

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 50 30. mars 1987, með síðari breytingum.

(Lagt fyrir Alþingi á 132. löggjafarþingi 2005–2006.)

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

- a. Liðurinn *Bifhjól* orðast svo:

Bifhjól:

- a. Vélknúið ökutæki sem ekki telst torfærutæki og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og er á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur, fjórum eða fleiri hjólum og innan við 400 kg að eigin þyngd.
 - b. Vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til vöruflutninga, er a.m.k. á fjórum hjólum og innan við 550 kg að eigin þyngd án rafgeyma, sé það rafknúið.
- b. Við bætast þrír nýir liðir í rétttri stafrófsröð, svohljóðandi:

Farstarfsmaður:

Starfsmaður sem er hluti af ferðastarfshóp, þ.m.t. lærlingar og nemar, sem er í þjónustu fyrirtækis sem stundar flutningsþjónustu á vegum fyrir farþega eða vörur gegn gjaldi eða á eigin vegum.

Flytjandi:

Skráður eigandi eða umráðamaður ökutækis eða sá sem hefur það að láni og notar það til fólks- eða vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni og ekur því sjálfur eða ökumaður í hans þjónustu.

Ökumaður:

Hver sá sem stjórnar ökutæki eða hreyfir það úr stað, jafnvel þótt það sé aðeins um stutta stund.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. a laganna:

- a. Við 1. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Að öðru leyti gilda ákvæði laga um náttúruvernd, nr. 44/1999, um akstur utan vega.

- b. 2. mgr. orðast svo:

Ákvæði 1. másl. 1. mgr. gildir ekki um akstur vegna óhjákvæmilegrar þjónustu, sjúkraflutninga eða annarrar ámóta óhjákvæmilegrar umferðar sem upp kemur.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 44. gr. laganna:

a. 2. mgr. orðast svo:

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann vegna veikinda, hrörnunar, ofreynslu, svefnleysis, neyslu áfengis, ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna, eða af öðrum orsökum, er þannig á sig kominn að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

b. 4. mgr. orðast svo:

Enginn má neyta áfengis, ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna við stjórn vélknúins ökutækis.

4. gr.

44. gr. a laganna orðast svo:

Ráðherra setur reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni, ökurita o.fl., þar sem m.a. skal kveðið á um:

- a. ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- b. lágmarksaldur ökumanna sem sjá um þá flutninga sem reglurnar taka til,
- c. akstur tíma ökumanns hvern dag, skyldu ökumanns til að gera hlé á akstri og til að taka daglega og vikulega hvíld frá akstri,
- d. skyldu til notkunar ökurita sem er búnaður ökutækis þar sem m.a. eru skráðar og geymdar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns auk hraða ökutækis,
- e. skyldu til að varðveita í ökurita, á ökuritakorti eða með öðrum hætti upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma,
- f. skyldu til afhendingar gagna með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar, sbr. c- og d-lið,
- g. útgáfu, efni og form ökuritakorts sem er lykill að rafrænum ökurita og í eru varðveittar rafrænar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns,
- h. skyldu ökumanns til að leita til viðurkenndra viðgerðarmanna eða verkstæða til uppsetningar ökurita,
- i. gjald fyrir ökuritakort,
- j. skyldu ökumanns og flytjanda til að fylgja reglum sem ráðherra setur samkvæmt þessari grein.

Ökumaður og flytjandi skulu sjá til þess að ökuriti sé notaður og fylgt sé reglum um notkun hans og um varðveislu gagna sem varða aksturs- og hvíldartíma. Gerist ökumaður eða flytjandi brotlegur gegn lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim má gera þeim að greiða *in solidum* sekt fyrir brot sín. Framangreind heimild gildir, óháð því hvort brotið verður rakið til saknæms verknaðar starfsmanns flytjanda, enda sé brotið drýgt til hagsbóta fyrir flytjanda eða hann hafi notið hagnaðar af brotinu.

Óheimilt er að miða laun ökumanns, sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni samkvæmt þessari grein, við ekna vegalengd eða flutt vörumagn séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu. Jafnframt er óheimilt að veita ökumanni kaupauka eða launauppbót í framangreindum tilvikum.

Ráðherra setur reglur um viðurkennda viðgerðarmenn eða verkstæði til uppsetningar ökurita.

5. gr.

Á eftir 44. gr. a laganna kemur ný grein, 44. gr. b, sem orðast svo:

Ráðherra setur reglur um skipulag vinnutíma farstarfsmanna sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni, sbr. 1. mgr. 44. gr. a. Í reglunum skal m.a. kveðið á um:

- a. ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- b. skilgreiningu vinnustaðar, vinnutíma og hvíldartíma,
- c. heimilaðan hámarksfjölda vinnustunda á viku og skyldu til að vinna ekki umfram hann,
- d. skyldu til að gera hlé á vinnu og til að taka daglegan og vikulegan hvíldartíma,
- e. skyldu til skráningar vinnutíma og
- f. skyldu til varðveislu gagna í a.m.k. tvö ár frá því að viðkomandi tímabili lýkur.

Farstarfsmönnum er skylt að haga vinnutíma og vinnutilhögun í samræmi við reglur sem ráðherra setur samkvæmt þessari grein. Flytjandi skal bera ábyrgð á því að skrá vinnutíma farstarfsmanna.

6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 45. gr. laganna:

- a. Á eftir 3. mgr. koma tvær nýjar málsgreinar, 4. og 5. mgr., svohljóðandi:

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir svo miklum áhrifum örvandi eða deyfandi efna að hann geti eigi, að mati læknis, stjórnað ökutækinu örugglega.

Ef mælast í blóði ökumanns ólögleg ofskynjunarefni eða önnur örvandi eða deyfandi efni samkvæmt lögum um ávana- og fikniefni telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega.

- b. 4. mgr., er verður 6. mgr., orðast svo:

Nú hefur ökumaður neytt áfengis, ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna fyrir eða við akstur svo að vínandamagn eða magn framangreindra efna í blóði hækkar eftir að akstri lauk, og skal þá litið svo á sem hið aukna vínanda- eða efnamagn hafi verið í blóði hans við aksturinn.

- c. 5. mgr., er verður 7. mgr., orðast svo:

Það leysir ökumann ekki undan sök að hann ætli vínandamagn eða magn ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna minna en um ræðir í 2.–5. mgr.

- d. Á eftir orðinu „áfengis“ í 6. mgr., er verður 8. mgr., kemur: ofskynjunarefna.

7. gr.

47. gr. laganna orðast svo:

Ökumanni vélknúins ökutækis er skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf og/eða láta í té munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef

- a. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr., sbr. 45. gr.,
- b. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga eða reglna sem settar eru samkvæmt þeim enda sé þar kveðið á um heimild til töku öndunar- eða munnvatnssýna,
- c. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða
- d. hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Lögreglan getur fært ökumann til rannsóknar á öndunar- og munnvatnssýni eða til blóð- og þvagransóknar ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr.

44. gr. eða 45. gr. eða hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta í té munnvatnssýni eða er ófær um það. Liggi fyrir grunur um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglan auk þess fært ökumann til læknisskoðunar. Sama á við þegar grunur er um akstur undir áhrifum áfengis og sérstakar ástæður mæla með því.

Lögregla annast töku öndunar- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða meinatæknir annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns- og þvagsýnis. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr.

Ráðherra setur nánari reglur um töku sýna og rannsókn skv. 1., 2. og 3. mgr. Vegna töku og rannsóknar öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 15.000 kr. gjald sem telst til sakarkostnaðar.

8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 62. gr. laganna:

- a. Á eftir orðinu „bifreið“ í 1. mgr. kemur: bifhjól.
- b. Orðin „bifhjól og“ í 3. mgr. falla brott.

9. gr.

68. gr. laganna orðast svo:

Lögreglu er heimilt að stöðva ökutæki og skoða ástand þess og hleðslu án sérstaks tilefnis. Henni er einnig heimilt að skoða upplýsingar sem varðveittar eru í ökurita ökutækis, á ökuritakorti eða með öðrum hætti. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það skuli fært til sérstakrar skoðunar.

Ráðherra getur ákveðið að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar verði heimilt að stöðva ökutæki til þess að sinna eftirliti með:

- a. aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita,
- b. stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja,
- c. hleðslu, frágangi og merkingu farms,
- d. ástandi ökutækja í umferðinni, þar á meðal með því að annast sérstaka skoðun á vegum úti í samræmi við reglur um skoðun ökutækja sem ráðherra setur.

Ráðherra setur reglur um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki og um framkvæmd eftirlits.

Ökumanni er skylt að stöðva ökutæki þegar eftirlitsmaður gefur stöðvunarmerki. Honum er skylt að hlíta því að eftirlitsmaður athugi ástand ökutækis og hleðslu og skal veita honum aðgang að upplýsingum og gögnum sem varðveitt eru í ökurita ökutækis, á ökuritakorti, á skráningarblöðum ökurita eða með öðrum hætti. Ef við eftirlit vaknar grunur um alvarlegt brot er eftirlitsmönnum heimilt að banna frekari för ökutækis til að hindra áframhaldandi brot þar til lögregla kemur á vettvang. Ökumaður skal hlíta banni eftirlitsmanns um frekari för þar til því hefur verið aflétt.

Ökumaður eða flytjandi skal, að kröfu lögreglu eða eftirlitsmanns, afhenda eftirlitsaðila gögn með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar, sbr. c- og d-lið 1. mgr. 44. gr. a. Þetta gildir jafnt um eftirlit á vegum og í starfsstöð flytjanda, hvort sem gögnin eru afhent á staðnum eða send eftirlitsaðila. Neiti flytjandi eða ökumaður að afhenda gögn fer um leit og haldlagningu gagna eftir ákvæðum laga um meðferð opinberra mála.

Neiti ökumaður eða flytjandi að verða við tilmælum lögreglu eða eftirlitsmanns um stöðvun ökutækis, banni við áframhaldandi för þess eða um aðgang að upplýsingum og gögnum, má gera þeim að greiða *in solidum* sekt fyrir brot á lögum þessum. Framangreind heimild

gildir óháð því hvort brotið verður rakið til saknæms verknaðar starfsmanns flytjanda eða ekki, enda sé brotið drýgt til hagsbóta fyrir flytjanda eða hann hafi notið hagnaðar af brotinu.

Verði starfsmaður verkstæðis þess var að öryggisbúnaði vélknúins ökutækis sem þar er til viðgerðar eða breytinga sé áfátt skal hann skýra yfirmanni verkstæðisins frá því. Skal eiganda ökutækisins gert viðvart og tilkynnt til lögreglu, verði eigi úr bætt.

10. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 71. gr. laganna:

a. 7. mgr. orðast svo:

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.

b. Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í ökutæki.*

11. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 72. gr. laganna:

a. Við bætist ný málsgrein sem orðast svo:

Hver sá sem situr í sæti bifhjóls sem búið er öryggisbelti skal nota beltið þegar bifhjólið er á ferð.

b. Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóla.*

12. gr.

4. mgr. 73. gr. laganna orðast svo:

Ráðherra getur sett frekari reglur um hleðslu og frágang farms, skyldu til að breiða yfir farm, svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm.

13. gr.

Á eftir 100. gr. laganna kemur ný grein, 100. gr. a, sem orðast svo:

Refsa skal ökumanni og/eða flytjanda fyrir brot á ákvæðum 44. gr. a og 68. gr. Tilraun til brota og hlutdeild í brotum er refsiverð eftir því sem segir í III. kafla almennra hegningarlaga.

Gera má ökumanni og/eða flytjanda fêsekt, einum sér eða ásamt einstaklingum honum tengdum, eftir því sem nánar er kveðið á um í 44. gr. a og 68. gr., sbr. 100. gr. Sama gildir um greiðsluábyrgð flytjanda á sekt sem fyrirvarsmanni hans eða öðrum starfsmönnum kann að vera gerð.

14. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 102. gr. laganna:

a. Við 2. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Sömu viðurlög eiga við ef brotið er gegn ákvæðum 1., sbr. 4. mgr. 45. gr. eða neitað er um atbeina við rannsókn máls skv. 3. mgr. 47. gr.

b. Í stað orðanna „og vínandamagn í lofti“ í 3. mgr. kemur: eða vínandamagn í lofti.

- c. Við 3. mgr. bætist svohljóðandi málsliður: Sömu viðurlög eiga við ef brotið er gegn 45. gr. og mælst hafa í blóði ökumanns ólögleg ofskynjunarefni eða önnur örvandi eða deyfandi efni samkvæmt ákvæðum laga um ávana- og fíkniefni, sbr. 5. mgr. 45. gr.
- d. Við 4. mgr. bætast tveir nýir málsliðir sem orðast svo: Sömu viðurlög og í 1. másl. eiga við ef áður hefur verið brotið gegn ákvæðum 45. gr. eða neitað er um atbeina við rannsókn máls skv. 3. mgr. 47. gr. og ökumaður gerist sekur um eitthvert þessara brota eða bæði brotin varða við ákvæði 4. mgr. 45. gr. Ef einungis síðara brotið varðar við 5. mgr. 45. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en þrjú ár.
- e. Við bætist ný málsgrein sem orðast svo:
Ökumaður skal ekki beittur viðurlögum skv. 2. másl. 2. mgr. og 2. másl. 3. mgr. geti hann:
- sannað, með vottorði lækni, að hann sé haldinn tilteknum sjúkdómi og þurfi af þeim orsökum að neyta þeirra efna sem í blóði hans greinast að læknisráði og vegna sjúkdómsmeðferðar,
 - sannað að hann hafi fengið útgefið lyfjakort frá Tryggingastofnun ríkisins vegna neyslu þeirra efna sem í blóði hans greinast vegna tiltekinnar sjúkdómsmeðferðar og
 - sannað, með vottorði lækni að undangenginni læknisskoðun, að hann hafi verið hæfur til að stjórna ökutækinu örugglega, að mati lækni.
- Læknir skal vekja athygli sjúklings á þeirri hættu sem skapast getur vegna inntöku efna í tengslum við skerta getu til stjórnunar ökutækis.

15. gr.

G-liður 1. mgr. 108. gr. laganna fellur brott.

16. gr.

3. másl. 1. mgr. 109. gr. laganna fellur brott.

17. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 112. gr. laganna:

- Orðin „og rannsóknir á orsökum umferðarslysa“ í h-lið 1. mgr. falla brott.
- Á eftir 1. mgr. kemur ný málsgrein sem orðast svo:
Umferðarstofa skal setja reglur um gerð og búnað ökutækja í samræmi við ákvæði laga þessara. Skulu reglur þessar birtar. Umferðarstofa ber jafnframt ábyrgð á því að Ísland uppfylli á hverjum tíma alþjóðlegar skuldbindingar um gerð og búnað ökutækja sem mælt er fyrir um í alþjóðlegum samningum á sviði umferðarmála. Skal hún beina tilmælum um breytingar á lögum og reglum til samgönguráðherra ef þess gerist þörf.

18. gr.

Í stað fjárhæðarinnar „200 kr.“ í 2. mgr. 114. gr. laganna kemur: 400 kr.

19. gr.

Lög þessi innleiða í íslenskan rétt eftirtaldir gerðir ESB sem teknar hafa verið upp í XIII. viðauka samningsins um hið Evrópska efnahagssvæði:

- Reglugerð ráðsins um samhæfingu tiltekinnar löggjafar á sviði félagsmála er varðar flutninga á vegum, nr. 3820/85/EBE (tekin upp í lokagerð EES-samningsins, sjá lið 20 í viðauka XIII).

- b. Reglugerð ráðsins um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum, nr. 3821/85/EBE, með síðari breytingum (tekin upp í lokagerð EES-samningsins, sjá lið 21 í viðauka XIII).
- c. Tilskipun ráðsins um staðlaðar aðferðir við eftirlit með framkvæmd reglugerðar (EBE) nr. 3820/85 og 3821 (tekin upp í lokagerð EES-samningsins, sjá lið 23 í viðauka XIII).
- d. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum, nr. 2002/15/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 50/2003.
- e. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um breytingu á tilskipun ráðsins, nr. 91/671/EB, um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi skyldubundna notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3,5 tonn, nr. 2003/20/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 155/2003.

20. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Almennar athugasemdir.

Frumvarp þetta er samið á vegum samgönguráðuneytisins í samráði við Umferðarstofu. Breytingar sem frumvarpið felur í sér eru liður í markmiði samgönguráðuneytisins um bætt umferðaröryggi fyrir landsmenn í samræmi við umferðaröryggisáætlun sem samþykkt var á Alþingi vorið 2005 í formi þingsályktunar. Ráðuneytið hefur sett fram eftirfarandi markmið í því efni: Fjöldi látinna í umferð á hverja 100 þúsund íbúa verði sambærilegur við það sem lægst gerist í heiminum árið 2016, mælt sem meðaltal 5 undanfarandi ára.

Á vormánuðum 2004 skipaði samgönguráðherra stýrihóp til að vinna að stefnumótun í umferðaröryggismálum til ársins 2016. Aðgerðum sem stýrihópurinn lagði sérstaka áherslu á var skipt í eftirtalda flokka: Öruggur ökuhraði, öruggari vegir, öruggari öikumenn, öryggisbúnaður ökutækja og löggæsla/forvarnir. Frumvarpi þessu um breytingar á umferðalögum er auk þess ætlað að renna stoðum undir umferðaröryggisáætlun samgönguráðuneytisins og stuðla að bættu umferðaröryggi fyrir landsmenn alla.

II. Helstu breytingar sem í frumvarpinu felast.

1. Gerðir Evrópusambandsins (ESB).

Lagðar eru til nokkrar breytingar í frumvarpinu til samræmis við fimm gerðir Evrópusambandsins með síðari breytingum. Tvær þeirra, reglugerð (EB) nr. 3820/85/EBE frá 20. desember 1985 og reglugerð (EB) nr. 3821/85/EBE frá 20. desember 1985, varða akstur og hvíldartíma ökumanna auk ökurita. Sú þriðja, tilskipun ráðsins (EBE) nr. 88/599, frá 23. nóvember 1988, varðar eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita o.fl. Hin fjórða er tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2002/15/EBE frá 11. mars 2002 sem varðar skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum. Fimmta gerðin er tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/20/EB frá 8. apríl 2003 um breytingu á tilskipun ráðsins nr. 91/671/EBE, um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi skyldubundna notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3,5 tonn. Allar kveða gerðirnar á um nokkrar efnisbreytingar á lögnum.

a. Reglur um akstur og hvíld atvinnubílstjóra.

Breytingar á lögnum sem framangreindar gerðir hafa í för með sér, felast einkum í því að innleiða ítarlegri reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna í atvinnurekstri, notkun ökurita og eftirlit með notkun þeirra. Ein af þýðingarmestu breytingum frumvarpsins er að styrkja lagastoðir ákvæða um akstur og hvíld atvinnubílstjóra. Breytingin er m.a. til komin vegna dóms Hæstaréttar í málinu nr. 251/2004 þar sem ákærði var sýknaður af kröfu ákærvalds fyrir brot á reglu um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Með dómi Hæstaréttar var ekki hægt að framfylgja reglum um hvíldartíma ökumanna. Þessi réttaróvissa er óviðunandi og hefur slæm áhrif á umferðaröryggi. Breyting frumvarpsins á ákvæðum varðandi aksturs- og hvíldartíma miðar að því að bæta verknaðarlýsingar laganna þannig að refsiakvæðin verði virk og hægt verði að framfylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma. Breytingarnar kveða á um lágmarkshvíldartíma ökumanna til að draga úr hættu sem skapast getur vegna þreytu atvinnubílstjóra.

Markmið reglnna um aksturs- og hvíldartíma er að auka umferðaröryggi. Á Íslandi hefur þróun flutninga verið hröð á undanförunum árum. Auknar kröfur viðskiptalífsins um meiri hraða og sveigjanleika í fólks- og vöruflutningum hafa leitt til umsvifameiri landflutninga, m.a. á kostnað sjóflutninga. Þessir auknu landflutningar hafa líkt og í öðrum löndum orsakað meira álag á vegakerfið, flutningsfyrirtæki og starfsmenn þeirra, með vaxandi hættu á slysum vegna þreytu atvinnubílstjóra.

Þegar stórt flutningatæki sem flytur fjölda farþega, þungan farm eða hættuleg efni lendir í umferðaróhappi geta afleiðingarnar orðið mjög alvarlegar. Það er ekki síst af þessum ástæðum sem lögð hefur verið á það mikil áhersla innan Evrópusambandsins að auka umferðaröryggi með reglum um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra og nú síðast með tilskipun um notkun á rafrænum ökuritum. Þetta er mikilvægur liður í eftirliti með það að markmiði að draga úr álagi á atvinnubílstjóra við akstur stórra ökutækja.

Samkvæmt tölum frá rannsóknarnefnd umferðarslysa má rekja í það minnsta eitt banaslys á ári undanfarin ár beint til þreytu ökumanns en nefndin hefur hingað til einungis rannsakað banaslys. Erfitt er að ná fram tölfræði um þetta því slysavaldar eru ekki líklegir til að gefa upp þreytu sem orsök óhapps. Árlega verða mörg þúsund umferðarslys á Íslandi og mörg hver með alvarlegum afleiðingum. Ætla má að þreyta sé undirliggjandi orsök í stórum hluta tilvika. Í því sambandi má benda á norska skýrslu sem áætlar að um 30% framaná- og útafkeyrslna séu af völdum þreytu ökumanna. Það má vel yfirfæra þessar tölur á Ísland, enda aðstæður svipaðar hér og í öðrum löndum Evrópu.

Röksemdir gegn innleiðingu ökurita hafa einkum verið þær að á Íslandi séu aðstæður ekki þær sömu og á meginlandi Evrópu. Þar sé hægt að aka þúsundir kílómetra í einni lotu og því meiri hætta á að ökumenn valdi slysum þegar þeir hafa verið lengi við akstur. Þessi hætta sé í raun ekki fyrir hendi hér á landi þar sem vegalengdir eru styttri. Þetta er vissulega rétt. Hins vegar skal á það bent að það tíðkast mjög hér á landi meðal atvinnubílstjóra að þeir taki að sér mörg verkefni, hvert á eftir öðru, eins og alkunna er í íslensku viðskiptalífi. Þetta hefur það í för með sér að sami bílstjórinn tekur að sér akstur milli margra staða á skömmum tíma og með litlum hléum. Sami bílstjórinn skiptir jafnvel um ökutæki nokkrum sinnum á leið sinni um landið. Þetta hefur það í för með sér að þegar á heildina er litið samsvarar ökutími atvinnubílstjóra á Íslandi þeim ökutíma sem viðgengst víða á meginlandi Evrópu. Uppsöfnuð þreyta og streita atvinnubílstjóra á Íslandi er því af sama meði og þreyta atvinnubílstjóra á meginlandi Evrópu. Þreyttur ökumaður er jafn hættulegur umhverfi sínu, hvort sem hann keyrir um á götum stórborga á meginlandinu eða á Íslandi. Jafnframt má halda því fram að

íslenska vegakerfið sé í raun ekki eins þróað og vegakerfi á meginlandinu og því krefjist akstur á íslenskum vegum mun meiri einbeitingar en ella. Af framangreindu má því vera ljóst að reglur sem stuðla að hæfilegri hvíld atvinnubílstjóra á meginlandi Evrópu eiga fullt erindi við öikumenn á Íslandi sem vinna við svipaðar aðstæður, þ.e. langan vinnutíma og streituvaldandi vinnuumhverfi.

Á morgun hátt má líkja reglum um akstur og hvíld við þær öryggisreglur sem eru í gildi í flugi. Enginn myndi sætta sig við að reglum um vinnutíma starfmannanna í flugvélum yrði ekki framfylgt. Fyrir flugmenn eru þetta sjálfsagðar öryggiskröfur og brot á þeim ekki liðin. Þessi sjónarmið ættu einnig að vera í hávegum höfð þegar fjallað er um flutninga á vegum, því umferðarslys eru ekki einkamál þess sem veldur, heldur málefni sem snertir allt samfélagið.

Önnur rök fyrir reglum um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra snúa að heilsuvernd og félagslegum þáttum. Reglunum fylgir öruggara og betra starfsumhverfi fyrir stéttina. Viðurkennd eru heilsuspillandi áhrif streitu og þreytu sem fylgir löngum vinnulotum. Þar er reglum um akstur og hvíld ætlað að grípa inn í.

Að lokum leiða reglurnar til jafnari samkeppnisstöðu flutningafyrirtækja sem undir reglurnar falla. Minni hættu er á að fyrirtæki leitist við að skapa sér betri samkeppnisstöðu með því að leggja að starfsmönnum sínum að vinna langa vinnudaga eða gangast undir langar fjarvistir frá heimilum sínum. Í stað þess verða fyrirtækin að bæta samkeppnisstöðu sína eftir öðrum leiðum, t.d. með hagkvæmari tækjum eða aðhaldi í rekstri. Þetta gildir hvorutveggja um fyrirtæki í Evrópu og á Íslandi. Þess þekkjust dæmi að erlendar ferðaskrifstofur sendi rútur og öikumenn með ferju til landsins til að aka ferðamönnum á þeirra vegum um landið. Reglur um aksturs- og hvíldartíma ná jafnt til slíkra öikumanna sem innlendra.

Með hliðsjón af framangreindu og fyrrnefndum dómi Hæstaréttar er því með þessu frumvarpi lagt til að ákvæði umferðarlaga um þetta efni verði ítarlegri en nú er og tiltaka í lögum nánar þær kvaðir sem megi leggja á öikumenn með reglugerð. Miðað er við að ný reglugerð verði gefin út þar sem reglur um aksturstíma öikumanns hvern dag verði settar fram með beinum hætti og um skyldu öikumanns til þess að gera hlé á akstri vegna daglegs eða vikulegs hvíldartíma.

b. Reglur um farstarfsmenn og aukið eftirlit Vegagerðarinnar.

Jafnframt er í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2002/15/EBE gert ráð fyrir reglum varðandi farstarfsmenn (mobile workers), sem ekki hafa verið sérstakar reglur um í íslenskri löggjöf til þessa. Gert er ráð fyrir breytingum á fyrirkomulagi eftirlits með aksturs- og hvíldartíma öikumanna, notkun ökurita, stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja, hleðslu og ástandi þeirra, þannig að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar verði fengnar auknar heimildir til úrræða. Í frumvarpinu er lagt til að ráðherra verði falið ákvörðunarvald um eftirlitsaðila og hvernig eftirlitinu skuli háttáð með setningu reglugerðar þar að lútandi. Veruleg breyting verður á framkvæmd eftirlitsins með tilkomu nýrra rafrænna ökurita og rafrænna ökuritakorta sem árita skal í notkun fyrir 1. janúar 2006. Þá er í frumvarpinu nýmæli um skyldu öikumanns og flytjanda til þess að afhenda, að kröfu lögreglu eða eftirlitsmanns, gögn vegna eftirlits með aksturs- og hvíldartíma. Markmiðið er að auka umferðaröryggi þannig að minni hættu skapist af öikumönnum, ökutækjum eða skemmdum vegum.

c. Skyldubundin notkun öryggisbelta í ökutækjum.

Jafnframt er lögð til breyting á 71. gr. laganna með hliðsjón af tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/20/EB frá 8. apríl 2003 um breytingu á tilskipun ráðsins nr. 91/671/EBE

um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi skyldubundna notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3,5 tonn. Miðar breytingin að því að ráðherra verði falið að setja frekari reglur um gerð og notkun viðurkennds öryggis- og verndarbúnaðar fyrir ökumann og farþega ökutækis.

d. Skilgreiningar.

Lagt er til að bæta tveimur nýjum skilgreiningum í 2. gr. laganna, í samræmi við gerðir Evrópusambandsins, annars vegar á hugtakinu *flytjandi* og hins vegar á hugtakinu *farstarfsmaður*. Þá er talið eðlilegt að hugtakið *ökumaður* sé skilgreint rétt eins og hugtakið *vegfarandi*. Jafnframt er skilgreiningu hugtaksins *bifhjól* breytt nokkuð með hliðsjón af aukinni notkun nýrra ökutækja í umferðinni.

2. Ávana- og fíkniefni.

Í öðru lagi er í frumvarpinu lagt til að byggt verði undir heimildir laganna varðandi óheimila stjórnun ökutækis undir áhrifum ávana- og fíkniefna, sbr. 44. gr. laganna. Þá er sett fram nýmæli í 47. gr. varðandi skyldu ökumanns til að láta í té munnvatnssýni, að kröfu lögreglu, þegar grunur er um að hann hafi gerst brotlegur við lög vegna neyslu ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna en áfengis, sbr. 47. gr. laganna. Nýmæli þetta er til komið vegna vinnu starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði í júlí árið 2000 til að skoða gildandi umferðarlöggjöf og reglugerðir samkvæmt þeim. Hópurinn sendi frá sér skýrslu í febrúar árið 2001 þar sem settar voru fram tillögur og ábendingar um atriði sem betur mættu fara í því skyni að auka umferðaröryggi og bæta umferðina. Er í skýrslunni m.a. lagt til að lögreglu verði heimilað að taka munnvatnssýni til að kanna hvort ökumaður sé undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Er í frumvarpinu jafnframt gert ráð fyrir því að lögreglumönnum verði heimilað að færa ökumann til rannsóknar ef hann neitar lögreglunni um slíkt sýni eða ef hann er ófær um að láta það í té. Með tilkomu nýrrar tækni við rannsókn umferðarlagabrota af þessu tagi eru skilgreind ný viðmið í 45. gr. laganna vegna neyslu ökumanna á ofskynjunarefnum eða öðrum örvandi eða deyfandi efnum. Lagt er til annars vegar að veitt verði ákveðið svigrúm varðandi þau efni eða lyf sem talist geta til almennrar notkunar, t.d. vegna sjúkdómsmeðferðar. Er í slíkum tilvikum gert ráð fyrir mati læknis á því hvort ökumaður sé hæfur til aksturs þrátt fyrir inntöku örvandi eða deyfandi efna af einhverju tagi. Hins vegar er sett fram skýrt viðmið um það að ökumaður teljist óhæfur til að stjórna ökutæki ef í blóði hans mælast ólögleg ávana- og fíkniefni og beri að refsa sem slíkum. Einnig er gerð breyting á viðurlagaákvæði 102. gr. laganna með það fyrir augum að akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna geti varðað ökuleyfissviptingu auk sekta eða fangelsis eins og áskilið er í hinu almenna refiákvæði 100. gr. laganna. Gengið er út frá því að svipaðar reglur gildi og varða ökuleyfissviptingu vegna aksturs undir áhrifum áfengis. Mikilvægt er að ökumenn aki ekki undir áhrifum áfengis og/eða annarra vímuefna. Öryggi í umferðinni mundi stórbatna ef enginn æki við slíkar aðstæður en í 10% banaslysa er aðalorsök talin vera sú að sá látni hafi ekið undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna og 2,4% allra umferðarslysa má rekja til ölvunarasturs. Til að ná fram bættu umferðaröryggi verður 250 millj. kr. varið til þess á næstu fjórum árum að draga úr akstri undir áhrifum áfengis eða annarra efna, m.a. með auknu eftirliti lögreglu, gerðar fræðslu- og kynningarefnis og áróðri.

3. Akstur utan vega.

Í þriðja lagi er í frumvarpinu lagt til að sett verði í lög tilvísun í lög um náttúruvernd varðandi akstur utan vega í dreifbýli. Í 17. gr. þeirra laga er að finna bann við akstri utan vega þar sem gert er ráð fyrir refsíábyrgð skv. 76. gr. náttúruverndarlaganna.

4. Gjaldtökuheimildir.

Í fjórða lagi er í frumvarpinu lagt til að felld verði niður gjaldtökuheimild vegna brota á ákvæðum um að færa ökutæki til skoðunar og á þeim reglum um skoðun ökutækja sem ráðherra setur með stoð í 67. gr. laganna. Talið er heppilegra að gjald vegna slíkra brota sé í formi sektar. Jafnframt er gerð sú breyting að fjárhæð umferðaröryggisgjalds er hækkuð.

5. Umferðarstofa.

Í fimmta lagi er lagt til að ákvæði um hlutverk Umferðarstofu varðandi rannsóknir á orsökum umferðarslysa verði fellt brott enda hefur það hlutverk verið flutt til rannsóknarnefndar umferðarslysa, með samnefndum lögum. Einnig er lagt til að Umferðarstofu verði falið að setja reglur um gerð og búnað ökutækja til samræmis við alþjóðlegar skuldbindingar.

6. Öryggis- og verndarbúnaður fyrir ökumann og farþega ökutækis og bifhjóls.

Í sjötta lagi er lagt til að lögfest verði heimild ráðherra til að setja frekari reglur um öryggis- og verndarbúnað fyrir ökumann og farþega ökutækis til samræmis við alþjóðlegar skuldbindingar. Einnig er lagt til að lögfest verði skylda til notkunar öryggisbeltis við akstur bifhjóls, sé það til staðar. Fellt er niður bann við því að tengja eftirvagn eða tengitæki við bifhjól. Jafnframt er ráðherra veitt heimild til að setja reglur um skyldu til að breiða yfir farm, sbr. 4. mgr. 73. gr. laganna.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. gr. frumvarpsins er lagt til að skilgreind verði fjögur ný hugtök. Í fyrsta lagi hugtakið *ökumaður*. Talið er edlilegt að skilgreint sé í lögnum hugtakið *ökumaður* rétt eins og hugtakið *vegfarandi*. Ökumaður telst vera hver sá sem stjórnar ökutæki, jafnvel þótt það sé aðeins um stutta stund. Gengið er út frá því að ökumaður hafi fullgild ökuréttindi, þar sem það á við.

Í öðru lagi hugtakið *flytjandi*. Hugtakið *flytjandi* er í frumvarpinu skilgreint sem skráður eigandi eða umráðamaður ökutækis eða sá sem hefur það að láni og notar það til fólks eða vöruflutninga á vegum og ekur því sjálfur eða ökumaður í hans þjónustu. Hér er átt við þann aðila sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum, í atvinnuskyni og ber ábyrgð á því, ásamt ökumanni þegar við á, að fylgt sé reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita o.fl. Hugtakið *flytjandi* hefur fyrst og fremst þýðingu í lögnum að því er varðar reglur um akstur og hvíld atvinnubílstjóra.

Í reglum sem gilda á Evrópska efnahagssvæðinu um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ökurita o.fl., og innleiddar hafa verið með reglugerð nr. 136/1995 og breytingu á þeirri reglugerð, eru lagðar skyldur á þann sem annast í atvinnuskyni fólks- og vöruflutninga á vegum. Í íslenskri þýðingu EB-reglugerða nr. 3820/85 og nr. 3821/85 eru ýmist notuð orðin *fyrirtæki*, *flutningafyrirtæki* eða *vinnuveitandi* um þann sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni. Orðið *flytjandi* er hugsað sem samheiti yfir öll framangreind hugtök.

Með því að nota orðið *flytjandi* og skilgreina það með þeim hætti sem gert er ráð fyrir í frumvarpinu er leitast við að hafa það skýrt hver það er sem annast þá flutninga sem hér um ræðir.

Einnig er í frumvarpinu lagt til að hugtakið *farstarfsmaður* (mobile worker), sem er nýyrði, verði skilgreint sem starfsmaður sem er hluti af ferðastarfshóp, þ.m.t. lærlingar og nemarar, sem er í þjónustu fyrirtækis sem stundar flutningsþjónustu á vegum fyrir farþega eða vörur gegn gjaldi eða á eigin vegum. Er hér átt við aðstoðarmann ökumanns, sem vinnur í teymi með honum en sér þó ekki um akstur ökutækisins. Starf farstarfsmanns getur t.d. falist í því að sjá um hleðslu ökutækisins, affermingu, aðstoð við farþega, hreingerningu, viðhald o.fl.

Að lokum er í frumvarpinu lagt til að skilgreiningu hugtaksins *bifhjól* verði breytt á þann hátt að það nái til vélknúins ökutækis á fjórum hjólum eða fleiri, auk þess sem nú er, þ.e. ökutækis á tveimur eða þremur hjólum. Hugtökin *bifhjól* og *torfærutæki* eru skilgreind í 2. gr. gildandi laga og í reglugerð nr. 822/2004, um gerð og búnað ökutækja. Reglur um bifhjól mótast af EES-reglum en engar EES-reglur hafa verið innleiddar í íslenskan rétt um torfærutæki. Erlendis mun vera algengt að fjórhjól, skráð sem bifhjól, séu notuð til aksturs á vegum. Hér á landi eru á skrá fjölmörg torfærutæki, einkum fjórhjól, sem notuð eru við ýmis störf, einkum í landbúnaði. Slík tæki hafa að nokkru komið í stað dráttarvéla. Samkvæmt gildandi lögum má ekki aka torfærutæki á vegi auk þess sem mun minni kröfur eru gerðar til búnaðar þess en til bifhjóls eða bifreiðar. Bifhjól á fjórum hjólum (fjórhjól) hefur hins vegar ýmsa kosti umfram torfærutæki og telst notkun þess því öruggari. Af þeim sökum er lagt til í frumvarpinu að heimilt sé að aka bifhjólum á fjórum hjólum eða fleiri á vegum.

Um 2. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringar.

Um 3. gr.

Lögð er til sú breyting að bætt verði inn orðinu „ofskynjunarefna“ á tveimur stöðum í 44. gr. laganna. Með þessu er áréttað að óheimilt sé með öllu að stjórna eða gera tilraun til stjórnunar vélknúins ökutækis undir áhrifum ávana- og fíkniefna eða annarra ofskynjunarefna, af hvaða tagi sem er. Jafnframt er með breytingunni kveðið skýrt á um það að óheimilt sé að neyta ávana- og fíkniefna eða annarra ofskynjunarefna við stjórn vélknúins ökutækis.

Í 1. gr. laga um ávana- og fíkniefni, nr. 65/1974, er tekið fram að hugtakið ávana- og fíkniefni taki í þeim lögum einnig til ávana- og fíknilyfja. Líklega eru flest efni, þar með talin lyf, sem falla undir lög nr. 65/1974, örvandi og/eða deyfandi. Jafnframt eru mörg þeirra ofskynjunarefni. Rannsókn vegna brota á 44. gr. umferðarlaganna beinist að því að kanna hvort ökumaður sé ófær um að stjórna ökutæki örugglega, m.a. vegna neyslu annarra örvandi eða deyfandi efna en áfengis eða neyslu ofskynjunarefna.

Með því að bæta orðinu „ofskynjunarefni“ (í viðeigandi orðmynd) inn í texta 2. mgr. 44. gr. er leitast við að tryggja að í hverju tilviki sé formleg lagaheimild fyrir hendi til þess að krefjast munnvatnssýnis þegar grunur vaknar um að ökumaður sé undir áhrifum ávana- og fíkniefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna og sé vegna þess ekki fær um að stjórna ökutæki örugglega.

Um 4. gr.

Í 6. mgr. 44. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 var svohljóðandi ákvæði um hvíldartíma ökumanna: „Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hvíldartíma ökumanna.“ Með lögum nr.

84/1984 var 6. mgr. 44. gr. felld niður en í hennar stað sett ákvæði 44. gr. a sem kveður á um heimild ráðherra til að setja reglur um akstur og hvíldartíma ökumanns, þar á meðal notkun ökurita, varðveislu hans, ökuritakort og gjaldtöku fyrir ökuritakort. Með þeirri breytingu sem lögð er til í frumvarpinu er reynt að styrkja frekar lagastoð um akstur og hvíld atvinnubílstjóra. Þessi breyting er m.a. til komin vegna dóms Hæstaréttar í málinu nr. 251/2004, þar sem ákærði var sýknaður af kröfu ákæruvaldsins fyrir brot á reglum um akstur og hvíldartíma ökumanna. Var í dómnum vísað til þess að sjálfstæða verknaðarlýsingu á broti varðandi hvíldartíma ökumanna væri hvorki að finna í 6. mgr. 44. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga, né heldur í reglugerð sem sett var með stoð í lögnum. Ákvæði 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga hefur að geyma aðgreinda refsireglu sem vísar til verknaðarlýsinga í öðrum ákvæðum laganna og í ákvæðum reglna sem settar eru samkvæmt þeim. Niðurstaða dómsins var sú að skýra refsheimild skorti svo samrýmanlegt væri 1. mgr. 69. gr. Stjórnarskrárinnar. Í 100. gr. umferðarlaga er kveðið á um refsingu, sektir og fangelsi, vegna brota *gegn lögnum eða reglum settum samkvæmt þeim*. Samkvæmt því getur verknaðarlýsing brots verið hvort sem er í umferðarlögum eða í reglum settum samkvæmt þeim. Breyting frumvarpsins á ákvæðum laganna varðandi akstur og hvíldartíma ökumanna miðar að því að bæta verknaðarlýsingar þeirra þannig að refsiakvæðin verði virk og hægt verði að framfylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma.

Breytingunni er jafnframt ætlað að tryggja að skýr lagaheimild sé fyrir innleiðingu áður nefndra reglugerða Evrópusambandsins um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita o.fl.

Reglur um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra voru fyrst innleiddar í íslenskan rétt í framhaldi af gildistöku EES-samningsins 1993, með innleiðingu á reglugerðum Evrópu-bandalagsins frá 1985 nr. 3820/EBE, 3821/EBE og tilskipunum nr. 88/599/EBE og 2002/15/EB.

Ákvæði c–f liðar 1. mgr. um skyldu til notkunar ökurita og ökuritakorts, skráningar og varðveislu upplýsinga um aksturs- og hvíldartíma veita eftirlitsmanni rétt til aðgangs að upplýsingum um akstur ökutækisins. Þá er í i-lið gert ráð fyrir gjaldtökuheimild vegna kostnaðar sem af búnaðinum hlýst. Framangreind ákvæði eru einkum til komin vegna þess að til stendur að setja rafræna ökurita í þær bifreiðir sem reglur um aksturs- og hvíldartíma taka og nota í því sambandi rafræn ökuritakort. Gert var ráð fyrir að samræmdar reglur um notkun rafrænna ökurita tækju gildi 5. ágúst 2004 og þar með samræmdar reglur um notkun þeirra á Evrópska efnahagssvæðinu. Gildistökuinni hefur verið frestað til 1. janúar 2006 en nýjar bifreiðir, sem reglur um akstur og hvíldartíma ökumanna taka til og skráðar eru frá þeim tíma, skulu vera búnar rafrænum ökurita.

Í 2. mgr. greinarinnar er gert ráð fyrir jafnri skyldu ökumanns og flytjanda til að tryggja að ökuriti sé notaður og fylgt sé reglum um notkun hans og varðveislu gagna sem varða aksturs- og hvíldartíma. Gerist annar hvor aðilinn brotlegur við lög þessi eða reglur þar að lútandi má refsa þeim með sektargreiðslu, báðum eða hvorum sem er. Ekki þarf að sýna fram á saknæma háttsemi starfsmanns flytjanda í þessum tilvikum hafi brotið verið drýgt til hagsbóta fyrir flytjanda eða hann notið hagnaðar af því. Markmiðið með því að leggja svo ríka ábyrgð á hendur flytjanda er að hann geti ekki firrt sig ábyrgð í þeim tilvikum þegar hann hefur lagt að ökumanni framkvæmd verks sem ekki er í samræmi við ákvæði laganna eða reglna settra með stoð í þeim.

Samkvæmt 3. mgr er vinnuveitendum óheimilt að miða laun starfsmanna sinna, þ.e. ökumanna sem stunda vöru- og fólksflutninga í atvinnuskyni, við ekna vegalengd eða flutt vöru-

magn, séu slíkar greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu. Jafnframt er talið eðlilegt að sporna við því að atvinnubílstjórar geti fengið slíkar launagreiðslur í formi kaupauka eða launauppbótar. Báðir málsliðirnir miða að því að reynt sé að fyrirbyggja að atvinnubílstjórum verði gert að vinna „í akkorði“ undir mikilli tímapressu, eða langar vinnutarnir, sem hvort tveggja er til þess fallið að skapa mikla hættu í umferðinni. Með orðunum „flutt vörumagn“ er einkum horft til þess að bílstjórum verði ekki gert að sérstöku kappsmáli hversu margar ferðir þeir fara eða hversu fljótir þeir eru að aka bæjarhluta á milli. Ákvæðinu er því ætlað að standa vörð um aukið umferðaröryggi í landinu.

Að lokum er gert ráð fyrir heimild ráðherra til að setja reglur um viðurkennda viðgerðarmenn eða verkstæði sem bærir eru til uppsetningar og viðgerðar ökurita.

Um 5. gr.

Lagt er til í frumvarpinu að bætt verði við lögum nýrri grein, 44. gr. b, þar sem kveðið er á um skyldur farstarfsmanna (mobile workers), þ.e. þeirra aðila í áhöfn flutningabifreiða sem ekki teljast ökumenn í bókstaflegri merkingu orðsins. Gengið er út frá því að orðið farstarfsmaður verði nánar skilgreint í 2. gr. laganna. Þessi tillaga er til komin vegna tilskipunar nr. 2002/15/EB, sem inniheldur ákvæði um vinnutíma annarra í áhöfn flutningabifreiða en ökumanns. Tilskipunin gildir um farstarfsmenn sem eru ráðnir hjá fyrirtækjum sem stunda flutningastarfsemi á vegum sem reglugerð (EBE) nr. 3820/85 tekur til. Markmiðið með tilskipuninni er að setja lágmarkskröfur um skipulag á vinnutíma í því skyni að bæta heilsuvernd og öryggi farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum og til að bæta umferðaröryggi og samræma samkeppnisiskilyrði. Tilskipunin gildir því til viðbótar ákvæðum reglugerðar (EBE) nr. 3820/85. Eðlilegt er að setja lagastoð vegna þeirra í umferðarlög. Á hinn bóginn er fátítt enn sem komið er að hér á landi starfi aðstoðarmenn atvinnubílstjóra á ferðum þeirra um landið svo efni tilskipunarinnar mun að líkindum koma til með að snerta fáa einstaklinga héraendis eins og málum er nú háttað. Sú tillaga sem sett er fram í lokamálslið 2. mgr., varðandi ábyrgð flytjanda á skráningu vinnutíma farstarfsmanna, er til komin vegna áskilnaðar í fyrrnefndri tilskipun um ábyrgð og skyldur atvinnurekenda í þessu sambandi.

Breyting á umferðarlögunum er nauðsynleg þar sem í gildandi 44. gr. a umferðarlaga, sbr. einnig tillögu um breytingu á 44. gr. a í frumvarpi þessu, veitir ráðherra eingöngu heimild til að setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sjálfra en nær ekki til vinnutíma aðstoðarmanna sem sinna öðrum störfum sem tengjast fólks- og vöruflutningum á vegum, þ.e. öðrum en akstri.

Tillaga um reglur samkvæmt framangreindu mótast af sömu sjónarmiðum og tillaga sú sem rakín er í athugasemdum um 4. gr. frumvarpsins þar sem tekið er mið af fyrrnefndum dómi Hæstaréttar. Samkvæmt því er lagt til að settar verði sérstakar efnisreglur þar sem kveðið er nánar á um helstu atriði sem ráðherra skuli setja reglur um varðandi skipulag vinnutíma farstarfsmanna.

Um 6. gr.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir breytingum á 45. gr. laganna þess efnis að enginn megi stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann er undir áhrifum ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna. Nú þegar er í lögunum bann við stjórnun ökutækis eða tilraun til stjórnunar ökutækis undir áhrifum áfengis. Hér er því um að ræða viðbót við núgildandi ákvæði með það fyrir augum að sporna við því að ökumenn séu undir áhrifum fíkniefna, hvort heldur sem er ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna við stjórn öku-

tækis. Gert er ráð fyrir því að unnt sé að refsa fyrir tilraun til stjórnunar ökutækis undir slíkum kringumstæðum og telst hún því vera sem fullframið brot.

Ekki er gert ráð fyrir breytingum á 1.–3. mgr. ákvæðisins. Hins vegar er lagt til að bæta við tveimur málsgreinum eftir 3. mgr. Í 4. mgr. er gert ráð fyrir að ótvírætt verði kveðið á um það að enginn megi stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki, ef hann er undir svo miklum áhrifum örvandi eða deyfandi efna að hann geti eigi stjórnað ökutækinu örugglega. Er gert ráð fyrir því að mat um það hvort ökumaður teljist geta stjórnað ökutæki örugglega sé læknisfræðilegt eins og fram kemur í refsíákvæðaumfjöllun frumvarpsins, sbr. athugasemdir um 12. gr. Til aðgreiningar frá 5. mgr. ákvæðisins, sem jafnframt er nýmæli og varðar ólögleg efni, er í þessari málsgrein gengið út frá því að um sé að ræða lögleg efni, t.d. ávísuð af lækni eða keypt af viðurkenndum lyfsala, til meðferðar á tilteknum sjúkdómum o.fl. Oft eru slík efni (lyf) merkt sérstaklega með lituðum viðvörðunarþríhyrningi á söluumbúðum til að vekja athygli á því að ekki sé óhætt að stjórna ökutæki í ákveðinn tíma eftir inntöku efnisins. Ljóst er að séu slík efni yfir ákveðnu magni í blóði ökumanns kann að skapast hættu af honum í umferðinni. Æskilegt væri því að skilgreina í lögum þau hættumörk sem hér um ræðir varðandi notkun löglegra, örvandi eða deyfandi efna á sama hátt og gildir um magn áfengis sem mælt getur í blóði. Ekki er talið unnt að skilgreina mörk þeirra efna sem hér um ræðir með því að setja föst viðmið eins og gert hefur verið varðandi vínandamagn í blóði eða lofti ökumanns, þar sem áhrif lyfja og/eða efna á fólk geta verið mjög einstaklingsbundin. Af þessum sökum er það talið heppilegra í slíkum tilvikum að fela lækni mat á því hvort ökumaður teljist hæfur til stjórnunar ökutækis í hvert sinn.

Í 5. mgr. frumvarpsins eru dregnar skýrar línur hvað varðar mælanleg mörk *ólöglegra* ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni í blóði ökumanns. Í ákvæðinu er gengið út frá því að í slíkum tilvikum sé rétt að taka af öll tvímæli um það að stjórnun eða tilraun til stjórnunar ökutækis undir áhrifum ólöglegra efna af því tagi sem hér um ræðir er óheimil undir öllum kringumstæðum. Skilgreint mæligildi í blóði ökumanns er því 0 (núll).

Ákvæðum 6. og 7. mgr. 45. gr. er breytt til samræmis við það sem þegar hefur komið fram í umfjöllun frumvarpsins um 2. og 4. mgr. 44. gr. laganna, hvað varðar neyslu ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna.

Um refsingar vísast til umfjöllunar um 14. gr. frumvarpsins.

Um 7. gr.

Í 1. mgr. 47. gr. umferðarlaga er gert ráð fyrir heimild lögreglu til að framkvæma öndunarpróf á ökumanni vélknúins ökutækis undir ákveðnum kringumstæðum. Lögð er til sú breyting á ákvæðinu að ökumanni verði gert skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf. Jafnframt er lagt til það nýmæli að ökumanni verði gert skylt að láta í té munnavatnssýni undir ákveðnum kringumstæðum. Lögreglumaður getur í þeim tilvikum sem upp eru talin í 1. mgr. ákvæðisins krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis gangist undir öndunarpróf og/eða láti í té munnavatnssýni eftir atvikum ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr. laganna sbr. 45. gr. vegna neyslu áfengis, ofskynjunarefna, örvandi eða deyfandi efna ef hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit. Jafnframt er lögreglu heimilt að gera ökumanni að gangast undir slík próf ef talin er ástæða til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum laganna eða reglna settra samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið sérstaklega á um heimild til töku öndunar- eða munnavatnssýna. Í samræmi við þetta nýmæli er nú-

gildandi 2. mgr. 47. gr. breytt á þann hátt að lögreglumaður geti fært ökumann til rannsóknar á munnvatnssýni, auk öndunarsýnis eins og nú er, eða til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr. eða 45. gr. eða hann neitar að láta framkvæma öndunarpróf eða láta í té munnvatnssýni eða er ófær um það.

Framangreind breyting er til komin vegna tillögu starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði og skilaði skýrslu í febrúar árið 2001. Í skýrslunni er m.a. lagt til að lögreglu verði heimilað að taka munnvatnssýni til að kanna hvort ökumaður sé undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Í skýrslunni er m.a. eftirfarandi tekið fram: „Skaðleg áhrif áfengis á hæfni ökumanns eru vel þekkt. Síðustu ár hefur aukin athygli beinst að akstri undir áhrifum fíkniefna með tilfelli til umferðaröryggis. Erfitt er að segja til um ætlaðan fjölda ökumanna sem aka eða hafa ekið undir áhrifum fíkniefna eða lyfja, vegna skorts á prófun ökumanna. Hins vegar er ljóst að fjöldi þeirra hefur aukist undanfarin ár og er talið að í Noregi hafi fjöldi þeirra sem aka undir áhrifum fíkniefna eða lyfja fimmfaldast á síðastliðnum 10–15 árum.“

Mun erfiðara er fyrir lögreglu að leiða í ljós hvort ökumaður sé undir áhrifum annarra örvandi eða deyfandi efna en áfengis þar sem hún getur ekki með einföldum hætti sýnt fram á það á staðnum að viðkomandi sé undir áhrifum þessara efna.

Í fyrrnefndri skýrslu starfshópsins kemur enn fremur eftirfarandi fram: „Komið hafa fram nýjar aðferðir við að mæla hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna, aðrar en með blóð- eða þvagsýni. Þróuð hafa verði tæki til að greina hvort ökumaður sé undir áhrifum ýmissa ávana- og fíkniefna með töku munnvatnssýnis. Er þessi aðferð einföld í framkvæmd og er gerð af lögreglumanni á staðnum í stað þess að færa ökumann til læknis til rannsóknar. Í Belgíu og Sviss eru í almennri notkun tæki til slíkra mælinga. Slík tæki eru þó ekki lögfull sönnun þess að ökumaður sé ekki undir áhrifum og reynist sýnið jákvætt þarf að færa ökumann til blóð- eða þvagrannsóknar til nánari greiningar og staðfestingar. Með þessu er hins vegar hægt að leiða í ljós hvort ástæða sé til að færa ökumann til slíkrar rannsóknar og þannig hægt að komast hjá því að sýni séu send í dýrar rannsóknir sem ekki reynast svo jákvæð. Slíkar mælingar myndu auðvelda eftirlit lögreglu, spara verulega tíma hjá lögreglu, starfsfólki heilsugæslu og rannsóknarstofu, og þeirri kvöð oft létt af ökumanni að vera færður til frekari rannsóknar.“

Lögregla annast töku öndunar- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða meinataeknir annast töku blóðsýnis og eftir atvikum þvag- og munnvatnssýnis. Talið er ódilegt að heimild til töku munnvatnssýnis sé bæði til handa lögreglu og fyrrgreindum heilbrigðisstarfsmönnum svo unnt sé að framkvæma þessar rannsóknir á síðari stigum gerist þess þörf. Þær heimildir sem lögregla hefur til að rannsaka hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna felast í því að færa hann til töku á blóð- og þvagsýni sé ástæða til að ætla að ökumaður sé undir áhrifum. Öndunarsýni koma ekki að gagni í þessu skyni. Eftirlit lögreglu er því nokkuð torvelt og þekking lögreglumanna til að bera kennsl á einkenni áhrifa er takmörkuð. Talið er að tilkoma munnvatnssýnatöku muni auka skilvirkni og auðvelda eftirlit lögreglu í þessum málum til muna.

Breyta þarf gjaldtökuheimild 4. mgr. 47. gr. laganna um heimild til töku 6.500 kr. gjalds vegna töku öndunarsýnis. Um er að ræða heimild sem er ætlað að gera sakfellda aðila jafnstæða, hvort heldur sem þeim hefur verið gert að greiða reikning frá lækni vegna töku blóðsýnis eða eingöngu verið tekið öndunarsýni hjá lögreglu. Vegna aukins kostnaðar við töku og rannsókn blóðsýna er ástæða til hækkunar gjaldsins í 15.000 kr. til samræmis við framangreint.

Um 8. gr.

Fellt er niður bann við því að tengja megi eftirvagn eða tengitæki við bifhjól. Ekki er talin þörf á banninu enda eru í reglugerð um gerð og búnað ökutækja settar reglur um þann tengibúnað sem vera skal á bifhjóli til þess að tengja megi við það eftirvagn eða tengitæki.

Um 9. gr.

Samkvæmt 68. gr. laganna er lögbundið að Vegagerðin annast eftirlit með aksturs og hvíldartíma ökumanna. Lagt er til í frumvarpinu að í stað þess að lögbundið sé með þessum hætti að eftirlit með tilteknum þáttum umferðarlaga sé í höndum Vegagerðarinnar geti ráðherra ákveðið með reglugerð að fela eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar að sinna eftirliti með tilteknum skýrt afmörkuðum þáttum. Er lagt til að heimild ráðherra verði bundin við sérhæft eftirlit sem krefst tiltekins búnaðar og þekkingar á ökutækjum og flutningum, svo sem vigtun ökutækja, álestur og úrvinnsla gagna úr ökuritum og skoðun á frágangi farms og hleðslu. Enn fremur er lagt til að fela megi eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar ástandsskoðun ökutækja á vegum. Ekki eru lagðar til efnislegar breytingar á 1. og 2. mgr. 68. gr. um heimildir lögreglu og skyldur verkstæða, sem verða 1. og 7. mgr. samkvæmt frumvarpinu. Almenn umferðarftirlit í þéttbýli og á þjóðvegum er enn sem fyrr eitt af meginviðfangsefnum lögreglunnar.

Með breytingum á 68. gr. laganna er byggt undir heimildir Vegagerðarinnar til að viðhafa aukið eftirlit með ökutækjum o.fl. Vegagerðin hefur í mörg ár haft eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita í því sambandi, svo og með heildarþyngd og ásþunga ökutækja. Eftirlitið hefur að verulegu leyti farið fram í samvinnu við lögregluna þegar stöðva þarf ökutæki og taka skýrslur af ökumönnum. Í frumvarpinu er nú lagt til að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar verði veitt aukið vald til að stöðva ökutæki, banna frekari för þeirra og krefjast upplýsinga og gagna, án aðkomu lögreglunnar. Einungis í þeim tilvikum þegar ökumaður eða vinnuveitandi hans neitar að afhenda gögn er gert ráð fyrir aðkomu lögreglu með sama hætti og gildir um haldlagningu gagna samkvæmt lögum um meðferð opinberra mála.

Það er mikilvægt að umferðareftirlit á þjóðvegum sé öflugt, ekki síst vegna aukins fjölda ökutækja og aukinna vöruflutninga. Miklir hagsmunir eru af því að þungatakmarkanir séu virtar. Of þungar bifreiðir á vegum geta valdið skemmdum á yfirborði og/eða burðarlagi vega. Viðgerð getur verið afar kostnaðarsöm og er því nauðsynlegt að koma í veg fyrir skemmdir með eftirliti með þunga vöruflutningabifreiða. Samkvæmt lögum um fjáröflun til vegagerðar, nr. 3/1987, renna tekjur af þungaskatti til vegagerðar. Vegagerðin les af ökumælum og hefur eftirlit með framkvæmd laganna. Þetta eftirlit fer að nokkrum hluta fram úti á vegum landsins.

Samkvæmt 3. gr. tilskipunar 96/96/EB skal sérhvert aðildarríki taka upp tæknilegt eftirlit á vegum þannig að markmiðunum 1. gr. verði náð að því er varðar vöruflutningabifreiðir, sem falla undir tilskipunina, með tilliti til innlendra reglna sem eiga við um slík ökutæki samkvæmt tilskipun 96/96/EB. Ákvæði tilskipunarinnar voru innleidd í íslenskan rétt með reglugerð nr. 680/2002, sem breyting á reglugerð um skoðun ökutækja, nr. 378/1998.

Hagkvæmt er að eftirlit beinist að öllum þeim atriðum sem skoða ber samkvæmt gildandi reglum þegar ökumaður vöruflutningabifreiðar hefur sinnt stöðvunarkerki lögreglu eða eftirlitsmanns á vegum úti. Er í því sambandi átt við reglur um þungatakmarkanir, aksturs og hvíldartíma, frágang farms og ástand ökutækis.

Ráðherra er samkvæmt frumvarpinu falið að setja nánari reglur um hæfi og starfsþjálfun eftirlitsmanna, auðkenni þeirra og framkvæmd eftirlits. Enn fremur er í þessari grein frum-

varpsins lagt til að kveðið verði nánar á um eftirlitsheimildir þeirra, svo sem heimild til stöðvunar ökutækja og skyldu ökumanns til að veita upplýsingar og aðgang að viðeigandi gögnum. Vakni grunur um brot á ákvæðum laganna, t.d. er varðar áspunga, hvíldartíma ökumanns, búnað bifreiðar eða um að frágangur farms sé hættulegur, og ökumaður neitar sök eða að ráðast í úrbætur getur eftirlitsmaður bannað áframhaldandi för á meðan beðið er eftir lögreglu sem við þær aðstæður tekur við málinu. Hliti ökumaður ekki fyrir mælum eftirlitsmanns er um sjálfstætt brot að ræða sem tilkynna yrði til lögreglu og óska eftir aðstoð við að framfylgja fyrir mælum eftirlitsmanns.

Í tilskipun EB 88/599 er kveðið á um að tiltekinn hluti eftirlits með aksturs og hvíldartíma ökumanna skuli eiga sér stað í starfsstöð eða með því að óska eftir afhendingu gagna frá flytjanda. Er gert ráð fyrir að eftirlit sé framkvæmt annars vegar með heimsókn í starfsstöðvar flytjanda þar sem óskað er eftir tilteknum gögnum og hins vegar með því að óska eftir því að flytjandi sendi eftirlitsmanni gögn til skoðunar. Með heimsókn í starfsstöð flytjenda er unnt að stunda forvarnastarf með því að veita fræðslu um gildandi reglur og leiðbeina um skipulagningu aksturs innan ramma gildandi reglna. Synji aðili um að afhenda eða senda gögn er gert ráð fyrir að um málið fari í samræmi við ákvæði laga um meðferð opinberra mála um leit og haldlagningu gagna. Í 2. gr. tilskipunarinnar er kveðið á um eftirlit ríkja EB með aksturs- og hvíldartíma í starfsstöðvum og á vegum úti. Hvert aðildarríkjanna skal skipuleggja eftirlit á þann hátt að árlega sé kannaður a.m.k. 1% vinnudaga ökumanna ökutækja sem falla undir gildissvið reglugerða EBE nr. 3820/85 og EBE nr. 3821/85. Minnst 15% af heildarfjölda kannaðra vinnudaga sé með vegaeftirliti og a.m.k. 25% með eftirliti á athafnasvæðum fyrirtækjanna.

Í frumvarpinu er lögð til heimild til að sekta fyrir brot á umferðarlögum, neitun ökumanns eða flytjanda að verða við tilmælum lögreglu eða eftirlitsmanns um stöðvun ökutækis, banni við áframhaldandi för þess eða um aðgang að upplýsingum og gögnum. Gert er ráð fyrir að ökumaður og flytjandi verði báðir dregnir til ábyrgðar á þann hátt að unnt er að krefjast greiðslna *in solidum* fyrir brotin. Ekki er gert ráð fyrir því að sanna þurfi sök ökumanns í þeim tilvikum þegar ábyrgð flytjanda er lögð til grundvallar, enda sé brotið drýgt til hagsbóta fyrir flytjanda eða hann hafi notið hagnaðar af brotinu. Fjárhæð sektar er ákveðin í reglugerð sbr. 4. mgr. 100. gr. laganna.

Um 10. gr.

Lögð er til breyting á 71. gr. laganna, sbr. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/20/EB, um breytingu á tilskipun ráðsins nr. 91/671/EBE, um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi skyldubundna notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3,5 tonn. Rétt er að gera ráð fyrir að tilskipunin verði innleidd í íslenskan rétt með reglugerð, svo sem verið hefur um tilskipanir og reglugerðir á sviði umferðarmála.

Tillögur um breytingu á 71. gr. laganna byggjast á því að ráðherra verði falið að setja frekari reglur um gerð og notkun viðurkennds öryggis- og verndarbúnaðar fyrir ökumann og farþega ökutækis. Með þessu er m.a. gert ráð fyrir heimild ráðherra til að kveða nánar á um það hvaða búnaður teljist vera viðurkenndur, í skilningi umferðarlaga og reglna settra samkvæmt þeim. Skylda til notkunar slíks búnaðar verður eftir sem áður lögbundin. Þá er ráðherra einnig falin heimild til að ákveða í reglugerð þau tilvik þar sem kveðið skal á um skyldu til að tilkynna farþegum um skyldubundna notkun öryggisbelta. Er hér einkum horft til þess að ráðherra geti t.d. ákveðið með reglugerð að skylt sé að tilkynna í hópferðabilum um skyldubundna notkun öryggisbættja og jafnframt með hvaða hætti skuli tilkynnt þar um.

Um 11. gr.

Lögð er til breyting á 72. gr. laganna sem er nýmæli þess efnis að ökumanni bifhjólsmann sem búið er öryggisbelti verði gert skylt að nota beltíð þegar bifhjólið er á ferð. Talið er að slíkur áskilnaður sé nauðsynlegur vegna þeirrar hættu sem getur skapast fyrir ökumann lendi ökutækis í óhappi.

Um 12. gr.

Lögð er til breyting á 73. gr. laganna um hleðslu ökutækja. Tillaga þessi er sett fram vegna ábendingar ríkislögreglustjóra í bréfi frá 3. október 2005 þar sem fram kemur ábending um að endurskoða þurfi lög um frágang á farmi.

Gert er ráð fyrir því í 4. mgr. 73. gr. laganna að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um þau tilvik þar sem skylt verður að breiða yfir farm ökutækis.

Um 13. gr.

Ákvæði 100. gr. a er nýmæli varðandi refsinemi brota ökumanns og flytjanda. Skal samkvæmt ákvæðinu refsa ökumanni og/eða flytjanda fyrir þau brot á lögunum er falla undir verknaðarlýsingar ákvæða í 44. gr. a og 4.–5., sbr. 6. mgr. 68. gr. Gert er ráð fyrir því að tilraun til brota og hlutdeild í brotum sé refsiverð eftir því sem segir í III. kafla almennra hegningarlaga. Jafnframt því að ásetningur eða gáleysi nægi til sakfellingar í slíkum tilvikum. Þá er lagt til að gera megi flytjanda fêsekt, einum sér eða ásamt einstaklingum honum tengdum, eftir því sem nánar er kveðið á um í 2. mgr. 44. gr. a. Sama gildir um greiðsluábyrgð flytjanda á sekt sem fyrirsvarsmanni hans eða öðrum starfsmönnum (ökumanni) kann að vera gerð.

Um 14. gr.

Ákvæði 3. mgr. 102. gr. laganna er svohljóðandi: „Nú hefur stjórnandi ökutækis brotið gegn 45. gr. og vínandamagn í blóði hans er yfir 2‰ og vínandamagn í lofti fer yfir 1,00 milligramm í lítra lofts og skal hann þá sviptur ökurétti eigi skemur en tvö ár.“ Hér stendur „og vínandamagn í lofti“ þar sem standa skal „eða vínandamagn í lofti“. Það er skilyrði brots að annaðhvort sé vínandamagn í blóði ökumanns yfir 2‰ eða vínandamagn í lofti fari yfir 1,00 milligramm í lítra lofts. Það er ekki skilyrði brots að hvort tveggja sé.

Þá er lagt til að bætt verði við 2. og 3. mgr. ákvæðisins nýjum málsliðum varðandi sviptingu ökuréttar vegna brota á ákvæðum 45. gr. um bann við stjórnun ökutækis undir áhrifum áfengis, örvandi eða deyfandi efna eða annarra ávana- og fíkniefna. Lagt er til að sömu reglur verði að meginsteftu látnar gilda um akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna og gilda um akstur undir áhrifum áfengis. Þannig eru lagðar að jöfnu refsingar vegna ölvunaraksturs þegar ökumaður hefur brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr. laganna eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 47. gr. hvort heldur sem viðkomandi hefur verið undir áhrifum áfengis, örvandi eða deyfandi efna eða annarra ávana- og fíkniefna. Skal ökumaður í slíkum tilvikum sviptur ökurétti. Málsbætur koma ekki til álita þegar ökumaður hefur reynst undir áhrifum ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna, ólíkt því sem gildir um ölvunarakstursbrot, sbr. 2. mgr. 45. gr. laganna.

Jafnframt er gengið út frá því í frumvarpinu að lögð séu að jöfnu ákvæði um það þegar vínandamagn í blóði ökumans nemur 1,20‰ eða meira og þess þegar ökumaður reynist hafa neytt svo mikilla örvandi eða deyfandi efna að hann telst óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega eða hefur neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 47. gr. laganna.

Lækni er falið mat á hæfni ökumanns til að stjórna ökutæki í slíkum tilvikum. Áhrif lyfja og annarra efna, jafnt örvandi sem deyfandi, á einstaklinga eru mjög misjöfn. Því er talið nauðsynlegt að fela lækni þetta mat í hverju tilviki fyrir sig. Miðað er við að lágmarksrefsing í slíkum tilvikum skuli vera eitt ár, sbr. 2. mgr. 102. gr. laganna.

Þá er lagt til með nýjum málslið við 3. mgr. ákvæðisins að sá aðili sem mælist með eitt hvert magn ólöglega ávana- og fíkniefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna samkvæmt ákvæðum laga um ávana- og fíkniefni skuli hljóta sömu refsingu og sá sem brotið hefur gegn 45. gr. og vínandamagn í blóði hans er 2‰ eða meira. Miðað er við að lágmarksrefsing í slíkum tilvikum skuli vera tvö ár, sbr. 3. mgr. 102. gr. laganna. Í framangreindu tilviki er um að ræða efni sem teljast vera ólögleg í skilningi laga um ávana- og fíkniefni, ólíkt því sem gildir um þau efni sem fjallað er um í 2. mgr. ákvæðisins.

Lagt er til að sömu refsingar gildi varðandi ítrekunaráhrif þeirra brota sem hér um ræðir, sbr. 4. mgr. 102. gr. laganna. Hafi stjórnandi ökutækis áður brotið gegn ákvæðum 45. gr. laganna, hvort heldur sem er vegna áfengishrifa eða annarlegs ástands af öðrum orsökum, eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 47. gr. og hann gerist sekur um eitthvert þessara brota eða bæði brotin varða við ákvæði 4. mgr. 45. gr. laganna, þá skal lágmarkssvipting ökuréttar vera tvö ár. Framangreint hefur það í för með sér að hafi stjórnandi ökutækis í tvígang verið metinn af lækni óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega, skal hann sviptur ökurétti eigi skemur en í tvö ár. Hafi stjórnandi ökutækis gerst sekur um ítrekað brot, hvort heldur sem er vegna áfengisneyslu eða annarlegs ástands af öðrum toga, og síðara brotið varðar við 5. mgr. 45. gr., þ.e. hann hefur mælist með ólögleg efni í blóði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni, skal lágmarkssvipting ökuréttar vera þrjú ár.

Að lokum er lagt til að bætt verði við greinina nýrri málsgrein þess efnis að ökumaður geti undir ákveðnum kringumstæðum komist hjá viðurlögum skv. 2. másl. 2. mgr. og 2. másl. 3. mgr. ákvæðisins. Er með þessum hætti komið til móts við þá ökumenn sem eru sjúklingar og þurfa á læknisfræðilegri meðhöndlun að halda sem slíkir. Ákveðnir sjúkdómar, svo sem krabbamein, eru meðhöndlaðir með lyfjagjöf efna sem geta greinst í miklu magni í blóði ökumanns og teljast jafnvel í sumum tilvikum til ólögmeðra ávana- og fíkniefna. Sjúklingar sem hafa verið í slíkri lækni meðferð í lengri tíma og hafa náð ákveðnu jafnvægi í lyfjagjöf geta verið fullkomlega hæfir til að stjórna ökutæki eðlilega. Ákvæðinu er ætlað að taka tillit til slíkra aðila eingöngu og verður því beitt í algerum undantekningartilvikum. Skilyrði þess að ökumaður verði ekki beittur viðurlögum samkvæmt framangreindu eru þrenns konar. Í fyrsta lagi er gert ráð fyrir því að ökumaður geti sannað, með vottorði læknis, að hann hafi tiltekinn sjúkdóm og inntaka þess tiltekna efnis sem um ræðir, sé nauðsynleg við sjúkdómsmeðferðina. Í öðru lagi er það skilyrði að ökumaður geti sannað með framlagningu lyfjakorts frá Tryggingastofnun ríkisins að hann þurfi að neyta umræddra efna vegna sjúkdómsmeðferðar. Í þriðja lagi er sett fram það skilyrði að ökumaður geti sýnt fram á það að hann hafi verið fullkomlega hæfur til að stjórna ökutækinu, að mati læknis. Er hér gert ráð fyrir því að ökumaður verði færður til læknisskoðunar eins og almennt gildir þegar grunur leikur á um að viðkomandi sé undir áhrifum. Skorti á sönnun einhverra framangreindra atriða, skal ökumaður beittur viðurlögum skv. 2. másl. 2. mgr. eða 2. másl. 3. mgr.

Um 15. gr.

Í 13. gr. fúmvarpsins er lagt til að g-liður 1. mgr. 108. gr. laganna falli brott þar sem þegar eru til önnur úrræði til innheimtu gjaldsins sem álitlega er talið að beita í þeim kringumstæðum sem hér um ræðir, þ.e. í formi sektargreiðslna.

Um 16. gr.

Lagt er til að 3. másl. 1. mgr. 109. gr. laganna verði felldur brott til samræmis við ákvæði 13. gr.

Um 17. gr.

Lagt er til að orðin „og rannsóknir á orsökum umferðarslysa“ í h-lið 1. mgr. 112. gr. falli brott, til samræmis við ákvæði nýrra laga um rannsóknarnefnd umferðarslysa, nr. 24/2005. Eftir sem áður er gert ráð fyrir því að Umferðarstofa annist skráningu umferðarslysa eins og henni er falið í h-lið 112. gr. umferðarlaga.

Jafnframt er lagt til að við ákvæðið bætist ný málsgrein, sem verður 3. mgr., varðandi heimildir Umferðarstofu til að setja reglur um gerð og búnað ökutækja í samræmi við ákvæði laganna. Umferðarstofu eru þannig veittar auknar heimildir til reglusetningar í málum er varða gerð og búnað ökutækja. Skulu reglur þessar birtar í B-deild Stjórnartíðinda. Umferðarstofa skal jafnframt hafa eftirlit með því að Ísland uppfylli á hverjum tíma þær skuldbindingar sem mælt er fyrir um varðandi gerð og búnað ökutækja í alþjóðlegum samningum á sviði umferðarmála. Talið er eðlilegt að Umferðarstofa hafi þetta hlutverk sem fagaðili á sviðinu og beri ábyrgð sem slíkur. Skal hún beina tilmælum um breytingar á lögum og reglum til samgönguráðherra ef þess gerist þörf.

Um 18. gr.

Lögð er til hækkun á umferðaröryggisgjaldi úr 200 kr. í 400 kr. sbr. 2. mgr. 114. gr. laganna. Gjaldið skal renna til Umferðarstofu. Hækkuninni er ætlað að tryggja fjármagn til þess að standa straum af útgjöldum vegna umferðaröryggisáætlunar. Síðast liðið vor samþykkti Alþingi samgönguáætlun 2005–2008 en umferðaröryggisáætlun var í fyrsta sinn hluti hennar. Miðað er við að Umferðarstofa taki þátt í verkefnum umferðaröryggisáætlunar sem falla undir lögbundið hlutverk hennar. Einnig er gert ráð fyrir að Umferðarstofa hafi umsjón með framkvæmd og skýrslugerð vegna umferðaröryggisáætlunar. Umferðaröryggisgjaldi er ætlað að standa straum af kostnaði vegna fjármögnunar áætlunarinnar. Miðað er við að verja 368 millj. kr. til umferðaröryggisfræðslu og -áróðurs á næstu fjórum árum. Fjármununum verður m.a. varið til þess að efla umferðaröryggisfræðslu í leik- og grunnskólum. Áhersla á aukna fræðslu kemur m.a. fram í námskrám og mótun á starfi umferðarfulltrúa. Einnig verður fé varið til fræðslu ökumanna í þjónustu ýmissa fyrirtækja, gerð kynningarefnis fyrir erlenda ferðamenn og fræðsluefnis um notkun öryggisbelta. Í dag gefur umferðaröryggisgjaldið árlega um 35 millj. kr. eða samtals 140 millj. kr. til þessara verkefna á næstu fjórum árum. Verkefni eru því jafnframt fjármögnuð af öðrum liðum af vegaáætlun. Tvöföldun gjaldsins gæfi um 280 millj. kr. sem dugar þó ekki til þess að standa straum af kostnaði við þau verkefni áætlunarinnar sem Umferðarstofu er ætlað að sinna.

Um 19. og 20. gr.

Greinarnar þarfnast ekki skýringa.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

**Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum,
nr. 50/1987, með síðari breytingum.**

Breytingarnar sem lagðar eru til í frumvarpinu fela í sér markmið um bætt umferðaröryggi fyrir landsmenn. Meðal annars er kveðið á um akstur og hvíld atvinnubílstjóra, aukið eftirlit Vegagerðarinnar, öryggisbeltanotkun, stjórnun ökutækja undir áhrifum ávana- og fikniefna og akstur utan vega. Þá er lagt til að Umferðarstofa hafi ekki það hlutverk að rannsaka umferðarslys að henni verði falið að setja reglugerðir um gerð og búnað ökutækja til samræmis við alþjóðlegar skuldbindingar. Einnig er lögð til hækkun á umferðaröryggisgjaldi úr 200 kr. í 400 kr. Áætlað er að árlegar tekjur af umferðaröryggisgjaldi verði því 70 m.kr. í stað 35 m.kr.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki séð að það hafi aukinn kostnað í för með sér fyrir ríkissjóð.