



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Reykjavík, 16. mars 2018

Efni: Umsögn um drög að frumvarpi til nýrra umferðarlaga

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVP - Samtök verslunar og þjónustu (samtökin) hafa tekið til umsagnar drög að frumvarpi til nýrra umferðarlaga sem lagt var fram til umsagnar í Samráðsgáttinni 26.2.2018.

Í frumvarpinu eru sett margvísleg ný skilyrði fyrir öflun ökuréttinda og er þar víða gengið lengra en í núgildandi lögum og lengra en gerð er krafa um í tilskipun 126/2006 um ökuskírteini. Samtökin vilja ítreka þau sjónarmið sem margoft hafa komið fram um að við lögfestingu nýrra reglna og innleiðingu Evrópulöggjafar verði að velja þá leið sem er minnst íþyngjandi sem völ er á nema sterk rök standi til annars. Engar athugasemdir eru í frumvarpsdrögunum með röksemdafærslu fyrir því hvers vegna þurfa að herða skilyrðin. Á þetta við til að mynda um 59. gr. þar sem gerð er krafa um að færðar séu sönnur fyrir nægilegu heilbrigði en um er að ræða matskennd skilyrði um hæfi sem verður undir lögreglu komið að framkvæma. Auk þess má nefna 61. gr. þar sem gildistími ökuskírteina er stytur og 64. gr. þar sem veitt er heimild fyrir heimilislækna að láta í té upplýsingar um heilsufar, að eigin frumkvæði og án samþykkis, til trúnaðarlæknis Samgöngustofu. Leggja samtökin til að þessi ákvæði verði tekin til endurskoðunar enda liggja ekki fyrir haldbær rök fyrir breytingunum.

Þá er í 65. gr. mælt fyrir um að ökuskólar og ökugerði verði starfsleyfisbundnir en hvergi eru rakin þau sjónarmið hvers vegna nauðsynlegt þyki að leyfisbinda slíka starfsemi eða umfjöllun um af hverju vægari úrræði, s.s. tilkynningarskylda komi ekki til greina. Þá eru sömuleiðis skilyrði fyrir leyfisveitingu til að starfa sem ökukennari, sbr. 66. gr. hert. Auk þessu eru aldurstakmörk hækkuð og reynsla af akstri bifreiða vegna leyfis til að starfa sem ökukennari lengd án þess að nokkrar röksemdir séu settar fram hvers vegna það teljist nauðsynlegt. Samtökin telja að ekki séu forsendur fyrir þessum breytingum og að þær stríði gegn því sjónarmiði að einfalda eigi regluverk. Þá hafi ávinningur af breyttu regluverki ekki verið settur fram.

Í 4. mgr. 69. gr. eru lögð til enn ein nýmælin þar sem ökunema er gert skylt að sækja um námsheimild hjá lögreglustjóra til að hefja kennsluakstur. Samtökin telja að þetta sé óþarfi og feli einungis í sér aukið álag á lögreglu.

Þá gera samtökin athugasemd við hækkun sekta í frumvarpinu sbr. 98. gr. frumvarpsins. Samtökin fagna því að færa eigi ákvæði um hámark sekta úr sektarreglugerð yfir í lögina enda eykur það skýrleika. Hins vegar eru samtökin á móti því að sektir verði hækkaðar úr 300.000 krónur upp í 500.000 krónur í einu lagi. Engar röksemdir hafa verið settar fram fyrir hækkun í athugasemdum. Þar sem ekki hefur verið settur fram haldbær rökstuðningur fyrir því hvers vegna hækkunin teljist vera nauðsynleg eru samtökin þeirrar skoðunar að ekki sé tilefni til að hækka hámark sekta að svo stöddu.



Samtökin gera þá athugasemdir við eftirfarandi greinar frumvarpsins:

36. gr. Almennar hraðatakmarkanir

Samtökin fagna sérstaklega þeirri breytingu sem lögð er til í 4. mgr. 69. gr. um almennar hraðatakmarkanir og telja hana til bóta að teknu tilliti til þeirra öryggiskrafna sem heimildarákvæðið grundvallast á. Styðja samtökin því þessa tillögu.

54. gr. Aksturs og hvíldartími ökumanna o.fl.

Í 1. mgr. ákvæðisins er ekki fullt samræmi við núverandi marksmiðsákvæði reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit nr. 605/2010. Þar er markmið reglnanna tvíþætt, annars vegar umferðaröryggi og hins vegar að bæta vinnuskilyrði ökumanna.

55. gr. Frávik frá aksturs- og hvíldartíma

Í IV. kafla reglugerðar nr. 605/2010 um heimild ökumanns til að víkja frá reglum um aksturs- og hvíldartíma er fjallað um undanþágur í fimm ákvæðum. Eins og fram kemur í athugasemdum er umrætt ákvæði sambærilegt 19. gr. núgildandi reglugerðar. Ekki er tekin afstaða til þess hvernig fara skuli með aðrar undanþágur. Rétt er að taka af vafa um heimild til undanþágu í öðrum tilvikum, sbr. ákvæði reglugerðarinnar. Getur það valdið misskilningi ef einungis eitt undanþáguákvæðanna er lögfest sérstaklega.

62. gr. Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja

2. málsl. 1. mgr. ákvæðisins felur í sér þá breytingu frá núverandi framkvæmd að þeir sem stýra vinnuvélum utan almennrar umferðar þurfi ökuskírteini auk vinnuvélaréttinda. Engin skýring fylgir þessari breytingu og því liggur ekki fyrir ástæða hennar. Samtökin leggja til að ekki þurfi ökuréttindi til að stýra vinnuvél þar sem ekki er almenn umferð. Á það til að mynda við um framkvæmdasvæði. Starfa þar til að mynda erlendir starfsmenn við að stýra vinnuvélum og hafa til þess gild réttindi og eru ekki að vinna í almennri umferð. Samtökin áréttu að breytingin leggur verulega auknar byrðar á atvinnulífið og gengur of langt.

Leggja samtökin til að 1. mgr. 62. gr. ákvæðinu verði breytt og hljóði svo:

Enginn má stjórna dráttarvél eða vinnuvél, nema hann hafi gilt ökuskírteini til að stjórna bifreið. Eigi þarf þó ökuskírteini **á vinnuvél**, þar sem ekki er almenn umferð, **eða** til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf, enda sé ökumaður fullra 15 ára.

Þá virðist 2. mgr. ákvæðisins fela í sér það nýmæli að tilskilin vinnuvélaréttindi séu nú lögbundin en óljósar athugasemdir með ákvæðinu gefa það ekki skýrt til kynna. Óska samtökin eftir að frekari skýringar verði gefnar á 2. og 3. mgr. 62. gr. þar sem ómögulegt er að taka afstöðu til þeirra að svo stöddu.

85. gr. Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir

Samtökin gera athugasemdir hvað varðar 85. gr. frumvarpsdraganna, sér í lagi hvað varðar 4. mgr. ákvæðisins er viðkemur takmörkun á umferð og álagningu sekta en ekki síst hið ótakmarkaða framsal sektarheimildar til handa sveitarstjórnnum sem þar er að finna. Benda samtökin á að samkvæmt umræddri málsgrein er sveitarstjórn heimilt að ákveða gjald allt að



20.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Fyrir það fyrsta benda samtökin á að samkvæmt þessu er sveitarstjórn veitt ákvörðunarvald um hvort gjaldtaka er lögð á eður ei og að sama skapi er sveitarstjórn einnig veitt fullt ákvörðunarvald um upphæð hverju sinni. Með hliðsjón af sjálfstæði sveitarstjórna þá má ráða að framkvæmd þessi feli þar að auki í sér mismunandi framkvæmd, s.s. boð og bönn sem og álagningu sekta, eftir því hvar ökutæki er staðsett þrátt fyrir að um sömu aðstæður sé að ræða. Slíkt felur í sér verulega hættu á óskýrleika og ósamræmi þeirrar framkvæmdar sem hér á við. Þessu til viðbótar er verulega gagnrýnisvert hversu mikið svigrúm sveitarstjórnnum er veitt hvað varðar þau atvik sem unnt er að fella undir sektarheimildina, þ.e. tilvísun til tiltekinnar svæða, ákveðin tímabil eða ákveðin skipti. Samtökin ítreka að almennt verður að gera þá kröfu, sér í lagi með hliðsjón að kröfum um skýrleika refsheimilda, að þau tilvik sem bann er lagt við og sæta viðurlögum séu útfærð með skýrum hætti í lagatexta en ekki undirorpin ákvörðun eða geðþótta hversu sinni, í þessu tilviki sveitarstjórna. Með hliðsjón af kröfum um skýrleika refsikenndra viðurlaga og að sveitarstjórnnum sé framselt fullt og takmarkalaust vald til að leggja á gjöld eða afnema þau þá leggjast samtökin alfarið gegn umræddri málsgrein. Það vekur furðu að negldir hjólbarðar sem eru mikilvægt umferðaröryggistæki séu gerðir andlagi skattheimtu í umferðarlögum. Svona skattlagningaheimildir eiga heima í öðrum lögum ef ástæða er til. Engan rökstuðning er að finna fyrir þörf þess að sekta fyrir notkun nagladekkja.

95. gr. Brot er varða sektum

Hvað 3. mgr. 95. gr. varðar leggja samtökin áherslu á fyrri athugasemd þeirra um sambærilegt ákvæði og kom m.a. fram í fyrri umsögnum þeirra sama efnis, sbr. umsögn um frumvarp til nýrra umferðarlaga á bæði 139. og 140. lögjafarþingi, að eigendur bifreiða séu ekki gerðir ábyrgir fyrir hraðasektum sem ekki varða punktum. Benda samtökin á að heimildarákvæði þetta eigi sér enga hliðstæðu í íslensku réttarfari. Að sama skapi telja samtökin að ákvæðið styðji á engan hátt við meginmarkmið frumvarpsins að vernda líf og heilsu vegfarenda. Þá benda samtökin á þá staðreynd að þær aðstæður þar sem ökumaður er ekki jafnframt eigandi ökutækis eru mjög algengar hér á landi og sem dæmi má nefna öikumenn bílaleigubíla, sem oft eru útlendingar, og alla þá fjölmörgu starfsmenn sem aka stórum sem smáum atvinnubílum o.fl. Þá er ljóst að bílaleigur geta ekki innheimt greiðslur öikumanna af greiðslukortum án samþykkis korthafa. Er það því vandkvæðum bundið fyrir eigendur ökutækja að hafa fulla yfirsýn sem og virka umsjón og eftirlit með notkun ökutækja. Að sama skapi er vandséð hvort og hvernig eigendum ökutækja sé þannig með fullnægjandi hætti heimilt að grípa til og gera þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru svo að það sé ekki notað með þeim hætti sem fer í bága við framangreindar reglur umferðarlaga, sbr. umfjöllun um ákvæðið í greinargerð. Er því að mati samtakanna um að ræða verulega íþyngjandi skyldur sem lagðar eru á herðar eigenda nái breyting þessi fram að ganga.

101. gr. Svipting ökuréttar vegna ítrekaðrar brota gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma öikumanna.

Samtökin benda á, eins og fram kemur í athugasemdum með ákvæðinu, að tillaga þessi felur í sér verulegt inngríp inn stjórnarskrárvarinn atvinnuréttindi og því gjalda samtökin varhug við þeirri tillögu og það hvernig framsetningu hennar er háttáð. Sem afleiðing þessa ákvæðis þá er unnt að svipta aðilum tímabundið atvinnuréttindum, þ.e. lífsviðurværi þessara aðila, vegna brota



gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Þó svo að í greinargerð er vísað til þess að lagt er til að ökumaður missi einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonn við slíkt brot, nema um mjög vítaverð brot séu að ræða, þá er slíka takmörkun ekki að finna í útfærslu á ákvæðinu. Þá er ekki að finna með frumvarpinu skilgreiningu á vítaverðu broti. Að sama skapi standa eftir aðrir flokkar ökutækja sem gagnálykta má sem svo að ekki þurfi vítaverð brot til að svipta aðila atvinnuréttindum. Telja samtökin að ákvæði þetta þarf frekari skoðunar við og leggjast því alfarið gegn því að það nái fram að ganga. Þessu til viðbótar benda samtökin á að telji stjórnvöld mikilvægt að koma fram með slíkt ákvæði þá liggur fyrir að ráðast þurfi í áttak til að byggja upp aðstöðu fyrir ökutæki til að nema staðar í samræmi við kröfur um aksturs- og hvíldartíma, s.s. útskot, bílastæði eða annars konar áningastaði. Benda samtökin á að víða eru aðstæður með þeim hætti að ökumenn eru settir í ákveðna áhættu vegna þessara mála þar sem verulega skortir á fullnægjandi áningastaði í vegakerfinu.

110. gr. Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögum

Samtökin leggjast alfarið gegn gjalddöku og sektum vegna notkunar negldra hjólbarða sbr. g. liður 1. mgr. 110. gr. og leggja þau til að g-liður ákvæðisins verði felldur brott. Auk þess leggjast samtökin gegn 2. mgr. ákvæðisins og leggja til að hann verði einnig felldur brott. Vilja samtökin þá ítreka að þau sjónarmið sem fram koma um 85.gr. hér að ofan.

Samtökin áskilja sér rétt á að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum ef þess gerist þörf.

Virðingarfyllst,

Unnur Elfa Hallsteinsdóttir, f.h. SA

Gunnar Valur Sveinsson, f.h. SAF

Björg Ásta Þórðardóttir, f.h. SI

Lárus M.K. Ólafsson, f.h. SVP