

26. október 2012
12100064 MJ

Alþingi
B.t. nefndasviðs
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til nýrra umferðarlaga. Þingskjal 180 - 179. mál.

Með tölvupósti, dags. 10.10. sl., var þess óskað, af hálfu umhverfis- og samgöngunefndar, að Umferðarstofa veitti umsögn sína um frumvarp til nýrra umferðarlaga sem lagt var fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi.

Meðfylgjandi er umbeðin umsögn Umferðarstofu.

Beðist er velvirðingar á því að umsögnin skuli berast eftir frest.

Virðingarfyllst,


Marta Jónsdóttir, lögfr.



I. Athugasemdir við skilgreiningar frumvarpsins:

1. **Bifreið:** Til samræmis við tilskipun 2002/24/EB um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum, sem eru á tveimur eða þremur hjólum, er rétt að skilgreiningin vísi til þess að bifreið þurfi að vera yfir 400 kg að eigin þyngd en ekki „400 kg að eigin þyngd eða meira“.
2. **Létt bifhjól:** Lagt er til að létt bifhjól verði skilgreint með svohljóðandi hætti:
„Vélknúid ökutæki á tveimur eða þremur hjólum sem eigi er hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. og er:
 1. með samfelld hámarksafl ekki yfir 4 kw sé það búid rafhreyfli eða
 2. með sprengirými ekki yfir 50 cm³ sé það búid brunahreyfli.Létt bifhjól skiptast í létt bifhjól í flokki I með hámarks hönnunarhraða ekki yfir 25 km á klst. og létt bifhjól í flokki II með hámarks hönnunarhraða yfir 25 km á klst. Ákvæði laganna um bifhjól eiga einnig við um létt bifhjól, nema annað sé tekið fram.“ Skilgreiningin er talin skýrari með þessum hætti en er nokkuð samhljóða frumvarpinu ef tilvísun í 4 kw er frátalin. Skilgreiningin í frumvarpinu er ekki í samræmi við tilskipun 2002/24/EB þar sem hún krefst þess ekki að hámarksafl sé ekki yfir 4 kw. En nauðsynlegt er að krefjast þess.
3. **Reiðhjól:** Lagt er til að skilgreining á reiðhjóli verði svohljóðandi:
 - a. Ökutæki, sem knúid er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og eigi er eingöngu ætlað til leiks.
 - b. Vélknúinn hjólastóll, sem eigi er hannaður til hraðari aksturs en 15 km á klst. og verður einungis ekið hraðar með verulegri breytingu. Slíku farartæki má ekki aka á akbraut.
 - c. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búid rafknúinni hjálparvél þar sem samfelld hámarksafl er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr, ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið.
 - d. Annað lítið vélknúid ökutæki, sem ekki telst til léttis bifhjóls, og hannað er til aksturs á hraða frá 6 km á klst. og upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur m.a. vélknúid hlaupahjól og tvíhjóra ökutæki á einum öxli. Slíku farartæki má ekki aka á akbraut.“ Skilgreiningin er talin skýrari með þessum hætti en er efnislega samhljóða frumvarpinu. Málsliðurinn sem segir að ákvæðið gildi einnig um hjólreiðar er fellt brott þar sem að skilgreiningin sem hér er lögð til nær yfir þau ökutæki sem teljast til reiðhjóra og því lúta þau sjálfkrafa reglum um reiðhjól.
4. **Torfærutæki:** Lagt er til að skilgreining á torfærutæki verði svohljóðandi:
„Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga á tveimur eða fleiri hjólum, eða beltum, sem svo til eingöngu eru notuð utan umferðar og eru ekki yfir 400 kg að eigin þyngd (550 kg ef tækin eru ætluð til farmflutninga) að frátaldrí þyngd rafgeyma sé það rafknúid.“ Skilgreiningunni er breytt til samræmis við



UMFERÐARSTOFA

skilgreiningu torfærutækis í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004, sem byggir á tilskipun 2002/24/EB.

5. **Vegur:** Bæta þarf inn hugtökunum „vegöxl og gangstétt“ í skilgreininguna sem eru mikilvægir hlutar vegar og eru skilgreind sem hluti vegar í frumvarpinu.
6. **Vélknúíð ökutæki:** Orðalagi þarf að breyta í „Ökutæki, annað en reiðhjól, sem ætlað er til aksturs á landi og búið aflvél til að knýja það áfram.“ Reiðhjól má ekki teljast vélknúíð ökutæki þar sem það myndi hafa þá þýðingu að það væri skráningarskylt ökutæki, skv. 70. gr. frumvarpsins.

II. Athugasemdir við efnisákvæði frumvarpsins:

7. Rétt er að færa 9. gr. til sama horfs og ákvæði 7. gr. núgildandi laga. Ekki má líta framhjá því að hugmyndafræðin á bak við vistgötu er að um sé að ræða sameiginlegt svæði gangandi vegfarenda og akandi. Vistgötumerkið gefur til kynna að þar megi dvelja við leik, og á merkið sér samsvörum í erlendum reglum, sem og umferðarmerkið sjálft sem sýnir börn í boltaleik.
8. 1. mgr. 16. gr. Bæta þarf 8. mgr. 43. gr. við upptalninguna. Léttum bifhjólum í flokki I verður að vera heimilt að aka eftir gangstíg, göngustíg eða göngugötu.
9. 3. mgr. 17. gr. Tilvísun ætti að breyta í 37. gr. úr 36. gr. þar sem ekki er lengur kveðið á um sérstakar hraðareglur í 36. gr. frumvarpsins. Hins vegar getur ráðherra samkv. 37. gr. sett reglur um sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis en segir í 36. gr. ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækisins.
10. 1. mgr. 18. gr. Svohljóðandi málslið þyrfti að bæta við í lok málsgreinar: „Óheimilt er að skipta um akrein við eða á vegamótum“ til samræmis við það sem kennt er í ökunámi. Nauðsynlegt er festa þessa reglu í lög til að eyða óvissu.
11. e-liður 2. mgr. 24. gr. Langfarsælast er að sleppa e-lið þar sem þetta ákvæði hefur skapað óþarfa óvissu og hættu. Ekki er alltaf ljóst í hugum 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.
12. Lagt er til að 6. mgr. 25. gr. orðist svo: „Þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum, ber honum að veita forgang þeirri umferð, sem á móti kemur, svo og gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum sem fara þvert yfir akbraut þá, sem hann ætlar að fara á. Sama á við um akstur yfir eða af akbraut þar sem eigi eru vegamót.“ Er þetta til samræmis við núgildandi lög. Bætt hafði verið við orðunum „til vinstri“ sem breytti merkingu ákvæðisins algerlega. Sami forgangur þarf að gilda hvort sem ökumaður er að beygja til vinstri eða til hægri.
13. 1. mgr. 38. gr. Umferðarstofa telur verkefninu betur varið áfram hjá lögreglu. Verkefnið samræmist illa öðrum verkefnum Umferðarstofu og mun vera afar umfangsmikið, sérstaklega ef Umferðarstofa á að annast eftirlit með aksturskeppnum. Mun betra væri að embætti, eins og lögreglu, sé falið hlutverkið þar sem lögregla er staðsett út um allt land, en Umferðarstofa eingöngu í Reykjavík.



UMFERÐARSTOFA

Ef ekki verður fallið frá hugmyndinni verður að gæta þess að auknar fjárheimildir komi til.

14. 1. mgr. 38. gr. Orðalagi þyrfti að breyta úr „Ef um aksturskeppni á þjóðvegi er að ræða skal leita samþykkis Vegagerðarinnar. Ef um aksturskeppni utan vega er að ræða skal leita samþykkis viðkomandi sveitarstjórnar.“ í „Auk þess skal liggja fyrir samþykki Vegagerðarinnar ef aksturskeppni fer fram á vegi og samþykki viðkomandi sveitarstjórnar ef aksturskeppni fer fram utan vega.“ Textinn eins og hann er nú gefur ekki til kynna að það þyrfti leyfi Vegagerðar og viðkomandi sveitarstjórnar auk leyfis Umferðarstofu. Textinn er nú í samræmi við nágildandi lög (þó US hafi nú hlutverk lögreglustjóra.)
15. 4. mgr. 41. gr.: Svohljóðandi málsliðum þyrfti að bæta við í lok greinar: „Ef hjólreiðamaður á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að hjóla eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Hjólareiðamaður skal eigi hjóla yfir gangbraut hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða.“ Tillagan byggir á því að fækka slysum og að hjólreiðamenn sýni öðrum vegfarendum tillitsemi.
16. 1. mgr. 42. gr. Lagt er til að aldursviðmið verði hækkað úr 7 ára í 9 ára, með tilliti til umferðaröryggis. Börn sem eru 7 - 9 ára hafa ekki næga reynslu til að vera ein á hjóli á akbraut.
17. 1. mgr. 43. gr. Orðalaginu þyrfti að breyta úr: „Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði þar eigi meiri en 60 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt. Léttum bifhjólum í flokki I má þó ekki aka samhliða.“ í „Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki.“ Talið er stórhættulegt að heimila samhliða akstur tveggja bifhjóla. Ef þörf er á hópreið bifhjólafólks í þéttbýli má sækja um sérstaka heimild til þess, líkt og gert er í tíð nágildandi laga. Bifhjól eru mismunandi breið, sem dæmi gætu tvö götuskráð fjórhjól ekið hlið við hlið á sömu akrein ef þetta verður leyft.
18. 2. mgr. 43. gr. Bæta þarf við „léttu“ bifhjóli í flokki 1.
19. 4. mgr. 43. gr. Lagt er til að málsgreinin sé svohljóðandi: „Heimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli sé ökumaður 20 ára eða eldri, enda sé bifhjólið til þess ætlað.“ Með þessari breytingu er óþarfi að halda 1. másl. málsgreinarinnar.
20. 5. mgr. 43. gr. Lagst er gegn því að heimila 7 ára barni, eða yngra, að vera farþegi á bifhjóli og bæta svohljóðandi setningu við: „Barn sem er 150 sm eða lægra að hæð má ekki vera farþegi á bifhjóli.“ Það er ekki í takt við umferðaröryggi að 7 ára barn eða yngra sé farþegi á bifhjóli.
21. 43. gr. Nýrri, svohljóðandi málsgrein þyrfti að bæta aftan við 7. mgr.: „Ákvæði 7. mgr. gildir eigi um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu.“ Er þetta í samræmi við 6. mgr. 43. gr. nágildandi laga.
22. 8. mgr. 43. gr. (Verður 9. mgr. 43. gr. ef fyrri athugasemd nær fram að ganga). Lagt er til að málsgreinin orðist svo: „Léttu bifhjóli í flokki 1 má aka á gangstétt, göngustíg, hjólastíg og hjólarein. Léttu bifhjóli í flokki 1 má eigi aka á götum með hámarkshraða yfir 50 km á klst.“ Með þessu er framsetningin skýrari. Fyrri framsetning bannaði í



UMFERÐARSTOFA

- raun ekki léttu bifhjóli í flokki 1 að aka á akbraut með hámarkshraða hærra en 50 km/klst. Þá er gangstétt og göngustíg bætt við.
23. b-liður 2. mgr. 55. gr. Tilvísun í 3 mgr. á að vera 5. mgr.
 24. c-liður 2. mgr. 55. gr. Bæta þarf við „ef við á“ um skyldu til að fá þjálfun í ökugerði en skyldan á eingöngu við um B-flokk.
 25. 3. mgr. 55. gr. Lagt er til að „bifhjóli í A1-flokki“ sé tekið út úr upptalningunni á þeim grundvelli að akstur bifhjóla í A1-flokki er margfalt hættulegri en akstur bifreiða. Með breytingunni er komið í veg fyrir að verið sé að beina ungum ökumönnum á bifhjól í stað bifreiða.
 26. Lagt er til að ný 6. mgr. 55. gr. orðist svo: „Ökumanni með bráðabirgðaskírteini er óheimilt að aka vélknúnu ökutæki sem er þyngra en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd.“ Talið er nauðsynlegt að kveða á um þessa takmörkun því vinnuvélar og dráttarvélar geta farið langt fram yfir þessa þyngd og óreynda ökumenn skortir þjálfun til að aka svo þungum tækjum.
 27. 1. tl. b-liðar 1. mgr. 57. gr. Lagt er til að í stað „ökukennara“ komi „ökuskóli“ en samkvæmt 62. gr. fer ökukennsla fram á vegum ökuskóla.
 28. Breyta þyrfti fyrirsögn 59. gr. og fjarlægja létt bifhjól í flokki 1.
 29. Fella þyrfti 4. mgr. 59. gr. brott þar sem þegar eru reglur um AM-flokk í 56. gr.
 30. 4. mgr. 61 gr. Orðalagi þyrfti að breyta úr „verklegt hæfnispróf“ í „próf í aksturshæfni“ til samræmis við breytta og nákvæmari orðanotkun í reglugerð um ökuskírteini.
 31. 61. gr. Bæta þyrfti við nýrri svohljóðandi málsgrein á eftir 7. mgr.: „Handhafi ökuskírteinis sem sviptur hefur verið ökuréttindum í annað sinn vegna aksturs undir áhrifum áfengis eða vímuefna öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum sviptingartíma nema hann hafi sótt sérstakt námskeið og staðist ökuþróf að nýju.“ Umferðarstofa hefur ítrekað bent á að 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 hraðaksturs, ölvunaraksturs eða akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Góð reynsla er af sérstökum námskeiðum fyrir þá handhafa bráðabirgðaskírteinis sem eru brotlegir í umferðinni sem ætti að hvetja til að yfirfæra þær reglur yfir á námskeið á brotlega sem hafa fullnaðarskírteini. Þetta er í samræmi við það sem best er gert í öðrum löndum og í samræmi við meðmæli erlendra sérfræðihópa. Ekki hafa tillögur Umferðarstofu hlotið brautargengi hvað þetta varðar. Hér eru þær settar fram að nýju í afmarkaðra samhengi og ná eingöngu til þeirra sem aka ítrekað undir áhrifum áfengis eða vímuefna.
 32. Lagt er til að 9. mgr. 61. gr. verði felld brott með vísan til athugasemdar um 4. mgr. 59. gr.
 33. b-liður 2. mgr. 62. gr. Á undan „sérstök námskeið“ er lagt til að bætt verði við svohljóðandi texta: „endurmenntun skv. 9. mgr. 55. gr. og“.
 34. Lagt er til að í lok 2. mgr. 62. gr. bætist við tveir nýjir stafliðir:



UMFERÐARSTOFA

- „e. að, vegna ökugerðis með sérstökum brautum, upprættir fylgi og upplýsingar um gerð og fjölda brauta og önnur mannvirki, allt að fengnu samþykki byggingaryfirvalda,
- f. að, vegna ökugerðis með skrikvagni, fyrir liggja upprættir sem sýni hvernig æfingum í samræmi við námskrá er komið fyrir með öruggum hætti.“
35. 3. mgr. 62. gr. Ekki er rétt að vísa í „einn flokk ökutækja“. Vísa verður í „einn flokk ökuréttinda.“
36. b-liður 1. mgr. 63. gr. Lagt er til að orðalagi verði breytt úr „hefur a.m.k. fimm ára reynslu af akstri ökutækja í þeim flokki sem hann annast kennslu,“ í „hefur haft ökuréttindi samfellt síðustu fimm árin, í þeim flokki sem hann sækir um starfsleyfi fyrir,“ Breytingin er til samræmis við nágildandi lög nema reynslutíminn fer úr 3 árum í 5 ár.
37. e-liður 1. mgr. 63. gr. Lagt er til að e-liður verði tekinn út þar sem liðurinn takmarkar verulega þann hóp sem getur annast ökukennslu. Ekki er samansæmi merki á milli þeirra sem hafa réttindi til að aka öllum vélknúnum ökutækjum og þeim sem teljast góðir ökukennarar á faglegum kennslufræðilegum forsendum. Þá má leiða líkum að því að kostnaður við ökunám aukist.
38. Reglugerðarheimild skortir svo lagt er til að ný 2. mgr. 63 gr. hljóði svo: „Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um ökukennaranám og próf.“ Núverandi 2. mgr. verður 3. mgr.
39. Lagt er til að svohljóðandi texta verði bætt við sem nýrri 4. mgr. 63. gr.: „Endurnýja má starfsleyfi ökukennara til allt að fimm ára í senn uppfylli hann skilyrði til útgáfu starfsleyfis og hafi sótt starfstengd námskeið, í samræmi við ákvæði í reglugerð skv. 65. gr.“
40. b-liður 65. gr. Bæta þarf ökugerði við staflidinn svo lagaheimild sé fyrir afturköllun á starfsleyfi ökugerða, líkt og gildir um ökukennara og ökuskóla.
41. Lagt er til að 2. mgr. 66. gr. verði 1. mgr. 66. gr. og orðin „á bifhjóli“ falli niður. Með því nær ákvæðið yfir kennsluakstur til allra réttindaflokka. Með þessari breytingu verður 1. mgr. að 2. mgr.
42. Ný 4. mgr. 66. gr. verður að orðast svo: „Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um kennsluakstur sérstökum lokuðum svæðum, m.a. ökugerðum. Má þar ákveða að kennsluakstur fari fram án þess að ökukennari sitji hjá nemanda.“
43. 2. mgr. 67. gr. Lagt er til að leyfi til æfingaaksturs megi gilda í 21 mánuð í stað 18 mánaða. Breytingin er í samræmi við tímalengd í nágildandi lögum og er talin æskileg til að minnka hugsanlega spennu í kringum ökuþróf á afmælisdegi.
44. a-liður 4. mgr. 68. gr. Lagt er til að orðið „markaðsett“ verði felld út þar sem orðið er talið of takmarkandi. Ákvæðið á að ná til allra ökutækja, ekki eingöngu þeirra sem eru sérstaklega markaðsett hér á landi. Mörg ökutæki eru ekki sérstaklega markaðsett en samt boðin til sölu eða flutt til landsins af einstaklingi sem hyggst nota ökutækið.
45. 70. gr. Setja verður í greinargerð með frumvarpinu að Umferðarstofa eigi að annast skráningu vinnuvéla en ekki Vinnueftirlit ríkisins, ef sú er ætlunin. Þá þarf að koma skilmerkilega fram að eingöngu vinnuvélar sem geta verið í umferð og ganga fyrir



UMFERÐARSTOFA

eigin vélarafli verði skráningarskyldar, en Umferðarstofa telur ekki ástæðu til að aðrar vinnuvélar verði skráðar í ökutækjaskrá. Eins og ákvæðið lítur nú út er ekki nægilega skýrt hvort tvöföld skráning eigi að vera á vinnuvélum. Réttast væri að Vinnueftirlitið héldi áfram að skrá vinnuvélar sem ekki geta verið í umferð og geta ekki gengið fyrir eigin vélarafli. Mögulega þyrfti að aðlaga 2. mgr. 70. gr. að þessu.

46. 2. mgr. 70. gr. Ákvæðinu er ætlað að koma í stað 2. mgr. 63. gr. nógildandi laga þar sem er að finna undanþágu ráðherra til að undanskilja ökutæki sem ekki eru notuð í almennri umferð skráningu. Umferðarstofa telur ekki ástæðu til þess að undanskilja ökutæki skráningu sem nota skal á afmörkuðu svæði, s.s. flugvallar- eða hafnarsvæði. Ástæðan er sú að um leið og ökutæki er ekki skráð er það ekki vátryggingarskylt og ekki skoðunarskylt. Þá kemur Umferðarstofa ekki til með að hafa yfirsýn yfir þessi ökutæki, s.s. fjölda þeirra, ef þau verða ekki skráð. Umferðarstofa telur að þessi tæki eigi hiklaust að vera skráð í ökutækjaskrá undir sérstökum notkunarflokki, rétt eins og t.d. leigubifreiðar eða námubifreiðar. Hins vegar er rétt að undanskilja sum ökutæki skráningu sem notuð eru utan almennrar umferðar, s.s. go-kart bíla, golfbíla og þess háttar. Lagt er til að orðalagið: „skráningu ökutækis sem ætlað er til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum verði tekið úr 2. mgr. 70. gr. og bætt við sem nýjum i-lið við 3. mgr. 70. gr.
47. 1. mgr. 72. gr. Í upptalninguna vantar torfærutæki en þau eru ekki skoðanaskyld samkvæmt nógildandi umferðarlögum. Þá má telja víst að þau kæmust ekki í gegnum skoðun þar sem búnaður þeirra er allt annar og minni en á ökutækjum sem skráð eru til þess að vera í almennri umferð.
48. c-liður 3. mgr. 72. gr. Lagt er til að c-liður orðist svo: „hverjir annist skoðun og verklag við framkvæmd skoðunar“. Til samræmis við nógildandi lög.
49. 2. mgr. 74. gr. Eftirfarandi setningu ber að fella brott: „Ef slíkur búnaður er ekki í bifreið skal nota öryggisbelti fyrir barnið.“ Hér er um grundvallaratriði að ræða. Ef þessi setning er höfð með þá er ekki lögfest regla um skyldu til að nota öryggis- og verndarbúnað fyrir börn, enda ógildir þessi setning hinar setningarnar í málsgreininni. Það verður að vera skilyrðislaus krafa að ökumaður tryggi það að börn noti viðurkenndan öryggis- og verndarbúnað. Ef athugasemd þessi verður tekin til greina skal bent á að 4. mgr. ákvæðisins er óþörf.
50. g-liður 1. mgr. 116. gr. Eftirfarandi texta þarft að bæta við: „og viðurkenningu þeirra,“

III. Almennar athugasemdir:

51. Orðalag 70. gr. frumvarpsins um skráningarskyldu ökutækja er mun víðtækara í frumvarpinu en í nógildandi lögum. Frumvarpið gerir ráð fyrir því að öll vélknúin ökutæki og eftirvagnar þeirra séu skráningarskyld. Gæta þarf að því að nauðsynlegt er að geta undanskilið ýmis ökutæki frá skráningarskyldunni, s.s. go-kart bíla, golfbíla, eftirvagna dráttarvéla og fleiri ökutæki sem ekki eru notuð í almennri umferð. Því er mikilvægt að tekið verði tillit til athugasemda Umferðarstofu varðandi 70. gr. Þá



UMFERÐARSTOFA

verður að nefna að reiðhjól á ekki að vera skráningarskylt en eins og skilgreiningin á vélknúnu ökutæki í frumvarpinu er þá er vélknúð reiðhjól skráningarskylt. Leiðréttta verður skilgreininguna til samræmis við þetta og athugasemdir Umferðarstofu í umsögn þessari.

52. Vakin er athygli á því að samkvæmt 9. gr. laga um leigubifreiðar nr. 134/2001 fellur atvinnuleyfi leigubílstjóra úr gildi við lok 70 ára aldurs, en engin aldurstakmörk eru hjá bílstjórum sem aka hópbifreiðum með upp undir 80 farþegum.
53. Samræma þarf orðanotkun á vöruflutningum og farmflutningum í atvinnuskyni. Umferðarstofa bendir á að í gildandi umferðarlögum, í reglugerð um ökuskírteini og í námskrám er talað um vöruflutninga í atvinnuskyni.
54. Sérhæft ökunám, sérstakt námskeið og sérhæft námskeið eru ýmist notuð yfir sama hlutinn. Samræma þarf þessa orðanotkun í frumvarpinu. Lagt er til að sérstakt námskeið verði notað með hliðsjón af hugtakanotkun í reglugerð um ökuskírteini og gildandi umferðarlögum.
55. Eins og staðan er í dag er umráðamaður skráður á tæplega 50.000 ökutæki sem eru skráð í umferð í ökutækjaskrá. Ýmist er þar um að ræða 1) vinnuréttarsamband þar sem eigandi ökutækis er vinnuveitandi umráðamanns, 2) foreldri, ættingi eða vinur umráðamanns er eigandi ökutækis eða 3) fjármögnunarfyrtæki er skráður eigandi og umráðamaður er viðsemjandi þess fyrirtækis. Að mati Umferðarstofu verður ekki hjá því komist að skilgreina umráðamann og skyldur hans í frumvarpinu. Er talið að fyrirkomulagið samkvæmt h-lið 3. mgr. 70. gr. frumvarpsins, þar sem segir að ráðherra setji reglur um réttindi og skyldur umráðamanns, ófullnægjandi. Þá er talið óvarlegt að nota orðalagið „eigandi (umráðamaður)“ í hvert sinn sem umráðamaður kemur fyrir í frumvarpinu. Sem dæmi má nefna 2. mgr. 72. gr. þar sem segir: „Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar [...]“. Með þessari uppsetningu er fullkomlega óljóst hver ber ábyrgðina á því að ökutækið sé fært til skoðunar, en það er grundvallaratriði að það liggja ljóst fyrir enda liggur sérstakt gjald, vanrækslugjald, við því að færa ökutæki ekki til skoðunar innan gefins frests. Að mati Umferðarstofu leysir það engann vanda að setja umráðamann innan sviga þar sem óvissan um ábyrgð eiganda og umráðamanns er alger með þeim hætti. Í greinargerð frumvarpsins segir: „Í frumvarpi því sem hér er lagt fram er lagt til grundvallar að höfuðábyrgð á ökutæki hvíli í höndum skráðs eiganda ökutækis, en hugtakið „umráðamaður“ er sett innan sviga á eftir eiganda í nokkrum greinum í frumvarpinu og þar með lögð áhersla á að skyldur umráðamanns eru afleiddar af þeim kvöðum sem lagðar eru á skráðan eiganda ökutækis samkvæmt frumvarpinu.“ Þetta orðalag er, að mati Umferðarstofu, ekki nægilega afdráttarlaust. Með þessu er eflaust verið að reyna að koma til móts við andstæðar skoðanir en að mati Umferðarstofu verður skilgreining á umráðamanni að vera að finna í lögum. Af þeim sökum er lagt til að skilgreiningu á umráðamanni verði bætt við 3. gr. frumvarpsins. Lagt er til að skilgreiningin verði svohljóðandi, og í samræmi við frumvarp til laga um ökutækjatryggingar: „Sá sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð þess. Aðili telst ekki umráðamaður nema hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá.“



UMFERÐARSTOFA

Nánari útfærslu verði svo að finna í reglugerð sem h-liður 3. mgr. 70. gr. frumvarpsins vísar til.

Eins og staðan er í dag er umráðamaður eingöngu skilgreindur í reglugerð um skráningu ökutækja nr. 751/2003. Sú skilgreining er svohljóðandi: „Umráðamaður er sá sem á vegum eiganda ökutækis hefur varanleg umráð þess, t.d. samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi í tiltekinn tíma.“ Þessi skilgreining er ófullnægjandi, að mati Umferðarstofu, þar sem hún vísar til varanlegra umráða í tiltekinn tíma. Erfitt er að sjá hvernig hægt er að vera með varanleg umráð en um leið aðeins í tiltekinn tíma.

Að mati Umferðarstofu er það eðlileg og réttmæt krafa að eigandi ökutækis beri ábyrgð á því. Er þá átt við að eigandinn beri ábyrgð á greiðslu trygginga, bifreiðagjalda, vanrækslugjalds, og beri ábyrgð á skoðun og skráningu. Er því lagt til að frumvarpinu verði breytt þannig að þar sem orðalagið „eigandi (umráðamaður)“ kemur fyrir verði eingöngu „eigandi“.

Umferðarstofa,

26. október 2012

