

Mb. vegna heildarendurskoðunar umferðarlaga við stöðuskjal 03.03. 2009 – gert 19.03. 2009/ss

Fulltrúi SVP lagði fram minnisblað með athugasemdum við lagaumhverfi sem byggir á framsali valds til ráðherra í meginatriðum 24. sept. 2008. Í minnisblaðinu er lýst hvernig starfsumhverfi atvinnubílstjóra hefur tekið grundvallarbreytingum á undanförunum árum án þess að þær breytingar hafi nokkurn tíma komið til umræðu löggjafans.

Fulltrúi SVP hafði talsverðar væntingar til heildarendurskoðunar umferðarlaga. Að í þeirri vinnu yrði leitast við að laga þau vandamál sem hafa verið uppi á grundvelli núverandi laga- og reglugerðarumhverfis. Þær væntingar fengu byr undir báða vængi þegar það var gert eitt af meginmarkmiðum vinnunnar í upphafi að færa meginreglur inn í lögin, fækka valdheimildum ráðherra og setja þær allar í eina reglugerð á grundvelli einnar lagagreinar umferðarlaga. Með því móti væri laga- og reglugerðarumhverfið gert miklum mun skýrara og aðgengilegra til að fara eftir auk þess sem með því væri tryggt að grundvallarbreytingar á starfsumhverfi kæmu til umræðu á Alþingi en yrði ekki kollvarpað með einni ákvörðun ráðherra.

Þeir kaflar sem fulltrúi SVP gerði fyrst og fremst athugasemdir við og lagði áherslu á að þörfnuðust endurskoðunar voru 7. kafli um ökumenn, þ.á.m. um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, VIII. Kafli um ökutæki, X. Kafli um flutning, hleðslu, þyngd og stærð ökutækja og XII. Kafli um umferðarstjórn og umferðarmerki.

Í nóvember 2008 ítrekaði fulltrúi SVP með minnisblaði þau efnisatriði laganna sem hún taldi að þörfnuðust vandaðrar og vel ígrundaðrar skoðunar áður en efnislegar tillögur yrðu lagðar fram. Í því minnisblaði kom fram að drög að tveimur reglugerðum hefðu verið birtar á haustmánuðum sem þörf hefði verið á að skoða í samhengi við heildarendurskoðun umferðarlaga. Þetta átti við reglugerð um skoðanir ökutækja og reglugerð um flutning á hættulegum farmi. Auk þessa minnisblaðs er formanni nefndar um heildarendurskoðun umferðarlaga og fulltrúa ráðuneytisins í nefndinni vel kunnugt um athugasemdir sem SVP sendi frá sér vegna viðkomandi reglugerðardragna og mikilvægi þess að meginreglur um þessi atriði og fleiri verði lögfest.

Stöðuskjal sem lagt var fram 3. mars sl. olli fulltrúa SVP vonbrigðum. Það er beinlínis í mótsögn við það sem rætt hefur verið innan nefndarinnar allan tímann. Meginreglur eru í mörgum tilfellum áfram í höndum ráðherra auk þess sem ráðherraheimildir eru út um allt í lögunum. Þá skortir verulega að frumvarpið sé endurskoðað heildstætt út frá megingildissviði þess sem er að „ákvæði laganna skuli gilda um **umferð á vegum**“.

Síðari hluti frumvarpsins ber með sér að hafa verið unnin í fljótheitum og núgildandi reglugerðarákvæðum á grundvelli núgildandi umferðarlaga hent inn í lagaákvæði hér og þar. Með þessu lagi er gengið út frá því að núgildandi reglugerðir séu góðar og gildar og þurfi engrar endurskoðunar við.

Það er ekki síður mikilvægt að síðari hluti laganna fái efnislega umræðu en sá fyrri áður en „heilðar“endurskoðun umferðarlaga lýkur. Sú vinna sem þarf að fara í hvað varðar ákveðna kafla hefur ekki verið unnin en er mjög brýnt að verði unnin. Til að endurskoðun umferðarlaga skili þeim árangri sem henni var ætlað að skila þarf í fyrsta lagi að takast á við þau atriði sem hafa

valdið vandræðum á grundvelli laganna og í framhaldi af því koma fram með tillögur að nýjum ákvæðum sem byggja á þeim lausnum. Það hefur ekki verið gert við tiltekin atriði.

Fulltrúi SVP mun leita aðstoðar eftir föngum innan Húss atvinnulífsins til að koma með tillögur að breytingum á næsta fund 6. apríl þar sem það er raunhæft. **Það á amk við um lagagreinina um aksturs- og hvíldartíma og um flutning á hættulegum farmi.** Gerð verður tilraun til að koma með tillögur að breytingum við sem flest af því sem gerðar eru athugasemdir við hér en þó er margt þess eðlis að það þarfnast efnislegrar umræðu með fulltrúa ráðuneytisins. Er ekki komið á það stig að það liggi á borðinu hver tillagan um meginreglur í lögnum á að vera, á t.d. við varðandi kennslu til ADR réttinda svo dæmi sé tekið.

Athugasemdir við einstakar greinar í stöðuskjali 3. mars 2009:

Sammála „baklandi“ ökukennara um að skoða þurfi skilgreiningakaflann betur. Mjög óaðgengilegur og beinlínis fráhrindandi eins og hann er settur upp.

Ath. 5. mgr. 15. gr og 2. mgr. 17 gr. eru samhljóða. Má fella út á öðrum staðnum?

Breytingatillaga 1. mgr. 16. gr. þarf að laga og gera skýrari þannig að hún skiljist.

Má ekki nota orðalagið „gefa stefnuljós“ í 2. mgr. 16. gr. í stað „gefa ljósmerki“?

Skil ekki 1. mgr. 17. gr. Hvað er átt við? Ath. ákvæði 2. mgr. 17. gr. er samhljóða 5. mgr. 15. gr. sem fyrr segir. Þarf að tiltaka á báðum stöðum?

Breytingatillögu að 4. mgr. 21. gr. þarf að orða betur – gera skýrari. Skil hana ekki eins og hún er. Það sama á við um 5. mgr. 21. gr. þarf að orða skýrar.

Sammála „baklandi“ ökukennara hvað varðar 31. grein. Þörf á að lögfesta með skýrari hætti notkun stefnuljósa. Hafa slíkt ákvæði í 1. mgr.

Er þörf á að hafa ráðherraheimild í 8. gr. 32. gr.? Hvaða ökutæki er það „sem eigi skal búið ljósum“?

Er þörf á ráðherraheimild í 4. mgr. 35. gr.? Má þessi grein ekki bara vera skýr og er hún það ekki eins og hún er án 4. mgr.?

Sammála „baklandi“ ökukennara hvað varðar aths. um 36. gr. Full þörf á að kanna hvort að misræmi í hámarkshraða á íslenskum vegum sé beinlínis til þess fallið að minnka umferðaröryggi. Vitað er að framúrakstur skapar hættu þannig má færa rök fyrir því að misræmi í hámarkshraða skapi hættu. Fulltrúi SVP nefndi þetta snemma í nefndarstarfinu en var bent á að sanna þetta til að ná fram breytingum. Þetta ákvæði varðar umferðaröryggi og ætti því að vera sjálfsagt hlutverk samgönguráðuneytisins að kanna og gera tillögu um breytingu ef niðurstaðan er í þá átt.

Ákvæði 4. mgr. 36. gr. þarf að fella út. (Augljóslega úrelt ákvæði, eða hver vill lenda á eftir bíl með kerru á leið í sumarbústaðinn seinnipart á föstudegi um hásumar sem keyrir á 60 km hraða?)

Ráðherraheimild í 5. mgr. 36. gr. á að fella út. Af hverju á ráðherra að hafa heimild til að setja í reglugerð ákvæði um að sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis ef þörf er á vegna hönnunar ökutækis? Órökrétt og ekki í samræmi við meginmarkmið um að fækka ráðherraheimildum.

Ákvæði 50. – 55. gr. um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Þegar þetta er ritað liggja ekki fyrir endanlegar tillögur að þessum ákvæðum. Fyrirliggjandi tillögur voru teknar orðrétt og óbreyttar úr núgildandi reglugerð án frekari skoðunar. Það verklag þarfnast endurskoðunar.

Nýlega var birt niðurstaða Fastanefndar EFTA þar sem undanþáguákvæði Íslands frá Ítrustu kröfum ESB reglugerðar 561/2006 voru samþykkt. Það hefur legið ljóst fyrir frá upphafi að áhersla fulltrúa SVP hvað varðar þessi ákvæði er að þau verði lögfest með eins lítið íþyngjandi hætti og mögulegt er á grundvelli EES samningsins. Það er enn álit viðkomandi. Í ljósi nýlegs úrskurðar Fastanefndarinnar sem tekur að fullu tillit til sérstöðu Íslands vegna vegakerfisins og veðurfars er mikilvægt að endurskoða þessi ákvæði frá grunni og tryggja að lögfest verði ákvæði þar sem sérstaða Íslands er tryggð og valdheimildir ráðherra til nánari útfærslu takmarkaðar miðað við þá sérstöðu.

Þá er fyllsta ástæða til að setja skriflega niður á blað þá hugmynd sem fulltrúi SVP setti fram á einum nefndarfundi og í tölvupósti til nefndarmanna en það er að taka út úr umferðarlögum ákvæði um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra og setja þau í sérlög. Sérfræðingaskýrsla sem fjallar um aksturs- og hvíldartímareglur á íslenskum vegum og Fastanefnd EFTA byggir m.a. álit sitt á styður við þetta álit þar sem þar er komist að þeirri niðurstöðu að tímapressa á atvinnubílstjóra á íslenskum vegum sé síst til þess fallið að auka umferðaröryggi. Eiga slíkar reglur rétt á sér í umferðarlögum?

SVP er að vinna að tillögum á lagaákvæðum um aksturs- og hvíldartíma á grundvelli niðurstöðu Fastanefndar EFTA og mun leggja þær fram við nefndina eins fljótt og mögulegt er, áætlað í síðasta lagi á næsta fundi nefndarinnar 6. apríl.

Ákvæði 7. mgr. 57 gr. um valdheimildir ráðherra þarf að endurskoða. Með ákvæðinu er „ráðherra gert að setja í reglugerð ákvæði um frekari skilyrði þess að fá ökuskríteini, þar á meðal um aldur, kennslu og próf til að mega stjórna bifreið...“ svo eru taldir upp fjórir töluliðir. Hér er ráðherra fært víðtækt opið vald til að setja skilyrði til að öðlast réttindi. Honum er líka fært víðtækt opið vald til að setja skilyrði um kennslu til þessara réttinda og honum er fært víðtækt opið vald til að setja skilyrði um próf til þessara réttinda. Þessi málsgrein er allt of opin framsalsheimild til ráðherra um það starfsumhverfi sem hún fjallar um og er eitt þeirra vandamála sem lögð var áhersla á í upphafi að þyrfti að laga.

Fulltrúi SVP hefur ekki komið fram með efnislegar tillögur um hvernig þessi lagagrein skuli vera í ljósi þess að á grundvelli EES samningsins hefur verið innleidd hér tilskipun ESB 2003/59 sem fjallar um þetta efni. Sú staðreynd gerir þá kröfu að meginákvæði laganna sé í samræmi við hana. Það er auðveld lausn að framselja þetta vald til ráðherra og láta honum það eftir en það er

Í ósamræmi við meginmarkmið frumvarpsins um að fækka reglugerðarheimildum. Þetta þarf að laga og koma fram með tillögur um meginreglur sem hægt er að taka afstöðu til.

Það sama á við um bæði 1. og 2. mgr. 60 gr. Þessi lagagrein er í heild sinni í ósamræmi við meginmarkmið laganna um að fækka valdheimildum til ráðherra og setja meginreglur inn í lög. Þetta þarf að lagfæra og leggja fram tillögu sem hægt er að taka afstöðu til. Meginreglur um ökunám, ökukennslu og um erlend ökuskírteini.

Skv. 62. og 63. gr. eru ökukennarar alfarið settir undir vald Umferðarstofu. Ökukennari sækir um starfsleyfi til Umferðarstofu, Umferðarstofa kannar skilyrði fyrir útgáfu slíks leyfis og Umferðarstofa sviptir starfsleyfi. Hér er þörf á að laga valdmörk sbr. umræður á nefndafundum þar um. Það kann ekki góðri lukku að stýra að færa einni stofnun slíkt alræðisvald yfir tiltekinni stétt – býður upp á misnotkun.

Þá þarf að skoða athugasemd „baklands“ ökukennara sem bendir á að hvergi sé vikið að námi eða endurmenntun ökukennara í þessum drögum að frumvarpi til umferðarlaga. Þurfa að vera skýrar meginreglur.

Sama athugasemd er gerð við 64. gr. en þar eru ökuskólar settir undir sama alræðisvald Umferðarstofu og ökukennarar skv. 62. og 63. gr. nema er ef vera skyldi að valdheimild Umferðarstofu sé enn meiri skv. 2. mgr. Af henni má skilja að það sé Umferðarstofu að leggja mat á hvort að nauðsynlegar upplýsingar hafi verið lagðar fram með umsókn um starfsleyfi eða ekki. Þá segir í 4. mgr. 64 gr. að „ef Umferðarstofa telur að skilyrði fyrir leyfisveitingu séu ekki lengur fyrir hendi...“ geti hún afturkallað starfsleyfi. Engin skilyrði eru lögfest fyrir því að reka ökuskóla önnur en þau að Umferðarstofa meti það hvort þau séu næg eða ekki.

64. grein umferðarlaga þarfnast frekari efnislegrar umræðu. Það þarf að ræða og ákveða af sérfræðingum um þetta efni hvaða meginreglur skuli vera í umferðarlögum um ökuskóla og í framhaldi af því leggja fram tillögu að lagagrein um það.

Skv. ákvæði 1. mgr. 65. gr. skulu ökukennarar og ökuskólar haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði laga þessara og reglna sem ráðherra setur í reglugerð. Engin skilyrði er að finna í framlögðu frumvarpi um hvað ökuskólar skuli gera og því er með þessari grein verið að framselja það vald í grundvallaratriðum til ráðherra. Þetta er opin valdheimild fyrir ráðherra og í mótsögn við markmið endurskoðunarinnar um að setja meginreglur í lög og fækka reglugerðarheimildum.

Skv. 2. mgr. 65. gr. er Umferðarstofu gert að hafa eftirlit með ökukennslu og ökuskólum og að leggja skuli reglulegt mat á störf ökuskóla. Með þessari grein í lögum þar sem engin skilyrði eru sett fyrir starfsemi ökuskóla er verið að framselja Umferðarstofu vald til að hafa eftirlit og að leggja mat á eitthvað sem er alveg opið og óskilgreint hvað er. Þessa grein þarf að laga og skoða heildstætt ásamt 62. – 64. gr.

Í samræmi við gildissvið laganna um að þau gildi um umferð á vegum, nema annað sé sérstaklega tekið fram sbr. 1. mgr. 1. gr. þarf að fella út 2. mgr. 69. gr., enda ekki augljóst af hverju dráttarvélur og vinnuvélur eigi að fá heimildir umfram önnur ökutæki. Sama með ráðherraheimild í 5. gr. Ekki augljóst að það beri brýna nauðsyn til að veita ráðherra heimild til að gefa undanþágur frá ákvæðum 2. mgr.

Fella út hliðstæða undanþágu í 1. mgr. 70. gr. um skráningu þar sem segir „Eigi þarf þó að skrá eftirvagn bifreiðar á beltum eða dráttarvélar sem nær eingöngu er notaður utan opinberra vega. Gildissvið laganna fjallar um umferð á vegum nema annað sé sérstaklega tekið fram því er þetta óþörf heimild og til þess eins fallin að gefa einum undanþágu á kostnað annarra.

Fella út orðið „nær“ í 2. setningu 2. mgr. 70. gr. þar sem segir að „Ráðherra getur og ákveðið að eigi þurfi að skrá önnur skráningarskyld ökutæki sem nær...“ Ráðherra á einungis að fá heimild til að veita undanþágu fyrir ökutæki sem eingöngu eru notuð utan opinberra vega. Með þessari breytingu er heimildin skilgreint þröngt og fer mun betur á því sbr. 1. mgr. 70. gr. **Ath. ráðherraheimild fyrir gjaldtöku sbr. 4. mgr. 70. gr.**

Fella út ...“utan dráttarvélar og torfærutæki“ úr 1. mgr. 72. gr. Hér þarf að lögfesta meginreglur sbr. meginmarkmið endurskoðunar þessarar. Ákvæði 3. mgr. þarf að endurskoða í samræmi við það enda allt of vítt framsal til ráðherra í þeirri málsgrein og í algjörrri mótsögn við meginmarkmiðið um að fækka ráðherraheimildum. Framkvæmd skoðunar má vera í reglugerð en ekki meginreglur. Í greinina vantar meginreglu um skoðunarstofur og endurskoðunarverkstæði, ekki góð lagasetning að hafa það þá starfsemi alfarið á valdi ráðherra. Það sama á við um skráningarskoðun, vegaskoðun, skoðun sem skráð er til flutnings á hættulegum farmi. Meginreglur um þessar skoðanir eiga að vera lögfestar þó framkvæmd þeirra geti verið á valdi ráðherra. Þessi tillaga að málsgrein er í mótsögn við það sem rætt hefur verið innan nefndarinnar allan tímann og engin umræða farið fram um að ráðherra fái svo opna heimild eins og hér er gerð tillaga um.

Endurskoða þarf 73. mgr. sbr. fundi sem haldnir hafa verið með lögreglu og Vegagerð nýlega. Eftirlitið með flutningsaðilum á vegum þarf að hafa skýrt markmið og eðlilegt að því sé bætt við greinina. Eftirlitið á að veita viðkomandi aðhald og vera til þess fallið að auka umferðaröryggi á íslenskum vegum.

Í ljósi nýlegs úrskurðar Fastanefndar EFTA á undanþágubeiðnum hvað varðar aksturs- og hvíldartíma og sérfræðingaskýrslu sem m.a. lá henni til grundvallar er ástæða til að benda á að ákvæði aksturs- og hvíldartímareglna um tímapressu við að fara tiltekna leiðir á íslenskum vegum sé ekki talið til þess fallið að auka umferðaröryggi. Skv. skýrslunni er það fremur talið til þess fallið að auka streitu bílstjóra að vera undir tímapressu á tilteknum leiðum á íslensku vegakerfi.

(Ath. að allan nefndartímann hefur komið skýrt fram að það væri vilji samgönguráðuneytisins að Vegagerðin hefði þetta veftirlit á hendu, ekki lögreglan, því hefur sá möguleiki aldrei komið upp að ræða það hvaða embætti ætti að hafa það með höndum. Á fundi með Vegagerðinni í dag kom fram að þeir hafa viðhaft eftirlit með áspunga í áratugi og hafa litið svo á að með því séu þeir að gæta mannvirkja sinna, þ.e. veganna. Hafa í raun engan áhuga á að hafa annað eftirlit á hendu og vilja gjarna vera lausir við það. Hver hefur eftirlitið með höndum og valdheimildir þess þarf að vera alveg skýrt skv. greininni en er það ekki í dag.)

Lögfesta þarf meginreglu um faglegt markmið eftirlitsins sem ráðherraheimildin í 6. mgr. getur byggt á.

Set spurningamerki við 3. mgr. 76. gr. Sérkennileg lagasetning að miða við hæð barns og getur vart talist falla undir réttlætissjónarmið lagasetningar.

Vanda þarf betur 79. gr. um flutning á hættulegum farmi. Fyrir það fyrsta þarf að skýra undir hvaða ráðuneyti og stofnun málaflokkurinn tilheyrir. Málaflokkurinn allur á ekki heima í umferðarlögum. Umferðarlögin fjalla um umferð á vegum nema annað sé sérstaklega tekið fram. **Þrengja þarf ráðherraheimild þannig að hún rúmist einungis innan alþjóðlegra ADR-reglna.**

Engin tilraun hefur verið gerð til þess innan nefndar um heildarendurskoðun umferðarlaga að setja sig inn í eða ræða efnislega hvað er að í þessum málaflokki. Það á enn eftir að leysa stór deiluefni í þessum málaflokki eins og hvernig öðlast menn réttindi til að kenna til ADR akstursréttinda? Hver á að hafa heimild til að halda slík námskeið? Hver á að hafa eftirlit með þeim aðila? Hvaða kröfur á að gera til námsskrár? Hver á að bera ábyrgð á málaflokknum?

Ráðherraheimildina í 4. mgr. 70. gr. er meingölluð og þarf að laga. Eins og hún er sett upp á ráðherra áfram að hafa í hendi sér hvernig kennslu er háttað í málaflokknum, hvaða skilyrði eru sett til að öðlast réttindi til kennslu og þá er eftirlit Vinnueftirlits ríkisins meira að segja hent þarna inn í lokin. Þetta frumvarp til breytinga á umferðarlögum hefur að meginmarkmiði að fækka ráðherraheimildum og kveða á um meginreglur í lögnum. Þetta ákvæði þverbrýtur þá meginreglu og þarf þess vegna að skoðast mun betur.

Fulltrúi SVP mun leggja fram breytingatillögu við 79. í heild eins fljótt og unnt er fyrir næsta fund nefndarinnar.

80. gr. þarfnast endurskoðunar. Er dæmi um það verklag að texti úr núgildandi reglugerð um stærð og þyngd ökutækja sé tekin orðréttur upp og settur inn í frumvarpstextann. 3. mgr. á að fella út enda ekki augljóst á hvaða forsendum hún er komin inn í þessi drög að frumvarpi til umferðarlaga. Hvaðan kom hún? Þetta ákvæði hefur aldrei verið rætt og engin ástæða til að lögfesta í umferðarlögum heimild veghaldara til að bjóða upp á vegi með breytilegan áspunga. Ef slíkt ákvæði á einhvers staðar heima í lögum er það í vegalögum en ekki umferðarlögum og alls ekki í lagagrein sem fjallar um „akstur, breiðra, þungra langra eða hárra ökutækja“.

Það sama á við um 4. mgr. 80. gr. Heimild Veghaldara til að veita undanþágur frá reglum um áspunga hlýtur að eiga heima í vegalögum en ekki í umferðarlögum.

Ákvæði 4. gr. þarf að vera skýrt á einni hendi enda gengur ekki að þurfa að sækja um undanþágur bæði til sveitarfélaga og Vegagerðar vegna eins flutnings. Eitt tilfelli sértæks flutnings getur farið um veg sveitarfélags og Vegagerðar og nauðsynlegt að slík undanþága sé gefin út af einum aðila en ekki tveimur. Þá ætti undanþágan að vera gefin út af sama aðila og hefur þjónustuna á hendi, þ.e. ef fylgdar er krafist með viðkomandi sértækum flutningi er einfaldast og skilvirkast að sá sem gefur út undanþáguna sé sá hinn sami og fylgir flutningnum eftir. Þessi setning „Leyfi veghaldara skal fylgja ökutækinu við flutninginn“ ætti að vera óþarft í nútímanum. Tölvutæknin ætti að gera mögulegt að undanþágan væri gefin út með rafrænum hætti á skráningarnúmer ökutækis og/eða tengivagns og ætti að vera hægt að gera mögulegt fyrir eftirlitsaðila að slá upp í tölvukerfi. Óþarft að kveða á um pappírsviðskipti af þessu tagi í umferðarlögum.

Fella á út ákvæði 5. mgr. 80. gr. enda ákvæði sama efnis í 73. gr, sama á við 6. og 7. mgr. – ákvæði þess efnis er í 73. gr.

Taka til skoðunar ráðherraheimild til gjaldtöku í 8. gr. 80. gr. vegna sérstakrar fylgdar lögreglu með sértækum farmi.

Þá þarf að athuga að í 8. mgr. 80. gr. er fylgd allt í einu bundin lögreglu – embætti sem á ekki að hafa undanþágurnar á sinni könnu. Með þessari tillögu er beinlínis verið að lögfesta óhagræði. Að láta eitt embætti hafa valdheimild til að gefa út undanþágur sem annað embætti á svo að sinna. Færi mun betur á því að leysa fyrst efnislega hver á að hafa undanþágur og heimild til fylgdar á hendi og lögfesta svo að það sé einn og sami aðilinn.

Ákvæði 3. mgr. 81. gr. þarfnast endurskoðunar. Er ekki beinlínis undarlegt að nú á tímum sé í umferðarlögum heimild til að „geyma“ eitthvað á „vegi“? Hvaða „sérstöku ástæður“ gera „geymslu“ á akbraut réttlætana í dag? Þetta virðist beinlínis vera úrelt lagagrein sem þarft er að fella út. Sama á við um 4. mgr. 81. gr. Virðist rökrétt að fella þetta ákvæði út. Frágangur við vegagerð er eitt af þeim vandamálum sem brýnt er að taka á með ákveðnum hætti í lögum og þessi ákvæði koma fyrir sjónir sem úrelt ákvæði.

Kveða þarf skýrar á um 1. mgr. 84. gr. Þarft að lögfesta hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis teljast aðalbrautir þannig að það fari ekki á milli mála. Það er í samræmi við meginmarkmið heildarendurskoðunar umferðarlaga um að lögfesta meginreglur. Mótsögn í því að heimila vegamálastjóra að ákvarða svo veigamikil atriði. **Ath. vel þessa grein í heild sinni!**

Endurskoða þarf 88. gr. í heild sinni. Miklar umræður voru í nefndinni í upphafi heildarendurskoðunar þessara laga um vandræði sem slælegar merkingar við vegi skapa. Það er brýnt að ábyrgð á umferðarmerkjum sé á ábyrgð eins embættis og virðist rökrétt að það sé á ábyrgð vegamálastjóra í öllum tilfellum en ekki hjá lögreglu. Ekki er augljóst af hverju á að veita ráðherra heimild til að „víkja frá almennum umferðarreglum með merkjum“ eins og tilgreint er í 4. mgr. 88. gr. Þá er rétt að velta upp hvort að heimild ráðherra til að setja í reglugerð ákvæði um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósá og hljóðmerkja og annarra merkja á eða við veg til stjórnunar á eða leiðbeiningar fyrir umferð, svo og hvað þau tákna eins og gert í 4. mgr. 88. gr. eigi ekki að byggja á einhverju alþjóðlegu kerfi um slíkt. Í stað þess að ráðherra hafi þessa opnu heimild er ekki rétt að hún sé skilyrt einhverjum stöðlum eða kerfi sem notuð eru í nágrannaríkjunum?

Kveða þarf skýrar á um ábyrgð í 89. gr. Gengur ekki að segja „þeim er stjórnar verki“. Verður að vera skýrt í þessari grein **hver** ber ábyrgð þar sem vegavinna fer fram. Dæmi um vandamál í umferðinni sem við þekkjum að er brýnt að leysa í dag sbr. umræður innan nefndarinnar. Vegagerðin bendir á verktaka, verktaki bendir á Vegagerð, svona flækjustig þurfa meginreglur í umferðarlögum að leysa með því að kveðið sé skýr á um **hver** ber ábyrgð.

Hvað varðar XX. kafla um stjórnsýslu umferðarmála þá stendur nú yfir á vegum samgönguráðuneytisins möguleg skoðun á mögulegri sameigningu stjórnsýslustofnana. Það virðist beinlínis tvíverknaður að leggja til ákveðnar tillögur til mikilla breytinga á Umferðarstofu á meðan sú vinna er í gangi.



Fulltrúi SVP mun þó fara yfir þær tillögur sem liggja fyrir og eftir atvikum staðfesta þær eða gera athugasemdir og koma á framfæri við nefndina eins fljótt og hægt er. Sama á við um athugasemdir við greinargerð. Þær eru eftir en tvennt skal þó nefna nú. Annars vegar kemur fram í athugasemdum við lagafrumvarpið að „nefndin hafi tekið á móti helstu sérfræðingum þjóðarinnar á þessu sviði“. Fulltrúi SVP gerir athugasemd við þessa fullyrðingu og biður um að hún sé tekinn út enda kannast hún ekki við að nefndin hafi talað við marga sérfræðinga um umferð. Þá saknar fulltrúi SVP þess meginmarkmiðs sem lagt var upp með í upphafi að vinna nefndarinnar skildi taka mið af íslenskum aðstæðum.

Signý Sigurðardóttir

fulltrúi SVP í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga