

Frumvarp til laga

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

(Lagt fyrir Alþingi á 127. löggjafarþingi 2001–2002.)

1. gr.

Á eftir 4. mgr. 51. gr. laganna koma tvær nýjar málsgreinar, svohljóðandi:

Fullnaðarskírteini til þess sem hefur bráðabirgðaskírteini má gefa út, enda fullnægi hlutaðeigandi eftirtöldum skilyrðum:

- a. hafi haft bráðabirgðaskírteini samfellt í eitt ár, farið í akstursmat og fengið að því loknu umsögn ökukennara um árangur þar sem mælt verði með útgáfu fullnaðarskírteinis,
- b. hafi ekki í eitt ár samfellt fengið punkta í punktakerfi vegna umferðarlagabrota eða á sama tíma verið án ökuréttar vegna sviptingar.

Nú fullnægir hlutaðeigandi skilyrðum a-liðar en ekki skilyrðum b-liðar 5. mgr. og skal þá gefa út bráðabirgðaskírteini á ný að loknum gildistíma þess.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 52. gr. laganna:

- a. Á eftir orðinu „ökupróf“ í b-lið kemur: og akstursmat.
- b. Á eftir orðinu „próf“ í d-lið kemur: akstursmat.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 56. gr. laganna:

- a. Í stað orðsins „dómsmálaráðherra“ í 1. mgr. kemur: lögreglustjóra.
- b. Í stað orðsins „Dómsmálaráðherra“ í 6. mgr. kemur: Lögreglustjóri.

4. gr.

3. másl. 2. mgr. 64. gr. a laganna, sbr. lög nr. 37/1996, fellur brott.

5. gr.

65. gr. laganna, sbr. lög nr. 48/1997, fellur brott.

6. gr.

111. gr. laganna orðast svo:

Umferðarstofnun annast stjórnslu á sviði umferðarmála, sbr. 112. gr. Umferðarstofnun skal veita almenningi fræðslu um umferðarlöggjöf og annað það sem stuðlað getur að umferðaröryggi og bættri umferðarmenningu.

Umferðarstofnun skal hafa samvinnu við þá aðila, félög, samtök og stofnanir sem tengjast starfsemi hennar.

7. gr.

112. gr. laganna, sbr. lög nr. 12/1992 og 44/1993, orðast svo:

Hlutverk Umferðarstofnunar er að:

- a. annast skráningu ökutækja og aðra umsýslu varðandi skráningu ökutækja, gerð þeirra og búnað,
- b. annast ökuþróf, veita leyfi til að starfrækja ökuskóla og hafa umsjón með ökunámi og eftirlit með ökukennslu,
- c. veita leyfi til að annast skoðun ökutækja og hafa eftirlit með þeirri starfsemi í samvinnu við Löggildingarstofu,
- d. annast fræðslu og upplýsingamiðlun um umferðarmál,
- e. styðja aðgerðir sem stuðlað geta að bættu umferðaröryggi,
- f. vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál,
- g. annast mótun reglna er varða ökutæki og umferð,
- h. annast skráningu umferðarslysa og rannsóknir á orsökum umferðarslysa,
- i. sinna þróunarverkefnum á starfssviði sínu,
- j. annast rekstur á tölvu- og upplýsingakerfum og
- k. annast önnur verkefni samkvæmt ákvörðun dómsmálaráðherra.

Umferðarstofnun er heimilt að fela öðrum framkvæmd verkefna sem henni tilheyrja, samkvæmt reglum sem dómsmálaráðherra setur.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um starf og hlutverk Umferðarstofnunar og staðfestir skipurit hennar og skiptingu í starfsdeildir.

8. gr.

113. gr. laganna, sbr. lög nr. 138/1996, orðast svo:

Dómsmálaráðherra skipar framkvæmdastjóra Umferðarstofnunar til fimm ára í senn. Framkvæmdastjóri stjórnar rekstri Umferðarstofnunar og gætir þess að stofnunin starfi í samræmi við lög og reglugerðir á hverjum tíma. Framkvæmdastjóri ræður annað starfsfólk stofnunarinnar.

9. gr.

114. gr. laganna, sbr. lög nr. 12/1992, 138/1996 og 83/1997, orðast svo:

Til Umferðarstofnunar renna þessi gjöld:

- a. gjöld fyrir skráningu ökutækja, sbr. 64. gr.,
- b. gjöld fyrir skráningarkerki, sbr. 64. gr.,
- c. gjöld fyrir gerðarviðurkenningu, sbr. 64. gr.,
- d. gjöld fyrir einkamerki, sbr. 64. gr. a,
- e. umferðaröryggisgjald, sbr. 2. mgr.,
- f. önnur gjöld sem Umferðarstofnun innheimtir samkvæmt gjaldskrá sem staðfest er af dómsmálaráðherra.

Leggja skal á sérstakt umferðaröryggisgjald er renni til Umferðarstofnunar, að fjárhæð 200 kr., og greiðist það við almenna skoðun ökutækis, skráningu ökutækis og skráningu eigendaskipta að ökutæki. Ráðherra setur reglur um innheimtu gjaldsins og um skil þess í ríkissjóð.

Sértekjur Umferðarstofnunar af þjónustu- og verksamningum, svo og af rannsóknarstarfsemi og þróunarverkefnum, renna óskiptar til hennar.

10. gr.

115. gr. laganna, sbr. lög nr. 12/1992 og nr. 147/1995, orðast svo:

Dómsmálaráðherra skipar Umferðarráð til þriggja ára í senn. Meginhlutverk þess skal vera að beita sér fyrir auknu umferðaröryggi og bættum umferðarháttum. Umferðarráð skal vera ráðherra til ráðgjafar um gerð umferðaröryggisáætlunar og framkvæmd hennar, svo og um fræðslu og upplýsingamiðlun, og vera samráðsvettvangur þeirra sem fjalla um umferðarmál og láta sig umferðaröryggi varða.

Dómsmálaráðherra skipar tvo fulltrúa í Umferðarráð án tilnefningar og skal annar þeirra vera formaður ráðsins en hinn varaformaður. Aðra fulltrúa ráðsins skipar ráðherra samkvæmt nánari ákvörðun í reglugerð.

Dómsmálaráðherra skipar stjórn Umferðarráðs. Skal stjórnin skipuð formanni ráðsins og varaformanni og einum aðila samkvæmt tilnefningu Umferðarráðs. Stjórnin hefur með höndum yfirstjórn á starfsemi Umferðarráðs, boðar fundi í ráðinu, undirbýr dagskrá funda þess og leggur fyrir það skýrslu um starfsemi ráðsins. Dómsmálaráðherra ákveður þóknun stjórnar Umferðarráðs, en að öðru leyti eru störf fulltrúa í Umferðarráði ólaunuð.

Umferðarstofnun leggur Umferðarráði til framkvæmdastjóra og starfsaðstöðu.

Dómsmálaráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um störf Umferðarráðs.

11. gr.

Á eftir 115. gr. kemur ný grein, 115. gr. a, svohljóðandi:

Dómsmálaráðherra getur skipað sérstaka rannsóknarnefnd umferðarslysa. Nefndarmenn skulu hafa sérfræðiþekkingu, svo sem að því er varðar umferðarlöggjöf, löggæslu, slysalækningar, umferðarskipulag, bifreiðatækni eða váttryggingar. Dómsmálaráðherra ákveður fjölda nefndarmanna og setur nánari reglur um starfsemi nefndarinnar.

12. gr.

Í stað orðsins „Umferðarráðs“ í 2. málsl. 117. gr. kemur: Umferðarstofnunar.

13. gr.

Fyrirsögn XV. kafla laganna verður: **Umferðarstofnun, Umferðarráð, umferðarfræðsla o.fl.**

14. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 2002. Ákvæði 1. og 2. gr. öðlast þó gildi 1. janúar 2003.

Ákvæði til bráðabirgða.

Dómsmálaráðherra skipar verkefnisstjórn sem hefur það hlutverk að undirbúa stofnun Umferðarstofnunar og annast tilfærslu verkefna frá Umferðarráði og Skráningarstofnunni hf. til Umferðarstofnunar.

Störf hjá Umferðarráði eru lögð niður við gildistöku laga þessara. Starfsfólki Umferðarráðs skulu boðin störf hjá Umferðarstofnun. Heimilt er að bjóða starfsfólki Skráningarstofnunar hf. störf hjá Umferðarstofnun í samræmi við ákvarðanir um tilfærslu verkefna frá Skráningarstofnunni hf. til Umferðarstofnunar.

Dómsmálaráðherra fer með mál er varða eignaraðild ríkisins að Skráningarstofnunni hf.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Með frumvarpi þessu eru lagðar til breytingar á ákvæðum umferðarlaga, nr. 50/1987, sem fjalla um stjórnslu bifreiðamála og ökuréttindi. Frumvarpið er unnið í dómsmálaráðuneytinu þar sem bæði þessi atriði hafa verið til skoðunar undanfarin ár.

Meginefni frumvarpsins eru tillögur um að koma heildstæðu skipulagi á stjórnslu umferðarmála með því að sameina verkefni Skráningarstofunnar hf. og Umferðarráðs og ýmis verkefni dómsmálaráðuneytisins og fela þau einni stofnun sem fái heitið Umferðarstofnun. Með þessu er að því stefnt fyrst og fremst að tryggja markvissa framkvæmd umferðaröryggismála í samræmi við yfirlýsta stefnu stjórnvalda.

Hins vegar eru lagðar til í frumvarpinu breytingar á ákvæðum laganna sem fjalla um skilyrði fyrir útgáfu fullnaðarskírteinis og að komið verði á svokölluðu akstursmati með það að markmiði að auka kröfur til ungra ökumanna. Byggt er á tillögum starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði haustið 2000 til að fara yfir umferðarlög og reglur settar á grundvelli þeirra í þeim tilgangi að gera tillögur og ábendingar um atriði sem betur mættu fara í því skyni að auka umferðaröryggi og bæta umferðina. Á 126. löggjafarþingi vorið 2001 lagði dómsmálaráðherra fram frumvarp til að koma í framkvæmd tillögum starfshópsins, þ.m.t. breytingartillögur sem gerðar eru í þessu frumvarpi. Það er nú lagt fram á ný með nokkrum minni háttar breytingum.

Meginmarkmiðið með endurskoðun á stjórnslu bifreiðamála er að koma á heildstæðu skipulagi á þessu sviði. Er það talið nauðsynlegt til að tryggja markvissari framkvæmd umferðaröryggismála með því að sameina á einum stað málefni ökutækja, umferðarfræðslu og umferðaröryggis og fleiri verkefni sem tengjast ökutækjum og umferð. Einnig næst með þessu rekstrarleg hagkvæmni, m.a. vegna samnýtingar sérhæfðs húsnæðis, búnaðar og starfskrafta.

Stjórnslu bifreiðamála hefur verið til skoðunar í dómsmálaráðuneytinu undanfarin ár. Ýmsir möguleikar á samvinnu og samþættingu starfsemi Skráningarstofunnar hf. og Umferðarráðs hafa verið skoðaðir með það fyrir augum að styrkja stjórnslu bifreiðamála og auka umferðaröryggi. Niðurstaða ráðuneytisins er að heppilegast sé að sameina Skráningarstofuna hf. og Umferðarráð í eina stofnun með viðeigandi breytingum á lögum, sbr. frumvarp þetta, þannig að stofnunin hafi frá upphafi trausta stoð undir sameinaðri starfsemi innan Umferðarstofnunar.

Með sameiningu á starfsemi þessara tveggja aðila næst margt fram. Má þar nefna að þá starfa innan sömu stofnunar aðilar sem vinna að reglum um gerð og búnað ökutækja, skráningu bifreiða, umferðarfræðslu og umferðaröryggi. Sérþekking þessara aðila ætti að geta nýst heildstætt innan stofnunarinnar, sem skilar sér í auknu öryggi í umferðinni. Stofnun sem fjallar heildstætt um bifreiða- og umferðaröryggismál er einnig mjög vel í stakk búin til að sinna því hlutverki að vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál og taka þátt í að gera tillögur að reglum er varða ökutæki og umferð á innlendum vettvangi og vettvangi EES-samstarfsins. Þá má einnig nefna að í tillögum starfshóps um umferðaröryggisáætlun stjórnvalda um fækkun alvarlegra umferðarslysa til ársins 2012 er lagt til að stjórnslu umferðaröryggismála verði gerð skýrari þannig að verkaskipting þeirra stjórnvalda sem að málinu koma verði gleggri. Frumvarp þetta er skýrt skref í þá átt.

Ekki er gert ráð fyrir því að samruni Umferðarráðs og Skráningarstofunnar hf. í Umferðarstofnun leiði til útgjaldaauka fyrir ríkissjóð. Í ákvæði til bráðabirgða er gert ráð fyrir að dómsmálaráðherra skuli setja á laggirnar verkefnisstjórn sem vinni að nauðsynlegum undirbúningi að stofnun Umferðarstofnunar og taka ákvarðanir um endanlega vistun verkefna sem nú eru unnin af Skráningarstofunni hf.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í greininni er lagt til að tveimur málsgreinum verði bætt við 51. gr. umferðarlaganna sem kveði á um sérstök skilyrði fyrir því að gefið verði út fullnaðarskírteini til þess sem hefur bráðabirgðaskírteini. Þessi skilyrði eru að hlutaðeigandi hafi farið í akstursmat eftir að hafa haft bráðabirgðaskírteini í a.m.k. eitt ár og að viðkomandi hafi ekki undanfarandi ár fengið punkta í punktakerfi ökumanna eða verið án ökuréttar vegna sviptingar. Skv. 2. mgr. 51. gr. umferðarlaganna er bráðabirgðaskírteini gefið út til byrjanda og gildir í tvö ár. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að unnt verði að sækja um fullnaðarskírteini þegar umsækjandi hefur haft bráðabirgðaskírteini í eitt ár.

Með því að heimila ökumönnum að fá fullnaðarskírteini eftir eitt ár í staðinn fyrir tvö, eftir áfallalausn akstursferil og að undangengnu akstursmati er verið að umbuna þeim sem hafa staðið sig vel í umferðinni. Það hefur jafnframt þau hvetjandi áhrif á unga ökumenn að vanda sig við akstur. Á sama hátt stefnir frumvarpið að því að lengja tímamann fram að útgáfu fullnaðarskírteinis ef í ljós kemur að ökumaður með bráðabirgðaskírteini hefur fengið punkta í punktakerfi ökumanna eða á sama tíma verið án ökuréttar vegna sviptingar. Við þær aðstæður verður gefið út nýtt bráðabirgðaskírteini skv. 2. mgr. 51. gr. að loknu akstursmati.

Sú staðreynd er vel þekkt að ungir og reynslulitlir ökumenn valda hlutfallslega fleiri slysum en aðrir í umferðinni. Þetta kemur ekki á óvart þar sem augljóst er að ökumaður nær aukinni færni eftir því sem hann öðlast meiri reynslu af akstri. Í þessu sambandi hefur því verið hreyft hvort rétt væri að hækka ökualdur en hann er víða hærri en hér á landi. Fyrir þessu hafa verið færð þau rök að draga muni úr slysatíðni hjá byrjendum ef þeir hefja akstur eldri og þroskaðri. Þetta hefur þó ekki verið leitt í ljós með óyggjandi hætti, enda verður ekki fullryrt að hærri aldri fylgi aukin þekking á umferðarreglum né er örugg vissa fyrir því að eldri ökumenn brjóti í minna mæli umferðarreglur. Þá þykir heppilegra að reynt verði að sporna við slysum hjá ungum ökumönnum með öðrum og vægari aðgerðum sem byggja á fræðslu og hvatningu til ungra ökumanna um að fylgja umferðarreglum. Slíkar aðgerðir byggjast á trausti og taka mið af því að vel flestir ungir ökumenn eru til fyrirmyndar í umferðinni. Þessi viðhorf eru lögð til grundvallar hér og er lagt til að frekar verði aðgreint milli bráðabirgða-ökuskírteinis og fullnaðarskírteinis með því að setja áðurgreind skilyrði fyrir því að gefið verði út fullnaðarskírteini. Þessi skilyrði fela í sér aðhald fyrir byrjendur í umferðinni og hvetja þá til að fara að umferðarreglum og stuðla að því að þeir leitist við að efla þjálfun sína fyrir akstursmat sem gangast verður undir áður en fullnaðarskírteini er gefið út eða bráðabirgðaskírteini er endurútféð.

Akstursmat er endurskoðun á akstursháttum og öryggi í umferði. Tilgangur þess er að stilla saman viðhorf og sjálfsmat ökumanns og raunverulega getu hans í umferðinni. Gert er ráð fyrir að akstursmat fari fram hjá ökukennara. Hann skráir niður allt sem aðfinnsluvert er og eins það sem gott er í aksturslagi ökumannsins. Miðað er við að akstursmat taki um 40 mínútur í umferðinni og fari fram á bifreið sem umsækjandi hefur til umráða. Eftir aksturinn lýsir ökumaður sjálfur skoðun sinni á akstrinum og hvað hefði mátt betur fara. Að loknu akstursmatinu gefur ökukennari umsögn um hæfni ökumannsins. Telji hann ökumann vel hæfan kveður hann á um þann árangur í umsögninni og getur mælt með því að hann fái útféð fullnaðarskírteini. Nánar verður kveðið á um framkvæmd og umfangs akstursmats í reglugerð. Ekki er gert ráð fyrir að akstursmatið verði jafnumfangsmikið og verklegt ökuþróf. Ef ökukennari fellst hins vegar ekki á að mæla með því í umsögn sinni að ökumaður fái útféð fullnaðarskírteini verður ökumaður að bíða þar til gildistími bráðabirgðaskírteinis,

sbr. 2. mgr. 51. gr., rennur út. Þó ber að áréttu skilyrði 2. mgr. 1. gr. frumvarpsins sem kveður á um að bráðabirgðaskírteini skuli gefa út á ný að loknum gildistíma þess hafi ökumaður á undanfarandi einu ári fengið punkta í punktakerfi vegna umferðarlagabrota eða á sama tíma verið án ökuréttar vegna sviptingar. Umsækjandi verður þó alltaf að gangast undir akstursmat áður en bráðabirgðaskírteini er endurútfærð.

Eðlilegt er að árangur þessa nýja úrræðis verði kannaður að liðnum nokkrum tíma frá því að akstursmati er komið á. Stefnt er að slíkri úttekt að liðnum þremur árum frá gildistöku laganna og þá lagt mat á það hvort reglur um akstursmat hafa skilað árangri, t.d. í fækkun slysa í umferðinni þar sem ungir ökumenn eiga í hlut eða fækkun brota þessa aldurshóps. Með hliðsjón af þeim niðurstöðum verður metið hvort rétt sé að stefna að því að hækka ökskírteinisaldur.

Um 2. gr.

Gert er ráð fyrir að dómsmálaráðherra setji reglur um akstursmat, svo og um gjaldtöku fyrir akstursmat.

Um 3. gr.

Lagt er til að lögreglustjórar taki við hlutverki dómsmálaráðherra að því er varðar löggilding ökukennara og sviptingu ökukennararéttinda. Er eðlilegt að færa þetta hlutverk til lögreglustjóra. Lögreglustjórar annast útgáfu ökuréttinda. Heppilegt er að sama stjórnvald fari með þessi mál, enda er könnun gagna hliðstæð. Lögreglustjóri getur betur fylgst með ökuferli ökukennara en ráðuneyti og hefur hann þannig betri möguleika á að koma að ákvörðun um sviptingu ökukennararéttinda. Jafnframt skapast færi á að tilgreina löggilding ökukennararéttinda í ökskírteini hlutaðeigandi. Umferðarstofnun hefur hins vegar eftirlit með starfi ökukennara, sbr. ákvæði 7. gr. frumvarpsins, og getur gert lögreglustjóra viðvart ef ástæða þykir til viðbragða gagnvart löggildingunni.

Þá er í 7. gr. frumvarpsins gert ráð fyrir að Umferðarstofnun veiti leyfi til að starfrækja ökuskóla en ekki er nú sérstaklega tekið fram í lögnum að slík leyfi skuli gefin út. Umferðarráð hefur veitt leyfi fyrir ökuskólum til að öðlast aukin ökuréttindi.

Um 4. gr.

Lagt er til að fellt verði niður ákvæði þar sem tilgreint er að gjald fyrir einkamerki renni til Umferðarráðs. Í 9. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir að gjald þetta skuli renna til Umferðarstofnunar.

Um 5. gr.

Lagt er til að 65. gr. umferðarlaga falli brott en þar er nú ákvæði um Skráningarstofuna hf. og Bifreiðaskoðun hf. Ríkið hefur þegar selt eignarhluta sinn í Bifreiðaskoðun og verður það m.a. hlutverk verkefnisstjórnar, sbr. ákvæði til bráðabirgða, að meta hvað gert verði við Skráningarstofuna hf. Í 7. gr. frumvarpsins er tekið fram að Umferðarstofnun skuli fara með verkefni er varða skráningu ökutækja o.fl. sem nú er kveðið á um í lagagreininni.

Um 6. gr.

Lagt er til að stofnuð verði sérstök ríkisstofnun er beri heitið Umferðarstofnun. Stofnunin verði undir yfirstjórn dómsmálaráðherra og annist stjórnsýslu á sviði umferðarmála eins og nánar er tilgreint í 7. gr. frumvarpsins. Í samræmi við almennar reglur stjórnsýslulaga munu

ákvarðanir Umferðarstofnunar sæta kærni til dómsmálaráðuneytisins. Þá er tekið fram að stofnunin skuli veita almenningi fræðslu um umferðarlöggjöf og annað það sem stuðlað getur að umferðaröryggi og umferðarmenningu.

Í 2. mgr. segir að Umferðarstofnun skuli hafa samvinnu við þá aðila, félög, samtök og stofnanir sem tengjast starfsemi hennar. Stofnanir sem hér um ræðir eru einkum lögreglan, Vegagerðin og sveitarfélög.

Um 7. gr.

Í greininni er hlutverk Umferðarstofnunar tilgreint. Í grófum dráttum er lagt til að Umferðarstofnun taki við verkefnum sem Skráningarstofan hf. og Umferðarráð sinna nú. Upp-
talking verkefna er þó ekki jafnítarleg og nú er um verkefni Umferðarráðs í 112. gr. laganna. Rétt þykir að lögum verði einungis helstu þættir starfseminnar tilgreindir, en nánari upp-
talking á verkefnum Umferðarstofnunar verði að finna í reglugerð.

Um 8. gr.

Í greininni er fjallað um framkvæmdastjóra Umferðarstofnunar. Gert er ráð fyrir að ráð-
herra skipi framkvæmdastjóra sem stýri stofnuninni og ráði annað starfsfólk.

Um 9. gr.

Lagt er til að gjöld, sem nú renna til Skráningarstofunnar hf. og Umferðarráðs, renni til Umferðarstofnunar.

Um 10. gr.

Lagt er til að Umferðarráð starfi áfram með breyttri tilhögun. Lagt er til að ráðherra skipi áfram formann og varaformann ráðsins án tilnefningar. Stjórn Umferðarráðs skipi formaður og varaformaður ráðsins auk eins aðila sem Umferðarráð tilnefnir. Meginhlutverk Umferðar-
ráðs verði að beita sér fyrir auknu umferðaröryggi og bættum umferðarháttum en auk þess er gert ráð fyrir að Umferðarráð verði dómsmálaráðherra til ráðgjafar um gerð umferðar-
öryggisáætlunar og framkvæmd hennar. Að öðru leyti verði Umferðarráð samráðsvettvangur þeirra sem fjalla um umferðarmál og láta sig umferðaröryggi varða og til ráðuneytis um fræðslu- og upplýsingamiðlun. Til að tryggja að sérþekking þeirra sem skipa Umferðarráð nýtist sem best í starfsemi Umferðarstofnunar og til að tryggja góða samvinnu milli Umferð-
arráðs og Umferðarstofnunar er lagt til að Umferðarstofnun leggi Umferðarráði til fram-
kvæmdastjóra og starfsaðstöðu.

Um 11. gr.

Greinin svarar til 4. mgr. 114. gr. laganna.

Um 12. gr.

Lagt er til að umsagnaraðili um umferðarfræðslu í skólum verði Umferðarstofnun í stað Umferðarráðs.

Um 13. gr.

Lagt er til að fyrirsögn XV. kafla verði breytt í samræmi við tillögur frumvarpsins og að í þeim kafla verði ákvæði um Umferðarstofnun.

Um 14. gr.

Gert er ráð fyrir að lög þessi öðlist gildi 1. júlí 2002. Þó er gert ráð fyrir að 1. og 2. gr. frumvarpsins öðlist gildi 1. janúar 2003 til að ráðrúm gefist til að undirbúa setningu nánari reglna um akstursmat.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Lagt er til að dómsmálaráðherra skipi verkefnisstjórn sem vinni að undirbúningi að stofnun Umferðarstofnunar. Hlutverk verkefnisstjórnarinnar verður einnig að annast tilfærslu verkefna Skráningarstofunnar hf. og Umferðarráðs til Umferðarstofnunar og taka ákvarðanir um hvaða verkþættir sem nú eru í höndum Skráningarstofunnar hf. skuli færðir til Umferðarstofnunar og hvað unnt er að fela einkaaðilum með útboði eða á annan hátt. Þá er gert ráð fyrir að verkefnisstjórnin geri tillögur um deildaskiptingu stofnunarinnar og hvernig farið verður með Skráningarstofuna hf. að þessum breytingum loknum.

Tekið er fram að við gildistöku laganna verði störf hjá Umferðarráði lögð niður. Jafnframt er tekið fram að starfsfólki Umferðarráðs skuli boðin störf hjá Umferðarstofnun. Einnig er lagt til að heimilt verði að bjóða starfsfólki Skráningarstofunnar hf. störf hjá Umferðarstofnun þegar ákvarðanir um tilfærslu verkefna frá Skráningarstofunni hf. til Umferðarstofnunar liggja fyrir. Er þetta nauðsynlegt til að tryggja að sú sérhæfing og þekking sem til staðar er hjá Skráningarstofunni glattist ekki við tilfærslu verkefna til Umferðarstofnunar.

Þá er tekið fram að dómsmálaráðherra fari áfram með eignaraðild ríkisins að Skráningarstofunni hf. Ákvæði þessa efnis er nú í 65. gr. laganna sem felld verður niður með 5. gr. frumvarpsins.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

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

Með frumvarpi þessu eru lagðar til breytingar á umferðarlögum sem miða að því að sameina verkefni hlutafélagsins Skráningarstofunnar hf. og Umferðarráðs og fela þau nýrri ríkisstofnun, Umferðarstofnun, sem auk þess taki að sér tiltekin verkefni dómsmálaráðuneytisins á sviði umferðarmála. Reikna má með því að unnt verði að ná fram hagræðingu með sameiningu verkefna á þessu sviði en á þessu stigi liggur ekki fyrir með hvaða hætti eða í hversu miklum mæli það verður. Frumvarpið gerir ráð fyrir að eftir að það hefur verið lögfest á Alþingi verði sett á laggirnar verkefnisstjórn til að taka ákvarðanir um vistun verkefna sem nú eru unnin hjá Skráningarstofunni hf. og Umferðarráði. Sem dæmi má taka að Skráningarstofan hefur nú umsjón með rekstri margra helstu tölvukerfa löggæslustofnana og sýslumannsembættu. Til álita kæmi að færa slíkan rekstur til hýsingarfyrirtækis að undangengnu útboði og að uppfylltum ströngum kröfum um öryggi og eftirlit. Þar sem frumvarpið kveður ekki á um þennan og ýmsan annan verkefnatilflutning er ekki unnt að segja fyrir um hugsanlegan sparnað af þessu.

Þá gerir bráðabirgðaákvæði í frumvarpinu ráð fyrir að öllum starfsmönnum Umferðarráðs verði boðin störf hjá Umferðarstofnun. Ekki ætti því að falla til biðlaunakostnaður vegna þeirra starfsmanna en ekki er þá heldur reiknað með sparnaði af fækkun starfa á því sviði. Starfsmenn Skráningarstofunnar hf. hafa ekki biðlaunarétt en samkvæmt sama bráðabirgðaákvæði verður heimilt að bjóða þeim einnig störf hjá Umferðarstofnun í samræmi við ákvarðanir verkefnisstjórnar um tilfærslu verkefna eftir að frumvarpið hefur verið afgreitt. Ekki er því unnt að svo stöddu að leggja mat á hugsanlegan útgjaldasparnað af fækkun starfa að þessum verkefnum.

Frumvarpið kveður á um að öll lögboðin gjöld sem nú renna til Skráningarstofunnar hf. og Umferðarráðs, að undanskildu gjaldi fyrir ökuþróf, verði látin renna til Umferðarstofnunar. Af hálfu Umferðarráðs hefur þegar verið samið við einkaaðila um að annast ökunám og próf og innheimtir sá aðili gjald til að mæta kostnaði við það, enda er gert ráð fyrir breyttu fyrirkomulagi að þessu leyti í forsendum fjárlaga fyrir árið 2002.

Samkvæmt greinargerð frumvarpsins er gert ráð fyrir að verkefnisstjórn geri tillögur um hvað gert verði við hlutafélagið Skráningarstofan hf. Hugsanlega yrði félagið leyst upp en einnig kæmi til skoðunar að einhver verkefni verði eftir hjá félaginu, t.d. tölvurekstur fyrir dómsmálaráðuneytið, og að það verði síðan selt. Félagið er nú að fullu í eigu ríkissjóðs og nemur bókfærður hlutur í því um 80 m.kr.