

Mb. Hvað er eftir í heildarendurskoðun umferðarlaga?

03.04. 2009/ss

Vísa í framlögð fyrri minnisblöð.

Meginatriði:

- Það er enn fullt af ákvæðum sem þarfnast umræðu og endurskoðunar í frumvarpi til umferðarlaga
- Það er ástæða til að hleypa fleiri sérfræðingum í umferð að þessari vinnu en þeir hafa hingað til ekki verið margir
- Það vantar það viðhorf að laga lögin út frá því sem er í ólagi. Það hlýtur að vera grunnforsenda þess að farið er í heildarendurskoðun laga – að laga það sem er í ólagi. Það er lykilatriði í þessari vinnu og þarf að halda upp á.
- Blasir ekki við að liggja á að ljúka heildarendurskoðun umferðarlaga. Að vanda til verka virðist mun mikilvægara en að hraða verkinu.
- Engin tilraun gerð til að laga þau atriði sem snúa að flutningagreininni (vöru- og farþega) hingað til og raunar virðist sem eina ástæðan fyrir að fulltrúi þeirrar sé í nefndinni sé að geta sagt að hún sé þar. Ekkert af því sem lagt hefur verið fram til þessa styður annað.
- Samgönguráðuneytið þarf að gefa flutningagreininni og fleirum (t.d. ökukennurum og ökuskólum) færi á að;
 - o ræða þau atriði sem eru í ólagi á grundvelli laganna,
 - o ræða tillögur að lausnum á þeim,
 - o þessir aðilar þurfa að sameinast um lausnir
- Þá fyrst er kominn jarðvegur til að búa til:
 - o nýjar tillögur að lagaákvæðum og ræða þær og laga í nefndinni
- Aðalatriðið er að þessi vinna í heildarendurskoðun umferðarlaga er mjög mikilvæg og tímabær en hún þarf að fá að taka þann tíma sem hún þarf að taka og það er langur vegur frá að heildarendurskoðun umferðarlaga sé lokið.

Lagfæra ákvæði í samræmi við gildissvið laganna að þau gildi fyrst og fremst um umferð á vegum.

Fella út:

Ákvæði 4 mgr. 36 gr.

Ákvæði 5. mgr. 36. gr. – eða þörf á að skýra betur hvaða tilvik er átt við, þrengja frekar.

Ákvæði 2. mgr. 69. gr.

Ákvæði 5. mgr. 69. gr. – ráðherraheimild óþörf ef 2. mgr. er felld út.

Síðustu setningu í **1. mgr. 70. gr.**

Orðið „nær“ í 2. setningu **2. mgr. 70. gr.** Með því er ráðherraheimildin þrengd og honum einungis gefin heimild til að gefa ökutækjum undanþágu frá skráningu sem eingöngu eru notuð utan opinberra vega.

Innskotssetningu í **1. mgr. 72. gr.** „utan dráttarvélar og torfærutæki“.

Ákvæði 3. mgr. 81. gr.

Ákvæði 4. mgr. 81 gr.

Nýjar tillögur að 50. – 55. gr. vantar. Þarf að endurskoða frá grunni í ljósi niðurstöðu Fastanefndar EFTA. Taka mið af íslenskum aðstæðum eins og nefndinni var fyrir lagt í upphafi.

Of viðar ráðherraheimildir sem þarf að endurskoða/og eða þrengja:

Ákvæði 7. og 8. mgr. 57. gr.

Of við ráðherraheimild, meginreglur á að festa í lög.

Ráðherra fær heimild til að setja frekari skilyrði, þ.á.m. um aldur kennslu og próf í reglugerð til að mega stjórna alls kyns farartækjum

- Aldur á að festa í lög eins og á við um almenna ökumenn
- Skilyrði á að þrengja og vísa í á hvaða forsendum ráðherra hefur slíka heimild
- b. liður 8. mgr. á að veita ráðherra heimild á grundvelli alþjóðlegra reglna og þannig tryggt að ráðherra hafi ekki heimild til að setja hvaða sérreglur sem er hér á landi um þennan málaflokk.

Eitt helsta vandamál sem við er að glíma á grundvelli núgildandi umferðarlaga er að vinna í umhverfi þar sem grundvallarreglum er breytt með reglugerðarbreytingu sí svona. Atvinnubílstjórar og flutningsfyrirtæki hvort heldur þau eru í vöru- eða farþegaflutningum eiga að geta gengið að meginreglum vísam og hafa fullvissu um að íslensk stjórnvöld gangi ekki lengra en þörf er á í að íþyngja greininni með breytingum á reglugerðum. Það hefur ítrekað verið gert og því þurfa löggin að breyta, þrengja heimildir ráðherra til að gera breytingar.

Ákvæði 1. og 2. mgr. 60. gr.

Það sama á við og hér að ofan – of við ráðherraheimild. Meginreglur á að lögfesta.

Besta dæmið er að á grundvelli reglugerðar hefur samgönguráðherra íþyngt atvinnubílstjórum með því að gera kröfu um endurmenntun þeirra eftir 5 ár. Atvinnubílstjórar í hvort heldur er vöru- eða farþegaflutningum eiga ekki að halda réttindum sínum nema að þeir taki endurmenntun á 5 ára fresti. Þetta er grundvallarbreyting á réttindum atvinnubílstjóra sem væntanlega stenst ekki lög eða ég geri ekki ráð fyrir því að slík breyting í formi reglugerðar geti staðist stjórnarskrá.

Þarf ekki að takast á við þetta við heildarendurskoðun umferðarlaga? Eða vilja menn halda þessu óbreyttu og láta reyna á þetta fyrir dómstólum með tíð og tíma?

Ákvæði 62. og 63. gr. þarfnast endurskoðunar á grundvelli þess að með þeim eru ökukennarar settir alfarið undir vald Umferðarstofu.

Ákvæði 64. gr. Sama á við þarfnast endurskoðunar út frá valdmörkum. Ökuskólar eru skv. henni alfarið settir undir vald Umferðarstofu. Hana þarf þó að endurskoða enn frekar því skv. henni er það líka á valdi Umferðarstofu að meta hvort allar nauðsynlegar upplýsingar hafi verið lagðar fram eða ekki. Á að vera lögfest hvaða upplýsingar ökuskólar þurfi að leggja fram til að öðlast starfsleyfi.

Efnislega er þetta mál á því stigi að það þarfnast umræðu hagsmunaaðila, viðskiptavina þeirra og samgönguráðuneytisins. Heilmikil vinna verið lögð í skýrslu um málið sem nú liggur fyrir.

- Þessi aðilar þurfa að fá aðgang að samgönguráðuneytinu til að ræða efnislega hvað á að lögfesta og hvað ekki og
- á grundvelli þeirrar niðurstöðu þarf að gera tillögu að breytingum á lagaákvæðum.
- tillögur að lagaákvæðum ræddar innan efndarinnar.

Ákvæði **2. mgr. 65. gr.** þarf að endurskoða. Umferðarstofu er 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. og á sama hátt.**

Ákvæði **3. mgr. 72. gr.** þarf að endurskoða. Of víð ráðherraheimild þarf að lögfesta meginreglur og þrengja ráðherraheimildir.

Lögfesta meginreglu um skoðunarstofur.

Lögfesta meginreglu um endurskoðunarverkstæði.

Mjög óeðlilegt eins og gerðist í vetur að ein ráðherraákvörðun geti kipt rekstrargrundvelli undan heilli starfsemi si svona. Jafn óeðlilegt að lögfesta „einokun“.

Þarf að takast á við hvernig þetta umhverfi eigi að vera, ákveða það og lögfesta.

Inn í þetta ákvæði er allt í einu komin vegaskoðun sem á að vera á valdi ráðherra.

Eftirlit á vegum hvaða eftirlit sem það er á að vera í einni lagagrein en ekki mörgum ákvæðum tvíst og bast um lögin.

Ákvæði **73. mgr.** og ákvæði **80 gr.** þarf að endurskoða og skoða saman. Eftirlit með flutningsaðilum á vegum á að vera skýrt. Það á að vera skýrt hver er tilgangur og markmið slíks eftirlits og hverju því er ætlað að ná fram. Það á að vera skýrt á hendi hvaða aðila það er og ef ákvörðun er tekin um að það skuli vera tveir aðilar, lögreglan annars vegar og vegagerðin hins vegar þarf að vera skýrt hvor aðili á að hafa eftirlit með hvaða þáttum. Hver á að hafa hvaða hlutverk skv. lögnum.

Undanþágur skv. **4. mgr. 80.** geta ekki verið á valdi „vegaldara“ því þar með væri búið að lögfesta að sveitarfélögin og Vegagerðin ættu að gefa út undanþágur. **Hagsmunaaðilar í vöruflutningum þurfa að eiga umræðu við samgönguráðuneytið um hvernig þetta umhverfi er og í kjölfarið þarf að taka ákvörðun um hvernig það skuli leyst og lögfesta það.** Samgönguráðuneytið færði allar undanþágur til Vegagerðarinnar með einni reglugerðarbreytingu snemma árs 2007. Það leysti engan vanda en bjó til nýjan. Eftir sem áður er það lögreglan sem fylgir viðkomandi á undanþágu út úr borginni. Enda er það lögreglan sem hefur heimild til að stoppa umferð ef á þarf að halda o.s.frv.

Ákvæði **79. gr.** þurfa hagsmunaaðilar að eiga umræðu við samgönguráðuneytið og á grundvelli þess þarf að gera tillögu um lagagreinina. Ráðherraheimildin í 5. mgr. er meingölluð og of víðtæk og opin. Þarf að þrengja á grundvelli hvaða alþjóðlegu reglna ráðherra fær heimildir til breytinga. Kennsluréttindi og á ábyrgð hvers þessi málaflokkur er þarf að vera skýrt og búa til meginreglur um.

Ákvæði 80. gr. þarfnast endurskoðunar. Ákvæðið er sett inn úr núgildandi reglugerð um stærð og þyngd ökutækja og þarf að skoða vel. 4. mgr. sem fyrr segir þarf að skoða raunsætt út frá umhverfinu eins og það virkar í framkvæmd.

8. mgr. þarf að endurskoða sérstaklega. Verið að lögfesta óhagræði sbr. að undanþágurnar eru á hendi veghaldara skv. 4. mgr.

Kveða skýrar á um ákvæði **1. mgr. 84 gr.** Lögfesta hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis teljast aðalbrautir. Samræmist meginmarkmiði heildarendurskoðunar umferðarlaga um að lögfesta meginreglur.

Ákvæði **88. gr.** þarf að endurskoða í heild sinni. Mikil umræða í upphafi nefndarstarfsins um mikilvægi merkinga hvað varðar umferðaröryggi. Virðist rökrétt að ábyrgð á umferðarmerkjum sé á ábyrgð Vegagerðarinnar en ekki lögreglu. Þörf á að breyta **1. mgr.** í samræmi við það. Hvaða rök liggja að baki ráðherraheimild í **4. mgr.** til að „víkja frá almennum umferðarreglum með merkjum“? Spurning um að binda heimildir ráðherra skv. **4. mgr.** og láta regluna byggja á alþjóðlegum reglum?

Kveða skýrar á um hver ber ábyrgð skv. **89. gr.**

XX. kafli um stjórnýslu umferðarmála er eftir en á vegum samgönguráðuneytisins fer nú fram möguleg skoðun á sameiningu stjórnýslustofnana og eðlilegt að sá kafli sé skoðaður í samhengi við þá vinnu.

Gjaldtökuheimildir í lögnum þurfa að vera skýrar hvar sem þeim er fyrirkomið.

Alveg er eftir að ræða og endurskoða athugasemdirnar með drögnum.
Að öðru leyti vísað í minnisblað dags. 19.03. 2009/ss

Signý Sigurðardóttir
fulltrúi SVP í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga