ökumenn að jafnaði velja að aka á hægri akrein verði því viðkomið.*

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. *Þegar ökutæki er ekið á eftir öðru ökutæki skal bil á milli ökutækjanna við bestu aðstæður vera eigi minna en sem svarar þeirri vegalengd sem tekur 3 sekúndur að aka.* Utan þéttbýlis skal ökutæki sem háð er sérstökum hraðareglum skv. 36. gr. auk þess vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra.

Aka skal hægra megin við umferðareyju og þess háttar sem komið er fyrir á akbraut. Þó má aka vinstra megin ef það er gefið til kynna með umferðarmerki eða ekið er á akbraut með einstefnuakstri. “

### 3. 18. gr. Um tvöföld hringtorg og notkun á ytri hring. 6. mgr.

„Í hringtorgi sem skipt er í tvær reinar skal ökumaður velja hægri rein, ytri hring, ætli hann að aka út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum og að jafnaði á vinstri

*rein, innri hring, ætli hann að aka fram hjá einum eða fleiri gatnamótum. Ökumaður á ytri hring skal veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu. Óheimilt er að skipta um rein við hringtorg eða á milli ytri og innri hrings í hringtorgi. “*

Hér er lögð til breyting á aksturshefð sem ekki hefur verið til vandræða. Takmörkun á notkun ytri hrings dregur úr flæði umferðar og gerir t.d. akstur stórra bifreiða erfiðari. Benda má á hringtorg á Vesturlandsvegi, í Fjarðarhrauni, á Reykjanesbraut og Hringbraut þessu til stuðnings. Takmörkun flæðis eykur jafnframt mengun frá umferð vegna óþarfa tafa. Tvöföldum hringtorgum fjölgar í íslensku vegakerfi og brátt má gera ráð fyrir þreföldum torgum.

ÖÍ leggur því til að greinin hljóði svo:

„Í hringtorgi sem skipt er í tvær reinar skal ökumaður velja hægri rein, ytri hring, ætli hann að aka út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum. Ökumaður á ytri hring skal veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu. Óheimilt er að skipta um rein við hringtorg eða á milli ytri og innri hrings í hringtorgi.”

4. 22. gr.

„Í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara má *aka hægra megin fram úr ökutæki á annarri akrein*. Þegar þannig stendur á má ekki skipta um akrein nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því. “

Akstur framhjá hægri umferð á vinstri akrein er ekki eiginlegur framúrakstur. Því ber að greina á milli hugtakanna framjáakstur og framúrakstur.

ÖÍ leggur til að greinin verði þannig:

„Í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara má *aka hægra megin fram hjá ökutæki á annarri akrein*. Þegar þannig stendur á má ekki skipta um akrein nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því. “

## 5. 27. gr.:

„Utan þéttbýlis má stöðva ökutæki eða leggja því vinstra megin, ef nauðsyn krefur vegna sérstakra aðstæðna.“

ÖÍ telur að allar reglur um lagningu ökutækja eigi að vera skýrar og með sem fæstum undantekningum. Þessi undanþáguheimild er barns síns tíma en með aukinni umferð og auknum hraða á þjóðvegum getur ákvæði sem þetta skapað óþarfa hættu. Því telur ÖÍ að sleppa eigi þessari setningu

## 6. 28. gr. f-liður:

„þar sem akbraut er skipt í akreinar með óbrotinni miðlínu eða *deililínu langsum á milli akreina*, þar sem ekið er í gagnstæðar áttir, eða með heilli línu langsum á milli akreina, þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur inn á rétta akrein“.

Hér er orðalag óþarflega snúið auk þess að deililínur eru ekki milli umferðar í gagnstæðar áttir. ÖÍ leggur til að greinin hljóði svo:

„þar sem akbraut er skipt í akreinar með óbrotinni línu eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur á viðkomandi akrein“.

## 7. 36. gr. 4.mgr:

„Á fáförnum vegum með bundnu slitlagi og tveimur akreinum má ökuhraði vera allt að 100 km á klst.“

ÖÍ telur ákvæði þetta mjög óljóst og ekki stuðla að auknu umferðaröryggi. Því leggur ÖÍ til að þessi málsgrein verði tekin út.

## 8. 56. gr. og 57. gr.

Að mati Ökukennarafélags Íslands verður að endursemjja þessar greinar þar sem í þeim er að finna fjölda villna og rangfærslna.

Í fyrsta lagi þarf að yfirfara öll aldursmörk til bifhjólarettinda.

Í öðru lagi þarf að endurskoða aldursmörk C1-réttinda því ef aldursmörk B-réttinda verða hækkuð í 18 ár, eins og frumvarpið gerir ráð fyrir, gengur ekki að aldursmörk til C1-réttinda séu þau sömu.

Í 9. lið 56. gr. er fjallað um heildarþyngd vagnlestar og má hún eigi vera meiri en 12.000 kg og leyfð heildarþyngd eftirvagns ekki meiri en eigin þyngd bifreiðar. Þetta atriði var áður inni í tilskipun Evrópubandalagsins en hefur verið breytt fyrir nokkru. Er því um úrelt ákvæði að ræða. Benda má á að svokallaðar 10 hesta kerrur eru notaðar og dregnar af minni pallbílum þar sem C1E-réttindi hafa gilt en ef ákvæði frumvarpsins ná fram að ganga óbreytt verður þar um ólögmetan akstur að ræða.

Nefna mætti fjölda mörg önnur atriði í greinum 56 og 57. Því mælir ÖÍ með því að þessar greinar verði endurunnar í heild með aðkomu aðila sem hafa þekkingu á málaflokknum.

b) Athugasemdir við greinar sem varða ökukennslu og ökunám:

1. „ 55. gr.

*Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.*

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út. Ríkislögreglustjórinn getur falið sýslumönnum að annast útgáfu ökuskírteina.

Veita má ökuskírteini til aksturs bifreiðar þeim sem:

- a. er fullra 18 ára,
- b. hefur nægilega andlega og líkamlega færni, sbr. þó 3. mgr. þessarar greinar, og uppfyllir kröfur um sjón,
- c. hefur hlotið verklega og bóklega kennslu í ökuskóla sem hefur starfsleyfi og fengið þjálfun í akstri í ökugerði, hafi enn fremur sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og nauðsynlega þekkingu á ökutækinu og meðferð þess og umferðarlöggjöf,
- d. hefur fasta búsetu hér á landi.“

Öf telur að ný umferðarlög eigi að styrkja faglega stöðu ökukennslu á Íslandi. Öf leggur því til að 55. gr. c-liður hljóði svo:

„hefur hlotið verklega og bóklega kennslu *undir handleiðslu ökukennara* í ökuskóla sem hefur starfsleyfi og fengið þjálfun í akstri í ökugerði, hafi enn fremur sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og nauðsynlega þekkingu á ökutækinu og meðferð þess og umferðarlöggjöf“.

Því leggur Öf til að 55. gr. hljóði svo í heild:

„ 55. gr.

*Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.*

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út. Ríkislögreglustjórinn getur falið sýslumönnum að annast útgáfu ökuskírteina.

Veita má ökuskírteini til aksturs bifreiðar þeim sem:

- a. er fullra 18 ára,
- b. hefur nægilega andlega og líkamlega færni, sbr. þó 3. mgr. þessarar greinar, og uppfyllir kröfur um sjón,
- c. hefur hlotið verklega og bóklega kennslu *undir handleiðslu ökukennara* í ökuskóla sem hefur starfsleyfi og fengið þjálfun í akstri í ökugerði, hafi enn fremur sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og nauðsynlega þekkingu á ökutækinu og meðferð þess og umferðarlöggjöf,
- d. hefur fasta búsetu hér á landi.“

2.

„ 62. gr.

*Starfsleyfi ökuskóla.*

Ökunám skal fara fram í ökuskóla sem hefur fengið til þess starfsleyfi hjá Umferðarstofu.

Ökuskóli skal m.a. uppfylla eftirtalin skilyrði til að hljóta starfsleyfi:



- a. að forstöðumaður skólans hafi starfsleyfi sem ökukennari,
- b. að a.m.k. fimm ökukennarar starfi við skólann, sem launamenn eða sem verktakar,
- c. að fyrir liggi staðfestar kennsluskrár fyrir þá flokka ökuréttinda sem skólinn óskar starfsleyfis fyrir,
- d. að ökuskólinn hafi aðstöðu til bóklegrar og verklegrar kennslu, og
- e. að ökuskólinn hafi starfsábyrgðartryggingu.

Ökuskóla er heimilt að framkvæma ökuþróf að uppfylltum nánari skilyrðum m.a. um óháða prófdómendur í samræmi við reglugerð skv. 65. gr.

Starfsleyfi skal binda við kennslu fyrir einn flokk ökutækja eða fleiri.

Fyrir útgáfu starfsleyfis skal ökuskóli greiða leyfisgjald sem Umferðarstofa innheimtir samkvæmt gjaldskrá sinni

Starfsleyfi skal veita til fimm ára í senn. Lok starfsleyfis skal miða við áramót.“

ÖÍ telur að ný umferðarlög eigi að stuðla að aukinni fagmenntun þeirra er sinna ökukennslu. Því leggur ÖÍ þessa breytingu til á 1. mgr.:

„Ökunám skal fara fram *hjá ökukennara* og ökuskóla sem *fengið hafa* til þess starfsleyfi *hjá Umferðarstofu*.“

Jafnframt telur ÖÍ að umferðarlög eigi ekki að fjalla um rekstrarform ökukennara og ökuskóla en stuðla að fagmennsku innan greinarinnar. Því leggur ÖÍ til að b-liður orðist svo:

„*að ökuskólinn hafi samstarfssamning við amk. 2 ökukennara sem starfi í faglegum tengslum við skólann*“.

Því skuli 62. gr. hljóða svo:

„ 62. gr.

*Starfsleyfi ökuskóla.*

Ökunám skal fara fram *hjá ökukennara* og ökuskóla sem *fengið hafa* til þess starfsleyfi *hjá Umferðarstofu*..

Ökuskóli skal m.a. uppfylla eftirtalin skilyrði til að hljóta starfsleyfi:

- a. að forstöðumaður skólans hafi starfsleyfi sem ökukennari,
- b. *að ökuskólinn hafi samstarfssamning við amk. 2 ökukennara sem starfi í faglegum tengslum við skólann,*
- c. að fyrir liggi staðfestar kennsluskrár fyrir þá flokka ökuréttinda sem skólinn óskar starfsleyfis fyrir,
- d. að ökuskólinn hafi aðstöðu til bóklegrar og verklegrar kennslu, og
- e. að ökuskólinn hafi starfsábyrgðartryggingu.

Ökuskóla er heimilt að framkvæma ökuþróf að uppfylltum nánari skilyrðum m.a. um óháða prófdómendur í samræmi við reglugerð skv. 65. gr.

Starfsleyfi skal binda við kennslu fyrir einn flokk ökutækja eða fleiri.

Fyrir útgáfu starfsleyfis skal ökuskóli greiða leyfisgjald sem Umferðarstofa innheimtir samkvæmt gjaldskrá sinni

Starfsleyfi skal veita til fimm ára í senn. Lok starfsleyfis skal miða við áramót.“

## 3.

„63. gr.

*Starfsleyfi ökukennara.*

Umferðarstofa gefur út starfsleyfi ökukennara til ökukennslu.

Starfsleyfi ökukennara til að annast ökukennslu má aðeins veita þeim sem:

- a. hefur náð 24 ára aldri,
- b. hefur a.m.k. fimm ára reynslu af akstri ökutækja í þeim flokki sem hann annast kennslu,
- c. hefur stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja, og
- d. fullnægir kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til öikumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Áður en starfsleyfi er útgefið skal Umferðarstofa kanna að umsækjandi uppfylli öll skilyrði sem gerð eru við útgáfu starfsleyfis til ökukennslu.

Starfsleyfi til ökukennslu gildir í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi í viðkomandi flokki. Endurnýja má starfsleyfi ökukennara til allt að fimm ára í senn uppfylli hann skilyrði til útgáfu starfsleyfis og hafi sótt starfstengd námskeið, í samræmi við ákvæði í reglugerð skv. 65. gr. “

ÖÍ leggur til að aftan við 1. mgr. bætist:

***„Ökukennarar skulu faglega samningsbundnir ökuskóla og starfa eftir kennsluskrá hans.“***

Jafnframt leggur ÖÍ til að bætt verði við lið e er hljóði svo:

***„hafi ökuréttindi á öll vélknúin ökutæki.“***

ÖÍ telur að báðar þessar viðbætur ýti undir hæfni og þekkingu væntanlegs ökukennara og stuðli þannig að auknu umferðaröryggi. Því leggur ÖÍ til að 63. Gr. hljóði svo:

„63. gr.

*Starfsleyfi ökukennara.*

Umferðarstofa gefur út starfsleyfi ökukennara til ökukennslu. ***Ökukennarar skulu faglega samningsbundnir ökuskóla og starfa eftir kennsluskrá hans.***

Starfsleyfi ökukennara til að annast ökukennslu má aðeins veita þeim sem:

- a. hefur náð 24 ára aldri,
- b. hefur a.m.k. fimm ára reynslu af akstri ökutækja í þeim flokki sem hann annast kennslu,
- c. hefur stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja, og
- d. fullnægir kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til öikumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni.

e. ***hafi ökuréttindi á öll vélknúin ökutæki.***

Áður en starfsleyfi er útgefið skal Umferðarstofa kanna að umsækjandi uppfylli öll skilyrði sem gerð eru við útgáfu starfsleyfis til ökukennslu.

Starfsleyfi til ökukennslu gildir í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi í viðkomandi flokki. Endurnýja má starfsleyfi ökukennara til allt að

fimm ára í senn uppfylli hann skilyrði til útgáfu starfsleyfis og hafi sótt starfstengd námskeið, í samræmi við ákvæði í reglugerð skv. 65. gr. “

c) Ábendingar ÖÍ um atriði sem betur mættu fara:

1. Í 11. gr. er fjallað um „lögmæta hópögöngu“.

„Vegfarandi má eigi rjúfa eða hindra á annan hátt *lögmæta hópögöngu* nema með leyfi lögreglu.“

ÖÍ telur orðalag þetta of þröngt og nái ekki til ýmiss konar lögmætra gjörninga eins og hópreiðar hestamanna, hópaksturs fornbíla, hópaksturs vélhjóla, götuhlaupa o. fl.

ÖÍ leggur því til að notað verði hugtakið „hópumferð“ auk skilgreiningar svo ljósara verði við hvað er átt.

„Vegfarandi má eigi rjúfa eða hindra á annan hátt lögmæta *hópumferð* nema með leyfi lögreglu.“

2. 14. gr.:

„Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt, göngustíg eða göngugötu. Vegöxl og akbraut má nota ef gangstétt eða göngustígur er ekki til staðar. Sé gengið eftir vegöxl eða akbraut skal að jafnaði gengið við vinstri vegarbrún í gönguátt og ekki fleiri en tveir samhliða. Gangandi vegfarandi má þó nota gagnstæða vegarbrún ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.“

Reiðhjól eru skilgreind sem ökutæki samkvæmt frumvarpi þessu. ÖÍ leggur því til að aftan við 14. gr. komi eftirfarandi:

**„Hjólreiðamenn, sem nota gangstétt, göngustíg, göngugötu eða aðra þá staði sem ætlaðir eru fyrir gangandi umferð, skulu víkja fyrir gangandi vegfarendum.“**

3. 25. gr. 2. mgr.

„Ökumaður, sem ætlar að aka inn á eða yfir veg, skal veita umferð ökutækja á þeim vegi *úr báðum áttum* forgang ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.“

Ákvæði þetta eykur ekki skilning á því sem við er átt. Hér er lagt til að orðunum „úr báðum áttum“ sé sleppt því það ætti að vera ökumönnum fyllilega ljóst ef ekið er inn á eða yfir akbraut þar sem er tvístefna.

Greinin hljóði því svo:

„Ökumaður, sem ætlar að aka inn á eða yfir veg, skal veita umferð ökutækja á þeim vegi forgang ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.“

Þá leggur ÖÍ til að 8. mgr. 25. gr. hljóði svo:

„Á vegamótum, þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum, má ökumaður eigi aka inn á vegamótin á grænu ljósi ef honum má vera ljóst af aðstæðum í umferðinni að hann muni eigi komast yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð úr þverstæðri átt. Á sama hátt má eigi aka af stað, eftir að grænt ljós hefur kviknað, hafi umferð úr þverstæðri átt ekki komist út af gatnamótunum.“

4. 26. gr., 8. mgr. orðist svo:

„Ökumaður skal forðast, svo sem unnt er, að *nema staðar* á gangbraut.“

5. 32. gr. 2. mgr.

„Upplýsingar eru veittar með því að gefa stefnumerki með stefnuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta út hönd.“

Fornbílar og ýmis önnur eldri vélknúin ökutæki eru ekki búin nútíma stefnuljósabúnaði og þurfa ekki lögum samkvæmt. Því telur ÖÍ að viðkomandi málsgrein skuli hljóða svo:

„Upplýsingar eru veittar með því að gefa stefnumerki með stefnuljósi á vélknúnu ökutæki, *sem skylt er að hafa slíkan búnað*, en annars með því að rétta út hönd.“

6. 6. mgr. 33. gr. hljóði svo:

„Í þoku, þéttri úrkomu eða skafrenningi má nota þokuljós í stað eða ásamt lágum ljósgeisla. *Þokuljós* má eigi nota til annars en þau eru ætluð.“

7. 34. gr.

„Ef nokkur kostur er skulu hættuljós og stöðuljós vera tendruð ef ökutæki er *stöðvað eða því er lagt á akbraut*.“

Hér virðist vera um að ræða ranga notkun hugtakanna að stöðva og leggja samkvæmt hefðbundum skilningi umferðarlaga. Líklega er átt við að bifreið stöðvist vegna bilunar eða annarra ástæðna sem ökumaður hefur ekki á valdi sín. Því er þessi breyting lögð til:

„Ef nokkur kostur er skulu hættuljós og stöðuljós vera tendruð ef ökutæki *stöðvast t.d. vegna bilunar eða það er skilið eftir á akbraut af áður greindum orsökum*.“

8. 43. gr., 6. mgr. hljóði svo:

„Ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum, *ökumaður* báðar hendur á stýri og bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.“

9. Aftan við 47. gr., 1. mgr. bætist:

„Sama á við ef viðkomandi er undir áhrifum ávana- og fikniefna.“

10. 52. gr. 2. mgr:

„Óheimilt er að miða laun ökumanns sem annast farþega- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni samkvæmt þessum kafla við ekna vegalengd eða flutt magn af farmi séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu. Jafnframt er óheimilt að veita ökumanni kaupauka eða launauppbót í þessum tilvikum.“

ÖÍ telur þetta ákvæði ekki eiga lengur heima í umferðarlögum þar sem m.a. reglur um lögbundinn hvíldartíma taka á þessum málum.

11. 67. gr., 3. mgr. hljóði svo:

„Bifreið sem notuð er til æfingaaksturs með leiðbeinanda skal sérstaklega auðkennd til æfingaaksturs. Óheimilt er að nota *auðkennið* við annan akstur en æfingaakstur með leiðbeinanda.“

67. gr., 4. mgr.:

„Æfingaakstur á bifhjóli skal fara fram á lokuðu, afmörkuðu aksturssvæði þar sem ekki er önnur umferð og leiðbeinandinn getur haft stöðugt eftirlit með nemandanum og veitt honum nauðsynlegar leiðbeiningar.“

ÖÍ leggur til að ofangreind málsgrein verði felld niður þar sem afmörkuð aksturssvæði ætluð til æfingaaksturs á bifhjóli eru ekki fyrir hendi.

12. 72. gr. 1.mgr.:

„Ökutæki, skráð hér á landi, skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. *Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvél.*“

Ökukennarafélag Íslands sér ekki ástæðu til að undanskilja dráttarvélarskoðunarskyldu enda eykur það vart umferðaröryggi. Jafnframt er lagt til að fremst í tilvitnaðri grein komi orðið vélknúið. Benda má á að reiðhjól teljast til ökutækja samkvæmt skilgreiningu frumvarpsins. ÖÍ leggur því til að greinin hljóði svo:

„*Vélknúið* ökutæki, skráð hér á landi, skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr.“

13. Eftir er að hreinsa hugtakið *tengitæki* úr frumvarpinu.