



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólsgrötu 7
101 Reykjavík
postur@srn.is

Reykjavík, 10. ágúst 2018

Efni: Frumvarp til nýrra umferðarlaga

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVP - Samtök verslunar og þjónustu (samtökin) sendu inn umsögn um drög að frumvarpi til nýrra umferðarlaga sem lagt var fram til umsagnar í Samráðsgáttinni 26.2.2018. Samtökin fagna því að brugðist var við athugasemdum þeirra sem snéru m.a. að einföldun starfsleyfa og að tekin var út heimild sveitarstjórna til gjaldtöku vegna negldra hjólbarða. Samtökin gerðu þó einnig fjölmargar aðrar athugasemdir sem ekki var brugðist við. Samtökin vilja, ásamt Samtökum fjármálafyrirtækja, ítreka þær athugasemdir sem og hvetja til þess að að eftirfarandi ákvæði í frumvarpinu verði endurskoðuð:

Frumvarp til umferðarlaga og frumvarp til laga um ökutækjatryggingar verði lögð fram samhliða

Samtökin telja mikilvægt að frumvarp til umferðarlaga og frumvarp til laga um ökutækjatryggingar verði lögð fram samhliða. Nauðsynlegt er að tryggja samræmi á milli þessara tveggja frumvarpa enda eru þau nátengd en í dag eru ákvæði um ökutækjatryggingar hluti af umferðarlögum. Mikilvægt er að gæta samræmis á milli skilgreininga í báðum frumvörpunum og tryggja að ákvæði um skráningu ökutækja í umferðarlögum og ákvæði um váttryggingaskyldu í lögum um ökutækjatryggingar séu unnin samhliða og að samræmi sé á milli þeirra. Það þarf að vera hægt að bera þessi tvö frumvörp saman þegar þau verða lögð fram og má sem dæmi nefna að fyrst þegar frumvarp til umferðarlaga og frumvarp til laga um ökutækjatryggingar voru lögð fram var ekki skýrt hvaða ökutæki skyldu vera ábyrgðartryggð samkvæmt frumvörpunum. Nauðsynlegt er að skráningarskylda ökutækis sé samtengd við váttryggingar- og skoðunarskyldu ökutækis. Samtökin leggja því ríka áherslu á að þessi tvö frumvörp verði unnin samhliða.

17. gr. Fjarlægð milli ökutækja

Samkvæmt 2. mgr. 17. gr. frumvarpsins skal ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en 3 sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. Samtökin gera athugasemd við að miðað sé við 3 sekúndur. Telja verður verulegum vandkvæðum bundið að framfylgja reglu um 3 sekúndur á milli ökutækja og erfitt að sjá hvernig á að meta hvort ökumaður hafi fylgt þessari reglu ef til árekstrar kemur.

20. gr. Akstur við biðstöð almenningsvagna o.fl.

Í 2. mgr. 20. gr. er að finna nýja reglu um akstur við biðstöð almenningsvagna. Samkvæmt málsgreininni þá gilda ákvæði 1. málsl. 1. mgr. ekki við biðstöð almenningsvagna þegar hámarkshraði er meiri en 50 km á klst. Samtökin eru ósammála þessari tilhögun og telja hana skapa meiri hættu í umferðinni og hún samræmist ekki markmiði um umferðaröryggi og er einungis til þess fallin að valda ruglingi. Í dag er ekki mikið um árekstra við þessar aðstæður og ekki er ástæða til að breyta reglunni frá núverandi ástandi.

54. 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.

58. gr. Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.

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. Á þetta til að mynda við um b-lið 2. mgr. 58. gr. þar sem gerð er krafa um að færðar séu sönnur fyrir nægilegu heilbrigði, andlegu og líkamlegu, til að geta stjórnað ökutæki örugglega. Samkvæmt áðurnefndri tilskipun kemur fram að umsækjendur um ökuskírteini í b flokki þurfi ekki að sæta læknisskoðun nema í ljós komi að hæfni þeirra sé skert. Þar stendur einnig að aðildarríki geti gert strangari kröfur. 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. Um er að ræða matskennd skilyrði um hæfi sem verður undir lögreglu komið að framkvæma.

60. gr. Gildistími ökuskírteinis

Sömu sjónarmið gilda um 60. gr. frumvarpsins sem fjallar um gildistíma ökuskírteina. Ákvæðið stytir gildistíma ökuskírteina án þess að því fylgi haldbær rökstuðningur. Hvorki kemur þá fram í lagatexta né athugasemdum með skýrum hætti hvaða áhrif breytingin mun hafa á þau skírteini sem nú þegar eru í gildi.

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

Í 2. málsl. 1. mgr. 61. gr. frumvarpsins er gerð breyting á 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 leggjur verulega auknar byrðar á atvinnulífið og gengur of langt.

Leggja samtökin til að 1. mgr. 61. 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. 61. gr. þar sem ómögulegt er að taka afstöðu til þeirra að svo stöddu.

67. gr. Kennsluakstur

Í 4. mgr. 67. 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.

93. gr. Brot er varða sektum

Hvað 3. mgr. 93. gr. varðar leggja samtökin áherslu á 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 réttarhari. 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 ökumenn 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 ökumanna 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. Einnig 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 náí breyting þessi fram að ganga. Að auki gengur ákvæðið þvert gegn umferðaröryggi þar sem ökumenn óskyldir eiganda bera ekki ábyrgðina.

96. gr. Sektorreglugerð ráðherra

Þá gera samtökin athugasemd við hækkun sekta í frumvarpinu sbr. 96. gr. frumvarpsins. Samtökin fagna því að færa eigi ákvæði um hámark sekta úr sektorreglugerð yfir í lögin enda eykur það skýrleika. Hins vegar eru samtökin á móti því að sektir verði hækkaðar úr 300.000 krónum 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.

99. gr. Svipting ökuréttar vegna ítrekaðra brota gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna

Samtökin benda á, eins og fram kemur í athugasemdum með ákvæðinu, að tillaga þessi felur í sér verulegt inngríp inn stjórnarskrárvarin atvinnuréttindi og því gjalda samtökin varhug við þeirri tillögu og það hvernig framsetningu hennar er háttað. 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 þarfnist frekari skoðunar við og leggjast því alfarið gegn því að það náí 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 átak til að byggja upp aðstöðu fyrir ökutæki



til að nema staðar í samræmi við kröfur um aksturs- og hvíldatíma, 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.

108. gr. Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögnum

Samtökin leggjast alfarið gegn gjalddöku og sektum vegna notkunar negldra hjólbarða sbr. g-liður 1. mgr. 108. 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.

Samtökin áskilja sér rétt til 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