



Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík: 09.10.2014
Tilvísun: 201409-0023

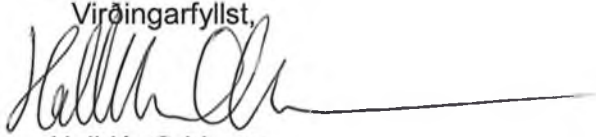
Efni: Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, 102. mál

Sá hluti þessa frumvarps sem varðar félagsmenn aðildarféлага Alþýðusambands Íslands með beinum hætti er 5. gr. frumvarpsins sem kveður á um að atvinnubílstjórar á stórum ökutækjum skuli undirgangast endurmenntun á fimm ára fresti.

Umrædd 5. gr. frumvarpsins felur í sér verulegt inngrip í atvinnuréttindi atvinnubílstjóra og þrátt fyrir að Alþýðusamband Íslands sé á þeirri skoðun að krafa þessi sé úr hófi, verður að horfast í augu við það að Ísland er skuldbundið í gegnum EES samninginn að taka þessa reglu inn í landsrétt. Frumvarpið skýrir ekki með nánari hætti hvað í þessari kröfu um endurmenntun felst og væri það að mati Alþýðusambands Íslands, með vísan í 75. gr. stjórnarskrárinnar, æskilegra ef frumvarpið væri ítarlegra um það efni.

Að öðru leyti og til áréttingar framangreinds vísar Alþýðusamband Íslands hvað 5. gr. frumvarpsins varðar, til þeirra sjónarmiða fram koma í skilabréfi starfshóps um endurmenntun atvinnubílstjóra frá 4. mars 2013 til þáverandi Innanríkisráðherra.

Hvað frumvarpið varðar, að undanskildu ofangreindu, gerir Alþýðusamband Íslands ekki efnislegar athugasemdir.

Virðingarfyllt,

Halldór Oddsson.
Lögfræðingur hjá ASÍ.

Alþýðusamband Íslands
Sæturni 1 • Reykjavík
Sími 535 5600 • Fax: 535 5601
asi@asi.is • www.asi.is

Árni Davíðsson
Suðurbraut 1
200 Kópavogur
netfang: arnid65@gmail.com

Kópavogur , 08. október 2014

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 102. mál, 144. löggjafarþing.

Engar athugasemdir eru við fyrirbyggjandi frumvarp til umferðarlaga. Hinsvegar vil ég leggja til að þetta tækifæri verði notað til að gera smávægilega orðalagsbreytingu á 83. gr. umferðarlaga til að greiða fyrir því að hægt sé að taka sanngjarnt gjald fyrir bílastæði á fjölsóttum ferðamannastöðum í dreifbýli.

Tillaga:

Lagt er til að þéttbýlishugtök verði felld brott úr 2. mgr. 83. gr. „Í kaupstað eða kauptúni er sveitarstjórn heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.“ Málsgreinin verði svona:

„Sveitarstjórn er heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.“

Skýring:

Eins og orðalagið er í núverandi lögum má líta svo á að sveitarstjórn sé óheimilt að setja reglur um notkun stöðureita í dreifbýli. Nauðsynlegt getur verið að hafa reglur um bifreiðastöður á ákveðnum svæðum í dreifbýli í kringum fjölsóttu ferðamannastaði. Á fjölsóttum ferðamannastöðum er nauðsynlegt að reisa umfangsmikil og dýr mannvirki til að taka á móti ferðamönnum, fyrst og fremst eru það bílastæði og salerni. Það er ekki nema eðlilegt að notendur þessarar þjónustu greiði fyrir hana t.d. með stöðugjaldi fyrir bifreiðar. Göngustígar og önnur aðstaða er tiltölulega lítill hluti kostnaðar við móttöku ferðamanna. Reglur um bifreiðastöður á skilgreindu svæði í kringum þessa ferðamannastaði eru nauðsynlegar til að hindra að bílum sé lagt meðfram þjóðvegum og utanvegar. Stjórnlaus lagning bíla í kjölfar gjalddöku mundi fylgja talsverð slyshætta við þjóðvegi og landspjöll vegna utanvegaaksturs. Kosturinn við þessa gjalddöku er að hún mundi ekki takmarka frjálst aðgengi almennings að ferðamannastöðum þar sem hún væri eingöngu hugsuð sem gjalddaka fyrir veitta þjónustu en ekki sem gjald fyrir aðgang að náttúruperlu.

Ég er tilbúin að koma á fund nefndarinnar og svara spurningum.



Árni Davíðsson

Nefndarsvið Alþingis

Umhverfis- og samgöngunefnd

Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum. Mál 102. Lagt fyrir Alþingi á 144 löggjafarþingi 2014-2015.

Fyrirtækið Guðmundur Tyrfingsson vill gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum.

Varðandi 5 gr um endurmenntun atvinnubílstjóra teljum við að þrengt sé um of að einni starfstétt, bæði fyrirtækjum sem nýta starfsmenn með aukin réttindi en ekki síst þá ökumenn sem hafa aflað sér þessara réttinda og greitt fyrir það stórfé og eigi á hættu að missa réttindi sín ef ekki séu tekin námskeið sem að stærstu leyti snúa að tollalögum milli landa í Evrópu og eiga engan veginn við á Íslandi.

Það liggur fyrir að fyrirtækjum í þessari grein gengur illa að manna stöður í akstur með auknum réttindum, okkar fyrirtæki sækir nú þegar í erlenda starfsmenn yfir háanna tíma til að geta sinnt akstri.

Þetta mun stóraukast við þessa reglugerð þar sem ökumenn sem koma inn í stuttan tíma yfir vertíðina koma tæplega til með að sitja þessi námskeið eða hreinlega hafa efni á þeim til að aka í 2-3 vikur á ári.

Við erum ekki algerlega á móti endurmenntun þar sem okkar fyrirtæki heldur sjálft námskeið fyrir sína bílstjóra á hverju ári sem er hnitmiðað að okkar þörfum og okkar starfsemi, heldur mótmælum við því að búið sé til námsefni sem sé lítill tilgangur í annar en að búa til vinnu fyrir ökukennara og auka kostnað sem er óþarfur og íþyngjandi fyrir þá sem hafa greitt hátt verð fyrir ökuréttindi sem á að skerða og fyrirtækin sem munu þurfa að standa að kostnaðinum að stóru leyti til að halda mannskap með aukin réttindi.

Þeir sem vilja ökuréttindi sem gilda fyrir Evrópu ættu að geta sótt sér námskeið til að afla þeirra réttinda en ekki skylda alla til þess sem hafa enga þörf á því.

Varðandi 69 gr. Um auknar heimildir til Samgöngustofu þá teljum við þá heimild vera of rúma að starfsmenn Samgöngustofu geti m.a fjarlægt skráningarmerki af bifreiðum við skoðun víðsvegar um landið.

Teljum við að slíkt ætti eingöngu að vera á hendi lögreglu eins og það er í dag.

Starfsmenn Samgöngustofu ættu að geta kallað til lögreglu í slíkum tilfellum til að ganga svo langt að taka tæki úr umferð.

Virðingarfyllst fyrir hönd Guðmundar Tyrfingssonar.

Tyrfingur Guðmundsson

Framkvæmdarstjóri.



Umhverfis- og samgöngunefnd
Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 13. október 2014
1409274/0.1.2/lsh

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, mál nr. 102.

Landlæknir þakkar fyrir tækifæri til að gefa umsögn um ofangreint frumvarp og lýsir yfir ánægju með efni þess og áherslur.

Það er mati landlæknis aðkallandi að setja lög um nýjan flokk bifhjóla sem í frumvarpinu er kallaður *Létt bifhjól í flokki I*. Þau hafa til þessa fallið í flokk með reiðhjólum samkvæmt lögum, enda þótt þau eigi meira sameiginlegt með öðrum bifhjólum. Það virðist skynsamlegt að gera kröfur um skráningu þeirra og hóflegar kröfur um skilyrði ökuréttinda sem verði útfærðar síðar. Í þessu sambandi vekur landlæknir athygli á að grunur er á að aukning á skráðum reiðhjólaslysum hér á landi gæti að hluta átt rætur að rekja til þessara fararskjóta. Formlegri aðgreining þeirra frá reiðhjólum í lögum mun leiða það í ljós. Ýmsar aðrar úrbætur eru gerðar á 41. og 42. grein laga nr. 50/1987 sem varða öryggi ökumanns og farþega á bifhjólum og er það vel.

Tímabært er að fella úr gildi fyrri undanþágu frá því að nota öryggisbúnað í fólksbílum ef hann er ekki til staðar. Hönnun bíla hefur í mörg ár miðast að því að ytri búnaður bílsins taki á sig högg og verji farþega á kostnað farartækisins. Það eykur mikilvægi þess að farþegar noti öryggisbúnað.

Virðingarfyllst,

Geir Gunnlaugsson
landlæknir

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd

Óskað er umsagnar um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum. 102. mál. Lagt fyrir Alþingi á 144 löggjafarþingi 2014 – 2015.

Landssamband hestamannafélaga hefur ítrekað frá árinu 2006 óskað eftir ákvæðum í umferðarlög sem tryggja rétt ríðandi umferðar á skilgreindum reiðstígum og slóðum, erindi og viðræður vegna þessa hafa átt sér stað við þrjá ráðherra samgöngumála síðan 2007 auk margra erinda til samgöngunefndar Alþingis. Þó svo að það frumvarp sem er til umfjöllunar á Alþingi nú 102. mál. fjalli um breytingar á núgildandi umferðarlögum nr.50 / 1987 með síðari breytingum, en ekki um ný umferðarlög eins og frumvörp hafa verið lögð fram um á sl. þingum, þá krefst Landssamband hestamannafélaga eigi að síður að réttarstaða ríðandi umferðar verði tryggð í umferðarlögum samhliða þeim breytingum sem fjallað er um í frumvarpinu.

Meðfylgjandi í viðhengi er Nefndarálit frá meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis vegna „Frumvarps til umferðarlaga“ sem lagt var fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012 -2013. Niðurstaða meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis hefði verið mjög ásættanleg fyrir hestamenn, en náði því miður ekki afgreiðslu á því löggjafarþingi.

Það er von okkar hestamanna að við fyrirhugaðar breytingar á umferðarlögum verði nú verði þessu ákvæði um bann við akstri vélknúinna ökutækja kippt inn í umferðarlög samhliða öðrum breytingum.

Með kveðjum
Halldór H. Halldórsson
Ferða- og samgöngunefnd LH

Nefndarálit
um frumvarp til umferðarlaga.
Frá meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Ákvæði um reiðstíga.

Eins og fram hefur komið í umsögnum og í umræðu á Alþingi vilja hestamenn tryggja réttarstöðu ríðandi umferðar í umferðarlögunum þannig að akstur vélknúinna ökutækja á reiðstígum verði bannaður. Þeir hafa bent á að ekki sé að finna skilgreiningu á reiðvegum eða neitt er varðar réttarstöðu hestaumferðar á skilgreindum reiðvegum, stígum eða slóðum. Að þeirra mati verði að rúmast í nýjum umferðarlögum ákvæði þess efnis að akstur vélknúinna ökutækja sé óheimill á skilgreindum reiðstígum og slóðum. Hugtakið reiðstígur er hvorki í umferðarlagafrumvarpinu né í núgildandi umferðarlögum. Meiri hlutinn gerir af þessu tilefni tillögu að breytingu á 16. gr. frumvarpsins þannig að nýjum málslíð verði bætt við 1. mgr. 16. gr.: **Sama á við um almenna reiðstíga sem skipulagðir hafa verið á vegum sveitarfélags og eru merktir sem slíkir.**

Alþingi, 12. mars 2013.

Ólafur Þór Gunnarsson, form., frsm.
Ólína Þorvarðardóttir.
Skúli Helgason.
Pétur Georg Markan.
Álfheiður Ingadóttir.

Frumvarp til umferðarlaga.

(Lagt fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012–2013.)

16. gr.

Notkun akbrauta og sérreina.

Ökumaður skal aka á akbraut. Bannað er að aka eftir gangstétt, göngustíg, hjólastíg og göngugötu, sbr. þó 2. mgr. 26. gr. og 4. mgr. 41. gr.

Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi akstur ökutækja skal ökumaður að jafnaði nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð.

Veghaldara er heimilt, að fengnu samþykki lögreglu, að ákveða hvaða ökutæki megi almennt eða í einstökum tilvikum aka á sérreinum og skal sú ákvörðun tilgreind með umferðarmerkjum. Við ákvörðunina skal þess m.a. gætt að tekið sé tillit til umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.

7. október 2014

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

**Efni: Umsögn um þingskjal 102 - Umferðarlög.
Umsagnaraðili: Landssamband vörubifreiðaeigenda.**

Landssamband vörubifreiðaeigenda hefur fjallað um ofangreint þingskjal og gerir hér með athugasemdir við tvær greinar frumvarps til breytingar á umferðarlögum nr. 50/1987, 5. grein og 9. grein.

Í 5. grein frumvarpsins segir að ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni skuli gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti til að missa ekki atvinnuréttindi sín. Með þessari grein er verið að innleiða tilskipun EES 2003/59/EB sem kveður á um 35 tíma endurmenntun bifreiðastjóra í ofangreindum flokkum á fimm ára fresti til að þeir haldi atvinnuréttindum sínum.

Landssamband vörubifreiðaeigenda telur þessa tilskipun mjög íþyngjandi og raunar fordæmalaus. Engin fordæmi eru um að aðrar starfsstéttir eigi á hættu að missa atvinnuréttindi sín sinni þeir ekki endurmenntun. Í 75. grein Stjórnarskrárinnar segir:

[Öllum er frjálst að stunda þá atvinnu sem þeir kjósa. Þessu frelsi má þó setja skorður með lögum, enda krefjist almannahagsmunir þess.

Landssambandið sér ekki hvaða almannahagsmunir krefjast þess að setja þessi lög á Íslandi. Mæld slysátíðni skv. tölum frá Samgöngustofu gefur ekki tilefni til sérstakra aðgerða gagnvart starfsemi vöru- og farþegaflutninga.

Á meginlandi Evrópu eru ofangreindir flutningar í allt öðru umhverfi en hér á eyríkinu Íslandi. Þar skapar umferð um landamæri margvísleg vandamál (farmbréf yfir landamæri, smyglstarfsemi, mansal og flutningur á ólöglegum innflytjendum) sem bifreiðastjórar glíma ekki við hér á landi og flutningsmáti er fjölbreyttari (t.a.m. lestarflutningar og skipaskurðir) enda eru þessi atriði sérstaklega tilgreind í tilskipun EES. Endurmenntun bifreiðastjóra þar tekur m.a. mið af ofangreindum atriðum. Mikil áhersla er einnig lögð á verklega kennslu á lokuðum æfingasvæðum sem ekki eru til staðar hér á landi fyrir bíla af þessu tagi.

35 tíma endurmenntun á fimm ára fresti verður að teljast mikill tímafjöldi, sérstaklega ef tekið er mið af því hversu marga tíma bifreiðastjórar þurfa að taka til að öðlast grunnréttindin, en alls þurfa bifreiðastjórar að ljúka 90 stunda námi til að öðlast grunnréttindi á vörubíl. Endurmenntun á fimm ára fresti er því rúmur þriðjungur af grunnnáminu.

Kostnaður við endurmenntunina mun leggjast þungt á marga smærri rekstraraðila. Á Íslandi er mikið um árstíða- og staðbundna vinnu sem oft á tíðum er unnin af afleysingamönnum sem koma ekki til með að leggja í kostnað við endurmenntun af þessu tagi og munu því ekki verða til staðar þegar á þarf að halda í vinnutoppum. Dæmi um þetta er ferðaþjónustan sem enn sem

komið er takmarkast að miklu leyti við sumartímann, stórar framkvæmdir við jarðvegsvinnu á einstökum svæðum og svona mætti lengi telja. Einyrkjar og menn í öðrum störfum sem hlaupið hafa í skarðið í slíkum vinnutoppum hafa ekki aðgang að starfsmenntasjóðum líkt og fastir starfsmenn stórra flutningafyrirtækja.

Bent skal á að skv. frumvarpinu er frestur gefinn til 10. september 2018 til að ljúka endurmenntun, en gildistími margra þegar útgefinna skírteina er mun lengri. Þetta mál á alfarið eftir að leysa.

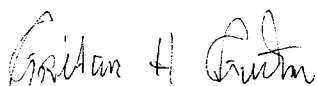
Landssambands vörubifreiðaeigenda er ekki á móti endurmenntun sem slíkri, en telur að hér sé um of stórt skref að ræða, a.m.k. í einu. Tillaga sambandsins er sú að innihald endurmenntunarinnar verði skoðað gaumgæfilega með aðkomu hagsmunaaðila og hún sniðin að þörfum flutninga á Íslandi. Gefin verði út tvenns konar réttindaskírteini, annars vegar réttindi til að sinna vöru- og fólksflutningum í atvinnuskyni á Íslandi og hins vegar réttindi til flutninga annars staðar á evrópska efnahagssvæðinu. Innihald endurmenntunar taki mið af því hvort skírteinið menn hafi. Sambandið telur að slík tilbrigði séu ekki fordæmislaus og bendir á að íslenskir öikumenn fá almenn ökuréttindi 17 ára gamlir, en mega ekki nota þau fyrr en við 18 ára aldur víða í Evrópu.

Landssamband vörubifreiðaeigenda fer fram á að tryggt verði að hægt verði að taka bóklegan hluta endurmenntunarinnar á netinu í fjarnámi, líkt og gert er í Austurríki, og að bifreiðaumboð verði fengin til að koma að kynningu á nýjungum í bifreiðum.

Þá gerir Landssamband vörubifreiðaeigenda athugasemd við 9. grein frumvarpsins, en þar er starfsmönnum Samgöngustofu veitt heimild til að framkvæma vegskoðun á bílum yfir 3,5 tonni eða með yfir 8 farþega.

Landssamband vörubifreiðaeigenda telur þetta eftirlit betur komið hjá lögreglu, sem og annað eftirlit sem vegaeftirlitsmenn sinna í dag. Landssambandið telur að fjármunir sem fara í vegaeftirlit myndu nýtast betur með þeim hætti enda hafi lögreglan meiri sérmenntun og – þekkingu á þessu sviði. Undanfarin ár hefur verið skorið verulega niður í löggæslu í landinu og telur sambandið að flutningur þessara verkefna til lögreglunnar myndi hafa jákvæð áhrif. Einnig bendir Landssambandið á að með þessari skiptingu eru bifreiðar yfir 3.500 kg undir eftirliti starfsmanna Samgöngustofu en minni bifreiðar ekki þó svo að um sams konar brot geti verið að ræða, s.s. misnotkun litaðrar olíu, frágang á farmi o.fl. Það að dreifa sams konar eftirliti á fleiri hendur gerir eftirlitið mun flóknara og óskilvirkara.

F.h. stjórnar Landssambands vörubifreiðaeigenda,



Grétar H. Guðmundsson
formaður

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 12. október 2014

Umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna við frumvarpið **Umferðarlög (EES-reglur), 102. mál.**
144 löggjafarþing, 2014-2015

Inngangur

Landssamtök hjólréiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan samgöngumáta með margvisleg jákvæð hliðaráhrif. Öll stærstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur leitast þau jafnframt eftir að vera málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM eru aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlutu samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

Undanfarin ár hafa margar rannsóknir og stefnumótunarplögg frá stofnunum á alþjóðavísu rennt stoðum undir það að hjólréiðar til samgangna séu afar góður valkostur til að bæta heilsu, samfélag og umhverfi. Skilvirkni eykst og samfélagið sparar talsverð útgjöld, ekki síst vegna fækkunar veikindadaga og minna álags á heilbrigðis- og bótakerfinu. **Því þarf að vanda til verka við löggjöf sem snertir hjólréiðar, svo ávinningurinn tapist ekki.**

Fulltrúar LHM eru **ánægðir með nokkur meginstef** í framkomnu frumvarpi en eru með **nokkrar þungar athugasemdir** við það. Athugasemdirnar eru settar fram hér að neðan í tveimur köflum, almenn umsögn um frumvarpið og athugasemdir við einstakar greinar þess.

Stjórn LHM óskar eftir því að fá að koma á fund Umhverfis- og samgöngunefndar til að gera nánari grein fyrir máli sinu og svara spurningum. Hér er stutt upptalning á helstu punktum:

* **Það þarf skýra skilgreiningu á reiðhjólum, ekki óskýra skilgreiningu** sem brýtur í bága við málvenju.

* **Ekki ætti að að heimila umferð létttra bifhjóla (tegund I) á öllum gangstéttum.** Það myndi ganga þvert gegn þeirri stemningu sem er í þjóðfélaginu, þar sem mörgum þykir nógu mörg vandamál koma upp við að gangandi og fólk á reiðhjólum samnýti mjóa stíga og gangstéttir.

* **Ekki ætti að banna létt bifhjól (tegund I) á götum með 50 km hámarkshraða** (sjálfgefin hámarkshraði í þéttbýli), né almennt á öllum vegum landsins með hámarkshraða yfir 50 km/klst. Þetta væri mikil skerðing á ferðafrelsi og brot á meðalhófsreglu.

Frumvarpið er sagt innihalda breytingar sem Íslandi er skylt að innleiða vegna EES samningsins, auk ákvæða sem brýnt þykir að breyta. Við getum engan veginn séð að þessi útskýring haldi fyrir ofangreind atriði, né að rök hafi verið færð fyrir þeim.

1. Almenn umsögn um frumvarpið.

Með frumvarpinu er lögfest tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/24/EB frá 18. mars 2002, um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum (1. grein, h. liður frumvarpsins). LHM hafa bent á þetta í nokkurn tíma, en tilskipunin setur eðlilegar skorður við hverskonar tæki geta kallast reiðhjól og hafa samskonar eiginleika og reiðhjól. LHM eru mjög fylgjandi þeirri lagasetningu eins og heildarsamtök hjólræðamanna í Evrópu, ECF. Um ýmis konar önnur létt farartæki mun áfram vera fjallað undir liðnum „reiðhjól“ í lögunum og er það í sjálfu sér í lagi en samtökin leggja þó eindregið til breytingar á orðalagi til að skýrt verði að þau séu ekki reiðhjól í sjálfu sér þó þau falli að mestu undir sömu reglur í lagalegum skilningi.

Þá eru ákvæði gerð skýrari hvað varðar bifhjól ýmskonar og létt bifhjól knúin rafmagni og bensíni með takmörkun á ökuhraða við 25 km á klst. Þau eru færð undir liðinn „létt bifhjól í flokki I“ en höfðu áður fyrir misskilning lent undir liðnum „reiðhjól“. Það er mjög til bóta að mati LHM og skýrir stöðu þeirra.

Hitt er svo annað mál hvaða reglur eiga að gilda um létt bifhjól í flokki I. LHM gera alvarlegar athugasemdir við að þau verði leyfð í umferð á öllum gangstéttum en leggur til að hægt verði að heimila umferð þeirra á stígum og mögulega á gangstéttum með boðmerkjum. Þá er lagst jafn eindregið gegn því að umferð þeirra verði bönnuð á vegum þar sem hámarkshraði er meiri en 50 km. á klst. Það bann er á misskilningi byggt, skerðir ferðafrelsi háð ferðamáta og e.t.v. efnahag. Þessi skortur á meðalhófi, samtali við hagsmunaaðila og ígrundun við lagasetningu getur sett hættulegt fordæmi fyrir hjólræðar.

Einnig er gerð athugasemd við reglur um flutning farþega með þeim og um þverun akbrautar þar sem þau ákvæði geta sett hættuleg fordæmi fyrir réttarstöðu hjólandi vegfarenda.

(Að rafmagnsvespurnar og öflugri rafmangsreiðhjólin verða sett undir bifhjól mun líka þýða að þau verði skráningarskyld, og mögulega tryggingarskyld auk þess að ökumaður gæti þurft próf til að aka þeim. Íslenskum yfirvöldum er sennilega í sjálfsvald sett hvað þau setja strangar reglur um notkun þessara tækja, því líklega er áður nefnd tilskipun um gerðarviðurkenningu einu Evrópsku reglurnar sem Ísland þarf að undirgangast, sem eiga við um þessi ökutæki. Það má vel velta því fyrir sér hvort að það þurfi að skrá og tryggja létt bifhjól í flokki I og skylda ökumenn þeirra til að taka ökuþróf. Í Svíþjóð munu þessi bifhjól vera tryggingaskyld en ekki skráningarskyld og ekki þarf ökuþróf til að aka þeim. Hættan af notkun þessara tækja virðist varla réttlæta það enda þarf að gera dauðaleit til að finna dæmi um (alvarleg) slys, sem þessi tæki hafa valdið. LHM taka þó að öðru leyti ekki afstöðu til þessa efnis.)

Þá er rétt að geta þess að mörgum reiðhjólum hefur verið breytt innanlands og sett í þau rafhjálparvél. Þau eiga að uppfylla undanþáguákvæði tilskipunar EB, þ.e. 1. gr. h. lið frumvarpsins, en það hafa verið sögur á kreiki um að auðvelt sé að aftengja stýrisbúnaðinn eða að þau séu jafnvel alls ekki með slíkan stýrisbúnað. Þannig geti þau komist hraðar en 25 km. á klst á vélaraflinu og ekki þarf að stíga fótstig til

að hjálparvél gefi afl. Augljóst er þegar horft er á ferð sumra svona hjóla, að þau uppfylla það ekki að vera reiðhjól en virka eins og bifhjól með rafmagnsinngjöf. LHM telja eðlilegt að gengið verði eftir því að þessi hjól séu rétt framleidd og þeim ekki breytt af notendum og að þau uppfylli ákvæði 1. gr. h. liðs frumvarpsins. Meðalhófsreglan leiðir líklega af sér að breytingin sé vel auglýst og að aðlögunartími sé gefin.

2. Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

1. gr., liður b undir c. lið.

Mikilvægt er að skýrt komi fram að létt bifhjól í flokki I eigi ekki að geta farið hraðar en 25 km á klst. sem mun vera ætlunin með hugtakinu „hannað“ en það er hætt við að annarleg lagatúlkun geti farið á kreik ef ekki er kveðið skýrar að orði. Því er lagt til að orðalaginu verði breytt í c., b. lið frumvarpsins og hljóði svona: „**Létt bifhjól greinast í létt bifhjól í flokki I sem ekki komast hraðar en 25 km á klst. fyrir vélaraflinu og ...**“

1. gr., d. liður.

Mikilvægt er að hugtakið reiðhjól fái að halda merkingu sinni og sé ekki allt önnur í lögunum en í aldalangri málvenju. Skýrt þarf að vera í lögum að þó ýmis tæki falli lagalega undir *sömu reglur* og reiðhjól *sé þau ekki reiðhjól*. LHM hafa bent á þetta í fyrri umsögnum um nýleg frumvörp að umferðarlögum og var í einu frumvarpi orðið við breytingatillögunni (179. mál á 141. löggjafarþingi, Frumvarp til umferðarlaga frá 2012). **Því er lagt til að orðalaginu verði breytt úr „Liðurinn Reiðhjól orðast svo:“ í:**

„d. Reiðhjól: Ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og búið til aksturs í almennri umferð. Ákvæði um hjóleiðar gilda, nema annað sé ákveðið, einnig um:„ og í framhaldinu koma svo liðirnir b. og c. undir d. lið en með breyttri röðun a. og b., þar sem núverandi a. liður fellur beint undir d. lið með þessari breytingu.

1.gr., liður b. undir d.lið.

Passa þarf upp á samræmi við staðallinn ÍST EN 15194, þannig að rafmagnsreiðhjól framleidd samkvæmt þessum staðli falli undir sömu reglur og reiðhjól í íslensku lagaumhverfi. Það þýðir meðal annars að rafmagnsreiðhjólið megi ferðast fyrir vélarafli einu og sér upp að 6km/klst hraða. Vandamál tengd skorti á samræmingu við samsvarandi staðal komu upp í Noregi, en verið er að leysa úr því með lagabreytingu. Þess vegna er lagt til að við b-lið d-hliðar 1 greinar verði tekið fram : „**Rafmagnsreiðhjól mega ferðast fyrir vélarafli einu upp að 6 km á klst, sbr staðlinum ÍST EN 15194**“.

1. gr., liður c. undir d. lið.

Tæki sem falla undir lið c. í d. lið þurfa endrum og sinnum að fara um akbraut þegar ekki er um neina gangstéttir eða stíga að ræða bæði í þéttbýli og dreifbýli. Það vandamál sem er reynt að koma í veg fyrir með því að banna þessum tækjum að fara um akbraut er í raun ekki fyrir hendi og því algjör óþarfi að banna það. Þeir sem nota þessi tæki forðast það að vera á akbraut og þarf engar lagareglur til þess. **Því er lagt til að setningin: „Slikum farartækjum má ekki aka á akbraut.“ verði felld úr frumvarpinu.** Til vara: Það mætti t.d. bæta við „... nema þegar önnur

1. gr., liður d. undir d. lið.

Athugið að liður d. undir d. lið. er sjálfstæður liður sem á ekki að vera undir d. lið.

2. mgr. 2. gr.

1. málslíður. LHM leggjast gegn því að almennt verði heimilað að aka léttum bifhjólum í flokki I á gangstéttum, hjólastígum og göngustígum. LHM telja að þessa heimild eigi að skilyrða við að sérstakt boðmerki heimili akstur þessara tækja á þessum stöðum. Þannig verði það ávallt sérstök ákvörðun veghaldara að akstur þessara tækja verði leyfður á þessum stöðum. Enda séu skilyrði til þess að leyfa akstur þeirra á þessum stöðum að mati veghaldara og beri hann þá ábyrgð á því að hönnun og aðrir þættir beri þessa umferð. **Lagt er til að 1. málslíður 2. mgr. verði þá t.d. þannig:**

„Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt, hjólastíg eða gangstíg sem veghaldari hefur merkt með boðmerki sem heimilar þessa umferð, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum fyrir aðra vegfarendur.“ Eðlilegt væri að veita rúman aðlögunartíma, þannig að náist að upplýsa notendur og setja upp skiltin.

2. málslíður. LHM leggjast gegn því að skylda létt bifhjól í flokki I til að nota hjólastíg ef hann er samhliða gangstétt eða göngustíg. Bent er á tillögu LHM við 1. málslíð 2. mgr. Eins og kemur fram hér á undan, ætti að merkja þá stíga sem þessum tækjum er heimilt að nota með sérstöku boðmerki. **Lagt er til að 2. málslíður 2. mgr. verði felldur úr frumvarpinu.**

4. málslíður. LHM leggjast gegn því að setja þá sérstöku reglu um þverun akbrautar sem hér er sett fram fyrir létt bifhjól í flokki I. Ljóst er að sömu reglur þurfa að gilda um þverun akbrauta fyrir öll ökutæki sem nota stíga og gangstéttir og þarf að endurskoða þær í heild sinni en ekki að taka eina gerð ökutækja útúr eins og hér er gert. LHM leggja því til að þessar reglur verði skoðaðar í heildarendurskoðun eða hlutaskoðun á þessum þætti í umferðarlögum og að þær komi í nýju frumvarpi sem hefur fengið meiri umræðu og skoðun áður en það kemur til kasta Alþingis. LHM vilja af þessu tilefni setja fram þá skoðun samtakanna að líta beri svo á að aðalbrautarréttur eigi að gilda fyrir stíga og reinar sem liggja samsíða aðalbraut og að þverun hliðarvega eigi að taka mið af því. Umferð hjólandi og akandi ökutækja á þannig stígum ætti almennt að njóta sama réttar og umferðin á aðalbrautinni. **Því er lagt til að 4. málslíður 2. mgr. verði felldur úr frumvarpinu.**

5. málslíður. LHM leggjast alfarið gegn því að banna akstur léttara bifhjóla í flokki I á akbraut með 50 km hámarkshraða og yfir. Engin rök eru færð fyrir því í greinargerð með frumvarpinu og því erfitt að átta sig á hvað mönnum gengur til með þessari tillögu, sem skerðir almennan rétt fólks til umferðar á almennum vegum með fordæmalausum hætti. LHM minna á ákvæði 8. gr. vegalaga um frjálsa för almennings um þjóðvegi. LHM minna einnig á ákvæði 65. gr. stjórnarskrár landsins um að allir skulu vera jafnir fyrir lögum. Hér er lagt til að einn hópur almennings skuli bannaður í umferð á almennum þjóðvegum landsins af algerum geðþótta, án rökstuðnings og án raunverulegrar ástæðu. Þetta er þeim mun furðulegra þar sem yfirvöld eiga samkvæmt frumvarpinu að geta krafist að ökumenn verði með ökuþróf, á skráningarskyldum ökutækjum með ábyrgðartryggingu.

Umferð reiðhjóla er leyfð á öllum götum og vegum á Íslandi utan Hvalfjarðarganga og eru það samskonar reglur og gilda í öllum löndum heimsins, þar sem hjólreiðar eru almennt ekki bannaðar nema á skilgreindum hraðbrautum með hækkuðum hámarkshraða og aðrar valkostir í leiðavali í boði. Það er á sama hátt engin ástæða til að banna akstur létttra bifhjóla í flokki I þar sem er 50 km hámarkshraði eða hærri. Þessi tilhneiging í umferðarlagasetningu mætti kannski kalla Miklubrautarheilkennið því það er eins og menn átti sig ekki á því að á Íslandi eru um 13 þús km af þjóðvegum sem nær allir eru með yfir 50 km hámarkshraða en afar lítilli umferð. Það er því ekki í lagi að banna akstur þessara ökutækja á öllum þessum 13 þús. km., hugsanlega, vegna þess að menn sjá hættu við það á þessum fáu km af stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu. Þar að auki myndi hættan sem væntanlega er hugsað til, ekki hverfa, heldur færast frá vegum yfir á gangstéttir, og koma niður á gangandi og hægferari fólki á reiðhjólum, sér í lagi börnum, gamalmönnum og öðrum hópum sem eru viðkvæmir.

Notendum þessara tækja dettur almennt ekki í hug að aka eftir Miklubrautinni og því er enn verið að reyna að banna eitthvað sem ekki þarf að banna. Athugun á reglum í Svíþjóð og Danmörku leiðir í ljós að þar er ekki lagt bann við akstri létttra bifhjóla af þessari gerð á almennum vegum. Ef naðsýnlega þarf að takmarka umferð þessara tækja á einhverjum vegaköflum er heimild til þess í 81. gr. umferðarlaga. **Lagt er eindregið til að 5. málslíður 2. mgr. verði felldur úr frumvarpinu.**

4. mgr. 2. gr. frumvarpsins.

LHM telja það óþarfa að láta strangari reglur gilda um flutning farþega á léttu bifhjóli en á venjulegum bifhjólum. Enda eru ekki færð nein rök fyrir því í greinargerð. Sennilega er hættuminna að vera farþegi á léttu bifhjóli en öðrum vélhjólum. **Því er lagt til að 4. mgr. 2. gr. verði felld úr frumvarpinu. Það ákvæði sem nú bannar að reiða á léttu bifhjóli verður þá úr sögunni þar sem 42. gr. laganna fellur brott með frumvarpinu.**

Niðurlag : Aðalmálið í athugasendum LHM sem snúa beint að hjólreiðum er að gera ekki hugtakið reiðhjól loðið og óskýrt. Þótt meirihlutinn af greinunum sem eru gerðar athugasemdir við snerti ekki hjólreiðar beint, þá gera þær það sannarlega óbeint. Auk þess er málsmeðferðin gagnvart öðrum minnihlutahópi í umferðinni ekki til eftirbreytni að okkar mati.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna

Morten Lange

Árni Davíðsson

Páll Guðjónsson

Haukur Eggertsson



LÖGREGLUSTJÓRINN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

nefndasvid@althingi.is

Efni: Ábendingar og athugasemdir varðandi frumvarp til breytinga á umferðarlögum.

Innanríkisráðherra hefur lagt fram frumvarp til breytinga á umferðarlögum, sbr.

(<http://www.althingi.is/dba-bin/ferill.pl?ltg=144&mnr=102>)

(<http://www.althingi.is/altext/144/s/0102.html>)

Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu var send umsagnabeiðni um frumvarpið 26.9.2014

(<http://www.althingi.is/dba-bin/umsnr.pl?ltg=144&mnr=102>) með frest til 10.10.2014.

Embættið sendir af því tilefni eftirfarandi ábendingar og athugasemdir:

Athugasemdir við frumvarp að umferðarlögum

Mál nr. 102 á 144. löggjafarþingi 2014–2015

Heildarendurskoðun á umferðarlögum hefur verið frestað í bili og nú sett fram frumvarp með því brýnasta sem þurfi fram að ganga, líkt og ráðherra sagði í framsöguræðu frumvarpsins. Eftirfarandi breytingar er brýnt að nái fram að ganga sem fyrst líkt og önnur atriði í frumvarpinu. Enginn ágreiningur ætti að vera um þessar breytingar sem stuðla að auknu umferðaröryggi og möguleikum lögreglu og stöðuvárða til þess að taka á óæskilegri hegðun í umferðinni. Bæta ætti eftirfarandi atriðum við frumvarpið þar sem gerðar eru breytingar á greinum núgildandi laga.

5. gr. breytist þannig:

3. mgr. orðist svo:

Vegfarandi skal án tafar fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem lögregla eða sá annar sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð gefur og gilda þau framar fyrirmælum og leiðbeiningum sem gefin eru á annan hátt.

Við bætist ný 4. mgr. sem orðist svo:

Ef ökumaður má ætla að merkjagjöf lögreglu um stöðvun, þar með talin ljós- og/eða hljóðmerki, beinist að honum skal hann stöðva ökutæki sitt tafarlaust.

27. gr. Smávægilegar breytingar í viðbót þarf að gera við 1. mgr. 27. gr. þannig að það sé líka hægt að setja gjald á vegna lagningar sem veldur óþægindum.

35. gr. breytist þannig:

Við bætist ný 3. mgr. sem orðist svo:

Óheimilt er, án fullnægjandi ástæðu, að aka ökutæki þannig að það missi veggrip, þar með talið hliðarskrið og spól.

108. gr. breytist þannig:

a- og b- liðir 1. mgr. orðist svo:

a. ákvæðum 4. mgr. 7. gr. og 1., 2. og 3. mgr. 27. gr.,

b. öllum málsliðum 1. og 2. mgr. 28. gr.,

Um breytingarnar:

Breytingin á 5. gr. snýst um að lögfesta þá skyldu vegfarenda að hlýða fyrirmælum lögreglu. Þessu er m.a. beint að svokölluðum „eftirförum“ þar sem ökumenn hafa ekki stöðvað ökutæki sitt þrátt fyrir merkjagjöf lögreglu og ekið á ofsahraða með tilheyrandi hættu í umferðinni. Þessi breyting var áður lögð fram í frumvarpi ráðherra nr. 180 á 141. löggjafarþingi.

Breytingin á 35. gr. snýst um að lögfesta skýrt bann við „reykspóli“ og álíka akstri sem er erfitt fyrir lögreglu að takast á við í dag. Þetta ákvæði er tekið úr lögum frá Nýja Sjálandi (<http://www.legislation.govt.nz/act/public/2003/0011/latest/DLM187883.html>)

Breytingin á 108. gr. snýst um að fjölga þeim tilfellum þar sem hægt er að beita gjaldi á ökutæki sem lagt er ólöglega. Í dag er t.d. ómögulegt fyrir lögreglu að taka á þeim málum þar sem ökutæki er lagt öfugt miðað við akstursstefnu eða við brunahana. Í dag þarf að sanna hver lagði ökutækinu ólöglega sem er illmögulegt þegar lögregla stendur ökumann ekki að verki. Þessi breyting var áður lögð fram í frumvarpi ráðherra nr. 180 á 141. löggjafarþingi.

Athugasemdir við greinar frumvarpsins:

10. gr. (breyting á 71. gr.)

Í stað þess að gerð séð breyting á leyfilegri hæð barnsins sem má vera í framsæti bifreiðar með loftpúða, þá væri mun auðveldara að miða við aldur barnsins líkt og gert er í 2. gr. frumvarpsins um breytingu á 41. gr.

Það er mun auðveldara fyrir lögreglu að fá upplýsingar um aldur barnsins heldur en fara að mæla hæð barnsins úti á vettvangi í umferðinni. Bæði eru lögreglumenn ekki alltaf með málband meðferðis og einnig yrði sú mæling ekki nógu nákvæm til sönnunar.

Virðingarfullt f.h. embættisins;

Ómar Smári Ármannsson
aðstoðaryfirlögregluþjónn
UMFD – 444 1201

Guðbrandur Sigurðsson
aðalvarðstjóri
UMFD - 1731

Nefndarsvið Alþingis

Umhverfis- og samgöngunefnd

Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Reykjavík, 09.10.2014.

Efni: Frumvarp til Umferðarlaga (EES-reglur o.fl.), 102. mál.

Vísað er til tölvupósts frá Umhverfis og samgöngunefnd dags. 25. September 2014.

Hér á eftir fara athugasemdir og/eða ábendingar Netökuskólans við nokkur ákvæði í ofangreindu frumvarpi til Umferðarlaga:

2. grein.

41. grein. Þar kemur fram að óheimilt sé að flytja farþega á léttu bifhjóli nema ökumaður sé 20 ára eða eldri. Við teljum það ekki óeðlilegt að aldurstakmarkið verði 17 ár. Aðili sem er 17 ára getur öðlast almennt ökuþróf og hefur þá réttindi til að aka með allt að 8 farþega. Við teljum að það gæti ákveðins ósamræmis ef sama aðila er síðan bannað að flytja farþega á léttu bifhjóli.

Í sömu grein er sagt að ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báðar fætur á fótstigum eða fóthvílum og ökumaður báðar hendur á stýri og að **jafnaði** (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.

Að okkar mati teljum við að fella eigi út orðin **að jafnaði** í frumvarpinu og setja orðið **skal** í staðinn. Við teljum að það sé skýrara orðalag, þannig að það fari ekki á milli mála að ökumaður bifhjóls skuli vera með öll hjól bifhjólsins á veginum við akstur.

5. grein.

Þar kemur fram að ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1, C, D1 og D-flokki til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni skuli gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti og að ráðherra kveði nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.

Í drögum að námskrá er kveðið á um að endurmenntunarnámskeiðin eigi að vera í aðskildum hlutum; Kjarni, sem er 21 stund, valkjarni sem er 7 stundir og loks val sem er 7 kennslustundir, alls 35 kennslustundir á 5 ára fresti.

Ljóst er að ákveðinnar andstöðu gætir við þessu nýnæmi í Umferðarlögunum. Meðal annars hafa komið fram réttmætar spurningar varðandi kostnað við námskeiðshaldið, námskeiðsframboð og vinnutap á meðan á námskeiði stendur.

Einyrkjar geta lent í þeirri stöðu að þurfa að leggja vinnutækinu á meðan þeir fara á endurmenntunarnámskeið. Hvað stærri fyrirtækin varðar getur þetta skapað ákveðin vandamál, t.d. hjá stóru landflutningaaðilunum eins og t.d. Eimskip sem hafa allt að hundrað bílstjóra á sínum snærum með starfsstöðvar víða um land.

Staðan á Íslandi er einnig sú að mjög mikið er um árstíðabundna vinnu bílstjóra tengt ferðaþjónustunni. Hættan er sú að þeir bílstjórar sem hafa unnið við þetta á sumrin sjái ekki hag sinn í því að fara á endurmenntunarnámskeið til þess eins að geta ekið 1-2 mánuði á ári, eða jafnvel skemur, í afleysingum.

Eins hafa komið upp áleitnar spurningar um aðstöðumun sem fólk býr við með tilliti til búsetu. Staðan er sú í dag að fáir ökuskólar bjóða upp á meiraprófsnámskeið. Á höfuðborgarsvæðinu eru tveir skólar, einn á Suðurnesjum, Selfossi, Egilstöðum, tveir á Akureyri og einn á Sauðárkróki. Fram að þessu hafa námskeiðin á landsbyggðinni verið haldin fremur stopult sökum þess hve fáir nemendur eru. Hættan er sú að þetta geti einnig gerst varðandi endurmenntunarnámskeiðin. Þá gæti það gerst að þeir sem ætla sér að fara á endurmenntunarnámskeið þurfi að fara landshluta á milli til þess að sækja sér þekkingu.

Því teljum við að það koma til álita að ökuskólar fái heimild til að halda námskeiðin að hluta til, eða að öllu leyti í fjarnámi. Nú er það svo að ákveðin hefð er komin fyrir fjarnámi til B-réttinda á Íslandi. Fyrsti fjarnámsökuskólinn hóf starfsemi fyrir um það bil 10 árum og eins og staðan er í dag eru þrír ökuskólar starfandi sem bjóða upp á ökuskóla í fjarnámi.

Kostir fjarnámsins:

Fjarnám á netinu býður upp á ýmsan sveigjanleika, sem dæmi má nefna:

- Nemandinn þarf ekki að bíða eftir að námskeið sé haldið í sinni heimabyggð eða ferðast til að taka námskeiðið
- Nemandinn getur tekið námið á þeim tíma og hraða sem honum hentar
- Hægt er að fara yfir námsefnið eins oft og nemandinn telur sig þurfa.
- Ef nemandinn er illa fyrirfallaður getur hann lesið efnið þegar betur stendur á
- Auðveldara er að leggja fjölda verkefna fyrir nemandann þar sem hægt að dreifa verkefnum inn í efnið og að ekki þarf að bíða eftir öllum hópnum til að halda áfram eftir verkefnavinnu.

- Hægt er að vísa í ítarefni sem nemandinn getur skoðað strax í þeim efniskafla sem hann er í, ef nemandinn telur sig þurfa að kanna ákveðin atriði betur eða þurfa aukinn skilning á efninu.
- Í fjarnámi þarf nemandinn að gera öll verkefni til þess að geta haldið áfram.
- Mikil áhersla er lögð á gagnvirkni í námskerfi okkar og alltaf er hægt að fá aðstoð, bæði tæknilega og eins hvað efnistöð varðar með því einu að smella á einn hnapp í kennslukerfinu.

8. og 9. grein

Þar er fjallað um auknar heimildir eftirlitsmanna Samgöngustofu, m.a. að þeir fái heimild til þess að krefja ökumann um framvísun skilríka og í 69. grein er kveðið á um að eftirlitsmenn Samgöngustofu geti tekið skráningarmerki af ökutækjum sem eru óskoðuð og/eða til hættu fyrir umferðaröryggi.

Við teljum að það myndi stuðla að sparnaði og betri nýtingu á mannskap að færa vegaeftirlit Samgöngustofu alfarið yfir til lögreglunnar.

Þannig myndi sýnileiki eftirlitsins stóruaukast, því að bílarnir við eftirlitið yrðu merktir lögreglubílar með forgangsljósum. Hægt yrði að útbúa bílana tækjum til hraðamælinga og halda uppi sýnilegu, virku umferðareftirliti.

Heimildir lögreglu skv. Lögreglulögum eru mun víðtækari en starfsmanna vegaeftirlits Samgöngustofu. Þannig geta lögreglumenn brugðist við brotum sem upp kunna að koma, t.d. ef ökumaður er réttindalaus eða ölvaður. Eins hafa lögreglumenn aðgang að kerfum til þess að fletta upp aðilum á vettvangi til að kanna með ökuréttindi og eins málaskrá lögreglu.

Þeir lögreglubílar sem yrðu notaðir við eftirlitið yrðu með TETRA fjarskiptabúnaði og þar af leiðandi inni í ferilvöktun hjá Fjarskiptamiðstöð Ríkislögreglustjóra, þannig að hægt yrði að notast við þessa bíla ef þeir eru nærri slysstað, eins ef lögreglumenn á vettvangi þurfa á aðstoð að halda.

Gunnsteinn R. Sigfússon
Framkvæmdastjóri Netökuskólans
www.netokuskolinn.is

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 102. mál.

Persónuvernd vísar til tölvupósts frá umhverfis- og samgöngunefnd, dags. 25. september 2014, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 102. mál á 144. löggjafarþingi 2014-2013.

Frumvarpið felur aðallega í sér innleiðingu eða leiðréttingar á innleiðingu EES-réttar, m.a. hvað varðar skilgreingar á skilyrðum ökuréttinda, um endurmenntun atvinnubílstjóra, heimildir umferðareftirlitsmanna til að skoða ástand ökutækja og um öryggis- og verndarbúnað barna.

Persónuvernd hefur farið yfir efni frumvarpsins og gerir ekki athugasemdir.

Með góðri kveðju,

Vigdís Eva Líndal
lögfræðingur

Persónuvernd
www.personuvernd.is

Borgarráð

Reykjavík 7. október 2014

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðalögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum, þingskjal 102-102. mál.

Með tölvupósti, dags. 25. september 2014, óskaði umhverfis- og samgöngunefnd eftir umsagnar Reykjavíkurborgar um frumvarp til laga um breytingu á umferðalögum, 102. mál á 144. löggjafaraþingi 2014-2015. Bílastæðasjóður fagnar því tækifæri að koma með umsögn.

Frumvarpið felur aðallega í sér innleiðingu eða leiðréttingu á innleiðingu EES-réttar. Breytingarnar lúta m.a. að skilgreiningum á skilyrðum ökuréttinda, um endurmenntun atvinnubílstjóra, um heimildir umferðareftirlitsmanna til að skoða ástand ökutækja og um öryggis- og verndarbúnað barna. Þá er einnig settar skýrari reglur um akstur létttra bifhjóla. Að lokum er í frumvarpinu að finna breytingar á ákvæðum er varða skráningu ökutækja. Bílastæðasjóður hefur farið yfir efni frumvarpsins og gerir ekki athugasemdir við það.

Hins vegar vill Bílastæðasjóður eindregið óska eftir framgangi viðbótarákvæða sem fram hafa komið í tillögum til heildarendurskoðunar umferðarlaga og voru komnar inn í frumvarpsdrög. Umrædd viðbótarákvæði eru nauðsynlegur lagalegur grundvöllur fyrir breytingum á samgöngumálum á höfuðborgarsvæðinu og þola ekki bið. Um er að ræða mikilvægar breytingar til að framfylgja umferðalögunum á skilvirkari hátt en nú er. Lagning ökutækja við brunahana og í öfugri akstursstefnu valda oft mikilli hættu og þegar svo er eru bifreiðar dregnar á brott. Þegar álitíð er að slík lagning valdi aðeins óþægindum en ekki beinni hættu er nauðsynlegt að geta lagt stöðugjald á bifreiðina vegna slíkra stöðubrota í stað þess að draga hana á brott. Stöðubrotagjöld eru árangursrík leið til að stemma stigu við brotum á umferðalögum.

Í 110 gr. frumvarpsdraga, sem fjallar um álagningu og innheimtu gjalds vegna brota á lögunum, hafa verið sett inn nauðsynleg ákvæði er varða auknar heimildir lögreglu og stöðuvarða til að leggja á ökutæki stöðubrotagjald við algengum brotum og lögð er mikil áhersla á að tekin verði inn í frumvarpsdrög nú. Þar sem frumvarpið verður ekki lagt fram í heild sinni að þessu sinni, er lagt til að heimildir stöðuvarða skv. 108. gr. núverandi laga (110 gr. frumvarpsdraga) verði rýmkaðar, þ.e. að b-liður 108. gr. verði breytt og verði í samræmi við 110. gr. frumvarpsdraga.

Því er lagt til að 108. gr. verði svohljóðandi:

Leggja má gjald á vegna brota á:

b. ákvæðum 28. gr.



Rök: Við þessa breytingu fæst heimild til að leggja stöðubrotagjald á ökutæki sem hindra t.a.m. aðkomu að brunahana og torveldi akstur til og frá húsum en þessi tvö ákvæði eru þau atriði sem oftast er kvartað yfir og valda vandræðum.

Þessar breytingar eru nauðsynlegar til að stöðuverðir geti sinnt betur sínu hlutverki, óviðunandi er að stöðuverðir þurfi að ganga fram hjá ólöglega lögðum ökutækjum. Eins og staðan er núna hafa þeir ekki heimild til að leggja gjald á bifreið sem leggur fyrir brunahana en hafa hinsvegar heimild til að leggja gjald á ökutæki sem leggur á gangstétt fyrir framan brunahana.

F.h. Bílastæðanefndar

Kolbrún Jónatansdóttir, framkvæmdastjóri



Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
við Austurvöll
150 Reykjavík

9.10.2014
14091013 DR

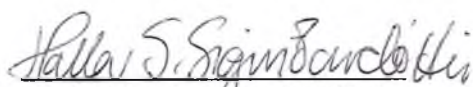
Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.), 102. mál.

Samgöngustofa vísar til erindis umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, frá 25. september 2014, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.), 102. mál.

Fyrst ber að nefna að Samgöngustofa veitti nefndinni jákvæða umsögn að öllu leyti um sambærilegt frumvarp sem lagt var fram fyrr á árinu (143. löggjafarþing, 284. mál). Í þeirri umsögn, sem dagsett er 7. mars sl., er tekið fram að mikið og gott samráð hafi verið haft við Samgöngustofu við undirbúning þess frumvarps og að frumvarpið samræmdist vel sjónarmiðum um aukið umferðaröryggi. Þó var það áréttað að Samgöngustofa teldi eftir sem áður þörf á að á næstunni yrði klárðu sú heildarendurskoðun umferðarlaga sem staðið hefur yfir frá 1. nóvember 2007.

Líkt og fram kemur í athugasemdum við frumvarp það sem hér er til umfjöllunar, er um sambærilegt frumvarp að ræða og lagt var fram á síðasta löggjafarþingi, þó með fáeinum breytingum. Það eru einmitt hluti umræddra breytinga sem Samgöngustofu vill gera athugasemdir við og er slíkt gert í meðfylgjandi umsögn.

Virðingarfyllst,


Halla Sigrún Sigurðardóttir
framkvæmdastjóri samhæfingarsviðs


Daniel Reynisson
lögfræðingur



Athugasemdir við frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.), 102. mál.

1. **Um 2. gr.** – Í 2. gr. er að finna tillögu að nýrri 5. mgr. 41. gr. umferðarlaga. varðandi þær reglur er gilda skulu um börn sem eru farþegar á bifhjóli. Samgöngustofa leggst gegn þeirri tillögu sem núgildandi útgáfa frumvarpsins felur í sér, en mælist að sama skapi til þess að aftur verði horfið til tillögu þeirrar sem fram kom í frumvarpi því sem lagt var fram á síðasta löggjafarþingi. Samkvæmt því skyldi 5. mgr. 41. verða svohljóðandi:

„Barn sem er undir 150 sm að hæð má ekki vera farþegi á bifhjóli öðru en léttu bifhjóli. Barni skal búið sérstakt sæti nái það ekki niður að fótuvílum bifhjólsins.“

Rökin fyrir þessari afstöðu Samgöngustofu eru þau að hin nýja tillaga er talin ganga of langt á kostnað umferðaröryggis. Þannig sé flutningur barna á þungum bifhjólum varhugaverður. Einnig má þess geta að enga skilgreiningu er að finna á hugtakinu „sérstakt sæti“ og því mjög háð túlkun hvað teljist fullnægjandi í þeim efnum. Rímar þetta vel við þá staðreynd að Samgöngustofu berast reglulega ábendingar um að mjög óvarlega sé farið við farþegaflutning barna á bifhjólum.

Vissulega felur ofangreind tillaga fyrra frumvarps einnig í sér hugtakið „sérstakt sæti“ og fylgja því sömu vandkvæði og nefnd voru hér að framan, þ.e. að enga skilgreiningu er að finna á því hvað fellur undir slíkt. Hins vegar verður ekki fram hjá því litið að mati Samgöngustofu að sú tillaga að 5. mgr. 41. gr. sem fyrra frumvarpið felur í sér, er mun betur til þess fallið að tryggja öryggi barna þar sem það heimilar ekki farþegaflutning barna á stórum bifhjólum líkt og þetta frumvarp gerir.

2. **Um 10. gr.** – Í a-lið 10. gr. er gert ráð fyrir að 2. mgr. 71. gr. umferðarlaga breytist á þá leið að miðað verði við 135 sm í stað 150 sm, þegar kemur að hæðarviðmiðun þegar kemur að skyldu barna til að nota viðurkerndan barnabílstól, beltspúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað ætlaðan börnum. Á það er bent að bæði núgildandi umferðarlög og frumvarp það sem lagt var fram á síðasta löggjafarþingi miða við 150 sm.

Líkt og fram kemur í athugasemdum með 10. gr. frumvarpsins, felur tillaga þessi í sér nýtingu á undanþáguákvæði tilskipunar 91/671/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 2003/20/EB. Meginregla tilskipunarinnar er að ríki skuli miða við 150 sm, en þó er að finna heimild til undantekninga hvað slíkt varðar. Segir þannig í athugasemdum með 10. gr. frumvarpsins:

„Í tilskipuninni er að finna ákveðnar heimildir til aðildarríkja til að gera undantekningar frá slíkum áskilnaði, m.a. ef börn eru yfir 135 sm á hæð og í aftursæti. Eru þannig komnar til breytingar þessar á fyrri tillögum. Tillögur þær sem hér eru bornar fram nýta ekki undanþáguheimildir tilskipunarinnar til hins ýtrasta heldur gera ráð fyrir ákveðnum millivegi milli þess sem þegar hefur verið lagt til og þess að gera enn vægari kröfur til notkunar öryggis- og verndarbúnaðar fyrir börn í bifreiðum.“



Samgöngustofa leggst harðlega gegn þessari tillögu, enda ekki forsvaranlegt að mati stofnunarinnar að gera breytingar sem eru til þess fallnar að minnka öryggi barna í ökutækjum. Fyrst ber að geta að núgildandi umferðarlög miða við 150 sm og hafa gert það um langt skeið. Samgöngustofa þekkir ekki til þess að þetta atriði laganna hafi verið gagnrýnt eða að neinn þrýstingur hafi komið fram þess efnis að ákvæðinu þyrfti að breyta.

Eitt helsta lögbundna hlutverk Samgöngustofu er að stuðla að öruggum samgöngum, sbr. 3. mgr. 1. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu. Það er því augljóst að stofnunin geri alvarlegar athugasemdir við hvers konar fyrirætlanir um að gera vægari kröfur til notkunar öryggis- og verndarbúnaðar fyrir börn í bifreiðum, líkt og beinlínis er tekið fram að hér sé verið að gera í athugasemdum með 10. gr.

Þessu til frekari stuðnings bendir Samgöngustofa á að á undanförunum áratugum hefur mikill árangur náðst hvað varðar aukið öryggi barna í ökutækjum. Má hann að miklu leyti rekja til öflugrar fræðslu og hvatningu til foreldra um að framfylgja áðurnefndri „150 sm“ reglu hvað börn sín varðar. Er umrædd fræðsla nú í höndum Samgöngustofu, en áður var hlutverkið hjá Umferðarstofu og þar áður Umferðarráði. Breyting á borð við þá sem í frumvarpinu er lögð til, væri aftur á móti til þess fallin að grafa undan þeim árangri sem náðst hefur í þessum efnum, enda væri hún óumdeilanlega skref aftur á bak þegar kemur að öryggi barna í umferðinni.

Til að setja umrædda fyrirhugaða breytingu í annað samhengi, þá má segja að í reynd myndi hún hafa þau áhrif að börn á aldrinum 9-12 ára þyrftu ekki lengur að nota viðurkenndan öryggis- og verndarbúnað í bifreið. Þetta aldursbil er að meginstefnu það sem fellur á milli 135 sm og 150 sm.

Líkt og fyrr hefur komið fram er um að ræða undanþáguheimild tilskipunar 2003/20/EB til handa ríkja til að miða við 135 sm í stað 150 sm. Íslandi ber því engin skylda til að nýta sér umrædda heimild og með vísan til alls ofangreinds telur Samgöngustofa að svo eigi alls ekki að gera.

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 14. október 2014

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum, 102. mál.

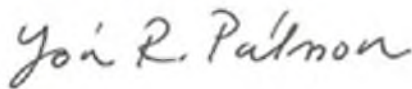
Vísað er til erindis umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, dags. 25. september sl., þar sem óskað var umsagnar um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 102. mál. Eins og fram kemur í umræddri beiðni er um að ræða frumvarp til laga sem einnig var lagt fram á síðasta löggjafarþingi en náði ekki fram að ganga.

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVP - Samtök verslunar og þjónustu skila sameiginlegri umsögn um frumvarp þetta. Samtökin sendu sameiginlega umsögn um frumvarpið á síðasta löggjafarþingi, sbr. umsögn samtakanna frá 4. mars 2014, og er sú umsögn ítrekuð hér með og vísað almennt til þeirra athugasemda sem þar koma fram og varða frumvarp það sem hér er til umfjöllunar.

Frá fyrra frumvarpi er nýlunda í 9. grein sem veitir eftirlitsmönnum Samgöngustofu lögreglu vald. Leggja samtökin eindregið til að valdheimildin verði háð því sjálfsgæða skilyrði að eftirlitsmennirnir hafi hlotið menntun og þjálfun eins og lögreglumenn. Að öðrum kosti ber ekki að veita eftirlitsmönnum þetta vald.

Virðingarfyllst,

F.h. Samtaka atvinnulífsins



Jón Rúnar Pálsson

F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson

F.h. Samtaka iðnaðarins



Árni Jóhannsson

F.h. SVP - Samtaka verslunar og þjónustu



Lisbet Einarisdóttir

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd

Reykjavík, 10. október 2014

Varðar: frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, 102. mál.

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) vísa til frumvarps til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987. SFF telja að á heildina litið sé frumvarpið til bóta. Meðfylgjandi eru athugasemdir SFF.

Skráningar- og váttryggingarskylda

Með breytingum á hugtakinu „létt bifhjól“ leiðir að þau verða skráningarskyld skv. 1. mgr. 63. gr. umferðarlaga um skráningarskyldu bifhjóla og þar af leiðir að hin stranga (hlutlæga) fébótaábyrgð skv. 88. gr. laganna mun eftirleiðis hvíla á eigendum þeirra, sbr. 90. gr. Að auki verða bifhjólin váttryggingarskyld. SFF vilja vekja sérstaka athygli á því að í umferð er mikill fjöldi af óskráðum bifhjólum, svo sem vespum og öðrum ökutækjum, sem munu falla undir skilgreininguna á léttu bifhjóli og munu því þarfnast skráningar eftir lögleiðingu frumvarpsins. Engin leið er að vita hversu mikið af þessum ökutækjum er í umferð, og erfitt getur verið að fá þau öll í skráningu. SFF vilja leggja áherslu á að nægur tími sé gefinn til innleiðingar á ákvæðinu og kynningar á breytingunni til að koma í veg fyrir að bifhjólin séu óváttryggð í umferð, einkum í ljósi þeirrar ströngu bótaábyrgðar sem mun hvíla á eigendum þeirra.

a og b liðir 10. gr.

b. liður 10. gr. frumvarpsins gerir ráð fyrir að 2. málsl. 2. mgr. 71. gr. falli brott. Að mati SFF er um mjög jákvæða breytingu að ræða.

Frá fyrri frumvarpsdrögum sem hafa verið lögð fram á Alþingi hafa verið lagðar til breytingar á þessu ákvæði, þess efnis að ekki er lengur gerð sú krafa að öll börn undir 150 sm verði gert að sitja í þar til gerðum öryggis- og verndarbúnaði. Í athugasemdum með 10. gr. frumvarpsins segir að við nánari skoðun á tilskipun 91/671/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 2003/20/EB, þyki ljóst að með slíkum áskilnaði sé gengið lengra en nauðsynlegt sé samkvæmt tilskipuninni og því lögð til sú breyting, sbr. a. lið 10. gr. frumvarpsins, að miðað verði við 135 sm á hæð og í aftursæti.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að 2. mgr. 71. gr. muni hljóða svo:

Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn viðurkenndan barnabílstól, beltispúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað ætlaðan börnum lægri en 135 sm á hæð.

SFF leggja gegn þeirri breytingu sem felst í a. lið 10. gr. þar sem hér er verið að gefa afslátt á öryggi barna í bílum. Ástæða þess að börn þurfa öryggisbúnað umfram bílbelti er m.a. sú að

mjaðmagrind barna ver innri líffæri í kviðarholi ekki eins vel og hún gerir hjá fullorðnum einstaklingum og því er mikilvægt að gæta þess að bílbeltið liggi ekki yfir kvið barnsins heldur læri. Með því að nota réttan öryggisbúnað þá er það tryggt að bílbelti bílsins sitji á réttum stað á líkama barnsins. Við ákveðna hæð og/eða kynþroska þá er mjaðmagrind barna farin að verja innri líffæri betur. Þá gætir öryggisbúnaður barna þess einnig að efra bílbeltið sitji á réttum stað, þ.e. við öxl þess. SFF leggja til að áfram verði miðað við 150 sm. SFF leggja til að a. liður 10. gr. verði látinn niður falla.

Við framleiðslu barnabílastóla í dag er miðað við þyngd barna í öryggisprófunum en ekki lengd. Viðmið umferðarlaga um hæð barna í tengslum við réttan öryggisbúnað gengur ekki upp út frá framleiðslu barnabílastóla, hvort sem miðað er við 135 sm eða 150 sm.

Framleiðendur barnabílastóla miða við þyngd barna við framleiðslu sína og öryggisprófanir. Barnabílastólar í dag eru ekki gerðir fyrir börn sem eru þyngri en 36 kíló. Einhverjar líkur eru á því að barn sem er 135 sm eða 150 sm á hæð sé þyngra en 36 kíló. Með þessari lagabreytingu verður því til ómöguleiki á að framfylgja lögunum ef barn sem ekki hefur náð 135 cm hæð er þyngra en 36 kíló.

Samkvæmt löggjöf Evrópusambandsins er miðað við að börnum sem eru lægri en 150 sm sé skylt að nota viðurkenndan öryggisbúnað í bíl, þó ákveðnar heimildir séu fyrir aðildarríki til að gera undantekningar frá slíkum áskilnaði. En samkvæmt tilskipun nr. 2003/20/EB gilda þær reglur um börn sem eru jafnframt 36 kg eða léttari, sbr. 3 .gr. tilskipunarinnar. Enda er við framleiðslu og öryggisprófun á barnabílastólum miðað við þyngd barna.

Nauðsynlegt er að framangreint viðmið laganna þegar um öryggisbúnað barna í bílum er að ræða verði endurskoðað eða útfært á þann hátt að unnt sé að framfylgja því. SFF leggja til eftirfarandi breytingu á 10. gr. frumvarpsins:

Við 2. mgr. bætist „og barnið sé jafnframt 36 kg eða léttara.“

Ákvæðið mun þá hljóða svona:

Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn viðurkenndan barnabílastól, beltspúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað ætlaðan börnum lægri en 150 sm á hæð og barnið sé jafnframt 36 kg eða léttara.

Virðingarfyllt,
f.h. Samtaka fjármálafyrirtækja

Vigdís Halldórsdóttir, lögfræðingur

Nefndarsvið Alþingis

Umhverfis- og samgöngunefnd

Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum. Mál 102. Lagt fyrir Alþingi á 144 löggjafarþingi 2014-2015.

Samtök ökuskóla gerir einungis athugasemdir við 5. gr. frumvarpsins þ.e. endurmenntun atvinnubílstjóra.

Á síðustu áratugum hafa flest banaslys og alvarlegri slys orðið hér á landi í sjóslysum og umferðarslysum. Á síðustu árum hefur tekist að fækka verulega slysum á sjó bæði banaslysum og alvarlegri slysum. Því er gagnlegt að staldra við og spyrja hvað hefur breyst.

Slysavarnaskóli Landsbjargar var stofnaður 1985. Í fyrstu mætti hann mikilli andstöðu sjómanna og hagsmunaaðila í sjávarútvegi en fyrir óeigingjarna baráttu nokkurra aðila náðist að festa hann í sessi og endanlega var það gert með setningu laga nr. 33/1991. Í þeim lögum segir í 2. gr. ***Slysavarnaskóli sjómanna skal halda námskeið fyrir starfandi og varðandi sjómenn um öryggis- og björgunarmál.*** Í dag eru allir sammála um að með tilkomu skólans hafi orðið straumhvörf í öryggismálum sjómanna. Með skyldunámskeiðum í öryggisþáttum hefur náðst að útrýma að mestu banaslysum og alvarlegri slysum á sjó.

Varðandi umferðina hafa engar eða litlar breytingar til hins betra orðið á seinni árum. Frá árinu 2004 til ársins 2014 voru hér á landi **148** banaslys og **1422** alvarleg slys í umferðinni. Fyrir utan ástvinamissi og örkuml kostar þetta þjóðarbúið marga milljarða. Lang flest umferðarslys verða vegna þess að ekki er farið eftir settum reglum og/eða öryggibúnaður er ekki notaður.

Spurningin er því þessi: Úr því að þetta er hægt með markvissum hætti varðandi sjóslys er ekki eins hægt að ná svipuðum árangri hvað varðar umferðarslys.

Endurmenntunarnámskeið fyrir atvinnubílstjóra sem komin eru á alls staðar í Evrópu nema á Íslandi snúast að mestu um öryggismál. Alltaf þegar hertar reglur eru settar varðandi starfsstéttir mæta þær andmælum hagsmunahópa. Við teljum það hins vegar hlutverk þeirra sem gefa kost á sér í stjórnsmál að að greina kosti og galla einstakra málefna. Ef lagasetning sem skyldar atvinnubílstjóra á námskeið sem að mestu snúast um öryggisþætti fækkar banaslysum og/eða alvarlegri slysum þá á slík löggjöf rétt á sér. Við erum að tala um bílstjóra hópþreifreiða fyrir allt að 70 farþega eða bílstjóra vörubifreiða fyrir allt að 49 tonna þunga.

Í ljósi reynslunnar af Slysavarnaskóla Sjómanna og í ljósi þess að akstur ökutækja almennt er dauðans alvara leggja Samtök ökuskóla til að frumvarpinu verði breytt á þá vegu að allir ökumenn vélknúinna ökutækja verði skyldaðir á námskeið í öryggisþáttum ökutækja og vega. Í dag fá ökumenn fullnaðarökuskírteini 18 ára og þurfa ekki að endurnýja það fyrr en við 70

ára aldur eða í 52 ár. Margt breytist á þeim tíma bæði varðandi vegi, ökutæki og ökumanninn sjálfan. Á þessum tíma er ekki einu sinni gerð krafa um að ökumenn leggi fram sjónvottorð.

Hverju ríki er heimillt að setja fram meiri kröfur en Evrópureglur segja til um. Samtök ökuskóla leggja því til að frumvarpinu verði breytt á þá vegu allir ökumenn vélknúinna ökutækja verði að fara á endurmenntunarnámskeið sem snýst um öryggisþætti. Í frumvarpið verði einnig bætt ákvæði sem skyldar ökumenn vélknúinna ökutækja til að endurnýja ökuréttindi sín á 10 ára fresti. Til að það sé hægt þarf viðkomandi að leggja fram fullnægjandi læknisvottorð og staðfestingu á sjö kennslustunda öryggisnámskeiði.

Samtök ökuskóla telja einnig rétt að bílstjórar fyrir C, C1 og D, D1 réttindi sem þurfa núna að endurnýja ökuréttindi sín á fimm ára fresti verði að leggja fram læknisvottorð og staðfestingu fyrir 35. kennslustunda námskeiði eins og Evrópureglur kveða á um. Í frumvarpinu verði síðan Innanríkisráðuneytinu falið að gefa út námskrár fyrir slík námskeið. Námskrár verði hið minnsta þrjár þ.e. fyrir ökumenn bifhjóla, ökumenn bifreiða og atvinnuökumenn C.C1, D, D1 réttinda.

Samtök ökuskóla telja ekki ásættanlegt að gefin sé afsláttur á þáttum er snúa að öryggi vegfarenda. Samtök ökuskóla undrast þann drátt sem innleiðing þessa Evrópuregla hefur tekið hér á landi og leggjast alfarið á móti því að enn og aftur sé verið að fresta gildistöku regla sem snúa að öryggismálum ökumanna.

Með kveðjum
Knútur Halldórsson, formaður
Samtaka ökuskóla

Reykjavík 9. október 2014

Til nefndarsvið Alþingis

Efni: Umsögn um Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, þskj. 102 — 102. mál.

Bifhjólasamtök Lyðveldisins, Sniglar hafa síðan að fyrstu drög um ný umferðarlög voru lögð fram árið 2009, skilað inn athugasemdum og tillögum um breytingar. Tillögurnar hafa verið vel rökstuddar og langflestar hlotið hljómgrunn og svo er einnig farið nú með núverandi frumvarpi til breytinga á gildandi umferðarlögum síðan 1987. Meðal annars var farið eftir tillögum Snigla varðandi farþegaakstur og er það vel. Farið var fram á við Bifhjólasamtökin að skila inn athugasemdum við breytingarfrumvarpið sem fylgja hér með fyrir neðan. Tillögurnar eru samdar af fólki með langa reynslu af bifhjólum og sérfræðipokkingu á málefnum. Viljum við um leið lýsa yfir því að það er von okkar að hraða megi vinnu við ný umferðarlög og endurskoðun á þeim sem mest svo að sú mikla vinna sem farið hefur í þau, fari ekki í súginn.

2. gr.

41. gr. laganna orðast svo:

Bifhjóli má ekki aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði þar eigi meiri en 50 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt. Léttum bifhjólum í flokki I má þó eigi aka samsíða.

Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt, hjólastíg eða gangstíg, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum eða veghaldari hefur ekki lagt við því bann. Ef hjólastígur er samhliða gangstétt eða gangstíg er einungis heimilt að aka á hjólastígnum. Ökumaður á gangstétt eða gangstíg skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. **Ef ökumaður á léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að aka ekki hraðar en nemur venjulegum gönguhraða.** Léttu bifhjóli í flokki I má ekki aka á akbraut með 50 km hámarkshraða og yfir.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má ekki flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til. Farþega á bifhjólinu er óheimilt að sitja fyrir framan ökumann.

Óheimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli nema ökumaður sé 20 ára eða eldri, enda sé bifhjólið til þess ætlað.

Barn sjö ára eða yngra, sem er farþegi á bifhjóli skal sitja í sérstöku sæti því ætluðu. Barn eldra en sjö ára skal ná með fætur niður að fóthvílum bifhjóls, en að öðrum kosti á fyrri málslíður við.

Ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum og ökumaður báðar hendur á stýri og að jafnaði bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.

Tillaga: Fyrsta málsgrein breytist á eftirfarandi hátt: „Bifhjóli má ekki aka samhliða öðru ökutæki á sömu akrein, nema þegar ekið samhliða öðru tvíhjóla ökutæki, enda sé



hámarkshraði þar eigi meiri en 60 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt. Léttum bíðjólum í flokki I má þó eigi aka samsíða.“

Tillaga: Breytt orðalag „Ef ökumaður á léttu bíðjólí í flokki I á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að aka ekki hraðar en 5 km á klst.“

Tillaga: Breytt orðalag „Óheimilt er að flytja farþega á léttu bíðjólí nema ökumaður sé 20 ára eða eldri og með A1 ökuréttindi að lágmarki, enda sé bíðjólíð til þess ætlað.“

Tillaga: Breytt orðalag „Barn sjö ára og yngra sem er farþegi á bíðjólí skal sitja í sérstöku sæti því ætluðu og sætið hafi verið framleitt af viðurkenndum aðila.“

Rökstuðningur: Með orðalagsbreytingu á fyrstu málsgrein verður skýrara að ákvæðið eigi við ökutæki í sömu akrein og verður því síður túlkað þannig að á vegum með tveimur eða fleiri akreinum megi bíðjól ekki vera samsíða en á sitthvorri akreininni. Einnig er lagt til að miðað verði við hámarkshraða 60 km á klst þannig að stofnbrautir með 60 km hámarkshraða falli undir ákvæðið og stuðli því að því að greiða fyrir umferð á þeim stofnbrautum þar sem mikið er um umferðarljós. Einnig skal bent á að í drögum að nýjum umferðarlögum var miðað við 60 km hámarkshraða og ekki hafa komið fram nein rök til að breyta þeirri viðmiðun.

Í fjórðu setningu annarar málsgreinar er lagt til að setja inn ákveðinn hámarkshraða þegar létt bíðjól þverar akbrautir. Þetta er gert til að ákvæðið verði skýrara og er það gert í ljósi þess að stór hluti þeirra sem nota létt bíðjól af flokki I eru unglingar sem gera sér síður grein fyrir því hvað eðlilegur gönguhraði er.

Í fjórðu málsgrein er lagt til að bæta inn að ökumaður létt bíðjólís hafi að lágmarki A1 bíðjólaréttindi til að hann hafi heimild til að flytja farþega. Okkar rökstuðningur fyrir því er sá að ef ökumaður kominn er með A1 réttindi er ljóst að hann hefur setið bíðjólánámskeið og hafi réttindi á léttu bíðjól. Þar með er hann betur í stakk búinn til að flytja farþega og líklegri til að hafa þekkingu og getu til þess.

Í sjöttu málsgrein teljum við að taka þurfi fram hvers konar sæti barn yngra en sjö ára skal sitja í sem farþegi á bíðjólí. Við setjum fram þá tillögu að bætt sé við að sætið sé hannað af viðurkenndum aðila, svo öryggi barnsins sé gætt.

Fyrir hönd umferðarnefndar Snigla
Gunnar Gunnarsson
Ritari Snigla



Alþingi
Umhverfis- og samgönguefnd
Alþingishúsinu við Kirkjustræti
101 Reykjavík

Efni; umsögn Starfsmannfélags Reykjavíkurborgar vegna frumvarps um breytingu á umferðalögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.) sem lagðar voru fyrir Alþingi á 143. löggjafarþingi 2013-2014.

Athugasemdir varða eingöngu 5. gr. frumvarpsins sem hljóðar svo:

*„Á eftir 3. mgr. 50. gr. laganna kemur ný málsgrein, svohljóðandi:
Ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1-og D-flokki til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni skulu gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Ráðherra kveður nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.“*

Stjórnarskrá varin atvinnuréttindi

Um leið og félagið fagnar því að hugað sé að endurmenntun innan starfsgreinarinnar, þá teljum við að með þeim skilyrðum sem settar eru í greinina sé verið að ganga á stjórnarskrárvarinn rétt um atvinnufrelsi, sem kemur fram í 75. gr. stjórnarskrár. Stjórnarskrárákvæðið verndar svonefnd atvinnuréttindi. Í því felst að menn hafi rétt til að stunda áfram þá atvinnu sem þeir hafa þegar valið sér, s.s. þegar þeir hafa fengið sérstakt leyfi þar til. Vagnstjórar með aukin ökuréttindi hafa þegar greitt fyrir atvinnuréttindi sín þegar þeirra var aflað og er með tillögunni verið að takmarka rétt þeirra til að stunda þá atvinnu sem þeir hafa kosið sér og aflað sér leyfis til að sinna með tilheyrandi kostnaði.

Fyrirkomulag og kostnaður vegna endurmenntunar

Verði tillagan að lögum telja fulltrúar félagsins mikilvægt að tryggt sé að atvinnubílstjórar í almannabjónustu hljóti ekki kostnað af þessum auknu kröfum um endurmenntun. Það sé tryggt í reglugerð að vinnuveitandi beri kostnað af námskeiðsgjöldum og greiði laun á námstíma. Fulltrúar félagsins telja einnig að heppilegra væri að endurmenntun væri styttri en örar.

Fram kemur í greinagerð með frumvarpinu að innanríkisráðherra hafi skipaði starfshóp um endurmenntun atvinnubílstjóra í september 2012, þar sem hópnun var falið það hlutverk að útfæra nánar reglur um endurmenntunina og skila tillögum þar að lútandi til ráðherra. Markmiðið með vinnu hópsins var að leita leiða til að tilskipunin hafi sem vægust áhrif á íslenskt atvinnulíf og atvinnubílstjóra sem starfa hér á landi, m.a. með tilliti til kostnaðar, skipulags og tilhögunar námsins. Má vera að hópurinn hafi náð ásættanlegri niðurstöðu þar um en sú skýrsla er ekki aðgengileg.

Starfsmannafélag Reykjavíkurborgar

Garðar Hilmarsson formaður





Nefndasvið Alþingis
Kristjana Benediktsdóttir
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 9. október 2014
Tilvísun: 2014020057
GG/SE/BH

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, 102. mál.

Með tölvupósti dags. 25.09.2014 er óskað eftir umsögn Vegagerðarinnar um ofangreint frumvarp.

Vegagerðin gerir ekki frekari athugasemdir við ofangreint frumvarp, umsögn hefur þegar verið veitt á fyrri stigum.

Virðingarfyllst,

Hreinn Haraldsson, forstjóri.



Reykjavík, 9. október 2014

Nefndasvið Alþingis, mál 102. 2014.

Umsögn Ökukennarafélags Íslands.

Vísað er til umsagnar Ökukennarafélags Íslands um svipað mál (mál 284) frá 11. mars 2014.

Ökukennarafélag Íslands fagnar því að frumvarpið er nú komið fram og telur að lagfæringar, sem gerðar hafa verið á því milli þinga, séu til bóta.

Ökukennarafélag Íslands vill benda á að akstur með farþega á léttu bifhjóli getur verið hættuspil þó ökumaður sé orðinn 20 ára og hafi jafnvel ökuréttindi á bifreið (B-réttindi). Því telur félagið eðlilegt að öllum, sem veitt er heimild til að aka bifhjóli, án tillits til stærðar þess, skuli skylt að sækja námskeið er fjalli um akstur með farþega á bifhjóli.

Þá vill félagið leggja til að allir ökumenn, hvort sem þeir hafa sérstök ökuréttindi atvinnubílstjóra eða ekki, skuli sækja endurmenntunarnámskeið, t.d. á 15 ára fresti, svo ökuréttindi þeirra teljist gild.

Víða er við lýði svokölluð „núllstefna“, þ.e. að stefnt skuli að slysalausri umferð. Óhætt er að fullyrða að Ísland er mjög framarlega í mörgu er lýtur að umferðaröryggismálum. Því ætti fátt að vera því til fyrirstöðu að Ísland verði í forystu við að taka upp slíka stefnu og um leið innleiða skyldubundna endurmenntun ökumanna. Í þessu sambandi má benda á þann góða árangur sem, meðal annars, skyldubundin og markviss fræðsla hefur stuðlað að, því nú eiga sifellt færri ungir ökumenn aðild að umferðarslysum. Í því sambandi má benda á upplýsingar frá Samgöngustofu.

Þá má geta þess að mörg félög og stofnanir, sem starfa innan Evrópu að umferðaröryggismálum, ræða þessi mál í auknum mæli auk krafna um aukið heilbrigðiseftirlit með ökumönnum. Benda má á í því sambandi að á næstu árum fjölgar eldri ökumönnum verulega hér á landi og á hverju 10 til 20 ára tímabili verða verulegar breytingar á umferðarkerfinu. Einnig koma fram byltingarkenndar nýjungar á bifreiðum. Allt þetta þurfa almennir ökumenn að kynna sér.

Ökukennarafélag Íslands vill minna á að fulltrúar þess eru ávallt tilbúnir til að vinna og/eða funda með stjórnvöldum um umferðaröryggismál.

Virðingarfyllst,

fyrir hönd Ökukennarafélags Íslands

Björgvin Þór Guðnason,

formaður ÖÍ

Til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Fulltrúar Ökukennarafélagsins harma það að hafa ekki verið viðstaddir fund umhverfis- og samgöngunefndar 5. þessa mánaðar sem stafaði af því að fundarboð barst ekki. Í tölvupósti til okkar 31. október var fundi sem vera átti 3. nóvember frestað. Þar kom fram að nýtt fundarboð yrði sent síðar en það fundarboð barst aldrei.

Eftir því sem fulltrúar ÖÍ hafa fregnað snerust umræður framan greinds fundar aðallega um tvö atriði, endurmenntun atvinnuökumanna og öryggismál bifhjólamanna.

Varðandi endurmenntun atvinnubílstjóra vísast til innsendrar umsagnar félagsins þar sem krafa um skyldubundna endurmenntun atvinnubílstjóra er studd. Í Evrópu fer endurmenntunin alls staðar fram innan veggja hefðbundinna skóla með viðveru á kennslustað innan afmarkaðs tímaramma, haldið í 7 stunda lotum, eins og tekið er fram í tilskipun Evrópusambandsins. Í sumum ríkjum fer endurmenntunin fram í einni lotu, þ.e. allir 5 dagarnir teknir í einu, en önnur ríki leyfa að þessum 5 dögum sé dreift á 5 ára tímabil. Markmiðið með þessu er að líta á þetta sem alvöru nám en ekki „gervinám“ í matar og kaffitímum eða sé því sé bætt við fullan vinnudag.

Viðveruskyldan er jafnframt talin stuðla að umræðum í hópnum sem sé mikilvægur þáttur námsins, þ.e. að þátttakendur miðli á milli sín þekkingu og reynslu. Einnig telst verklegur námsþáttur nauðsynlegur hluti endurmenntunar.

Fjarnám og fjarkennsla við endurmenntun ökumanna hefur verið til umræðu hér á Íslandi. Þá ber að benda á að munur er á fjarnámi og fjarkennslu. Fjarkennsla felst í því að allir þátttakendur mæta á fyrirfram ákveðnum tíma en hugsanlega á mörgum stöðum samtímis. Frá kennslustofunni geta nemendur, sem staddir eru víðs vegar um landið, fylgst með, þeir sjá það sama og þeir sem eru í kennslustofunni, heyra allt og geta spurt. Þá sést til allra nemenda hvar sem þeir eru staddir. Þetta fyrirkomulag getur sparað mörgum ferðalög og kostnað sem þeim fylgir. Ökukennarafélagið getur fallist á að slíkt fyrirkomulag geti hentað við hluta af endurmenntun atvinnubílstjóra.

Við hefðfundið fjarnám geta nemendur verið hvar sem er og sinnt náminu hvenær sem er í sinni einkatölvu. Að mati Ökukennarafélagsins getur það fyrirkomulag aldrei gengið nema félagið hafi miskilið hrapalega allar EB-tilskipanir. Hvernig verður t.d. kröfum um 7 stunda kennslulotur fylgt eftir? Getur t.d. verið nægjanlegt að net nemandans sé opið samfleytt í 7 x 45 mínútur. Á meðan gæti neminn sofið eða stundað akstur í sinni vinnu. Hvernig hugsa menn sér að halda utan um þetta kerfi eða fylgjast með ástundun nemendanna? Benda má á að fjarnám er leyft í bóklegu ökunámi til B-réttinda á Íslandi en því lýkur líka með opinberu bóklega prófi sem staðfestir að nám hefur farið fram.

Þá skal bent á að meðalaldur atvinnubílstjóra hér á landi er hár. Í því sambandi vill Ökukennarafélag Íslands benda á að margir sem komnir eru á miðjan aldur hafa ekki þekkingu eða getu til að stunda nám í gegnum tölvur. Ökukennarafélagið hefur í því sambandi áhyggjur af því að erfitt muni vera að annast kennslu þeirra nemenda sem ekki geta stundað nám í gegnum tölvur. Telur félagið engan rekstrargrundvöll vera fyrir bæði staðbundnu námi og fjarnámi á svo litlum markaði sem Ísland er.

Ökukennarafélag Íslands hvetur umhverfis- og samgöngunefnd eindregð til að samþykkja ákvæði um endurmenntun eins og þau liggja fyrir frá Innanríkisráðuneytinu. Ökukennarafélagið telur eðlilegt í framhaldi af því að það verði útfærsluatriði Innanríkisráðuneytisins og Samgöngustofu með hvaða hætti nám og kennsla fara fram.

Virðingarfyllst,
fyrir hönd Ökukennarafélags Íslands
Björgvin Guðnason formaður.