



UMFERÐARSTOFA

Alþingi
Erindi nr. P 139/1636
komudagur 9.3.2011

07. mars 2011
11020087 MJ

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 495. mál. Umsögn Umferðarstofu.

Þann 24. febrúar sl. var Umferðarstofu sent til umsagnar frumvarp til umferðarlaga frá Samgöngunefnd Alþingis. Umferðarstofa gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið:

1. 1.-liður 3. gr. *Aðalljós*: **Ökuljós, framan á vélknúnum ökutækjum**, sem stjórnað er með rofa ásamt skiptirofa á milli lágra og hárra ljósgeisla. “Akstursljós” er hvergi notað í frumvarpinu.

10.-liður 3. gr. Hér þarf að segja: “Ökutæki fyrir fleiri en 8 farþega sem sérstaklega er útbúið...” Hópbifreið er skilgreind með eftirfarandi hætti í reglugerð um gerð og búnað ökutækja: “Bifreið sem ætluð er til fólksflutninga og gerð er fyrir fleiri en 8 farþega.” Ef ekki er minnst á að um sé að ræða ökutæki fyrir 8 farþega eða fleiri gæti skilgreiningin allt eins átt við fólksbifreið. Það er afar slæmt.

12.-liður 3. gr. Inn í þessa skilgreiningu verður að bæta við “**utan vega**” því öll almenn ákvæði um torfærutæki eru ekki lengur í frumvarpinu.

34.-liður *Reiðhjól*: Í b-lið þarf að vera “**Lítið vél- eða rafknúíð ökutæki ...**” eða “**Lítið vélknúíð ökutæki ...**” Það er í samræmi við 4. mgr. 2. gr. Þessi ökutæki koma einnig með aðra orkugjafa. Til þessa flokks teljast litlar rafskutlur og rafknúin hlaupahjól. Þann við að vera á þessum tækjum á akbraut er fellt niður frá gildandi umferðarlögum. Afleitt er að ætla þessum tækjum að vera ekið á akbraut. Hættan við það er gífurleg.

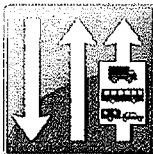
37.-liður 3. gr. Stefnuljós: Blikkandi merkjaljós á hornum “**og/eða hliðum ökutækja og notuð**” með sérstökum rofa.

Talið er æskilegt að umráðamaður verði skilgreindur. Í 68. gr. frumvarpsins er umráðamanni ætlað stærra hlutverk en þekkt hefur og gert ráð fyrir því að hann beri ábyrgð á ástandi ökutækis og ef umráðin byggjast á eignarleigusamningi, samkvæmt 72. gr., ber umráðamaður einn ábyrgð á að færa ökutæki til skoðunar. Engu að síður er enga skilgreiningu á umráðamanni að finna í frumvarpinu.



UMFERÐARSTOFA

2. 2. mgr. 5. gr. Í upptalningu á leiktækjum má bæta við “hjólábrettum” sem eru mun algengari en þau tæki sem talin eru upp.
3. 14. gr. Einhvers staðar verður að koma fram að hjólreiðamenn, hvort sem þeir hjóla eða reiða hjól eigi að fylgja reglum um gangandi vegfarendur ef þeir nota sömu svæði og gangandi vegfarendur (gangstéttir, göngustíga eða vegaxlir). Einnig þarf að koma fram að þeir fylgi sömu reglum sem gilda um ökumenn nema annað sé tekið fram skv. IV. kafla ef þeir nota akbrautir, sjá lið 17. Bæta má við í lok 15. greinar nýrri málsgr.: **Ákvæði III. kafla gilda eftir því sem við á einnig um hjólreiðamenn á svæðum fyrir gangandi vegfarendur.**
4. 2. mgr. 16. gr. “Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja skal ökumaður nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð.” Þetta ákvæði er orðað eins í núgildandi umferðarlögum frá 1987 en þá voru ekki komnar þessar flóknu sérreinar fyrir strætó og leigubíla. Eingöngu voru þá sérreinar fyrir hægfara ökutæki í löngum brekkum. Flestir geta verið sammála því að þar skuli hæg umferð fara á þá rein sem er gerð fyrir hægfara ökutæki.



Í rg. um þetta umferðarmerki segir: *Merki þetta er notað til að sýna fjölda akreina á akbraut, akstursstefnu á hverri akrein og sérstakar leiðbeiningar um eðli umferðar.*

Þegar komið er að hinu akreinaþemerkinu þá er ekki rétt að segja að ökumenn skuli nota þá sérrein sem er í samræmi við ökutæki hans er réttara að nota orðið megi einn nota. Merkið leggur bann við umferð á akrein en leyfir vissa umferð.



Í rg. um þetta umferðarmerki segir: *Merki þetta er notað til að sýna fjölda akreina á akbraut, akstursstefnu á hverri akrein og sérstök ákvæði um leyfða umferð.*

Setningin er því réttari þannig: “Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja mega þeir einir nota þá akrein sem ökutæki þeirra er ætluð en aðrir ekki. Þar sem merktar reinar eru fyrir hæga umferð skulu hægfara ökutæki nota þær reinar”

5. 2. mgr. 17. gr. Mjög mikilvægt er að setja skýra reglu hér svo lögregla geti fylgt þeim eftir. Aftanákeyrslur eru langalgengasta tegund umferðarslysa og fylgja þeim oft alvarleg meiðsl. Setja þarf reglu sem getur átt við allan hraða, ekki bara fyrir 60 km hraða og 50m bil. Miðað við venjulegt meðalviðbragð (á 60 km hraða) fer bifreið 18m á viðbragðstíma og 17m í hemlun á þurru malbiki eða samtals 35m. Þá eru um 15m að hindrum (næsta ökutæki) ef við gerum ekki ráð fyrir að það hafi snögglega stoppað. Í ökukennslu er miðað við svokallaða þriggja sekúndna reglu þar sem 1 sek. tekur að bregðast við áður en hemlun hefst. Síðan tekur við hemlunarvegalengdin og að lokum öryggisbil sem er vegalengdin í næsta bíl eftir að hemlun er lokið. Ef settar eru einhverjar lágmarksreglur um bilið er rétt að það sé minna en 3 sek. Setja má reglu í þessum dúr: „**Eigi má aka svo nálægt ökutæki sem á undan fer að það taki minna en 2,0 sekúndur að aka bilið á milli ökutækjanna.**“ Í flestum aðildarríkjum Evrópusambandsins (ESB) er viðmiðið 2 sek. og fjarlægð milli bíla undir 1 sek. er refsiverð. Finnland og Noregur væru góðar fyrirmyndir í þessu, þar er beitt bæði sektum og sviptingu við tiltekin bil milli



UMFERÐARSTOFA

bíla m.t.t. hraða og gerðar bíla, t.d. stórra bíla. Best er að setja almenna reglu eins og í 1. málslíð og heimila síðan ráðherra að setja viðmiðunarreglu í sektarreglugerð.

Í þessari töflu er miðað við 1 sek viðbragðstíma og viðnámið 0,8μ (þurrt malbik). Þar eru sekúndubílin sett fram í stöðvunarvegalengd í metrum.

Hraði km	m/sek	2 sek bíl	2,5 sek bíl	3 sek bíl
30	8	17	21	25
40	11	22	28	33
50	14	28	35	42
60	17	33	42	50
70	19	39	49	58
80	22	44	56	67
90	25	50	63	75

6. 5. mgr. 18. gr. Að skipta um akrein fyrir beygju og síðan aftur eftir að beygja hefur verið tekin telst vera óþarfa akreinskípti og skapar alltaf vissa hættu. Lagt er til að reglan verði eftirfarandi (feitlettrað):

“Ökumaður sem nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri reinar í akstursstefnu sína, skal í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá rein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar. Þar sem tvær beygjureinar eru inn á akbraut, með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu, skal **að jafnaði beygja á þeirri rein sem lengst er til hægri og koma inn á rein lengst til hægri á akbraut sem ekið er inn á.**”

6. mgr. 18.gr. Til að samrýmast almennum reglum um akstur í vegamótum og eins og kennt er í ökukennslu er æskilegt að breyta eftirfarandi: “... og að jafnaði á vinstri akrein, innri hring, ætli hann að aka framhjá fleiri en tveimur eða fleiri gatnamótum.”

7. 4. mgr. 19. gr. Eins og aðrein er notuð til hraðaaukningar er frárein notuð til hraðaminnkunar. Eðlilegt er því að 4. mgr. orðist svo: **“Frárein skal nota strax og hún byrjar og hún notuð til að draga úr hraða áður en beygt er.”**

8. 1. mgr. 23. gr. Orðalagið “og gefa stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr” segir að honum sé skylt að gefa stefnuljósið. Þannig leggst of mikil ábyrgð á framúrakstrinum á þann sem ekið er framúr. Betra að orða þannig: “og ef við á gefa stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr.”

9. e-liður 2. mgr 24. gr.. þar er vitnað í “2. mgr. 25 gr.” Þetta ætti að vera **“3. mgr. 25. gr.”** ef samræmis er gætt við núgildandi lög. Langfarsælast væri að sleppa e-lið með öllu því þetta ákvæði hefur skapað óþarfa óvissu og hættu. Ekki er alltaf ljóst í huga ökumanna hvort þeir séu á vegi sem hefur forgang fyrir hliðarvegum. Bann við framúrakstri við vegamót ætti að vera einhlítt í huga ökumanna að undanskildum augljósum aðstæðum skv. liðum a.- d.

4. mgr. ekki má sleppa léttu bifhjóli (45 km hraði) í upptalningu eins og er í núgildandi lögum að því gefnu að því sé ekið við brún vegar. Þannig yrði



UMFERÐARSTOFA

málgreinin skýrari: “Ákvæði greinarinnar á ekki við um akstur fram úr reiðhjóli eða léttu bifhjóli þegar því er ekið við brún vegar.”

10. 25. gr. Hér vantar tvennt í greinina. Í fyrsta lagi vantar reglu um hvor eigi forgang þegar almenn umferð sker sérreinar. Almenn umferð sem liggur þvert á sérreinar ætluðum almenningsvögnum o.fl. ættu að öllu jöfnu að eiga forgang fyrir sérreinar. Vegmerkingar við sérreinar gefa forganginn ekki ótvírætt í ljós og engin umferðarmerki skipa fyrir um forganginn. Bæta má við nýrri 9. mgr.:

“Ökumaður sem ekur á sérrein skal veita almennri umferð sem sker reinina forgang sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.”

Í öðru lagi þarf nauðsynlega ákvæði um hreinsun ljósaþyrðra vegamóta í síðustu málgrein. Að ekki megi aka inn á vegamót fyrir en vegamótin hafa hreinsast af ökutækjum sem eru að ljúka ferð sinni yfir gatnamótin. Þetta er í samræmi við öruggar akstursvenjur og viðmið í ökukennslu. Lagt er til að eftirfarandi verði bætt við í beinu framhaldi af 8. málgrein:

“Ökumaður má eigi aka inn á vegamótin fyrir en önnur umferð á akreinum sem skera hans leið hefur hreinsast af vegamótunum.”

4. mgr. 25. gr. Bæta þarf inn í upptalningu “bifreiðarstæðum” á eftir vegamótum. Undirstrika þannig að hægri forgangur gildir innan marka bifreiðastæða.

11. 26. gr. síðasta málgrein óþörf og óviðeigandi enda bannað að stöðva á gangbraut skv. a-lið 28. gr.. Þarna ætti að nota “að nema staðar” í stað “að stöðva”. Þar sem að nema staðar hefur aðra merkingu í ökukennslu en að stöðva, þ.e. numið er staðar vegna annarrar umferðar.

12. f.-liður 1. mgr 28. gr. Þetta er óþarflega flókinn texti og orðast betur svo:

“f. þar sem akbraut er skipt í akreinar með óbrotinni mið- eða deililínu milli akreina eða svo nálægt slíkum línunum að torveldi akstur inn á rétta akrein,”

13. f.-liður 32. gr. þarna ætti að bæta við liðinn eða sleppa f-lið alveg því e-liðurinn nær yfir f-liðinn : “f. ekur fram úr öðru ökutæki og ekur aftur inn á sömu akrein eftir framúrakstur.”

14. 6. mgr. 33. gr. Í reglugerð um gerð og búnað ökutækja stendur: Þokuafturljós má einungis nota utan þéttbýlis í þoku, þéttri úrkomu eða skafrenningi. Um framljósinn gildir það almenna að þau skuli aðeins notuð þegar aðstæður eru þannig að nauðsyn kallar á það. Gert er ráð fyrir að óþarfi sé að nota þessi ljós við aðstæður þar sem götulýsing er s.s. í þéttbýli. Hugtakið hjálparljós er óskilgreint og skilst ekki í þessu samhengi. Lagt er til að skýra orðalag betur þannig: “Í þoku, þéttri úrkomu eða skafrenningi utan þéttbýlis má nota þokuafturljós og/eða þokuljós að framan í stað eða ásamt lágum ljósgeisla.”

15. i-liður 35. gr. Ekki má sleppa hóp bifreið úr þessari upptalningu. Ökumanni er ekki ljóst hvort hún sé í reglulegum flutningum eða ekki (almenningsvagn). Liðurinn orðist svo: “i. þegar ökutæki nálgast almenningsvagn, **hóp bifreið** eða merкта skólabifreið, sem numið hefur staðar til þess að hleypa farþegum inn eða út,”



UMFERÐARSTOFA

16. 4. mgr. 36. gr. "Fáfarnir" vegir geta hvenær sem er verið fjölfarnir. Auk þess að hér er ekki átt við hámarkshraðamörk heldur að almennt þegar fáir eru á ferli, eins og að nóttu, megi aka 10 km yfir hámarkshraða eða á 100 km hraða. Þetta byggir á mjög huglægu mati, eykur hættu í umferð og ætti því að sleppa þessari heimild. Auk þess er þetta í andstöðu við 36. gr. "Hraðinn má þó aldrei vera meiri en hámarkshraði sá sem ákveðinn hefur verið á vegi." Þá er talað um ökuhraða en ekki hámarkshraða. Ákvæðið er talið of opið og er lagt til að það verði felld niður.
17. 41. gr. Bæta inn nýrri svohljóðandi málsgrein á eftir 4. mgr.: "**Aki hjólreiðamaður í almennri umferð skal hann fara eftir leiðbeiningum og fyrirmælum um umferð sem þar gilda eftir því sem við á.**"
18. 1. mgr. 42. gr. Það er mæt Umferðarstofu að hækka eigi þennan aldur úr 7 ára í a.m.k. **9 ára**. Börn sem eru 7 ár gæmja hafa ekkert erindi til að hjóla ein á akbraut.
19. 1. mgr. 43. gr. Tillagan er talin stórhættuleg, hún felur m.a. í sér að tvö létt bifhjól á 45 km hraða geta haldið niður hraða á akreim þar sem það er 60 km hámarkshraði. Mælt er á móti henni. Ef þörf er á hópreið bifhjólafólks í þéttbýli má sækja um sérstaka heimild til þess.
20. 6. mgr. 43. gr. Farþegi getur ekki haft báðar hendur á stýri. Þetta þarf að laga með svohljóðandi hætti: „Ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum, **ökumaður með** báðar hendur á stýri og bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.“
21. 1. másl. 2. mgr. 55. gr. orðist svo: "**Veita má ökuskírteini þeim sem.**" Með þessari breytingu nær ákvæðið til allra ökuréttindaflokka.

a.- liður 2. mgr. 55. gr. Aldursmörk fyrir alla ökuréttindaflokka eru tilgreind í 56. gr. og er því talið heppilegra að orða liðinn svo: "**uppfylla aldurskilyrði 56. gr.**" Til samræmis þarf að breyta 1. mgr. ákvæða til bráðabirgða.

Umferðarstofa er almennt hlynnt öllum aðgerðum sem stuðla að auknu umferðaröryggi. Hækkun ökuleyfisaldurs í 18 ár felur í sér að einn árgangur er útilokaður frá akstri og með því þeim hættum umferðarinnar sem ökumaður bifreiðar er í. Tími reynsluleysis færast á næsta árgang og ætla má að slysatíðni 18 ára ökumanna aukist verulega. Rétt er ennfremur að benda á nokkur atriði sem taka verður tillit til:

Lágmarksaldurinn 18 ár á fólksbifreið felur í sér að gefa má út bráðabirgðaskírteini við þau aldursmörk. Fullnaðarskírteini er þá fyrst hægt að fá 19 ára gamall. Þetta þýðir í reynd að lágmarksaldur fyrir litlar vörubifreiðar verður 19 ár, sbr. 8. tölulíð 56 gr. ef áfram á að byggja á því að enginn fái aukin ökuréttindi öðruvísi en að hafa haft bráðabirgðaskírteini í a.m.k. eitt ár og fullnægja kröfum um punktaleysi samfelld þann tíma.

Aðrar þjóðir á Evrópska efnahagssvæðinu eru með 17 ára lágmarksaldur eins og við, og nýlegt dæmi er um að ríki hafi lækkað aldurinn úr 18 í 17 ár (Austurríki) m.a. til að koma á viðlíka kerfi fyrir unga ökumenn og við höfum hér á landi, með skilyrtu ökuskírteini, bráðabirgðaskírteini, akstursmati, punktakerfi, akstursbanni og sérstökum námskeiðum fyrir þá sem brjóta af sér. Það kerfi sem við höfum byggt upp hér á landi fyrir unga ökumenn hefur skilað ótvíræðum árangri, dregið hefur úr

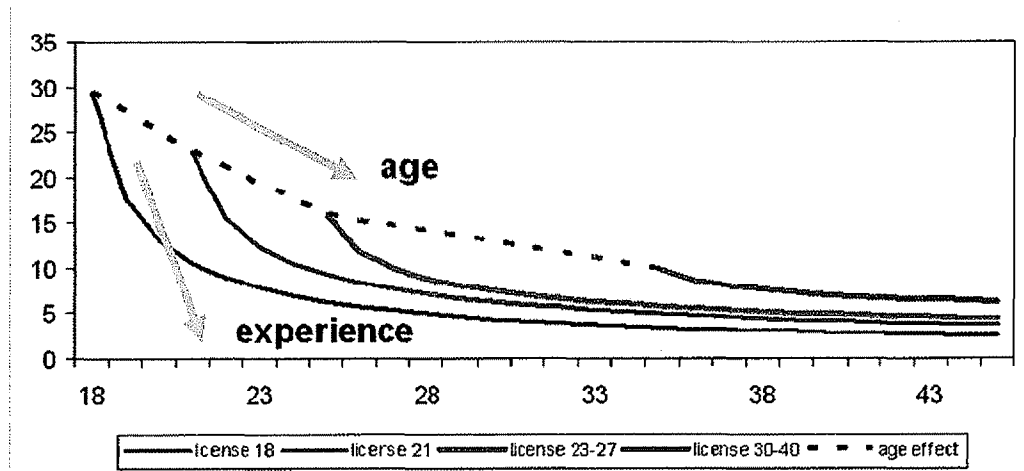


UMFERÐARSTOFA

hraða- og ölvunarakstri um 50-60% ef miðað er við stöðu mála á undan og eftir aukningu í kröfum til ungra ökumanna sem gerðar voru með breytingu á umferðarlögum 2007. Ef litið er til hlutdeildar ungra ökumanna í umferðarslysum síðastliðinn áratug þá hefur yngsti árgangurinn bætt sig verulega, andstætt því sem við sjáum hjá nágrannaþjóðum okkar. Ennfremur má nefna, að af þeim 24 ökuönnum sem létust síðastliðin þrjú ár í umferðarslysum var enginn undir 20 ára aldri en 13 voru 59 ára eða eldri.

Aðrar þjóðir eru að vinna að því að koma upp álíka kerfi fyrir unga ökumenn og við erum með hér á landi og er oft vitnað til þess árangurs sem náðst hefur hér. Í greinargerð með frumvarpinu eru birtar þriggja og fjögurra ára gamlar tölur um umferðarslys ungra ökumanna sem eru frá því fyrir breytingar á umferðarlögum 2007 þar sem reglur um akstursbann og sérstakt námskeið voru settar. Í greinargerð er einnig vitnað í rannsóknir á kostum þess að hækka ökuleyfisaldur. Í rannsóknum er einnig hægt að finna niðurstöður sem segja til um ágæti þess að hefja ökunám snemma og veita ökuskírteini fyrir með skilyrðum m.t.t. aukins umferðaröryggis út ævina, sbr. t.d. rannsókn SWOV í Hollandi.

Willem Vlakveld (SWOV Hollandi), Kynnt á málþingi í Reykjavík, 9. sept. 2008. Línuritið sýnir fjölda slysa á hverja milljón eigna kílómetra og upphaf ökuréttinda. Eftir því sem ökumaður fær ökuskírteini fyrir, þeim mun öruggari er hann í umferðinni til lengri tíma.



Ákvæðin í nágildandi 50. gr. umferðarlaga eru fallin út en þau voru í tillögum umferðarlaganefndarinnar. Verða þau ekki að vera inni? Getur þetta allt falist í 8. mgr. b.-liðar? Í greinargerð er ekki fjallað um þetta. Neðangreint hefur verið fellt út:

“Ráðherra getur sett reglur um frekari skilyrði, þar á meðal um aldur, kennslu og próf, til að mega stjórna:

- bifreið, þó ekki hópbifreið sem er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd,
- hópbifreið,
- bifreið sem dregur eftirvagn eða tengitæki sem gert er fyrir [meira en 750 kg heildarþyngd, þó ekki ef ökutækið, sem dregið er, er gert fyrir þá



UMFERÐARSTOFA

heildarþyngd og samanlögð leyfð heildarþyngd beggja ökutækjanna fer ekki yfir 3.500 kg og

d. tilteknum bifhjólum.

Með sama hætti getur ráðherra sett reglur um frekari skilyrði til að mega stjórna:

a. bifreið til farþega- eða vöruflutninga í atvinnuskyni,

b. bifreið sem flytur hættulegan farm og

c. bifreið til fólks- eða vöruflutninga í alþjóðlegri umferð.

Í reglum þessum má ákveða að við tilteknar aðstæður þurfi eigi aukin réttindi til að stjórna ökutæki sem fellur undir a–c-liði 1. mgr.”

Í tengslum við skilyrði endurnýjunar ökuskírteinis vantar alveg ákvæði sem skyldar þá ökumenn sem vilja viðhalda réttindum til vöru- og farþegaflutninga í atvinnuskyni að sækja endurmenntunarnámskeið á fimm ára fresti.

22. 1.-liður 56. gr. Orðist svo: **”Létt bifhjól á tveimur eða þremur hjólum”**. Létt bifhjól getur ekki verið á fjórum hjólum.

5.-liður 56.gr. Sleppa (2) um bifhjól. Síðasti málsliðurinn tilgreinir heimild ráðherra til að setja reglur um hvaða öðrum vélknúnum ökutækjum ökuskírteini í tilteknum flokki veitir einnig rétt til að stjórna.

18.-liður 56.gr. Telja verður að ótakmörkuð dráttarvélartíttindi við 16 ára aldur sé barn síns tíma. Dráttarvél getur orðið mjög stór og með því sem má tengja við hana getur heildarþyngd hæglega farið í tugi tonna. Lagt er til að dráttarvélartíttindi verði felld burt enda ekki nema innan við 5 unglingar á ári sem afla sé þessara réttinda. Til að mega aka dráttarvél þurfi almenn ökuréttindi á bifreið.

23. 2. másl. 2. mgr. 57. gr. er óþarfur enda endurtekning á 2.-lið 1. málsgreinar.

24. 1. mgr. 59. gr. Í samræmi við tillögur um breytingar á 18.-lið 56. gr. er lagt til að fyrri másl. orðist svo: **”Enginn má stjórna dráttarvél nema hann hafi gilt ökuskírteini til að mega stjórna bifreið.”** Eftir stendur þá að sá sem er orðinn 16 ára megi stjórna dráttarvél utan almennrar umferðar.

2. mgr. Þar segir: ”Enginn má stjórna vinnuvél í almennri umferð nema hann hafi til þess ökuréttindi.” Þarna þarf að standa **”réttindi á bifreið”** eins og í nágildandi umferðarlögum.

Í lok 3. mgr. er rétt að bæta við **”og öðlast vinnuvélartíttindi”**. Þannig er krafan um að hafa vinnuvélartíttindi skýr, ekki aðeins krafa um að hafa lokið tilskildu námi.

25. 61. gr. Æskilegt væri að gera sambærilega kröfu um námskeið sem skilyrði til ökumanns sem er sviptur vegna 12 punkta sem og ökumanns sem er sviptur vegna ölvunaraksturs eða akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Góð reynsla er af sérstökum námskeiðum fyrir þá sem eru brotlegir í umferðinni sem ætti að hvetja til að yfirfæra reglur um námskeið á brotlega á fullnaðarskírteini.

26. 1. mgr. 62. gr. Heppilegra væri að segja: **„Ökukennsla skal fara fram á vegum ökuskóla..“**

b. liður 2. mgr. 62.gr. „að a.m.k. fimm ökukennarar starfi við skólann, sem



UMFERÐARSTOFA

launamenn eða sem verktakar,“ Hvað með starfshlutfall? Hvað þarf starfsemin að vera regluleg? Getur sami ökukennari verið við fleiri skóla? Í sjálfu sér er engin krafa hér um umfang starfseminnar, aðeins að 5 ökukennarar séu skráðir við skólann. Við sjáum fyrir okkur að mjög lítill skóli, t.d. úti á landi, geti fengið eina 5 ökukennara til að gera verktakasamning við skólann – þetta getur verið beggja hagur enda forsenda starfsleyfis jafnt kennara sem skóla (og kennarar geta verið við meira en einn skóla. Í tillögum nefndar um ökunám voru ákvæði er varða kennslufræðilega ráðgjafa skóla hert. Hér eru engin slík ákvæði.

c. liður 2. mgr. 62. gr. Lagt er til að feitiletraður texti bætist við: “að fyrir liggja staðfestar kennsluskrár fyrir þá flokka ökuréttinda og námskeið skv. 3. mgr. 107. gr., sem skólinn óskar starfsleyfis fyrir,”

3. mgr. 62. gr. „Ökuskóla er heimilt að framkvæma ökuþróf að uppfylltum nánari skilyrðum m.a. um óháða prófdómendur í samræmi við reglugerð skv. 65. gr.“ Hvað felur þetta í sér? Er gert ráð fyrir að ökuskóli ráði til sín “óháða” prófdómendur til að taka út nemendur skólans? Er gert ráð fyrir að hver ökuskóli semji sín ökuþróf? Í gildandi umferðarlögum kemur það hlutverk Umferðarstofu afdráttarlaust fram í b. lið 112. gr. “að annast ökuþróf ...” Ekkert sambærilegt ákvæði er í drögunum og verður því að ganga út frá því að ökuskólum sé ætlað að annast ökuþróf. Ökuþróf eru í dag á ábyrgðarsviði Umferðarstofu. Ökuþróf er aðferð yfirvalds til að kanna hvort lágmarkskröfum sé fullnægt til að gefa út ökuskríteini sem gildir á Evrópska efnahagssvæðinu. Í flestum ríkjum á Evrópska efnahagssvæðinu er framkvæmdin samræmd og í höndum opinberra aðila.

Í tilskipun 2003/59/EB um starfsþjálfun ökumanna á stórum bílum segir að ökuþróf skulu vera í umsjón opinberra aðila. Í tilskipun 2006/126/EB um ökuskríteini er sérstaklega tekið fram að prófdómari megi ekki stunda ökukennslu við ökuskóla samhliða starfi sínu. Í dag er framkvæmd prófa í höndum verktaka á vegum Umferðarstofu. Verktaka sem tengist ekki ökuskólum eða ökukennslu. Óheppilegt er talið er að ökuskóli ráði til sín “óháða” prófdómara til að leggja mat á starf skólans, hann ætti að vera í þjónustu þess sem gefur út ökuskríteinið eins og tíðkast víðast hvar í EES ríkjum.

Stefnt er að því að sameina bóklega og verklega ökukennslu í ökuskólum. Í dag er framkvæmd ökuþrófa hjá einum og sama aðilanum á öllu landinu, en það fyrirkomulag teljum við að stuðli að ákveðnu faglegu, þjónustulegu og fjárhagslegu hagræði fyrir viðskiptavini, þ.e. próftaka sem og samfélagið í heild. Ekkert er því til fyrirstöðu að próf fari fram á mismunandi stöðum, að því gefnu að kröfum um fagmennsku og öryggi sé fullnægt um leið og sambærileg þjónusta er tryggð um land allt. Ekkert er því til fyrirstöðu að skrifleg próf fari fram í verslunarmiðstöðum, bönkum, á pósthúsum en ekki er talin ástæða til að tilgreina það sérstaklega. Skrefið sem á að stíga varðandi sameiningu krafta ökukennslunnar verklegar og bóklegar undir hatti ökuskólans er mjög metnaðarfullt en um leið krefjandi fyrir alla aðila sem koma að máli og er það metið svo að það skref sé nógu stórt og krefjandi á þessu stigi. Skv. tilskipun 2003/59/EB má ökukennari ekki vera prófdómari í verklegum ökuþrófum. Reglur hér á landi hafa fylgt þessu sjónarmiði og hefur um langan tíma verið gerð krafa um aðskilnað kennslu og prófa í samræmi við það sem gerist á hinum norðurlöndunum. Hið hefðbundna skólakerfi



UMFERÐARSTOFA

væri að mati Umferðarstofu heppilegri vettvangur sem tókustaður prófa ef á að fara að tilgreina ákveðna aðila. Spyrja má að því með hvaða hætti þessi breyting eigi að þjóna hagsmunum samfélagsins og neytandans. Engin spurning er um það að ökuskólinn geti haft af því fjárhagslegan ávinning en varla getur það verið haft að leiðarljósi eitt og sér? Ljóst er að fjöldi ökuprófa í landinu er ekki slíkur að fleiri aðilar geti með fagmennsku og hagkvæmni að leiðarljósi komið þar að svo vel fari. Tilskipun 2006/126/EB um ökuskírteini gerir ráð fyrir að prófdómarar verði að starfa tiltölulega reglulega við ökupróf til að viðhalda réttindum sínum og sæki reglulega endurmenntun. Ökupróf í Finnlandi voru sett í samkeppnisútböð undir lok síðustu aldar í andstöðu við ráðleggingar sérfræðinefndar á vegum finnska þingsins. Reynt var að skipta markaðinum upp í nokkra hluta. Aðeins tók nokkur ár þar til einn aðili sinni aftur ökuprófum í Finnlandi (fyrirtækið sem varð til upp úr bifreiðaeftirliti þeirra). Lagt til að þessari málsgrein verði sleppt.

27. Ný ákvæði er nauðsynlegt á eftir 62. gr. sem ber fyrirsögnina: "Viðurkenning ökugerðis"
"Umferðarstofa viðurkennir ökugerði. Ökugerði skal m.a. uppfylla eftirtalin skilyrði til að öðlast viðurkenningu:
- a. að fyrir liggi upplýsingar um ábyrgðarmann reksturs ökugerðisins
 - b. að fyrir liggi staðfest kennsluáætlun í samræmi við námskrá,
 - c. að, vegna ökugerðis með sérstökum brautum, uppdrættir fylgi og upplýsingar um gerð og fjölda brauta og önnur mannvirki, allt að fengnu samþykki byggingaryfirvalda,
 - d. að, vegna ökugerðis með skrikvagni, fyrir liggi uppdrættir sem sýni hvernig æfingum í samræmi við námskrá er komið fyrir með öruggum hætti."
28. b.-liður 63. gr. Kveða þarf skýrar á um kröfu til þess að viðkomandi sé með gild ökuréttindi í viðkomandi flokki. Lagt er til að liðurinn orðist svo: "**Hefur haft ökuréttindi í þeim flokki sem hann vill annast kennslu í samfelld síðustu fimm árin.**"
29. c.-liður 65. gr. Lagt er til að liðurinn orðist svo: "**hvernig staðið er að ökukennslu og hún skipulögð.**" Orðalagi er breytt og ökupróf tekin út, sjá athugasemdir við 3. mgr. 62. gr.
30. 1. mgr. 66. gr. Við kennslu á hóp bifreið getur ökukennari ekki setið við hlið nemanda. Í stað "að við hlið nemanda sitji" komi "**að hjá nemanda sitji**"
4. mgr. 66. gr. Mismunur er á því til hvaða réttinda viðkomandi er að hefja nám. Fyrir B-flokk er gert ráð fyrir nokkuð löngum námsferli með æfingaakstri, nám skv. b. lið hér að neðan er nokkuð afmarkað í tíma og æfingaakstur undantekning og umfang náms skv. c. lið er einning afmarkað í tíma en mælt er með því að nám megi hefja fyrr m.t.t. landsbyggðarsjónarmiða. Því er lagt til að 4. mgr. orðist svo: "**Kennsluakstur má eigi fara fram fyrr en að fenginni námsheimild lögreglustjóra. Gefa má út námshelmild áður en aldursskilyrðum skv. 56. gr. er fullnægt fyrir:**

- a. **B-flokk tólf mánuðum fyrr,**



UMFERÐARSTOFA

b. AM-, A1-, A2-, A-, BE- og T-flokk þremur mánuðum fyrir,

c. C-, C1-, D- og D1-flokk sex mánuðum fyrir enda hafi umsækjandi fullnaðarskírteini fyrir B-flokk”

31. 1. mgr 67. gr.. Í stað orðana ” Nemanda í grunnökunámi” ætti að standa ”Ökunemi”. Orðið grunnökunám er ekki skilgreint hugtak í frumvarpinu.

Lagt er til að sleppa 4. mgr. með öllu, eins og lagt var til í drögum (fyrri útgáfum).

2. mgr. 67. gr. Ef miðað er við að ökuleyfisaldurinn verði 18 ár getur ökunám ekki hafist fyrir en við 17 ára aldur samkvæmt frumvarpinu. Eru fagleg rök fyrir því að seinka upphafi ökunáms einnig um heilt ár? Heppilegra telst að leyfa upphaf ökunáms til B-réttinda einu og hálfu ári fyrir aldur að þessum breytingum gefnum.

3. mgr. 67. gr. Þarna þarf að standa ”sérstaklega auðkennt með merki” svo næsta setning skiljist.

32. 1. mgr. 69. gr. Þarna ætti einnig að standa **reiðhjól**. Reiðhjól geta bæði verið með eftirvagn aftan í hjólinu sem og hliðarvagn.

33. 1. mgr. 70. gr. Gert er ráð fyrir því að til viðbótar við þau ökutæki sem þegar eru skráningarskyld verði vinnuvélar og eftirvagnar, óháð þyngd, skráningarskyld. Mikil ánægja er með þetta, en talið er rétt að aðlögunarfrestur verði veittur í 6 mánuði frá gildistöku laganna vegna þeirrar umtalsverðu undirbúningsvinnu sem breytingin krefst. Þá er talið rétt að koma á framfæri að eðlilegt sé að tekið verði fram hver eigi að annast skráningu vinnuvéla. Er það Umferðarstofa, skv. a-lið 114. gr.? Ef átlunin er sú skal bent á að flutningur vinnuvéla frá Vinnueftirlitinu yfir í ökutækjaskrá Umferðarstofu krefst aukinna fjárheimilda þar sem fyrirséð er að um afar umsvifamikla tölvuvinnslu verður að ræða sem Umferðarstofa hefur ekki gert ráð fyrir á fjárhagsáætlun sinni. Þá er fyrirséð að tvö stöðugildi, hið minnsta, mun þurfa til viðbótar við þá starfsmenn sem fyrir eru hjá stofnuninni til að annast utanumhald, eftirlit og skráningu vinnuvéla í framtíðinni. Að sama skapi þarf frekari upplýsingar og útskýringar á skoðunarskyldu vinnuvéla og tryggingarþætti þeirra. Sé átlunin að vinnuvélar verði óskoðunarskylda er lagt til að bætt verði við 1. mgr. 72. gr. að ákvæðið gildi ekki um vinnuvél.

4. másl. 1. mgr. 70. gr. Ekki er gert ráð fyrir því að ökutæki sem ekki eru ætluð til notkunar á vegi í almennri umferð eða á snjó eða hjarni skuli skráð. Þá er enga skilgreiningu á torfærutækjum að finna í frumvarpinu. Þar með er gert ráð fyrir því að torfærutæki séu ekki skráningarskyld og þar með væntanlega ekki vátryggingarskyld. Lagt er alfarið gegn þessu og talið að óbreytt ástand sé mun ákjósanlegra. Um er að ræða tæki sem hafa valdið mörgum alvarlegum slysum, þ.á.m. banaslysum, síðast árið 2009 þegar erlendur karlmaður lést við útafakstur á fjórhjóli, og því er eðlilegt að slík tæki séu skráð og tryggð. Að mati Umferðarstofu er í það minnsta nauðsynlegt að ákveða hvernig haga skuli tryggingamálum þessara tækja áður en ákveðið verður að úthýsa þeim úr umferðarlögum. Þá skal bent á að gríðarlega erfitt verður að hafa eftirlit með torfærutækjum sem ekið verður, án heimildar á akbraut, þar sem þau verða án skráningarmerkja eða annarra auðkenna.

4. mgr. 70. gr. Lagt er til að í svohljóðandi g.-lið verði bætt við 4. mgr. 70. gr.:
“g. afskráningu ökutækja og heimild til einhliða afskráningar þeirra.”



UMFERÐARSTOFA

Ástæðan er sú að erfitt hefur reynst að afskrá gömul ökutæki úr ökutækjaskrá sem ekki er lengur ástæða til að ætla að séu til staðar. Um er að ræða ótryggð ökutæki sem hafa til dæmis ekki verið færð til skoðunar í 10-15 ár og eigendur þeirra hafa ekki sinnt afskráningu þeirra. Þessi ökutæki flækjast töluvert fyrir, minnka áreiðanleika gagna og þyngja allar keyrslur úr ökutækjaskrá. Þá leggjast eftir atvikum bifreiðagjöld, úrvinnslugjald Ríkisskattstjóra og vanrækslugjald á ökutækin sem krefst töluverðrar vinnu frá þeim stofnunum sem annast álagningu þessara gjalda. Að sama skapi gerir tilvist þessara ökutækja það að verkum að bílafloki Íslendinga virðist eldri en hann er. Nauðsynlegt er að Umferðarstofa fái auknar heimildir til að afskrá ökutæki sem þessi með nánari útlístan í reglugerð um skráningu ökutækja.

5. mgr. 70. gr. Ákvæðið þarfnast frekari skýringa. Óljóst er hvort átt er við sendiráðsökutæki.

34. 5. mgr. 72. gr. Lagt er til að svohljóðandi c-lið verði bætt við: „**c) ef skráningarmarki hafa verið afhent tímabundið til að færa megi ökutækið til skoðunar og komið er fram yfir heimilaðan frest.**“ Ástæða þess að þörf er á þessari viðbót er sú að ákveðið gat hefur myndast við álagningu vanrækslugjalds á ökutæki. Þegar ökutækjaeigendur fá afhent skráningarmarki, eftir að hafa lagt þau inn til geymslu tímabundið, fá ökutækjaeigendur vikufrest, skv. 2. mgr. 8. gr. reglugerðar nr. 8/2009 um skoðun ökutækja, til að færa ökutækið til skoðunar. Töluvert er um að menn sinna ekki þessum fresti heldur aki um á óskoðuðum ökutækjum. Þar sem lagaheimild hefur skort til að leggja vanrækslugjald á þessi ökutæki er talin full ástæða til að bæta ofangreindu við og koma í veg fyrir að menn leiki þann leik að leggja skráningarmarki inn fyrir mánaðarmót þegar ökutæki í þeirra eigu á að hafa verið skoðað og taka merkin út eftir mánaðarmót og þannig koma í veg fyrir að ökutækið fá álagningu vanrækslugjalds.
35. 74. gr. Í tilskipun 2003/20/EB er tilgreint barn sem “**er undir 150 sm**”. Þarna er misræmi því í frumvarpinu segir “er 150 sm á hæð eða lægra”. Þetta þarf að leiðrétta.
36. 2. mgr. 74. gr. Lagt er til að setningin: “Ef slíkur búnaður er ekki í bifreið skal nota öryggisbelti fyrir barnið.” verði sleppt. 1. mgr. nær yfir þetta atriði þar sem sagt er að sá sem situr í sæti sem búíð er öryggisbelti skal nota það. Samkvæmt 2. mgr. 74. gr. skal ökumaður sjá til þess að barn noti viðurkenndan barnabilstól, beltispúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað. Það er afar óeðlilegt að slegið sé af þeim kröfum og það gert heimilt að nota eingöngu bílbelti fyrir barn sem er lægra en 150 sm á hæð. Með því er auðsótt fyrir ökumann að skýla sér á bak við afsakanir á borð við þær að barnabilstóll, eða annar búnaður, sé of dýr, hann hafi gleymst heima, o.s.frv. Það á að vera skilyrðislaus krafa að ökumaður tryggi það að börn noti viðurkenndan öryggis- og verndarbúnað.
2. mgr. 74. gr. Fyrri málslíður segir að barn (sá sem er yngri en 18 ára) eigi að nota öryggis- og verndarbúnað ætluðan börnum undir 150 sm á hæð. Þarna vantar að segja að börn undir 150 sm eigi að nota búnaðinn. Orða frekar svo:



UMFERÐARSTOFA

„Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn, undir 150 sm á hæð, viðurkenndan barnabilstól, beltispúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað sem hæfir stærð þess.“

37. 2. mgr. 77. gr. Bann er lagt við að flytja fleiri farþega á bifhjóli en það er skráð fyrir (34. gr.) og á reiðhjóli má eigi flytja fleiri farþega en það er ætlað til (42. gr.). Í frumvarpið vantar bann við að flytja megi fleiri farþega í bifreið en hún er skráð fyrir.
38. 87. gr. Í ákvæðinu er bann lagt við auglýsingum o.fl. við vegi en það er eingöngu bundið við auglýsingar sem gætu líkst umferðarmerkjum eða tengst þeim á einhvern hátt. Ákvæðið þarf nauðsynlega að ná til auglýsingaskilta sem valda ökumanni truflun við akstur. Lagt er til að 1. mgr. orðist svo: „**Spjöld, auglýsingar, ljósaskilti og hvað annað sem truflað getur athygli ökumanna má eigi setja á eða við veg.**“
39. 95. gr. Væri ekki æskilegra að punktakerfi væri nýtt betur og reglur settar um sérstök úrræði s.s. sérstök endurhæfingarnámskeið vegna t.d. hraðaksturs. Námskeiðin hafa skilað frábærum árangri varðandi unga ökumenn. Samantektir af árangri slíkra námskeiða liggja fyrir frá ESB og helstu sérfræðingar þeirra ráðleggja EES-ríkjum að fara þá braut í auknum mæli. Námskeiðsleiðin er enn eldri í BNA. Danir eru með slík námskeið fyrir alla ökumenn, bæði sérstök námskeið eins og við erum með og líka AT-kúrs sérhannaðan fyrir stútana.
40. 102. gr. Lagt er til að sviptingartími sé almennt lengdur við ölvunar- og fíkniefnaakstur. Í greinargerðinni segir að það “muni auka verulega á varnaðaráhrif viðurlaga”. Nú þegar er mikið um réttindalausán akstur hjá þeim sem eru sviptir. Lagt er til að áfengismeðferðir eða önnur sértæk úrræði, sbr. hér að ofan, verði notuð sem úrræði og þess freistað að koma þeim aðilum sem ítrekað hafa stundað akstur undir áhrifum vímuegja á rétta braut.
41. 1. málsl. 1. mgr 107. gr. Bæta þarf við því sem hér er feitletrað: „Lögreglustjóri skal banna byrjanda, sem hefur fengið bráðabirgðaökuskírteini í fyrsta sinn, að aka hafi hann fengið fjóra eða fleiri punkta samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota **áður en bráðabirgðaskírteinið er endurnýjað.**“ Með þessu er tímabil brota lengt frá lokum gildistíma bráðabirgðaskírteinis að upphafi gildistíma annars bráðabirgðaskírteinis.
1. mgr 107. gr. Bráðabirgðaökuskírteini á að vera bráðabirgðaskírteini.
42. b-liður 1. mgr. 114. gr. orðist svo: **”annast ökuþróf og viðurkenna prófdómara til að starfa við ökuþróf, veita starfsleyfi til að stunda ökukennslu og leyfi til að starfrækja ökuskóla og ökugerði, og hafa umsjón með ökunámi og eftirlit með framkvæmd ökuþrófa og ökukennslu og gerð námskráa og prófahandbókar,”** Liggja verður ljóst fyrir hver sé ábyrgur fyrir framkvæmd ökuþrófa, sbr. athugasemdir við 62. gr.

Lagt er til c-liður 1. mgr. 114. gr. verði svo svohljóðandi: **”hafa eftirlit með starfsemi skoðunarstofa og veita þeim viðurkenningu”**

Í h-lið 1. mgr. 114. gr. er eingöngu fjallað um skráningu umferðarslysa, hvað með úrvinnslu og tölfærði umferðarslysa og upplýsingaveitu sem er stór þáttur í




UMFERÐARSTOFA

verkefnum slysaskrár? Lagt er til að h-liður verði orðaður svo: **"annast skráningu umferðarslys og veita upplýsingar um umferðarslys,"**

Lagt er til að nýjum lið verði bætt við sem er í núgildandi umferðarlögum: **"annast mótun reglna er varða ökutæki og umferð"**

43. 116. gr. Lagt er til að h.-liður verður orðaður svo: **"eftirlits með skoðunarstofum ökutækja og viðurkenningu þeirra,"**
44. Ákvæði til bráðabirgða. Í 2. mgr. segir að hefja megi ökunám 12 mánuðum áður. Í samræmi við tillögu við 2. mgr. 67.gr. er lagt til að hefja megi ökunám 18 mánuðum áður.

Virðingarfyllst,


Dagný Jónsdóttir, forstjóri