



www.fib.is

# Félag íslenskra bifreiðaeigenda

ICELANDIC AUTOMOBILE ASSOCIATION

Alþingi  
Erindi nr. P 132/1247  
komudagur 9.3.2006

Samgöngunefnd Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 8. mars 2006

**Varðar frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50 30. mars 1987, með síðari breytingum, 503. mál.**

Í samræmi við bréf samgöngunefndar frá 16. febrúar 2006 hefur stjórn Félags íslenskra bifreiðaeigenda fjallað um ofangreint frumvarp.

Stjórnin fagnar þessu frumvarpi og telur að flestar þær breytingar sem þar eru boðaðar muni með samþykki auka umferðaröryggi. Bundnar eru vonir við breytingarnar sem boðaðar eru í 9. gr. frumvarpsins og vonandi næst upp öflugt samstarf á milli eftirlitsmanna Vegagerðarinnar og lögreglu með það að markmiði að auka enn frekar vegaeftirlit.

Stjórnin gerir athugasemd við tillögu um 100% hækkun á umferðaröryggisgjaldi úr 200 krónum í 400 krónur. Stjórnin tekur undir mikilvægi þess að efla umferðaröryggisstarf enda ljóst að það skilar miklum arði samfélaginu til heilla. Það verður ekki séð að sérstök þörf sé á því að auka þessar álögur á bifreiðaeigendur sérstaklega í ljósi þess að skatttekjur ríkissjóðs af bílum og umferð voru yfir 47.000 m.kr. á árinu 2005. Til vea var varið riflega 13.000 m.kr. Skatttekjurnar hækkuðu um tæplega 25% frá árinu 2004. Það er lag að stórauka umferðaröryggisstarf án þess að bæta við nýjum gjöldum. Það er á höndum kjörinna fulltrúa að tryggja fjármagn til umferðaröryggisverkefna. Þeir skattar hafa þegar verið lagðir á bifreiðaeigendur sem tryggja fjármögnun þessara verkefna.

Virðingarfyllt,

Félag íslenskra bifreiðaeigenda

  
Runólfur Ólafsson

  
FEDERATION  
INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE

HEIMILIS- & PÓSTFANG:  
ADDRESS AND POSTAL ADDRESS:  
Borgartún 33 · IS-105 Reykjavík

SÍMI:  
TELEPHONE:  
+354 414 9999

MYNDSENDIR:  
TELEFAX:  
+354 414 9998

NETFANG:  
E-MAIL:  
fib@fib.is

KENNITALA:  
REG. NUMBER:  
530169-7749

Show your Card!

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 132/1252*  
*komudagur 6.3.2006*

## **Umsögn til samgöngunefndar Alþingis** **Þingskjal 735 – mál 503**

**Undirritaðir fulltrúar fyrirtækja í verktakastarfsemi og flutningum hafa tekið frumvarp samgönguráðherra um breytingu á umferðarlögum – þingskjal 735 – til athugunar og vilja koma á framfæri við nefndina eftirfarandi umsögn.**

### **Almennt**

Með frumvarpinu er gerð sú grundvallarbreyting að styrkt er í sessi tvöfalt eftirlitskerfi á þjóðvegum landsins, annars vegar lögreglan og hins vegar vegaeftirlit Vegagerðarinnar. Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar eru veittar auknar heimildir til kyrrsetningar bifreiða úti á þjóðvegum þar til lögregla hefur verið kölluð á staðinn. Þar sem lögregla hefur lögum samkvæmt lokavald gagnvart umferðarlagabrotum hlýtur að vera rökrétt að aukið umferðareftirlit, í þessu tilfalli gagnvart umferð þungaflutningabifreiða, sé byggt á starfi lögreglunnar. Þess í stað gerir frumvarpið ráð fyrir að byggja upp annað eftirlitskerfi við hlið lögreglunnar, en samt háð henni, þannig að fyrirséð er að í mörgum tilfellum þurfi allt að fjóra ríkisstarfsmenn með tilheyrandi kostnaði fyrir alla aðila til að skera úr um meint brot á umferðarlögum úti á þjóðvegum. Þessu meginmarkmiði lagabreytingarinnar er hafnað af undirrituðum og þess óskað að Alþingi geri á frumvarpi þessu þá grunnbreytingu að umferðareftirlit verði tengt lögreglunni með beinum hætti og hlutverk hennar og starfsemi aukin. Undirrituð fyrirtæki eru sammála ítrasta eftirlit sé með umferð þungaflutningabifreiða og að tekið verði af fullum þunga á umferðarlagabrotum. Eftirlit með þessum ökutækjum á hins vegar ekki að lúta öðrum lögmálum en öðrum á þjóðvegum heldur á eftirlitið í öllum tilfellum að vera á hendi lögreglumanna, hvort heldur er um að ræða fólksbifreiðar eða vöruflutningabifreiðar.

### **Dæmi**

Fyrirséð er að fyrirtæki geta orðið fyrir miklu fjárhagstjóni og töfum vegna þess tvöfalda kerfis sem frumvarpið kveður á um. Sem dæmi má nefna ef eftirlitsmenn Vegagerðarinnar stöðva bifreið á miðjum Möðrudalsöræfum og kyrrsetja vegna grun um brot, eins og

frumvarpið kveður á um. Kalla þarf til lögreglu og augljóst er að hún á um langan veg að fara – hvort heldur er frá Egilsstöðum eða Húsavík. Í slíku tilfelli gæti sú staða komið upp að lögregla telji ekki grundvöll til sektarboðs enda geta þungaflutningafyrirtæki sýnt fram á mörg dæmi um sektarboð frá vegaeftirliti Vegagerðarinnar sem ekki áttu sér stoð í lögum né reglugerðum og voru því afturkölluð eða þeim hnekktt fyrir dómi. Slíkt er vissulega grafalvarleg brotalöm á því kerfi sem nú er við lýði en verður enn alvarlegra ef bifreiðum og bifreiðastjórum verður haldið klukkustundum saman kyrrsettum á meðan lögreglumenn eru kallaðir á staðinn, jafnvel um hundruð kílómetra veg, að óþörfu. Er hægt að færa fyrir því fullkomin rök að starfsfólki fyrirtækja og atvinnutækjum sé þannig haldið í gíslingu úti á þjóðvegum af þeirri ástæðu einni að eftirlitskerfi er gert allop flókið og viðamikið? Einnig má benda á að nú eru fjórar bifreiðar sem annast umferðareftirlit fyrir Vegagerðina. Augljóslega er það alltof lítið ef um raunverulegt eftirlit á að vera að ræða á þjóðvegunum, sem undirritaðir ítreka að mikilvægt er að hafa. Því til viðbótar er vegaeftirlitið ekki nema að litlu leyti virkt utan dagvinnutíma, sem hlýtur einnig að skjóta skökku við þegar þungaumferð er ekkert síður að kvöldlagi, snemma á morgnana eða hreinlega á nóttunni.

### **Tillaga til breytinga**

Aðfinnslur undirritaðra snúa að tillögu frumvarpsins til breytinga á 68. umferðarlaganna og sér í lagi því ákvæði að auka heimildir vegaeftirlitsmanna frá því sem nú er. Á tímabili var gerð sú tilraun að með eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar væri ávallt lögreglumaður og var eftirlitsbifreiðin merkt lögreglubifreið. Reynslan af þessu fyrirkomulagi var augljóslega mun betri en af því kerfi sem nú er, að ekki sé talað um því kerfi sem komið verður á ef frumvarpið nær fram að ganga. Með því að tengja umferðareftirlitið lögreglunni með beinum hætti vinnst m.a. eftirfarandi:

- Eftirlitið verður hraðvirkara og markvissara
- Sólarhringseftirlit
- Eftirlitsmenn verða á merktum lögreglubílum sem hefur áhrif á alla aðra umferð
- Eftirlitsmenn geta tekið á öllum þáttum umferðarlagabrota
- Augljóslega betri nýting fjármuna
- Faglegra eftirlit þar sem byggt er á menntunar- og hæfniskröfum sem gerðar eru til lögreglumanna.

Í samræmi við framangreint er sú tillaga gerð að frumvarpinu verði breytt á þann hátt að umferðareftirlit verði alfarið unnið af og á valdsviði lögreglunnar í stað vegaeftirlits Vegagerðarinnar nú.

Með þessari umsögn vonast undirrituð fyrirtæki og fulltrúar þeirra til að gerð verði viðunandi breyting á umræddu frumvarpi. Um atvinnuhagsmunir er vissulega að ræða í þessu tilviki en hagsmunir heildarinnar eru ekki síður þeir að umferðareftirlit sé raunverulega styrkt en ekki gert flóknara og þunglamalegra um leið. Sú virðist því miður raunin með umræddu frumvarpi.

#### Virðingarfyllst

Alli geira hf	Húsavík
Austurpóll ehf	Eskifirði
Árni Helgason ehf	Ólafsfirði
Ásvélar ehf	Laugarvatni
Bás ehf	Siglufirði
Betriflutningar ehf	Egilstöðum
Borgarverk ehf	Borgarnesi
Fjörður ehf	Varmahlíð
G.Hjálmarsson hf	Akuryri
G.V.Gröfur ehf	Akureyri
Gröfutækni ehf	Flúðum
Hóll ehf	Húsavík
Höfðavélar ehf	Húsavík
KNH ehf	Ísafirði
Króksverk ehf	Sauðárkróki
Malbikun KM	Akuryri
Nesey ehf	Árnesi
Nesfrakt ehf	Ólafsvík
Norðurfrakt ehf	Siglufirði
Palli Egils ehf	Selfossi
Ragnar og Ásgeir ehf	Grundarfirði
Steypustöðin Dalvík ehf	Dalvík
Túnþökusala Kristins ehf	Akureyri
Vélgrafan ehf	Selfossi
Víðimelsbræður	Sauðárkrókur
Þ S Verktakar ehf	Egilstöðum
Ævar og Bóas ehf	Dalvík

**Samgöngunefnd Alþingis**  
c/o Ingvar Þór Sigurðsson ritari

**Efni:** Ósk um áheyrn samgöngunefndar umsagnar um þingskjal 735

Meðfylgjandi erindi þessu er sameiginleg umsögn fyrirtækja í verktakastarfsemi og þungaflutningum vegna þingskjals 737 þar sem lagðar eru til breytingar á umferðarlögum. Til að fylgja umsögninni eftir er hér með óskað eftir að þrír fulltrúar fyrirtækjanna fái tækifæri til að ræða við samgöngunefnd Alþingis þar sem hér er um lagabreytingu að ræða sem getur með beinum hætti varðað atvinnuhagsmuni fyrirtækjanna.

Akureyri 6. mars 2005

Fyrir hönd umsagnaraðila

---

Guðmundur V. Gunnarsson



Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

27. febrúar 2006

Landssamband lögreglumanna vísar til bréfs samgöngunefndar, dags. 16. febrúar sl. Í bréfinu er farið fram á umsögn Landssambands lögreglumanna um frumvarp til umferðarlaga, 503. mál, EES-reglur o.fl. Landssamband lögreglumanna hefur ýmsar athugasemdir við frumvarpið í núverandi mynd.

Samkvæmt 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins er starfsmönnum Vegagerðarinnar veitt heimild til að stöðva ökutæki og sinna margþættu eftirliti með ökutækjum og ökuönnum. Þá er jafnframt gert ráð fyrir í 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins að gruni starfsmenn Vegagerðar við umrætt eftirlit að tiltekin brot sem skilgreind eru í 2. mgr. sömur greinar hafi átt sér stað sé þeim heimilt að banna frekari för ökutækis til að hindra áframhaldandi brot þar til lögregla kemur á vettvang. Ljóst er að með þessari fyrirhuguðu breytingu á umferðarlögum mun starfsmönnum Vegagerðar verða veitt víðtækt lögregluvald sem með engu móti stenst meginreglur opinbers réttarfars. Rannsókn opinbers máls er verkefni lögreglu sem unnið er í nánú samstarfi við ákærvaldið, sbr. 1. mgr. 66. gr. laga um meðferð opinberra mála nr. 19/1991 og 1. mgr. 8. gr. lögreglulaga nr. 90/1996. Er með öllu óeðlilegt að eftirlitsstofnun eins og Vegagerðin eigi að sinna rannsókn opinberra mála enda hennar meginhlutverk að sinna almennu eftirliti án þess að fyrir liggi eiginlegur grunur um refsiverðan verknað, vera veghaldari og annast vegagerð, sbr. m.a. 5. gr. vegalaga nr. 45/1994. Til þess að samræma ólík hlutverk Vegagerðar annars vegar og lögreglu hins vegar var um langt ára skeið gott samstarf milli þessara stofnana. Með því samstarfi voru fagleg vinnubrögð tryggð þar sem lögregla sá til að eftirlit væri unnið í samræmi við ákvæði réttarfars- og refsilaga en Vegagerð sinnti hlutverki veghaldara. Þá var eftirlitið einnig mun víðtækara þar sem samhliða var haft eftirlit með ýmsum öðrum brotum í umferðinni.

Með þeim breytingum sem felast í 9. gr. frumvarpsins er jafnframt gert ráð fyrir að “rannsókn” á vettvangi, upplýsingar frá “sakborningi” og öflun annarra upplýsinga sem

## LANDSSAMBAND LÖGREGLUMANNA

mögulega verða notaðar í refsímáli gegn viðkomandi verði aflað af starfsmönnum Vegagerðar. Lögreglan er eini aðilinn hér á landi sem getur sinnt umferðareftirliti og lögreglan er eini aðilinn sem á að sinna þessu eftirliti. Nám lögreglumanna í Lögregluskóla ríkisins byggir að stórum hluta á kennslu í umferðarfræði og opinberu réttarhari. Þá er bent á að lögreglumenn hafa einir yfirgripsmikla reynslu af eftirliti og framkvæmd umferðarreglna enda umferðarmál um 74% verkefna lögreglu á Íslandi. Afar mikilvægt er að lögreglumaður sem hefur afskipti af ökumanni á vettvangi kunni til verka og láti réttarfars- og réttarvörslusjónarmið ráða för við afskipti, ekki sjónarmið eftirlitsstjórnvaldsins. Í réttarfars- og réttarvörslusjónarmiðum felst það m.a., að grunuðum ökumanni eru skilmerkilega kynnt réttarfarsákvæði um rétt til þess að tjá sig ekki um brot, gefnar upplýsingar um kæruefnið áður en sakborningur er spurður út í það og yfirheyrður, reglur um tilnefningu verjanda o.fl. mætti nefna. Það sem er þó mikilvægast í þessu tilliti er að lögreglumönnum ber að gæta ákveðinnar meðalhófsreglu við afskipti af ökumönnum, sbr. meginreglu um að maður er saklaus uns sekt er sönnuð. Ef umferðarmál heldur áfram og kemur til ákvörðunar um opinbera saksókn er það ákærvaldið sem að sama skapi þarf að gæta hlutlægnisreglu sbr. 31.gr. laga um meðferð opinberra mála nr. 19/1991. Um er að ræða grundvallarreglur í opinberu réttarhari og hætta er á að slík sjálfsögð réttindi sakborninga verði fyrir borð borin þegar sjálfstæðum eftirlitsstjórnvöldum á vegum samgönguráðuneytisins er falið lögregluvald en fyrir liggur að slíkar stofnanir sækja ekki mál áfram í réttarvörslukerfinu enda hafa þær ekki til þess heimild, þekkingu né reynslu. Skýrslur starfsmanna Vegagerðar uppfylla ekki ákvæði laga um meðferð opinberra mála nr. 19/1991 né heldur reglna sem settar eru á grundvelli þeirra. Það hefur þá þýðingu að tvívinnu þarf þau mál sem starfsmenn Vegagerðar hefja. Lögregla þarf að kveðja ökumann til skýrslutöku og taka skýrslu um mörg þau efnisatriði sem vegagerðarmenn hafa þegar spurt ökumann út í en lögregla þarf hins vegar að gæta formreglna opinbers réttarfars en ekki starfsmenn Vegagerðar. Þá er ekki óalgengt við skýrslutöku lögreglu að löglærðir fulltrúar lögregluembætta sjái ástæðu til að hafa afskipti af einstökum málum og geta mælt fyrir um einstakar rannsóknaraðgerðir lögreglu. Slíkt tryggir vissulega vönduð og fagleg vinnubrögð í samræmi við opinbert réttarfar.

Þá er bent á að þrátt fyrir að í 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins sé gert ráð fyrir að starfsmenn Vegagerðar geti "bannað" frekari för ökutækis hafa þeir starfsmenn ekki heimild til eftirfarar eða valdbeitingar. Afar flókin lagaleg staða gæti því komið upp ef ökumaður ökutækis kysi að sinna ekki fyrir mælum starfsmanna Vegagerðar um að stöðva ökutæki

## LANDSSAMBAND LÖGREGLUMANNA

sitt. Er þá væntanlega tvennt til. Annars vegar að starfsmenn Vegagerðar hæfu eftirför eða tryggðu með valdbeitingu að ökumaður sinnti fyrirmælum Vegagerðar. Slík háttsemi starfsmanna Vegagerðar myndi auðvitað ekki standast enda aðeins handhöfum lögregluvalds heimil valdbeiting, sbr. 14. gr. lögreglulaga nr. 90/1996 auk þess sem miklar líkur eru á að starfsmenn Vegagerðar myndu brjóta gegn fjölmörgum ákvæðum umferðarlaga við framkvæmd eftirfarar. Hins vegar gætu starfsmenn Vegagerðar kosið að rita skýrslu um málið og lögregla rannsakað það. Slíkt fyrirkomulag flækir vitaskuld rannsókn lögreglu og því vandséð hvað ávinnst með að færa umrætt eftirlit frá lögreglu til starfsmanna Vegagerðar.

Landssamband lögreglumanna bendir á að afar misjafnar kröfur eru gerðar til menntunar annars vegar lögreglumanna og hins vegar starfsmanna Vegagerðar enda hafa hlutverk þessara tveggja hópa hingað til verið afar misjöfn og verkefni þeirra eðlisólík. Ekki er áskilið í lögum eða reglugerðum að starfsmenn vegaeftirlits skuli hafa lokið menntun í Lögregluskóla ríkisins eða öðrum skólum eins og nauðsynlegt er fyrir aðila sem sinna rannsókn opinberra mála. Þá liggur fyrir að ekki hefur verið sett reglugerð um ítarlegar og fjölþættar menntunarkröfur til vegaeftirlitsmanna. Krafa um haldgóða og viðamikla menntun þeirra er því ekki til og alls ekki á sviði réttarfars- eða refsilaga. Menntun lögreglumanna byggir hins vegar að miklum hluta á að tryggja að mál þeirra einstaklinga sem grunaðir eru um brot verði meðhöndluð í samræmi við ákvæði réttarfarslaga.

Landssamband lögreglumanna telur nauðsynlegt í umsögn um frumvarpið að gera athugasemd við tiltekið atriði er komið hefur fram í opinberri umræðu um frumvarpið af hálfu samgönguyfirvalda en haldið er fram að starfsmenn Vegagerðar hafi sambærilega menntun, hæfniskröfur og þekkingu til að sinna löggæslu í þessum málaflokki líkt og t.a.m. tollverðir hafa í tollgæslumálum. Tvennt skilur að starfsemi slíkra aðila og starfsmenn Vegagerðar. Tollverðir hafa eiginlegt lögregluvald samkvæmt 9. gr. lögreglulaga nr. 90/1996 auk þess sem þeim er gert að ljúka námi í tollskóla en það tekur á annað ár. Í skólanum hljóta nemar m.a. kennslu í rannsókn afbrota, meginreglum laga um meðferð opinberra mála, almennum hluta refsiréttar auk þjálfunar í löggæsluæfingum. Vegaeftirlitsmenn hafa hins vegar hvorki lögregluvald né er þeim skylt að hafa lokið menntun sem nauðsynleg hefur verið talin fyrir aðrar stéttir er að rannsókn opinberra mála koma. Ekki er unnt að leggja að jöfnu sérhæft, ítarlegt nám tollvarða og nokkurra daga námskeiða starfsmanna Vegagerðar.



## **LANDSSAMBAND LÖGREGLUMANNA**

Landssamband lögreglumanna sér á þessu stigi ekki ástæðu til að gera frekari athugasemdir við frumvarpið en telur að til að tryggja að umferðarlög verði heildstæð og standist skoðun sé mikilvægt að fram fari heildarendurskoðun á lagabálkinum.

F.h. Landssambands lögreglumanna,



**Páll E. Winkel framkvæmdastjóri**



**Landssamband vörubifreiðastjóra**  
Parabakka 3. 109 Reykjavík. Sími 568 9170, netfang lvbifreid@simnet.is

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 132/1208*  
*komudagur 8.3.2006*

Alþingi  
Samgöngunefnd  
Nefndarsvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 7. mars 2006

**Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 503. mál, EES- reglur og fl.**

Sambandið gerið athugasemdir við og leggur til breytingar á 9. gr. Einnig leggur sambandið til að 3. gr. 4. gr. 12. gr. og 18. gr. verði teknar út.

3. gr.

44 gr. a og b

Samkvæmt upplýsingum frá Rannsóknarnefnd umferðarslysa má hugsanlega/mögulega rekja eitt banaslys á stórum ökutækjum frá árinu 1998 til þess að hvíldartímaákvæði hafi verið brotið. Þetta vekur spurningar um hvort yfir höfuð sé þörf á reglum umfram þær reglur er koma fram í almennu vinnulöggjöfni. Í þeim reglum segir að heimilt sé að skipuleggja vinnu allt að 13 tíma á dag 6 daga vikunnar. Þetta eru þær reglur sem við teljum skynsamur og engin ástæða né þörf sé fyrir stífari og flóknari reglum hér á landi. Þessar EES- reglur eru líka hugsaðar með akstur milli landa í huga og passa alls ekki við akstur innanlands. Þessar reglur gera til dæmis einyrkjum ókleyft að vera með rekstur samkvæmt j. lið. Mjög margar hópþifreiðar og vörubifreiðar eru reknar hér á landi af einyrkjum, slíkt rekstrarform er mjög sjaldgæft erlendis og því gera þessar reglur ekki ráð fyrir slíkum rekstri. Því spyrjum við ætlar Alþingi að gera einyrkjum ókleyft að vera með slíkan rekstur í landinu. Annað sem kemur fram í reglunum er að hámarksakstur á 14 dögum er 90 tímar. Þetta ákvæði bitnar mest á efnisflutningum þar sem bílar verða að hætta akstri í miðri seinni viku (miðvikudegi). Þessi ákvæði í reglunum sem og önnur eru eingöngu hugsuð með akstur milli landa í huga og geta hentað ágætlega til slíks. Þegar þessar reglur eru síðan yfirfærðar á innanlandsakstur eru þær verulega hamlandi fyrir rekstur þessa tækja. Þær gera mismunandi rekstrarformum ókleyft að starfa og ekki síst hafa ekkert með umferðaröryggi að gera. Eins og staðan er í dag er ekki hægt að framfylgja þessum reglum svo almenna vinnulöggjöfin situr eftir og fer vel á því.



## Landssamband vörubifreiðastjóra

Parabakka 3. 109 Reykjavík. Sími 568 9170, netfang lvbifreid@simnet.is

**Sambandið harmar þann órökstudda málflutning er fram kemur í athugasemdum við lagafrumvarpið á bls. 8 og varða akstur og hvíld atvinnubílstjóra.**

***Sambandið telur ekki sæmandi fyrir ráðuneyti að vera með slíkan málflutning í frumvarpi og harmar að ekki sé fjallað um málið á málefnalegum grunni.***

**Sambandið leggur til að 3.gr. og 4. gr. verði felldar út enda engin fagleg rök sem benda til annars.**

9. gr.

68. gr.

Sambandið hefur miklar áhyggjur af mismunandi löggæslu í landinu eftir umdæmum. Yfir 20 sýslumannsembætti eru í landinu ásamt lögreglustjóranum í Reykjavík. Mjög mismunandi er hvernig lög og reglur eru túlkaðar milli embætta ekki hvað síst þau sem snerta stór ökutæki enda í mörgum tilfellum krefjast þau mikillar sérþekkingar.

*Minnir þetta orðið á fylki Bandaríkjanna og ótrúlegt að í ekki stærra landi skuli ekki vera ein lögregla. Að okkar mati verður í þessari grein að vera talað um Ríkislögreglustjóra en ekki lögreglu almennt. Mikla sérþekkingu þarf til að hafa eftirlit með liðum a.-b.-c. Sú sérþekking verður aldrei til staðar hjá lögreglu almennt eða hjá öllum sýslumannsembættum. Þetta eftirlit verður að vera unnið af Ríkislögreglu og/eða Vegagerðinni.*

Því færri aðilar sem hafa með eftirlitið að gera þeim mun meiri líkur eru á að hlutirnir verði faglegrir og skili betri árangri, einnig verður minni truflun á atvinnustarfsemi þessara tækja. Best teljum við fyrirkomulagið eins og það var þegar Ríkislögreglustjóri og Vegagerðin voru með sameiginlegt eftirlit.

**Sambandið leggur til að orðið lögregla í greininni verði skipt út fyrir Ríkislögreglustjóri, einnig að Ríkislögreglu og Vegagerðinni verði falið með lögum sameiginlegt eftirlit og til þess verði veitt sér fjármunum.**

12. gr.

4. gr.

Reglugerð um hleðslu, frágang og merkingu farms er frá 2003. Þessi reglugerð er skír og vel skilgreind svo breyting nú er með öllu óþörf. Á það skal einnig bent að vörubifreiðar og eftirvagnar eru í flestum tilfellum í fullri breidd svo þegar bætt hefur verið við búnaði fyrir yfirbreiðslu er breiddin komin út fyrir leyfileg mörk. Hvergi er minnst á þau mál hér og vandséð hvernig rekstraraðilar geti sett yfirbreiðslur yfir farm nema vera um leið ólöglegir.

**Sambandið leggur til að þessi grein verði felld út þar sem hvergi er minnst á undanþágu varðandi breikkun ökutækja svo þetta verði mögulegt.**



18. gr.

114. gr.

Samkvæmt fréttum í fjölmiðlum greiða bifreiðaeigendur 47 miljarða í opinber gjöld á ári, hins vegar fara 15 miljarðar í vegaframkvæmdir. Því virðist ljóst að ekki skortir fé heldur spurning í hvað fjármunum er eitt.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að þessi skattur hækki um 100% á bifreiðaeigendur. Einnig er gert ráð fyrir í athugasemdum við einstaka greinar (18. gr.) að þessum fjármunum verði m.a varið í fræðslu ökumanna í þjónustu ýmissa fyrirtækja. Samkvæmt upplýsingum frá Umferðarstofu eru þessi fyrirtæki í dag: Landflutningar – Samskip, Ölgerð Egils Skallagrímssonar, Hagvagnar, Hópbílar og stefnt er að fjölgun fyrirtækja í þessum hópi. Telja alþingismenn virkilega að fyrirtæki í þessari grein séu svo illa stödd að það þurfi að leggja á hærri nefskatt til að hægt sé að vera með fræðslu til starfsmanna þeirra. Væri ekki nær að þau greiddu sjálf fyrir slíka fræðslu.

Samkvæmt þessu frumvarpi greiða t.d. einstæðir foreldrar og öryrkjar sem eru að reina að eiga og reka bifreið hærri skatt til að kosta fræðslu til atvinnubifreiðastjóra stærri fyrirtækja. Þetta telur sambandið ekki réttlátt né boðlegt þó það sé í nafni umferðaröryggis. Sambandið vill minna á að það hefur átt í mjög góðu samstarfi við Vegagerðina sem er falið námskeiðhald fyrir Rekstrarleyfi. Vegagerðin er síðan í samstarfi við ökuskóla varðandi framkvæmd námskeiða og greiða þátttakendur fyrir námið. Þetta fyrirkomulag hefur gengið mjög vel og engum dottið í hug að setja nefskatt á alla bifreiðaeigendur til að greiða fyrir námið.

Á það skal einnig bent að aldrei var haft sambandi við Landssamband vörubifreiðastjóra þegar þessi fræðsla til fyrirtækja var ákveðin með þessum hætti, enda hefði sambandið aldrei samþykkt nefskatt á alla bíleigendur til að koma slíku á. Sambandið er stærsta hagsmunafélag atvinnubifreiðastjóra í landinu og telur slíkt fyrirkomulag greininni og þeim fyrirtækjum sem þiggja til skammar.

Sambandið leggur til að þessi grein verði felld niður og því beint til fyrirtækja að þau kosti sjálf fræðslu starfsmanna sinna enda af því augljós hagur.

Með kveðju,

Knútur Halldórsson framkvæmdastjóri LV.



DK/sg

Reykjavík, 8. mars 2006

Með bréfi samgöngunefndar Alþingis, dagsettu 16. f.m., barst þessu embætti til umsagnar frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50, 1987, 503. mál, EES-reglur o.fl. Embættið kom að gerð frumvarpsins á lokastigi þess hjá samgönguráðuneytinu. Er mælt með lögfestingu frumvarpsins að teknu tilliti til eftirfarandi athugasemda:

Um 5. gr.

Fyrirhuguð breyting með 45. gr. a. er löngu tímabær og mun breytingin einfalda rannsókn og saksókn mála þegar ökumenn eru grunaðir um akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Með því fæst skilyrðislaust bann á akstri eftir að hafa neytt ávana- og fíkniefna óháð aksturshæfni viðkomandi í umrætt skipti. Er sérstaklega mælt með lögfestingu ákvæðisins.

Um 9. gr.

Ekki er gerð athugasemd við 1. mgr.

Embættið hefur áður lagst gegn því að Vegagerðin fari með umferðareftirlit og telur það betur komið hjá lögreglu og er í því samhengi vísað til umsagnar embættisins til samgöngunefndar í febrúar 2004 vegna frumvarps sem varð að lögum nr. 84, 2004, þar sem Vegagerðinni var falin heimild til að sinna eftirliti með aksturs- og hvíldartímabrotum, sbr. 4. gr. laganna, en eftirlitið hafði áður verið sameiginlegt með lögreglunni. Í umsögninni sagði m.a.:

„Hér er verið að leggja til að aðrir en þeir sem fara með lögregluvald fái heimild til að stöðva ökutæki. Lagt er til að sérstökum eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar verði þetta heimilt en svo er ekki nú. Ekki er að sjá að þessu atriði hafi verið gefinn gaumur við samningu frumvarpsins, a.m.k. er ekkert minnst á þetta í athugasemdum með frumvarpinu. Ekki verður sé að þetta fái samræmst 9. gr. lögreglulaga nr. 90, 1996, sbr. 3. gr. laga nr. 29, 1998 og 24. gr. laga nr. 155, 2000, þar sem mælt er fyrir um handhafa lögregluvalds. Það vekur einnig sérstaka athygli að í frumvarpinu er gert ráð fyrir því að Vegagerðin annist eftirlit með reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Þetta myndi fela í sér breytingu frá því sem verið hefur þar sem eftirlitið er nú sameiginlegt hjá lögreglu og Vegagerðinni, sbr. 10. gr. reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma o.fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan Evrópska efnahagssvæðisins nr. 136, 1995. ... Af hálfu embættisins er hvatt til þess að þetta ákvæði frumvarpsins verði skoðað mun betur en virðist hafa verið gert og er varað við því að handhöfum lögregluvalds verði fjölgað án þess að færð séu fyrir því sterk rök.“

Með þeirri breytingu sem nú er lögð til með frumvarpinu þá er stefnt að því að veita eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar frekari heimildir, umfram þær sem veittar voru með 4. gr. laga nr. 84, 2004. Skv. b-lið 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir að eftirlitsmenn Vegagerðarinnar fari með

almenna heimild til að stöðva akstur farmflutninga- og hópþifreiða vegna stærðar, heildarþyngdar og áspunga. Skv. c-lið sömu málsgreinar er lagt til að eftirlitsmenn Vegagerðarinnar hafi sömu heimild varðandi hleðslu, frágang og merkingu farms vegna sömu tegundar ökutækja. Varðandi heimildina skv. b-lið þá skal tekið fram að um er að ræða svipaða heimild og Vegagerðin hefur haft í þágu skatteftirlits skv. lögum um olíugjald og kílómetragjald o.fl. nr. 87, 2004, sbr. svipaða heimild áður í lögum um fjáröflun til vegagerðar nr. 3, 1987, auk þess sem Vegagerðin hefur stuðst við almenna heimild „löggaeslumanna“ skv. 1. mgr. 68. gr. umferðarlaga. Er þannig ekki um verulega breytingu að ræða nema að því leyti að heimildin í frumvarpinu verður sérgreindari í umferðarlögum og hún verður ekki afmörkuð við skattaeftirlit. Heimildin skv. c-lið er hins vegar nýmæli og felur í sér að Vegagerðinni verði falið tiltekið eftirlit sem fram að þessu hefur verið hjá lögreglunni. Til rökstuðnings fyrir breytingunni er tekið fram í greinargerðinni að hagkvæmt þyki að eftirlit Vegagerðarinnar „*beinist að öllum þeim atriðum sem skoða ber samkvæmt gildandi reglum þegar ökumaður farmflutningabifreiðar hefur sinnt stöðvunarmerki lögreglu eða eftirlitsmanns á vegum úti.*“

Embættið er sammála þessum rökum að því frátöldu, sem áður hefur verið bent, á að haganlegra sé að fela lögreglunni umrætt eftirlit þar sem reynt getur á fleiri atriði en þau sem tilgreind eru í a-, b- og c-liðum 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi er t.d. bent á eftirlit með ökuréttindum þeirra sem fara með akstur slíkra ökutækja auk eftirlits með ástandi ökumanna vegna mögulegs aksturs undir áhrifum áfengis eða lyfja þar sem viðeigandi sýnatökur þurfa að fara fram. Einnig er vandséð hvaða hagræðing er fólgin í því að fela Vegagerðinni sérstakt umferðareftirlit þar sem fyrir liggur að lögreglu er ætlað að taka við málum frá Vegagerðinni með aðsendum kærnum, rannsaka málin að hætti opinberra mála og ljúka þeim með lögreglustjórasátt eða ákæru eða fella málin niður að uppfylltum skilyrðum laga um meðferð opinberra mála.

Heppilegast er að þau yfirvöld sem kæra borgarana fyrir refsiverða háttsemi hafi sjálf tök á því að rannsaka málin og ljúka þeim t.d. með sektargerðum en þurfi ekki að senda málin öðrum embættum til frekari meðferðar. Slík tilhögun getur haft í för með sér margvíslegt óhagræði sérstaklega fyrir það embætti sem fær kærnumál send til frekari meðferðar. Það embætti er þá háð verklagi sem embætti kærnaðilans viðhefur, þ.m.t. um fjölda kærnumála og á hvað lögð er áhersla, sem getur verið í ósamræmi við þær áherslur og markmið sem embættið hefur sett sér. Þá er spurning hvort þessi tilhögun getur talist í samræmi við ákvæði lögreglulaga nr. 90, 1996 (8. og 9. gr.) um að lögregla annist rannsókn brota í samráði við ákærendur og hverjir fari með lögregluvald og laga um meðferð opinberra mála nr. 19, 1991 (66. og 67. gr.) um að rannsókn sakamála sé í höndum lögreglu og um markmið rannsókna og hlut ákærenda í þeim. Í þessu sambandi má enn fremur benda á 3. mgr. 1. gr. reglugerðar um stjórn lögreglurannsókna o.fl. nr. 396, 1997 um hlutverk ákærenda í rannsóknum, m.a. að þeir geti gefið lögreglu lögreglu fyrirmæli um framkvæmd rannsókna. Í samræmi við þessi laga- og reglugerðarákvæði hefur m.a. af hálfu ríkissaksóknara verið lögð áhersla á hlut

ákæranda í rannsóknum sakamála og að þeir komi að rannsóknum á fyrstu stigum og séu með í ráðum um þann farveg sem rannsókninni er markaður eða að öðrum kosti ákveði að ekki séu efni til að taka kærufnið til rannsóknar. Ákærendur hafa ekki boðvald yfir hinum sérstöku eftirlitsmönnum, sem ekki eru starfsmenn lögreglu, og geta því ekki gefið þeim fyrirmæli um hvað leggja skuli áherslu á við kærur og hvernig þær skuli úr garði gerðar. Lög sem gera ráð fyrir því að aðrir en lögregla hafi lögregluvald og geti sent lögreglustjóraembættum kærumál eru í ósamræmi við ofangreind laga- og reglugerðarákvæði.

Um 15. og 16. gr.

Stutt er síðan umferðarlögunum var breytt og skoðunarbrot gerð gjaldskyld í stað þess að vera refsiverð með sektum, sbr. breytingalög nr. 84/2004. Að mati embættisins er gjaldskylda í stað hefðbundinnar refsí-ábyrgðar heppilegra úrræði í þessum málaflokki til að stemma stigu við vanrækslu af þessu tagi. Fyrir gildistöku laga nr. 84/2004 fór mikil vinna hjá lögreglu og ákærvaldi í að fylgja þessum málum eftir með rannsókn, saksókn og sektafullnustu. Af hálfu embættisins er lögð rík áhersla á að skoðunarbrot verði áfram gjaldskyld en ekki refsiverð. Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að stefnt sé að því að gjaldtökuheimildin verði sett inn í lögina síðar í sama formi en Umferðarstofu verði falin innheimta gjaldsins skv. 114. gr. laganna og undirbúningsvinna vegna hinnar fyrirhuguðu breytingar sé hafin. Að mati embættisins þykir heppilegra að fresta lagabreytingu skv. 15. og 16. gr. frumvarpsins þar til niðurstaða hinnar boðuðu undirbúningsvinnu liggur fyrir.

  
saksóknari

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 132/1173*  
*komudagur 6.3.2006*

Samgöngunefnd Alþingis  
Ingvar Þór Sigurðsson  
nefndarritari  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 03. mars 2006  
2006020024/42-1  
KE/rsb

**Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 503. mál**

Vísað er til bréfs Samgöngunefndar Alþingis frá 16. febrúar sl. varðandi beiðni um umsögn á frumvarpi til umferðarlaga, 503. mál, EES-reglur o.fl.

Náttúrufræðistofnun Íslands gerir ekki athugasemdir við þetta frumvarp.

Virðingarfyllst



Jón Gunnar Ottósson  
forstjóri







Alþingi  
Erindi nr. P 132/1249  
komudagur 9. 3. 2006.

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Reykjavík 7. mars 2006

Tilvísun: 2006020152

50.03

Alþingi  
Nefndasvið  
Kirkjustræti  
150 REYKJAVÍK

**Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 503. mál EES-reglur o.fl.**

Vísað er til bréfs samgöngunefndar frá 16. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar ríkislögreglustjórans um ofangreint frumvarp.

Í athugasemdum frumvarpsins er þess getið að embættinu hafi verið gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum við frumvarpsdrögin og hefur að sumu leyti verið tekið tillit til þeirra við gerð frumvarpsins.

Að öðru leyti er allsherjarnefnd gerð grein fyrir eftirfarandi atriðum:

**Um 1. gr.**

Í athugasemdum um 1. gr. er í 2. málslið 3. mgr. vísað til breytinga sem lagðar eru til á 4. mgr. 100. gr. sbr. 13. gr. frumvarpsins. Væntanlega hefur misritast tilvitnun í málsgreinina þar sem 13. gr. frumvarpsins felur í sér breytingar á 3. mgr. 100. gr. laganna.

**Um 6. gr.**

Vegna kostnaðarmats fjármálaráðuneytisins sem fylgir með frumvarpinu er rétt að benda á að verði frumvarpið að lögum þá fellur augljóslega til kostnaður hjá lögreglu vegna kaupa á búnaði til munnvatnssýnatöku og vegna þjálfunar lögreglumanna í notkun hans.

**Um 9. gr.**

Í umsögn um frumvarpsdrögin setti ríkislögreglustjórinn fram þá skoðun sína að það eftirlit sem ákvæðið fjallar um eigi alfarið að vera í höndum lögreglu sem fer með rannsóknar- og ákærvald. Það var áréttað að margar aðgerðir sem verið er að fela eftirlitsmönnum vegagerðarinnar eru í eðli sínu lögregluaðgerðir sem varða ætluð brot á umferðalögum og reglugerðum sem settar eru á grundvelli laganna. Í því sambandi var einnig vísað til athugasemda lögreglustjórans í Reykjavík um frumvarpsdrögin.

Þó ákvæðið hafi tekið nokkrum breytingum frá frumvarpsdrögunum þá eiga framangreindar athugasemdir við áfram. Í þessu sambandi er tekið undir þau sjónarmið sem lögreglustjórinn í Reykjavík setur fram í athugasemdum sínum til allsherjarnefndar. Það verður að teljast nokkuð sérstakt að fela tiltekinni eftirlitsstofnun svo viðamikili hlutverk í daglegum störfum sínum sem eru á verksviði lögreglu, enda liggur fyrir að þessi mál koma á síðari stigum til lögreglu til rannsóknar.

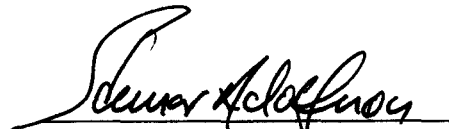
RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Því sjónarmiði hefur verið velt upp hvort rétt væri að ganga skrefið til fulls varðandi þá þætti sem talið er eðilegt að fela Vegagerðinni. Málin færu þá úr farvegi opinberra rannsóknar og Vegagerðin fengi heimild til að ljúka málunum með álagningu gjalds. Ríkislögreglustjórinn er ekki að leggja til að þetta verði gert, en telur rétt að vekja athygli nefndarinnar á þessum sjónarmiðum.

**Um 15. og 16. gr.**

Ríkislögreglustjórinn var fylgjandi þeirri breytingu sem gerð var á umferðarlögunum með lögum nr. 84/2004 er vanræksla á að færa ökutæki til skoðunar var gerð gjaldskyld í stað þess að vera refsiverð með sektum. Í athugasemdum með breytingalögunum voru færð ítarleg rök fyrir breytingunni og embættið telur rétt að ekki verði gerð breyting á ákvæðunum fyrr en boðuð undirbúningsvinna varðandi breytta tilhögun um innheimtu gjaldsins liggur fyrir.

F.h. RLS



Steinar Adolphsson

lögl. fulltr.

# RÍKISSAKSÓKNARI

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 132/1207*  
*komudagur 8.3.2006*

KS/jhb

Reykjavík 7. mars 2006.

B. 282/2006

Borist hefur til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, 503. mál, EES-reglur o.fl.

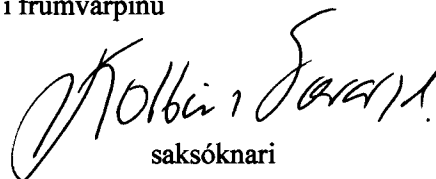
Af hálfu ríkissaksóknara eru gerðar eftirfarandi athugasemdir:

Í 9. gr. frv. er m.a. að finna ákvæði um auknar heimildir Vegagerðarinnar til að framfylgja eftirliti með afmörkuðum þáttum. Ekki eru gerðar athugasemdir við ákvæðið en rétt er að leggja áherslu á að almennt verði farið varlega í að veita öðrum stofnunum en lögreglu rannsókn refsiverðra brota. Lögregla getur, með öflun sérþekkingar og sérstakra tækja, sinnt flóknum málum á ýmsum sérsviðum.

Í 14. gr. frv. er að finna ákvæði um ökuréttarsviptingu. Gert er ráð fyrir að í 7. mgr. 102. gr. umferðarlaga verði kveðið á um að ökumaður skuli ekki beittur viðurlögum vegna aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna að uppfylltum þremur skilyrðum sem tilgreind eru í a. - c. lið málsgreinarinnar. Í greinargerð er tekið fram að æskilegt sé að í læknisvottorði skv. a. lið komi fram að sjúklingurinn sé þrátt fyrir sjúkdóm sinn og lyfjainntöku fullkomnlega fær um að stjórna ökutæki. Ljóst er að í refsímáli er ekki unnt að gera þessar kröfur, fyrst ekki er skýr áskilnaður um það í lögnum. Réttara væri því að þetta kæmi fram í lagaákvæðinu sjálfu. Þá má varpa fram þeirri spurningu hvort nauðsynlegt sé að bæði skilyrði a.- og b.- liða (um lyfjakort) séu uppfyllt. Í greinargerð með frumvarpinu er ekki vikið að því af hverju framangreint læknisvottorð sé ekki látið duga til sönnunar, heldur þurfi ökumaður jafnframt að sýna lyfjakort, eða þá að lyfjakortið sé látið duga.

Ljóst er að hið nýja ákvæði 45. gr. a. um bann við akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna á einungis við þau efni sem alfarið eru bönnuð á íslensku yfirráðasvæði, þ.e. efna sem vísað er til í 6. gr. laga um ávana- og fíkniefni nr. 65/1974 og b-merktra efna samkvæmt fylgiskjali með reglugerð nr. 233/2001, sbr. reglugerð nr. 848/2002. Ekki verður séð að ákvæðið eigi við önnur efni samkvæmt fylgiskjalinu þ.e. þau sem einungis eru eftirritunarskyld, t.d. morfins. Um akstur eftir neyslu á þeim efnum myndi því gilda ákvæði 44. gr. umferðarlaga og ákærvaldið þyrfti að sýna fram á að ökumaður hafi ekki verið fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Af greinargerð með frumvarpinu er ekki unnt að ráða hvaða ólöglegu efni það eru sem tíðkast að gefa sjúklingum í lækningaskyni, þannig að setja má spurningamerki við hvort ákvæði 7. mgr. 102. gr. laganna, um að öikumenn geti komist hjá viðurlög, sé raunhæft.

Að öðru leyti er tekið undir tillögur sem felast í frumvarpinu

  
saksóknari

Nefndasvið Alþingis

Póstfang:  
Hverfisgata 6  
150 Reykjavík

Sími:  
530-1600  
Netfang: rsak@tmd.is

Bréfsími:  
530-1606

Kennitala:  
530175-0229



# SAMBAND ÍSLENSKRA TRYGGINGAFÉLAGA

Association of Icelandic Insurance Companies

S/30

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 132/1051*  
*komudagur 24.2.2006*

Alþingi,  
samgöngunefnd,  
nefndasvið Alþingis,  
Austurstræti 8-10,  
150 Reykjavík.

Suðurlandsbraut 6  
108 Reykjavík  
Sími/Tel.: +354-568 1612  
Telefax: +354-568 9664  
www.sit.is

20. febrúar 2006

## Efni: Um lagafrumvarp til breytinga á umferðarlögum, 503. mál.

Með bréfi samgöngunefndar Alþingis, dags. 16. þ.m., var þess farið á leit, að Samband íslenskra tryggingafélaga (SÍT) veitti umsögn um ofangreint lagafrumvarp. Efni frumvarpsins lýtur að allmörgum og ólíkum ákvæðum umferðarlaga. Þar er að finna ákvæði sem taka mið af ESB-reglum og snúa að akstri og hvíldartíma ökumanna, er fást við akstur farmflutninga- og hópbifreiða, og tekin eru upp ný hugtök í því sambandi, þ.e. flytjandi og farstarfsmaður. Þá er skerpt á ákvæðum varðandi ólögmetna stjórnun ökutækja vegna áhrifa af neyslu ávana- og fíkniefna, um akstur utan vega og um öryggisbúnað ökumanna og farþega ökutækja. Loks er í frumvarpinu ákvæði um breytt starfssvið Umferðarstofu varðandi rannsóknir umferðarslysa og um aukna gjaldtöku Umferðarstofu með annars vegar hækkun svonefnds umferðaröryggisgjalds og hins vegar með innheimtu gjalds, séu ökutæki ekki færð til skoðunar. Vegna frumvarps þessa óskar SÍT að koma eftirfarandi atriðum á framfæri:

1. Sem áður getur eru ákvæði í frumvarpinu, sem miða að því að skerpa á framkvæmdinni vegna brota, sem tengjast akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna, og að sínu leyti einnig ölvunarakstri. Þannig er lagt til, að á eftir 45. gr. umferðarlaga, sem einkum snýr að ölvunarakstri, verði tekin upp sérstök grein vegna aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna, þ.e. 45. gr. a. Er þetta sérstakt fagnaðarefni. Ástæða er þó til að ætla, að þetta ákvæði nái ekki að fullu tilgangi sínum. Skýrist það af því, að ákvæðið er haldið sama ágalla og núgildandi 45. gr. umferðarlaga, sem hefur ítrekað komið niður á lagaframkvæmdinni. Skal þetta skýrt nokkru nánar.

Hér á landi hafa dómur iðulega gengið, þar sem ökumenn hafa verið sýknaðir, er hlut hafa átt að umferðarslysum og ákærðir hafa verið fyrir akstur undir áhrifum áfengis, á grundvelli staðhæfinga þeirra þess efnis, að þeir hafi byrjað áfengisneyslu eftir að óhappi var valdið og akstri lauk. Slíkar málsástæður eru vægt til orða tekið afar hæpnar, en hafa þó gert ákærvaldi erfitt fyrir. Í löggjöf erlendis munu dæmi um, að mjög er takmarkaður möguleiki til að koma slíkum málsástæðum að. Er það gert á þann veg, að beinlínis er svo fyrir mælt, að ökumanni sé óheimilt að neyta áfengis í tiltekinn tíma eftir að akstri lauk, hafi ökumaðurinn ástæðu til að ætla að rannsókn verði hafin vegna aksturs hans. Í íslenskum rétti er raunar þegar að finna ákvæði af þessu taki í loftferðalögum nr. 60/1998. Í 37. gr. loftferðalaga segir, að m.a. flugverjar megi ekki neita áfengis, örvandi eða deyfandi lyfja næstu sex klukkustundir eftir að vinnu þeirra lauk, enda hafi þeir ástæðu til að ætla að atferli þeirra við störf sín kunni að sæta rannsókn.

Með vísan til framanritaðs leggur SÍT því til, að í 45. gr. umferðarlaga verði tekið upp nýtt ákvæði, sem verði 2. másl. 4. mgr. 45. gr., og hljóði málsgreinin svo í heild sinni (feitletrunin er viðbót):

“Nú hefur ökumaður neytt áfengis við akstur eða fyrir hann þannig að vínandamagn í blóði hækkar eftir að akstri lauk, og skal þá litið svo á sem hið aukna vínandamagn hafi verið í blóði hans við aksturinn. **Ökumaður má ekki neyta áfengis í 6 klukkustundir eftir að akstri lauk, hafi hann ástæðu til að ætla að háttsemi hans við stjórn ökutækisins kunni að sæta rannsókn**”.

Þá leggur SÍT til, að efnislega skylt ákvæði verði felld inn í hina nýju grein, sem frumvarpið gerir ráð fyrir að tekin verði upp í umferðarlög, sbr. 5. gr. frumvarpsins. Er lagt til, að í 2. mgr. 5. gr. frumvarpsins, sem verður 2. másl. 2. mgr. 45. gr. a umferðarlaga, verði tekið upp viðbótarákvæði og hljóði málsgreinin þá svo í heild (feitletrunin er viðbót):

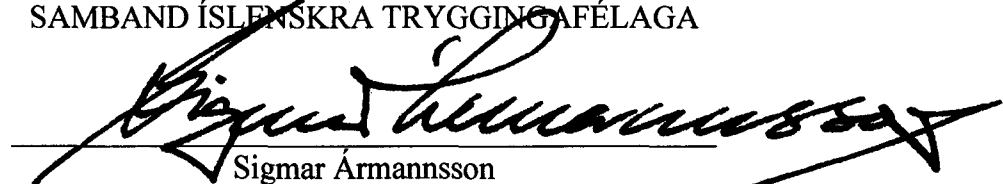
“Mælist ávana- og fíkniefni skv. 1. mgr. í blóði eða þvagi ökumanns telst hann vera undir áhrifum ávana- og fíkniefna og óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega. **Mælist slík efni í blóði eða þvagi ökumanns í allt að 12 klukkustundum eftir að hann lauk akstri og háttsemi hans við stjórn ökutækisins sætir rannsókn, skal svo litið á, að hann hafi verið undir áhrifum efnanna við stjórn ökutækisins í umrætt sinn**”.

Hér er verið að leggja til, að mælist efni í allt að hálfan sólarhring eftir að akstri lauk, og aksturinn sem slíkur er tilefni rannsóknar vegna t.d. umferðaróhapps, þá skulu löglíkur vera fyrir því, að hann hafi verið undir áhrifum við stjórn ökutækisins. Er þá ekki unnt að bera fyrir sig, að áhrif ávana- og fíkniefnanna séu til komin eftir að akstri lauk.

2. Í 108 gr. umferðarlaga eru talin upp ýmis brot á lögnum, sem hafa í för með sér, að lögregla getur lagt gjald á hinn botlega og/eða eiganda ökutækis eða umráðamanna þess. Meðal brota, sem talin eru í 108 gr. af þessu tagi, er brot á skyldu að færa ökutæki til skoðunar. Í 15. gr. frumvarpsins, sem hér er til umfjöllunar, er lagt til að þetta umferðarlagabrot, sem í raun getur verið alvarlegt og haft miklar afleiðingar í för með sér, t.d. þegar hemlar og öryggistæki almennt eru ekki í samræmi við kröfur, verði “gengisfellt” á þann veg, að í stað þess að lögreglan hafi framkvæmdina á sínum höndum eins og almennt tíðkast, þá skuli Umferðarstofa innheimta þetta gjald. Engin skýring er á þessari fyrirhugaðri breytingu gefin, og verður að ætla að hér sé eingöngu um að ræða nýjan tekjustofn fyrir Umferðarstofu. Eindregið er lagt til, að 15. gr. frumvarpsins verði ekki samþykkt, enda tíðkast almennt ekki hér á landi að sektir eða önnur skyld fjárviðurlög renni beint til ríkisstofnana til að fjármagna starfsemi þeirra.

Samband íslenskra tryggingafélaga er reiðubúið að veita fyllri skýringar um málið, verði þess óskað.

Virðingarfyllst,  
SAMBAND ÍSLENSKRA TRYGGINGAFÉLAGA

  
Sigmar Ármannsson

Alþingi  
Erindi nr. P 132/1253  
komudagur 9.3.2006.



Samgöngunefnd Alþingis  
Alþingi  
150 Reykjavík

Reykjavík 7. mars 2006

### **Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum. Þingskjal 735 – 503. mál.**

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVP-Samtök verslunar og þjónustu senda hér með sameiginlega umsögn um ofangreint frumvarp. Samtökin hafa ítrekað gert athugasemdir við tillögur að breytingum á umferðarlögum á vinnslustigi í samgönguráðuneytinu. Þær tillögur höfðu samtökin fundið á heimasíðu ráðuneytisins en ekki hafði verið haft formlegt samráð við þau um efni þeirra. Nú hefur ofangreint frumvarp verið lagt fram á Alþingi án samráðs við hagsmunasamtök atvinnurekenda af hálfu ráðuneytisins þótt í einstökum greinum frumvarpsins séu verulega íþyngjandi ákvæði fyrir atvinnulífið. Samtökin hljóta að harma að fram komi frumvarp á Alþingi sem hefur veruleg áhrif á rekstrarskilyrði og umgjörð atvinnustarfsemi án þess að vitneskja um það og áhrif þess séu áður kynnt atvinnulífinu með formlegum hætti.

#### **Almennt.**

Eftir dóm Hæstaréttar nr 251/2004 var endanlega ljóst að stjórnvöldum væri ekki stætt á öðru en að lögfasta með formlegri hætti reglugerðir Evrópusambandsins um aksturs- og hvíldartíma nr 3820/85 en allt frá því að reglugerð 136/1995 var sett höfðu samtökin gert athugasemdir við að lagastoð þeirrar reglugerðar væri. Brýnt er að setja nýja reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna þar sem núverandi reglugerð fullnægir engan veginn þeim kröfum sem gera verður til stjórnvaldsreglna sem hundruðum ökumanna er ætlað að fara eftir við dagleg störf sín. Samtökin telja að bein þýðing reglugerðar EES án nokkurrar aðlögunar að íslenskum aðstæðum sé óviðunandi.

Nú ber hins vegar svo við að gengið er mun lengra en reglur Evrópusambandsins kveða á um. Eftirfarandi segir í 13. grein: „3. mgr. 100. gr. laganna orðast svo:

*Ef brot gegn lögum þessum eða reglum sem settar eru samkvæmt þeim er framið eftir fyrirmælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið. Gera má lögðila sekt samkvæmt reglum II. kafla A. almennra hegningarlaga fyrir brot gegn 2. mgr. 44. gr. a, 2. mgr. 44. gr. b auk 3. og 5. mgr. 68. gr., enda hafi brotið orðið eða gætað orðið til hagsbóta fyrir lögðilann.“*

Í þessu felst grundvallarbreyting sem ekki er unnt að sætta sig við. Atvinnurekandi getur ekki borið fjárhagslega ábyrgð á hvíldartímabrotum starfsmanns hvort sem hann hefur haft af þeim ávinning eða ekki. Sönnunarbyrði um slíkt er afar erfið því væntanlega er auðvelt að sýna fram á ávinning af brotinu þó að það hafi verið þvert á

vilja atvinnurekenda. Hér er einnig opnað fyrir á að þetta verði síðan útvíkkað og látið ná til fleiri tegunda brota t.d hraðaaksturs.

Sektarákvæði umferðarlaga eru reyndar sérstakt efni en sektarramma samkvæmt viðauka II við reglugerð 575/2001 er afar hár og fyrir smávægileg brot er refsað með að lágmarki 20.000 króna sekt. Framkvæmdin er slík að ökuritaskífur eru lesnar í sérstöku tæki og síðan prentast út sektarboð við frávik.

Í greinargerð með frumvarpinu er fjallað um nauðsyn þess að innleiða þessar reglur. Þar er mikill rökstuðningur fyrir upptöku reglnanna sem er óþarfur þar sem Ísland hefur nú þegar skuldbundið sig til að lögfesta þær í samræmi við EES samninginn. Athugasemdir atvinnulífsins snúa hinsvegar að því að frávik og undanþáguheimildir verði nýttar af stjórnvöldum.

Í greinargerðinni er síðan reynt að færa rök fyrir því að ekki sé hægt að veita undanþágur vegna séríslenskra aðstæðna og bent á 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“. Eigi að sporna við þessu er nauðsynlegt að útbúa öll ökutæki með ökurita og einnig að láta alla atvinnubílstjóra halda dagbók sem sýni hvað þeir hafi haft fyrir stafni síðustu tólf tíma fyrir akstur til að tryggja að þeir séu öruggleg úthvíldir. Jafnvel er gengið svo langt í greinargerð að jafna akstri bifreiða við flug flugvéla og því ættu sömu öryggiskröfur að gilda. Í flugi gilda reglur um alla flugmenn en í akstri eingöngu um lítinn hluta bifreiðastjóra. Þeir sem sömdu þennan rökstuðning virðast halda að atvinnuökumenn á flutninga- og vörubifreiðum séu þeir einu sem aka um þjóðvegi landsins.

#### **Athugasemdir við einstakar greinar:**

Í 4. gr. er kveðið á um bann við því að laun ökumanns miðist að hluta eða öllu leyti við ekna vegalengd eða flutt magn „...séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu.“ Þetta virðist með öllu óþörf og óeðlileg ráðstöfun. Ef ökumaður fer eftir umferðarlögum í einu og öllu, þ.m.t. ákvæðum um hvíldartíma, hámarksþyngd ökutækis og hámarkshraða er engin ástæða til þess að ætla að slík tenging launa við ekna vegalengd eða flutt magn geti á nokkurn hátt ógnað umferðaröryggi. Sú aðferð að tengja laun ökumanns að einhverju eða öllu leyti við framangreinda þætti þarf alls ekki vera til þess ætluð að auka þrýsting á ökumann til að vinna í “akkorði” eins og það er orðað í athugasemdum við frumvarpið, heldur er þetta vel þekkt aðferð við útreikning launa sem getur hentað vel við tiltekna aðstæður. Þá er mjög erfitt að meta hvenær slíkar greiðslur geta stofnað umferðaröryggi í hættu. Þessu ákvæði er því mótmælt sem óþörfu og íþyngjandi, umfram það sem gildir um fjölmargar aðrar atvinnugreinar þar sem ýmsir slíkir mælikvarðar eru notaðir til að miða launagreiðslur við.

9. grein.

Í greininni er lagt til að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar sé heimilt að stöðva ökutæki og þar með taka sé ákveðið lögregluvald í þessum efnum. Til að þessi ráðstöfun sé hafin yfir allan vafa er lagt til að reglugerð um framkvæmd verði sett sem fyrst og

drög að henni liggi fyrir áður en löggin verða samþykkt. Samkvæmt greininni setur ráðherra reglur um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna. Lögð er áhersla á að mjög stífar kröfur verði settar um hæfi og þekkingu slíkra eftirlitsmanna, bæði á tæknilegum þáttum sem eftirlitið snýr að og sömuleiðis og ekki síður á þeim lögum og reglum sem snerta inntak og framkvæmd eftirlitsins.

10. grein.

Í greininni er m.a fjallað um skyldu ökumanns til að sjá til þess að farþegar noti öryggis- og verndarbúnað. Samtökin telja brýnt að það verði í lagatexta skýrt kveðið á um að ökumenn hópþreifreiða sem ekki hafa tök á að fylgjast með öryggisbeltanotkun farþega séu undanþegnir refsíábyrgð.

Í 13. grein. er tekin upp sú nýbreytni að gera atvinnurekendur ábyrga fyrir hugsanlegum hvíldartímabrotum ökumanna sinna. Þessari fyrirætlan er harðlega mótmælt. Engin krafa er um þetta í þeirri Evrópusambandsreglugerð sem verið er að lögfesta og því hér gengið miklu lengra en ástæða er til. Engan rökstuðning er heldur að finna fyrir þessu ákvæði. Þess er ekki einu sinni getið í athugasemdum að þetta er nýmæli í löggjöf.

18. grein.

Samtökin mótmæla að endingu þeirri tvöföldun sem lögð er til á umferðaröryggisgjaldi.

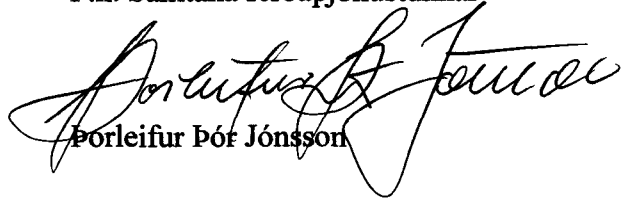
Virðingarfyllst.

F.h Samtaka atvinnulífsins



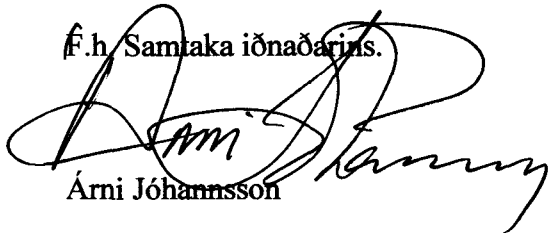
Pétur Reimarsson

F.h. Samtaka ferðapjónustunnar



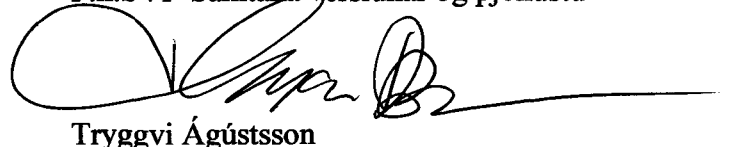
Þorleifur Þór Jónsson

F.h. Samtaka iðnaðarins.



Árni Jóhannsson

F.h.SVP-Samtaka verslunar og þjónustu



Tryggvi Ágústsson



Alþingi  
Erindi nr. P 132/1288  
komudagur 10.3.2006

Ólafur Helgi Kjartansson Sýslumaður á Selfossi  
vegna Sýslumannafélags Íslands

8. marz 2006

**Umsögn varðar frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum  
nr. 50/30. marz 1987 með síðari breytingum, þskj. 735, 503 mál.**

Frumvarpið er samtals 20 tölusettar greinar og miðast að stórum hluta við að efna skyldur íslenska ríkisins varðandi lögleiðingu reglna Evrópusambandsins, eins og nánar er greint í II. kafla athugasemda við það.

Ber að fagna því að leiða í lög ákvæði um hvíldartíma atvinnubílstjóra þannig að hafið sé yfir allan vafa, bæði varðandi ökurita og eftirlit.

Ákvæði 5. gr. frumvarpsins er breyta 45. gr. a virðast þörf til skýringar og afmörkunar á brotum sem rekja má til aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

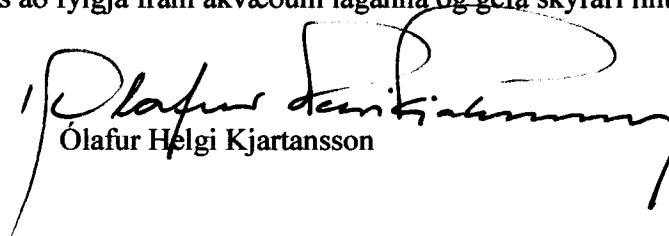
Ákvæði 6. gr. frumvarpsins varðandi breytingu á 47. gr. skerpa umfjöllunarefnið og tækin til að taka á brotum gegn 44. og 45. gr. umferðarlaga. Heppilegt hefði verið að binda gjald vegna sýnatöku við vísitölu neyzliverðs, að minnsta kosti varðandi hækkun í byrjun hvers árs.

Breyting sú er 7. gr. frumvarpsins, sem bætir við 3. málsg. 59. gr., hefur í för með sér er til bóta. Þótt ekki sé gerð grein fyrir því hverjar afleiðingar það hefur fyrir starfsmann og yfirmann verkstæðis að sinna ekki skyldu sinni er gengið út frá því að brot gegn þessari skyldu varði refsingu samkvæmt 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Skýrara hefði verið að taka það skýrt fram í 3. málsgrein.

Í 9. gr. frumvarpsins sem breytir þeirri 68. í umferðarlögunum er skynsamlegt að hafa skýrt ákvæði í 1. málsgrein sem heimilar lögreglu að taka ökutæki, sem bersýnilega uppfyllir ekki skilyrði til að teljast í lögmæltu ástandi úr umferð og sömu afleiðingu ætti það að hafa að neita að færa ökutæki til skoðunar.

Varðandi lokamálsgreinina ( þá 5.) virðist eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar fengið nánast lögregluvald, sem er á skjön við lögreglulög nr. 90/1996, en í 9. gr. þeirra eru þeir greindir með tæmandi talningu sem fara með lögregluvald. Afar óheppilegt er að misskilngur kunni að skapast um það hvar vald liggur. Sama kynni að mega lesa úr 4. málsgreininni.

Að öðru leyti virðist um eðlilegar og skynsamlegar breytingar að ræða á umferðarlögum nr. 50/1987, sem eru til þess fallnar bæði að skerpa á lögunum og færa lögreglu betri tæki til þess að fylgja fram ákvæðum laganna og gefa skýrari línur varðandi heimilidir.

  
Ólafur Helgi Kjartansson

Alþingi  
Erindi nr. P 132/1251.  
komudagur 9. 3. 2006



8. mars 2006  
ÓHÞ/sj

Samgöngunefnd Alþingis  
Austurstræti 8 – 10  
150 Reykjavík

**Varðar 503. mál 2005/2006 Frumvarp til breytingar á umferðarlögum , EES-reglur o.fl.**

Vísað er til bréfs samgöngunefndar, dagsetts 16. febrúar 2006.

Frumvarpið var sent í tölvupósti til fulltrúa í Umferðarráði þann 17. febrúar, og þeim gefinn kostur á að tjá sig um efni þess. Engar athugasemdir bárust, en síðan ákvað stjórn Umferðarráðs að bæta málinu á dagskrá áður boðaðs fundar í ráðinu þann 28. febrúar s.l. Þar kynnti undirritaður meginefni frumvarpsins og í kjölfarið komu fram skiptar skoðanir um nokkrar greinar þess. Langflestir fundarmenn voru þó efnislega fylgjandi frumvarpinu í heild. Var stjórn ráðsins falið að ganga frá umsögn Umferðarráðs með hliðsjón af þeim umræðum og skoðanaskiptum sem fram fóru á fundinum.

Eftirtalin atriði í frumvarpinu voru einkum gagnrýnd, eða athugasemdir gerðar við:

**3. og 4. grein, um aksturs- og hvíldartíma.**

Fulltrúi Landssambands vörubifreiðarstjóra sagði að með samþykkt þessa breytinga, legðist niður starfsemi svokallaðra einyrkja í stétt flutningabílstjóra. Sagði hann vinnutímalöggjöfma nægja í þessum efnum. Landssambandið mun sjálfst senda umsögn til samgöngunefndar um frumvarpið.

**14. grein, um akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna.**

Fulltrúi Sambands íslenskra tryggingafélaga vísaði til loftferðalaga, og sagði sambandið benda á í sjálfstæðri umsögn til samgöngunefndar um frumvarpið, að í þeim lögum væri kveðið svo á um að stjórnendur loftfara megi ekki neyta áfengis í sex klukkustundir eftir flug, ef ástæða er til að ætla að atferli þeirra í starfi verði rannsakað. Vildi hann að þessi háttur yrði á hafður varðandi akstur ökutækja undir áhrifum áfengis.

**18. grein, um hækkun umferðaröryggisgjalds.**

Fulltrúar vörubifreiðarstjóra, Félags íslenskra bifreiðareigenda og Ökukennarafélags Íslands, lýstu andstöðu við hækkun umferðaröryggisgjaldsins. Vísuðu þeir m.a. í máli sínu til þess að bílgreinin í heild væri skattlögð um 47 milljarða króna á ári, en aðeins 15 milljarðar færu í vegagerð. Þar væri því borð fyrir báru.

Stjórn Umferðarráðs álitur að með samþykkt þessa frumvarps, um breytingu á umferðarlögum, náist margvæðing fram sem stuðlar að auknu umferðaröryggi. Brýnt er til dæmis að í lögum séu ótvíræð ákvæði þess efnis að ökumenn flutningabifreiða fái næga hvíld og aki ekki þreyttir um vegi landsins. Akstur undir áhrifum ávana- og fikniefna, er tvímælalaust vaxandi vandamál í umferðinni og þar hefur lögreglu skort skýrar viðmiðunarreglur um leyfilegt magn slíkra aðskotaefna í blóði ökumanns. Þá er það skoðun stjórnarinnar að skilvirkt starf sérstakra eftirlitsmanna Vegagerðarinnar, auki löggæslu á vegum, sem að mati stjórnarinnar er allt of lítið hér á landi. Til framtíðar lítið má ætla að náið samstarf lögreglu og eftirlitsmanna Vegagerðarinnar aukist á nýjan leik, vegfarendum ótvírætt til aukins umferðaröryggis.

f.h. Umferðarráðs,



Óli H. Þórðarson  
formaður

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

7. mars 2006  
Mál nr. 1115

**Umsögn um frumvarp til breytingar á  
umferðarlögum nr. 50/1987, 503 mál.**


Jafnframt því að vísa til bréfs samgöngunefndar Alþingis, dagsetts 16. febrúar 2006, þar sem samgöngunefnd óskar umsagnar Umferðarstofu um frumvarp til breytingar á umferðarlögum nr. 50/1987, skal eftirfarandi tekið fram.

Umferðarstofa kom að því verki að semja drög að breytingu á umferðarlögum sem einkum varða reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Tilfnið var fyrst og fremst dómur Hæstaréttar í málinu nr. 251/2004.

Á síðari stigum, meðan frumvarpið var til meðferðar í samgönguráðuneytinu, kom Umferðarstofa á framfæri athugasemdum við frumvarpið, síðast með bréfi til ráðuneytisins, dagsettu 3. febrúar 2006.

Með hliðsjón af framansögðu eru ekki efni til þess af hálfu Umferðarstofu að láta í té umsögn um frumvarpið eins og það er nú.

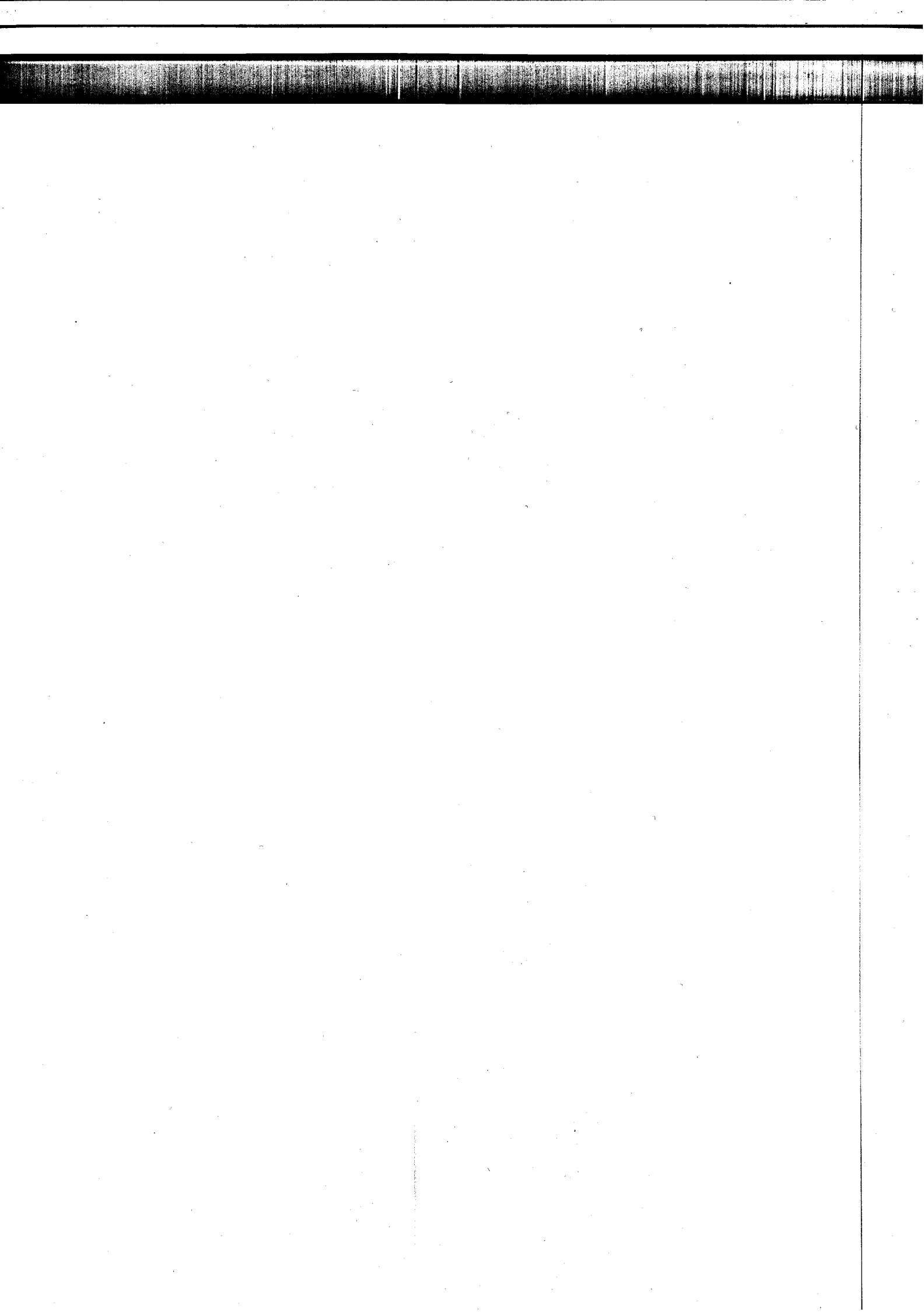
Virðingarfyllst,



Karl Ragnars



William Thomas Möller



Alþingi  
Erindi nr. P 132/1464  
komudagur 23. 3. 2006

UST

Nefndasvið Alþingis  
Samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Umhverfisstofnun  
Environment and Food Agency of Iceland

Suðurlandsbraut 24  
IS - 108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000  
Fax (+354) 591 2010  
umhverfisstofnun@ust.is  
www.umhverfisstofnun.is

22. mars 2006

Skjalanúmer: 22

Tilvísun: UST20060200117/KG

### Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 503. mál

Vísað er til erindis samgöngunefndar, dags. 16. febrúar sl., þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um frumvarp til laga um umferðarlög, EES-reglur o.fl, 503. mál.

Umhverfisstofnun telur að þau atriði sem lúta að starfssviði stofnunarinnar, þ.e. 1. og 2. gr. til allnokkurra bóta. Stofnunin óskar eftir að koma eftirfarandi ábendingum á framfæri við nefndina.

Umhverfisstofnun styður þá breytingu á skilgreiningu á bifhjóli sem tillaga er gerð um í 1. gr. frumvarpsins. Með breytingunni verða fjór- og sexhjól færð undir almennar reglur um bifhjól, þ.m.t. skráningarskyldu og eftirlit. Einnig bendir Umhverfisstofnun á að með þessu verður skýrara en áður að akstur almennra fjór- og sexhjóla utan vega er bönnuð og hægt verður að beina þeim á almenna vegi.

Umhverfisstofnun fagnar ákvæði 2. gr. frumvarpsins enda hefur það verið skoðun stofnunarinnar að nauðsynlegt sé að tengja saman ákvæði náttúruverndarlaga um akstur utan vega og umferðarlaga, líkt og hér er gert.

Umhverfisstofnun bendir á að skilgreiningin á vegi í 2. gr. Núgildandi umferðarlaga er mjög víðtæk og hefur sem slík valdið erfiðleikum við að stemma stigum við akstri utan vega í hinni viðkvæmu náttúru Íslands. Hér má nefna að hugtök eins og „almenn umferð“ og „götuslóði“ eru ekki skýrð í lögnum og byggir skilgreiningin á eldri lögum frá 1968 en frá þeim tíma hefur óneitanlega margt breyst. Umhverfisstofnun leggur því til að skilgreiningunni verði breytt á eftirfarandi hátt:


„Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar og er samþykktur sem slíkur af viðkomandi sveitarfélagi. Undir þetta falla ekki slóðar eða stígar sem hafa myndast við ólöglegan akstur utan vega.“

Umhverfisstofnun gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst,



Davíð Egilson  
forstjóri



Sigurbjörg Gísladóttir  
forstöðumaður



Nefndasvið Alþingis  
Ingvar Þór Sigurðsson, nefndarritari  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 06. mars 2006  
Tilvísun: 2006020048/90.12  
SE/BH  
16.02.2006

**Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 503. mál, EES-reglur o.fl.**

Með bréfi dags. 16.02. sl. var leitað umsagnar Vegagerðarinnar um ofangreint frumvarp til laga um breyting á umferðarlögum nr. 50/1987.

**Almennt:**

Í greinargerð með frumvarpinu kemur fram að það er samið í samráði við Umferðarstofu og að fengnu álitni ýmissa aðila, s.s. lögreglu og dómsmálayfirvalda. Frumvarpinu er ætlað að renna stoðum undir umferðaröryggisáætlun samgönguráðuneytisins og stuðla með því að auknu umferðaröryggi. Þeir þættir frumvarpsins sem snúa beint að Vegagerðinni eru af tvennum toga. Annars vegar er lögleiðing reglna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita, sem Vegagerðinni hefur verið falið að sinna eftirliti með frá því 1995. Hins vegar eru ákvæði sem kveða á um eftirlit Vegagerðarinnar með farmflutningum og skýrar heimildir eftirlitsmanna við framkvæmd eftirlits.

Auk athugasemda við einstakar greinar, sem fjallað er um hér að neðan, leggur Vegagerðin til að bætt verði við frumvarpið ákvæðum er varða ákvarðanir um hámarkshraða og aðalbrautir á þjóðvegum. Samkvæmt nágildandi lögum ákveður samgönguráðherra að fenginni tillögu vegamálastjóra hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis teljist aðalbrautir og ennfremur á hvaða vegum eða vegarköflum takmarka á hámarkshraða.

Vegagerðin leggur til að gerðar verði breytingar í þá átt að einfalda og auðvelda veghaldara þjóðvega ákvarðanir um aðalbrautir og takmörkun hámarkshraða. Aukin krafa er um merkingar á þjóðvegum til að stuðla að auknu umferðaröryggi og er tillagan liður í að koma til móts við þær kröfur. Stýring umferðar m.a. með takmörkun hámarkshraða á einstökum vegum og vegarköflum er áhrifarík aðferð til að draga úr hættu á slysum á þjóðvegum. Gera má ráð fyrir að hraðatakörkunum verði beitt í auknum mæli þegar til framtíðar er litið, jafnvel með tímabundnum takmörkunum á hámarkshraða miðað við aðstæður hverju sinni. Mikilvægt er að veghaldari geti sinnt þessum öryggisþætti betur og með skilvirkari hætti en verið hefur og mun samþykkt tillögunnar bæta möguleika veghaldara á að bregðast við varasömum aðstæðum og draga þannig úr hættu á slysum.

Telja verður að vel fari á að ákvarðanir um aðalbrautir og hámarkshraða verði á verksviði vegamálastjóra.





Ákvarðanir sem varða einstaka vegi og vegarkafla byggja á tæknilegum forsendum um gerð vegar, umferðarmagn, fjölda tenginga við veg og fleiri atriði. Ákvörðunum þessum er hrint í framkvæmd af veghaldara með uppsetningu umferðarmerkja. Telja verður eðlilegt og í samræmi við nútíma stjórnsýsluhætti að einstakar ákvarðanir á þessu sviði verði faldar vegamálastjóra en almennar reglur og meginstefna mótuð af ráðherra sem æðra stjórnvaldi á sviði umferðarmála sem hefði umsjón og eftirlit með framkvæmd mála.

Á vegum í þéttbýli hefur gilt sú regla að lögreglustjóri fari með þessa þætti að fengnum tillögum sveitarstjórnar og vegamálastjóra ef um þjóðveg er að ræða. Ekki er lögð til breyting á þessu fyrirkomulagi innan þéttbýlis.

Með hliðsjón af framangreindu er lögð til eftirfarandi breyting á 81. gr. umferðarlaga sem bætt yrði við frumvarpið og yrði 13. gr. frumvarpsins, og númer annarra greina breyttist samkvæmt því:

### 13. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 81. gr. laganna:

a. Ákvæði 1. mgr. orðast svo:

„Vegamálastjóri ákveður hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis skuli teljast aðalbrautir þar sem umferð hefur forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr.“

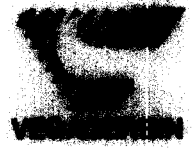
b. Ákvæði 3. mgr. orðast svo:

„Vegamálastjóri ákveður hraðamörk skv. 3. og 4. mgr. 37. gr. ef um þjóðveg utan þéttbýlis er að ræða. Á öðrum vegum ákveður lögreglustjóri hraðamörkin, að fengnum tillögum sveitarstjórnar“.

### Athugasemdir við einstakar greinar:

*Athugasemd við 3. gr. frumvarpsins:* Eitt af markmiðum frumvarpsins er að tryggja innleiðingu reglugerða EBE nr. 3820 og 3821/85 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita til samræmis við þær kröfur sem gera verður til skýrleika laga og reglna sem skuldbinda eiga borgara landsins. Svo sem fram kemur í frumvarpinu leiðir af dómi Hæstaréttar í máli nr. 251/2004 að ekki þykir nægilega skýrt kveðið á um skyldur ökumanna og flytjenda í núgildandi lögum til að unnt sé að framfylgja þeim. Í frumvarpinu er tekið á þessu og skýrt kveðið á um heimild ráðherra til að setja reglur um þetta efni. Reglugerðarheimild ráðherra þarf að vera skýr og ótvíræð og taka á öllum þáttum sem ofangreindar reglugerðir kveða á um. Eitt af þeim atriðum sem leiða af núgildandi reglum er að hámark aksturstíma á hverju hálfsmánaðar tímabili má ekki fara yfir 90 tíma samtals. Ennfremur er ákveðið í tillögum sem samstaða er orðin um innan stofnana EB að hámark vikulegs aksturstíma verði 56 tímar. Af þeim sökum er gerð eftirfarandi breytingatillaga:

**Breytingatillaga við frumvarpið:** c. - liður 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins orðist svo: „hámark aksturstíma ökumanns hvern dag, hverja viku og hálfsmánaðarlega, skyldu ökumanns til að gera hlé á akstri og til að taka daglega og vikulega hvíld frá akstri,“



*Athugasemd við 9. gr. frumvarpsins:* Þessi grein frumvarpsins felur í sér að skýrðar eru heimildir eftirlitsmanna Vegagerðarinnar á sviði eftirlits með tilteknum þáttum í umferðinni. Er það í samræmi við áður nefndar kröfur um aukinn skýrleika laga og reglna sem snúa að skyldum borgaranna og heimildum opinberra aðila til afskipta af þeim. Felur frumvarpið í sér frekari skýringu á núgildandi heimild eftirlitsmanna til að stöðva ökutæki í 3. mgr. 68. gr. gildandi umferðarlaga sem er svohljóðandi: „*Vegagerðin annast eftirlit með reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Sérstökum eftirlitsmönnum hennar er heimilt að stöðva ökutæki til þess að skoða upplýsingar sem varðveittar eru í ökurita ökutækisins, á ökuritakorti eða með öðrum hætti. Ráðherra setur reglur um hæfi og starfsþjálfun eftirlitsmanna Vegagerðarinnar og setur þeim starfsreglur.*“.

Svo sem fram kemur í athugasemdum með frumvarpinu hefur Vegagerðin sinnt eftirliti á vegum um áratugaskeið. Lögreglumenn hafa verið fengnir til aðstoðar vegna þess að skort hefur á heimildir til að stöðva ökutæki. Undanfarin ár hefur orðið breyting á þessu og hafa eftirlitsmenn nú heimildir til stöðvunar ökutækja. Sú heimild kom fyrst í lög með lögum um breytingu á lögum um fjáröflun til vegagerðar nr. 3/1987, sbr. nú lög um olíu- og kílómetragjald nr. 87/2003. Með lögum nr. 84/2004 um breytingu á umferðarlögum fékk Vegagerðin samskonar heimild skv. umferðarlögum.

Á síðastliðnu ári sinntu eftirlitsmenn Vegagerðarinnar eftirliti með aksturs- og hvíldartíma ökumanna á grundvelli ofangreindra lagaheimilda og með vísan til reglugerðar um áspunga og heildarþyngd ökutækja, án þess að lögregla væri með þeim öllum stundum við eftirlitið. Ekki hefur þurft aðstoð lögreglu við það eftirlit nema í þeim tilvikum þegar ökumaður neitar að hlýta eftirliti eða heldur áfram ætluðu broti með áframhaldandi akstri gegn fyrirmælum eftirlitsmanna um stöðvun. Í þeim algeru undantekningartilvikum sem þetta gerist hefur lögregla verið kölluð til aðstoðar við að framfylgja eftirliti. Reynslan sýnir að ekki er nauðsynlegt að hafa lögreglumann viðstaddan að staðaldri við þetta eftirlit heldur nægir að kalla til aðstoð þegar ökumaður neitar samvinnu við eftirlitsmenn, en slíkt er alger undantekning eins og áður sagði.

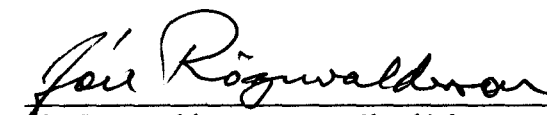
Með frumvarpinu er starfssvið eftirlitsmanna afmarkað með skýrum hætti og einskorðast við eftirlit með þáttum sem snúa að stórum ökutækjum. Í upphaflegri gerð frumvarpsins var heimild eftirlitsmanna til að stöðva ökutæki ekki bundin við ákveðna flokka ökutækja, sbr. og núgildandi 3. mgr. 68. gr. umferðarlaga. Í frumvarpinu eins og það er nú er *heimild eftirlitsmanna til að stöðva ökutæki þrengd* með því að binda hana við farmflutninga- og hópbifreiðar. Telja verður þessa breytingu óþarfa þar sem að sjálfkrafa leiðir af starfssviði eftirlitsmanna að ekki eru höfð afskipti af öðrum ökutækjum en þeim sem eru yfir 3,5 tonn að þyngd. Í athugasemdum með 9. gr. frumvarpsins segir að hér sé átt við ökutæki yfir 3,5 tonn að þyngd. Í 9. gr. frumvarpsins er notað þrengra orðalag og talað um farmflutningabifreiðar og hópbifreiðar. Í tengslum við eftirlit getur verið nauðsynlegt að hafa afskipti af öðrum ökutækjum en bifreiðum, s.s. dráttarvélum og vinnuvélum. Eins og sjá má af athugasemdum í greinargerð frumvarpsins er ætlunin að eftirlit beinist að öllum ökutækjum sem eru yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Af þeim sökum er lögð til eftirfarandi orðalagsbreyting:

**Breytingatillaga við frumvarpið:** Upphafsmálsliður 2. mgr. 9. gr. frumvarpsins orðist svo:  
„Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar er heimilt að stöðva akstur ökutækja sem eru yfir 3,5 tonn  
að leyfðri heildarþyngd hvenær sem er til þess að sinna eftirliti með.“

Í 5. mgr. 9. gr., lokamálslið, er fjallað um heimild ráðherra til setningar reglna um hæfi, þjálfun,  
einkennisbúninga og skilríki eftirlitsmanna, sem og um framkvæmd eftirlits. Eðlilegra væri að  
hafa sérstaka málsgrein um þetta sem yrði 6. mgr. 9. gr. frumvarpsins. Loks skal bent á að  
ofaukið er einum punkti á eftir fyrsta málslið 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins í þeirri mynd sem  
Vegagerðin fékk til umsagnar.

Að öðru leyti gerir Vegagerðin ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst

  
Jón Rögnvaldsson, vegamálastjóri.

Alþingi  
Nefndasvið  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 1. mars 2006

Tilvísun: 200602-0072/ 0.03.01

### Varðandi frumvarp til umferðarlaga, 503. mál.

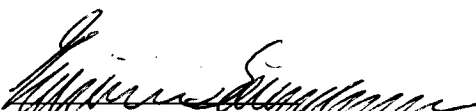
Vinnueftirlit ríkisins gerir ekki athugasemdir við frumvarp til umferðarlaga sem nú liggur fyrir. Stofnunin vill þó vekja athygli háttvirtrar samgöngunefndar á eftirfarandi:


Í 55. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 er kveðið á um að börnum 13 ára og eldri sé heimilt að nota dráttarvél við landbúnaðarstörf utan alfaravega án ökuskírteinis. Í reglugerð nr. 426/1999 um vinnu barna og unglunga, sem sett er með stoð í lögum nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, eins og þeim var breytt með lögum nr. 52/1997 og á grundvelli Evróputilskipunar nr. 94/33/EB um vinnuvernd barna og ungmenna. Þar er sérstaklega tekið fram í viðauka 1c að einungis einstaklingum 15 ára og eldri sé heimilt að vinna með dráttarvélar án drifskafis hjá fjölskyldufyrirtækjum. Sé dráttarvél aftur á móti með drifskafi er um vinnuvél að ræða og lýtur notkun hennar þá ákvæðum laga og reglna sem um slíkar vélar gilda.

Með hliðsjón af þessu ósamræmi telur Vinnueftirlitið brýna þörf vera á að umrætt ákvæði umferðarlaga verði endurskoðað. Þess má geta að evrópska vinnuverndarvikan 2006 er tileinkuð vinnu barna og ungmenna. Það er því mikilvægt að áður en fnt ósamræmi milli umferðarlaga og löggjöf um vinnu barna og unglunga verði leiðrétt svo unnt sé að kynna með réttu þær reglur sem gilda um vinnu barna og ungmenna á vinnuverndarvikunni sem fram mun fara í októbermánuði n.k.

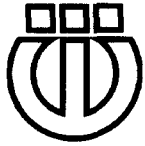
Eðlilegast er að okkar mati að ákvæðið í umferðarlögum verði fellt úr gildi. Þar er fjallað um notkun dráttarvéla sem eiginlega fellur utan gildissviðs umferðarlaga en fellur undir löggjöf um öryggi við vinnu. Núgildandi lagaákvæði sem sérstaklega fjalla um öryggi barna og ungmenna við vinnu voru lögtekin 1997 eins og áður greinir og byggja á EES samningnum, en hvorutveggja er til komið eftir setningu umferðarlaga 1987.

Virðingarfyllst,  
f.h. Vinnueftirlitsins

  
Eyjólfur Sæmundsson  
forstjóri

  
Aslaug Einarsson  
lögfræðingur

Afrit: Félagsmálaráðuneytið  
Samgönguráðuneytið



# ÖKUKENNARAFÉLAG ÍSLANDS

ISLANDS TRAFIKSKOLE UNION / THE ICELANDIC UNION OF DRIVING SCHOOLS ASSOCIATIONS

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

**Alþingi**  
**Erindi nr. Þ 132/1209**  
**komudagur 8.3.2006**

Reykjavík 7. mars 2006

## Frumvarp til umferðarlaga, 503. mál, EES-reglur o.fl.

Eftirfarandi eru athugasemdir Ökukennarafélags Íslands:

### Í 11. grein sem er breyting á 72 grein segir:

*“Hver sá sem situr í sæti bifhjóls sem búð er öryggisbelti skal nota beltíð þegar bifhjólið er á ferð.”*

Að mati Ökukennarafélagsins orkar það tvímælis að staða ökumanns og farþega á bifhjóli sé öruggari við óhapp þó öryggisbelti sé notað. Til að notkun öryggisbeltis skili árangri þarf vörn fyrir ökumann og farþega sem að lágmarki væri veltigrind.

### Í 18. grein sem er breyting á 114. grein er gert ráð fyrir hækkun umferðaröryggisgjalds úr kr. 200 í kr. 400 eða um 100%.

Samkvæmt skýringum er gjaldið sagt renna til Umferðarstofu til að standa straum af útgjöldum vegna umferðaröryggisáætlunar.

Ökukennarafélagið bendir á að þetta gjald leggst oftar en einu sinni á stóran hluta eigenda ökutækja og er viðbótarskattlagning.

Í greinargerðinni er sagt að verja eigi hluta fjárins til fræðslu ökumanna í þjónustu ýmissa fyrirtækja.

Í þessu sambandi spyr Ökukennarafélagið hvort um stefnubreytingu að hálfu hins opinbera sé að ræða þannig að nú eigi að niðurgreiða kennslu og þjálfun til atvinnuökumanna. Eða ætlar Umferðarstofa sem opinber stofnun að fara í samkeppni um símenntun atvinnuökumanna við sjálfstætt starfandi ökuskóla í landinu með opinberu skattfé ?

Virðingarfyllst,

Þorvaldur Finnogason  
ritari stjórnar