



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 nógildandi 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.“

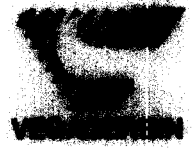
b. Ákvæði 3. mgr. orðast svo:

„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.

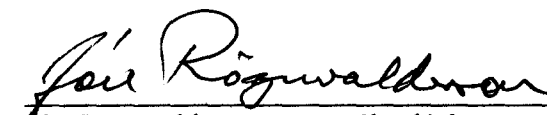
Með frumvarpinu er starfssvið eftirlitsmanna afmarkað með skýrum hætti og einskorðast við eftirlit með þáttum sem snúa að stórum ökutækjum. Í upphaflegri gerð frumvarpsins var heimild eftirlitsmanna til að stöðva ökutæki ekki bundin við ákveðna flokka ökutækja, sbr. og núgildandi 3. mgr. 68. gr. umferðarlaga. 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.