

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 50 30. mars 1987, með síðari breytingum.

(Lagt fyrir Alþingi á 131. löggjafarþingi 2004–2005.)

1. gr.

44. gr. a. umferðarlaga verður orðuð þannig: Flytjendum, eigendum ökutækja og öikumönnum ber að haga akstri í samræmi við reglur um notkun ökurita og aksturs- og hvíldartíma.

Ráðherra skal setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum, ökurita o.fl., þar sem m.a. skal kveðið á um:

- a. þau ökutæki, sem reglurnar taka til,
- b. aksturstíma ökumanns hvern dag, og skyldu ökumanns til gera hlé á akstri, og til að taka daglega og vikulega hvíld frá akstri,
- c. notkun ökurita, sem er búnaður ökutækis þar sem skráðar eru og geymdar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns, hraða ökutækis og fleira,
- d. skyldu til þess að varðveita í ökurita, á ökuritakorti eða með öðrum hætti upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns og veita eftirlitsmanni aðgang að þeim upplýsingum þegar þess er óskað,
- e. útgáfu, efni og form ökuritakorts, sem er lykill að rafrænum ökurita og geymir jafnframt rafrænar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns,
- f. gjald fyrir ökuritakort og
- g. eftirlit með framkvæmd reglna um aksturs- og hvíldartíma ökumanns og notkun ökurita.

Eftirlitsmaður getur krafist þess að ökumaður eða flytjandi afhendi gögn um aksturs- og hvíldartíma ökumanns, hraða bifreiðar og fleira. Þetta gildir hvort sem er við eftirlit á vegum eða í starfstöð flytjanda og hvort sem gögnin eru afhent á staðnum eða eru send eftirlitsmanni að ósk hans eða annarra þar til bærra starfsmanna þess sem eftirlit annast. Með orðinu flytjandi er hér átt við skráðan eiganda (umráðamann) bifreiðar til fólks- eða vöruflutninga eða þann sem tekur slíka bifreið á leigu og ekur henni sjálfur eða ökumaður í þjónustu hans.

Laun ökumanns, sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum og er skylt að fylgja reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, má ekki miða við ekna vegalengd eða flutt vörumagn, jafnvel þótt um kaupauka eða launauppbót sé að ræða.

2. gr.

47. gr. verður þannig orðuð:

Lögreglumaður getur krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis gangist undir öndunarpróf ef:

- a. ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn ákvæðum 45. gr.,
- b. ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga eða reglna sem settar eru samkvæmt þeim enda hafi ráðherra ákveðið að öndunarsýni megi taka í þeim tilvikum,
- c. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða

d. hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Lögreglumaður getur krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis láti í té munnvatnssýni ef:

- a. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 44. gr. vegna neyslu ávana- og fíkniefna,
- b. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða
- c. hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Lögreglumaður getur fært ökumann til rannsóknar á öndunarsýni, á munnvatnssýni eða til blóð- og þvagrannsóknar ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 44. gr. eða 45. gr. , hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta henni í té munnvatnssýni eða hann er ófær um það. Liggi fyrir grunur um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis eða ávana- og fíkniefna, getur lögreglumaður auk þess fært ökumann til læknisskoðunar. Sama á við þegar grunur er um akstur undir áhrifum áfengis eða ávana- og fíkniefna og sérstakar ástæður mæla með því.

Lögregla annast töku öndunarsýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða meinatæknir annast töku blóðsýnis. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr.

Ráðherra setur nánari reglur um töku sýna og rannsókn skv. 1., 2. og 3. mgr.

Vegna töku og rannsóknar öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 6.500 kr., sem teljast til sakarkostnaðar.

3. gr.

3. mgr. 68. gr. verður orðuð þannig:

Ráðherra setur reglur um eftirlit með:

- a. aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita, þ.á.m. að skoða upplýsingar sem varðveittar eru í ökurita bifreiðar, á ökuritakorti eða með öðrum hætti,
- b. heildarþyngd og áspunga ökutækja og
- c. ástandi ökutækja í umferðinni, þ.á.m. með því að annast sérstaka vegaskoðun sem fram fer í samræmi við reglur um skoðun ökutækja.

Ráðherra getur ákveðið að sérstakir eftirlitsmenn annist, auk lögreglu, eftirlit samkvæmt 1. mgr. Ráðherra setur reglur um hæfi og starfsþjálfun slíkra eftirlitsmanna og setur þeim starfsreglur.

Eftirlitsmönnum er heimilt að stöðva ökutæki þegar þeir sinna eftirliti.

4. gr.

71. gr. laganna verði orðuð þannig:

Ráðherra setur reglur um öryggis- og verndarbúnað fyrir ökumann og farþega bifreiðar þar sem m.a. skal kveðið á um:

- a. skyldu til þess að nota öryggisbelti,
- b. skyldu til þess að nota öryggis- og verndarbúnað fyrir börn með tilliti til aldurs, hæðar og þyngdar barns og til flokkunar búnaðar, og
- c. skyldu ökumanns til þess að sjá um að farþegi noti öryggis- og verndarbúnað.

5. gr.

Á eftir 2. mgr. 100. gr. kemur ný málsgrein, þannig orðuð:

Eigi skal refsa fyrir brot sem tilgreind eru í 108. gr. a og 108. b.

6. gr.

102. gr. verður breytt þannig:

Í stað „3. mgr.“ í 1. málslíð 1. mgr., 1. málslíð 2. mgr. og 1. málslíð 4. mgr. kemur: 4. mgr.

Í stað „og“ á eftir „2%“ og á undan „vínandamagn“ í 3. mgr. kemur: eða

7. gr.

108. gr. verður orðuð þannig:

Heimilt er að leggja á gjald vegna brota gegn:

- a. ákvæðum 4. mgr. 7. gr., 2. mgr. 27. gr. og 3. mgr. 27. gr.,
- b. ákvæðum a-, b-, c-, d-, e-, h og i líða 1. mgr. 28. gr. og ákvæðum 30. gr.
- c. banni við stöðvun eða lagningu ökutækis, sem gefið er til kynna með umferðarmerki,
- d. banni við stöðvun eða lagningu ökutækis, sem sett er skv. 81. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
- e. öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu, sem sett eru skv. 81. gr. og
- f. reglum um notkun stöðureita skv. 1. og 2. mgr. 83. gr.

Gjaldið hvílir á þeim, sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu. Eigandi ökutækis eða umráðamaður ber einnig ábyrgð á greiðslu gjaldsins ef það greiðist ekki innan tilskilins frests nema sannað verði að ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi.

Ráðherra ákveður gjald vegna brota gegn ákvæðum 1. mgr.

Lögreglan annast álagningu og innheimtu gjaldsins. Ákveða má að lögreglu sé heimilt að fela öðrum innheimtu gjaldsins. Ráðherra getur þó ákveðið að álagning gjaldsins fari fram með aðstoð sérstakra stöðuvarða á tilteknum svæðum, að öllu leyti eða að hluta. Hann getur og ákveðið, að ósk sveitarstjórnar, að álagning og innheimta gjaldsins fari fram á vegum sveitarfélagsins að öllu leyti eða að hluta. Rennur gjaldið þá í sveitarsjóð og skal varið til að gera og reka bifreiðastæði og bifreiðageymslur til almenningsnota. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags getur sveitarstjórn ákveðið fjárhæðina í gjaldskrá sem ráðherra staðfestir.

Gjaldið skal lagt á með skriflegri tilkynningu sem festa skal við ökutæki eða afhenda ökumanni þess.

Fyrirsögn 108. gr. verður þannig orðuð: Gjald vegna stöðvunar- og stöðubrota.

8. gr.

Á eftir 108. gr. kemur ný grein, 108. gr. a, orðuð þannig:

Heimilt er að leggja á gjald, að fjárhæð 3.000 kr., vegna brota gegn reglum sem ráðherra setur, með stoð í 67. gr., um skyldu til að færa ökutæki til skoðunar. Gjaldið hvílir á eiganda og umráðamanni ökutækis.

Gjaldið má leggja á þegar liðnir eru tveir mánuðir frá því að færa skyldi ökutæki til aðalskoðunar. Gjaldið rennur til Umferðarstofu sem annast álagningu og innheimtu þess Umferðarstofu er heimilt að fela öðrum innheimtu gjaldsins.

Fyrirsögn 108. gr. a skal orðuð þannig: Gjald vegna vanrækslu þess að færa ökutæki til skoðunar.

9. gr.

Á eftir 108. gr. a kemur ný grein, 108. gr. b, orðuð þannig:

Heimilt er að leggja á gjald vegna brota ökumanns gegn síðari málslið 1. mgr. 48. gr. Ráðherra ákveður gjaldið og lögreglan annast álagningu og innheimtu þess. Gjaldið skal lagt á með skriflegri tilkynningu sem afhent er eða send ökumanni. Ákveða má að lögreglu sé heimilt að fela öðrum innheimtu gjaldsins.

Fyrirsögn 108. gr. b skal orðuð þannig: Gjald vegna vanrækslu þess að hafa ökuskírteini meðferðis.

10. gr.

109. gr. verður þannig orðuð:

Ákvörðun um álagningu gjalds samkvæmt 108. gr., 108. gr. a og 108. gr. b verður ekki borin undir æðra stjórnvald.

Verði gjald, sbr. 1. mgr., ekki greitt innan tilskilins frests, hækkar það um 50%.

Ráðherra setur nánari reglur um hvernig það skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest. Má þar ákveða að gjald, sem lagt hefur verið á en eigi greitt innan nánar tiltekens frests, hækki um 100%.

(Gjald samkvæmt 108. gr. og 108. gr. a nýtur lögtaksréttar og lögveðs í viðkomandi ökutæki). Lögveð þetta gengur fyrir öllum öðrum réttindum í ökutækinu, en fellur niður við eigendaskipti, hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið. Lögveðið gengur þá á eftir kröfum um opinber gjöld sem tryggð eru með veði í ökutækinu hafi veðinu verið þinglýst áður en gjaldið var lagt á.

Verði álagt gjald ekki greitt innan tilskilins frests, skal senda eiganda ökutækisins eða umráðamanni, á sannanlegan hátt, tilkynningu um að krafist verði aðfarar eða nauðungarsölu að tilteknum tíma liðnum enda hafi greiðsla þá eigi verið innt af hendi. Einnig skal honum gefinn kostur á að koma að mótbárum eða vörnum innan sama tíma.

Verði gjaldið ekki greitt innan frests skv. 4. mgr. og engar mótbáru eða varnir hafa verið hafðar uppi, má krefjast nauðungarsölu á lögveðinu til lúkningar gjaldinu án undangengins fjárnáms. Einnig má krefjast fjárnáms hjá þeim sem ber ábyrgð á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr. án undangengins dóms eða sáttar.

Fyrirsögn 109. gr. skal þannig orðuð: Álagning og innheimta gjalds samkvæmt 108. gr. 108. gr. a og 108. gr. b

11. gr.

Eftirfarandi breyting verður á 2. mgr. 114. gr.:

Í stað „200 kr.“ kemur: 400 kr.

12. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I.

Áður en ákvæði umferðarlaga um hvíldartíma ökumanna var breytt með lögum nr. 84/2004 var svo hljóðandi ákvæði í 6. mgr. 44. gr.: „Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hvíldartíma ökumanna.“ Ákvæðið var í umferðarlögunum nr. 50/1987 þegar þau tóku gildi 1. mars 1988.

Með lögum nr. 84/1984 var 6. málsgrein 44. gr. felld niður en í stað þess kom ný grein svo hljóðandi:

„Ráðherra setur reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, þar á meðal um:

- a. notkun ökurita, sem er búnaður ökutækis þar sem skráðar eru og geymdar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns, hraða ökutækis og fleira,
- b. skyldu til þess að varðveita í ökurita, á ökuritakorti eða með öðrum hætti upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns og veita eftirlitsmanni aðgang að þeim upplýsingum þegar þess er óskað,
- c. útgáfu, efni og form ökuritakorts, sem er lykill að rafrænum ökurita og geymir jafnframt rafrænar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns,
- d. gjald fyrir ökuritakort.“

Ákvæði um ökurita, ökuritakort og skyldu til þess að nota þau, skrá og varðveita upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma, veita eftirlitsmanni aðgang að upplýsingunum og um gjald fyrir ökuritakort, eru einkum komin til vegna þess að til stendur að setja rafræna ökurita í þær bifreiðar sem reglur um aksturs- og hvíldartíma taka til og nota í því sambandi rafræn ökuritakort. Hinn 5. ágúst 2004 var gert ráð fyrir að samræmdar reglur um notkun rafræna ökurita skyldu taka gildi og þar með samræmdar reglur um notkun þeirra á Evrópska efnahagssvæðinu. Gildistímanum hefur verið frestað til 5. ágúst 2005.

Í 1. gr. frumvarps þessa er kveðið nánar, en er í umferðarlögunum, á um heimild ráðherra til þess að setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum, ökurita og fleira. Ráðherra skal, samkvæmt frumvarpinu m.a., setja reglur um aksturstíma ökumanns hvern dag, og skyldu ökumanns til gera hlé á akstri, og til að taka daglega og vikulega hvíld frá akstri.

Þessi breyting er m.a. til komin vegna dóms Hæstaréttar í málinu nr. 251/2004 sem kveðinn var upp 28. október 2004. Málavextir og niðurstaða dómsins voru í stuttu máli þessir:

X var saksóttur fyrir umferðarlagabrot með því að hafa ekið vöruflutningabifreið yfir sjö daga tímabil án þess að taka sér „lögboðna vikuhvíld.“ Var þetta í ákæru talið varða við a. lið 1. gr. reglugerðar nr. 136/1995 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna o.fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan Evrópska efnahagssvæðisins, sbr. ákvæði reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3820/85 um samhæfingu tiltekinnar löggjafar á sviði félagsmála er varðar flutninga á vegum, sbr. 6. mgr. 44. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Talið var að sjálfstæða verknadalýsingu á broti varðandi hvíldartíma ökumanna væri hvorki að finna í 6. mgr. 44. gr. umferðarlaga né heldur í reglugerð nr. 136/1995 sem sett væri með stoð í lögunum. Væri því ekki um að ræða svo skýra refsheimild að samrýmanleg væri 1. mgr. 69. gr. stjórnskrárinnar. Var X því sýknaður af kröfu ákærvaldsins.

Álit hæstaréttar í hnotskurn:

- Ákvæði 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga hefur að geyma aðgreinda refsireglu sem vísar til verknaðarlýsinga í öðrum ákvæðum laganna og í ákvæðum reglna sem settar eru samkvæmt þeim.
- Hvorki í þágildandi ákvæði 6. mgr. 44. gr. umferðarlaga né í reglugerð nr. 136/1995 er að finna sjálfstæða verknaðalýsingu á broti varðandi hvíldartíma ökumanna né aðrar efnisreglur þar um. Samkvæmt því er hér ekki um að ræða svo skýra refsheimild að samrýmanleg sé 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar

Í 100. gr. umferðarlaga er kveðið á um refsingu vegna brota gegn umferðarlögunum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, sektir og fangelsi. Samkvæmt því getur verknaðarlýsing brots verið hvort sem er í umferðarlögunum eða í reglum settum samkvæmt þeim.

Reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sem gilda hér á landi, hafa verið settar með innleiðingu EB-reglugerða og tilskipana í samræmi við ákvæði sammingsins um Evrópska efnahagssvæðisins. EB-reglurnar hafa verið birtar í EES- viðauka við stjórnartíðindi EB og innleiddar í íslenskan rétt með reglugerð, með svonefndri tilvísunaraðferð. Gildandi reglugerð um aksturs- og hvíldartíma, ökurita o.fl. er nr. 136/1995.

Rétt er að gera ráð fyrir að megin efni reglna um aksturs- og hvíldartíma verði í reglugerð svo sem verið hefur. Hins vegar þykir rétt, m.a. með hliðsjón af fyrrnefndum dómi Hæstaréttar, að leggja til, eins og hér að framan er teikið fram, að ákvæði umferðarlaga um þetta efni verði ítarlegri en nú er, að kveðið verði þar nánar á um þau helstu atriði sem ráðherra skal setja sett reglur um.

Úr norskum lögum - Vegtrafikklov nr. 4/ 1065:

§ 21. Alminnelige plikter.

Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om kjøre- og hviletid og om arbeidsvilkår for førere eller grupper av førere, om plikt til å gjøre opptegnelser om disse forhold og om oppbevaring, innsending og kontroll av opptegnelsene.

Departementet kan også gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartskriverkort.

Endret ved lov 18 juni 2004 nr. 40.

Úr dönskum lögum – Færdselslov nr.

§ 86 a. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om fravigelse af regler i de i stk. 1 nævnte retsakter, i det omfang disse indeholder adgang hertil.

Stk. 3. Trafikministeren kan henlægge administrationen af de efter stk. 1 og 2 fastsatte bestemmelser til anden offentlig myndighed, privat organisation eller lignende.

§ 118. Med bøde, jf. dog stk. 4, straffes den, der:

1) overtræder § 3, stk. 1 og 2, §§ 4-8, § 9, stk. 2, § 10, § 12, §§ 14-52, § 54, stk. 2-4, § 55 a, stk. 1, § 60, stk. 5, § 60 a, stk. 5,****) § 62, stk. 2 og 3, §§ 63-65, § 67, § 70, stk. 1 og 2, § 72, §§ 74-75, § 78, stk. 3, §§ 80-82, § 83 a, § 84, stk. 2, §§ 86-88, §§ 97-99 og § 105,

II.

Starfshópur, sem dómsmálaráðherra skipaði, skilaði skýrslu í febrúar 2001 þar sem settar eru fram tillögur og ábendingar um atriði sem betur megi fara í því skyni að auka umferðaröryggi og bæta umferðina. M.a. er lagt til í skýrslunni að lögreglu verði heimilað að taka munnvatnssýni til að kanna hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna og eftirfarandi tekið fram:

Skaðleg áhrif áfengis á hæfni ökumanns eru vel þekkt. Síðustu ár hefur aukin athygli beinst að akstri undir áhrifum fíkniefna með tilliti til umferðaröryggis. Erfitt er að segja til um ætlaðan fjölda ökumanna sem aka eða hafa ekið undir áhrifum fíkniefna eða lyfja, vegna skorts á prófun ökumanna. Hins vegar er ljóst að fjöldi þeirra hefur aukist undanfarin ár og er talið að í Noregi hafi fjöldi þeirra sem aka undir áhrifum fíkniefna eða lyfja fimmfaldast á síðastliðnum 10 - 15 árum, samkvæmt því sem kemur fram í skýrslu starfshópsins.

Samkvæmt 2. mgr. 44. gr. umfl., má enginn stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann vegna veikinda, hrörnunar, ofreynslu, svefnleysis, neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða annarra orsaka er þannig á sig kominn að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

Mun erfiðara er fyrir lögreglu að leiða í ljós hvort ökumaður sé undir áhrifum fíkniefna og lyfja heldur en áfengis þar sem hún getur ekki með einföldum hætti sýnt fram á það á staðnum að viðkomandi sé undir áhrifum efna. Í nokkrum löndum hefur áhersla á þennan vanda verið aukin.

Komið hafa fram nýjar aðferðir við að mæla hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna, aðrar en með blóð- eða þvagsýni. Þróuð hafa verði tæki til að greina hvort ökumaður sé undir áhrifum ýmissa ávana- og fíkniefna með töku munnvatnssýnis. Er þessi aðferð einföld í framkvæmd og gerð af lögreglumanni á staðnum, í stað þess að færa ökumann til læknis til rannsóknar. Í Belgíu og Sviss eru í almennri notkun tæki til slíkra mælinga. Slík tæki eru þó ekki lögfull sönnun þess að ökumaður sé ekki undir áhrifum og reynist sýnið jákvætt þarf að færa ökumann til blóð- eða þvagrannsóknar til nánari greiningar og staðfestingar. Með þessu er hins vegar hægt að leiða í ljós hvort ástæða sé til að færa ökumann til slíkrar rannsóknar og þannig hægt að komast hjá því að sýni séu send í dýrar rannsóknir sem ekki reynast svo jákvæð. Slíkar mælingar myndu auðvelda eftirlit lögreglu, spara verulega tíma hjá lögreglu, starfsfólki heilsugæslu og rannsóknarstofu, og þeirri kvöð oft létt af ökumanni að vera færður til frekari rannsóknar.

Þær heimildir sem lögregla hefur samkvæmt 47. gr. umfl., til að kanna hvort ökumaður er undir áhrifum áfengis eru annars vegar öndunarpróf, sem taka má við umferðareftirlit, og hins vegar getur lögregla fært ökumann til rannsóknar á öndunarsýni eða til blóð- og þvagrannsóknar ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 44. gr. umfl. eða 45. gr. umfl. (gildir um áfengi, sjá síðar), eða hann neitar að láta framkvæma öndunarpróf eða er ófær um það. Ef grunur er um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglumaður auk þess fært ökumann til læknisskoðunar. Lögregla annast töku öndunarsýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða meinatæknir annast töku blóðsýnis. Þær heimildir sem lögregla hefur því í dag til að rannsaka hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna er með því að færa hann til töku blóð- og þvagsýnis og þá ef ástæða er til að ætla að ökumaður sé undir áhrifum. Öndunarsýni koma ekki að gagni í þessu skyni. Eftirlit lögreglu er því nokkuð torvelt og þekking lögreglumanna til að bera kennsl á einkenni áhrifa er takmörkuð.

III.

Undanfarin ár hefur verið haft eftirlit á vegum með aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita o.fl. Veruleg breyting verður á framkvæmd þess með nýjum rafrænum ökuritum og rafrænum ökuritakortum sem væntanlegar verða tekin í notkun á næsta ári.

Með reglugerð nr. 680/2002, útgefinni 24. september 2002, sem var breyting á reglugerð um skoðun ökutækja nr. 378/1998, voru innleidd ákvæði tilskipunar 2003/30/EB um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni vöruflutningabifreiða í bandalaginu og aðildarríkja að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Í 1. gr. tilskipunar 2003/30/EB er m.a. eftirfarandi tekið fram:

„Markmiðið með þessari tilskipun er að bæta umferðaröryggi og umhverfið með því að tryggja að vöruflutningabifreiðir á yfirráðasvæði aðildarríkja bandalagsins uppfylli betur tiltekin tæknileg skilyrði sem sett voru með tilskipun 96/96/EB.“

Og í 3. gr. tilskipunarinnar er eftirfarandi tekið fram:

„Sérhvert aðildarríki skal taka upp tæknilegt eftirlit á vegum þannig að markmiðunum í 1. gr. verði náð að því er varðar vöruflutningabifreiðar, sem falla undir þessa tilskipun, með tilliti til innlendra reglna sem eiga við um slík ökutæki samkvæmt tilskipun 96/96/EB.“

Í reglugerð um skoðun ökutækja nr. 378/1998 er vegaskoðun lýst þannig: Vega skoðun er athugun til að ganga úr skugga um að ástand ökutækja, sem stöðvuð eru í akstri, uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í reglum um það efni. Skoðunin er framkvæmd utan skoðunarstofa. Vegaskoðun er framkvæmd af skoðunarmanni á vettvangi á ökutæki sem stöðvað hefur verið af lögreglu. Vegaskoðun fer að mestu fram sem sjónskoðun, virknisathugun og mæling útblástursmengunar.

Í framhaldi af innleiðingu á tilskipun 2003/30/EB var haldið námskeið á vegum Umferðarstofu fyrir lögreglumenn og starfsmenn Vegagerðarinnar til þess að búa þá undir að sinna vegaskoðun.

Skipulag þess eftirlits sem hér er fjallað um, þ.e. með a) aksturs- og hvíldartíma og notkun ökurita, b) heildarþyngd og áspunga ökutækja og c) ástandi ökutækja í umferðinni (sérstakri vegaskoðun) er í deigluinni.

Almennt umferðareftirlit, í þéttbýli og á þjóðvegum er eitt af megin viðfangsefnum lögreglunnar. Vegagerðin hefur í mörg ár haft eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna, og notkun ökurita í því sambandi, svo og með heildarþyngd og áspunga ökutækja. Eftirlitið hefur að verulegu leyti farið fram með aðstoð og í samvinnu við lögregluna þegar stöðva þarf ökutæki og taka skýrslur af ökumönnum

Það er mikilvægt að umferðareftirlit á þjóðvegum sé öflugt, ekki síst vegna aukins fjölda ökutækja á vegunum og auknum vöruflutningum. Því er lagt til að ráðherra fái heimild til þess að setja reglur um slíkt eftirlit varðandi tiltekna þætti, sbr. 3. gr. frumvarpsins, sem lögreglan og sérstakir eftirlitsmenn, t.d. starfsmenn Vegagerðarinnar, hefðu á vegunum. Rétt þykir að ráðherra hafi fremur heimild en ekki skyldu til þess að hlutast til um hverjir, aðrir en lögreglan, fara með umferðareftirlit á þjóðvegum Því sé rétt að fella niður úr umferðarlögunum að Vegagerðin annist eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

IV.

Fyrir liggur tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/20/EB frá 8. apríl 2003 um breytingu á tilskipun ráðsins 91/671/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi skyldubundna notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3,5 tonn. Rétt er að gera ráð fyrir að tilskipunin verði innleidd í íslenskan rétt með reglugerð svo sem verið hefur um tilskipanir og reglugerðir á sviði umferðarmála.

Tillögur um breytingu á 71. gr. byggja á því að heppilegra sé að setja í reglugerð ákvæði um þau atriði sem nú er fjallað um í 71. gr. umfl.. Þannig kæmi fram heildstæðari reglubálkur í reglugerð um notkun öryggisbelta og öryggisbúnaðar fyrir börn í bifreið. Drög að orðalagi 71. gr. eru samin með hliðsjón af samsvarandi ákvæði í norsku og dönsku umferðarlögunum.

Úr norsku umferðarlögunum nr. 4/1965:

§ 23a. *Personlig verneutstyr.*

Kongen kan bestemme at personlig verneutstyr og annet utstyr til sikring av personer skal brukes under kjøring med motorvogn. Kongen kan gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjer under 15 år bruker utstyr som nevnt i første punktum.

Tilføyd ved lov 13 juni 1975 nr. 48, endret ved lover 10 april 1981 nr. 8, 12 juni 1987 nr. 64, 18 juni 2004 nr. 40.

Úr dönsku umferðarlögunum nr. 712/2001:

§ 68. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarets og redningsberedskabets køretøjer kan trafikministeren fastsætte fornødne lempelser.

V.

Samkvæmt 1. mgr. 108. gr. umferðarlaga er heimilt að leggja á gjald vegna:

1. tiltekinna brota sem varða stöðu og stöðvun ökutækja (a-e liðir),
2. brota á reglum sem varða skyldu til að færa ökutæki til skoðunar (g liður) og
3. brota sem vegna misnotkunar varðandi notkun sérstakra stöðukorta (e liður) og stöðureita (f liður).

Heimild til að leggja á gjald vegna (1) helgast af því að eitt er að færa sönnur á að ökutæki hafi verið lagt ólöglega og annað að sanna hver ökumaðurinn hafi verið og að hann hafi gerst brotlegur. Þess vegna getur það kallað á umfangsmikla rannsókn lögreglu ef sanna á brot ökumannsins og beita kærui og refsingu (100. gr.). Sama gildir að hluta varðandi (2). Að því er varðar (3) felst brotið í því að ekki er greitt gjald í stöðumælinn (sem er í eðli sínu leiga fyrir stæðið). Gjald samkvæmt (3) er leigugjald.

Heimild til þess að ákveða, leggja á og innheimta gjald samkvæmt (1) og (2) fer eftir reglum einkaréttar og til þess ætlað að koma í stað þess að beita sektum og reka málið sem refsímál samkvæmt lögum um meðferð opinberra mála. Gjaldtaka í stað sektar er ein róttækasta breytingin á hinu hefðbundna viðurlagakerfi í þá átt að afnema eða þrengja refsíákvæði. Með því varð kleift að halda uppi reglu varðandi stöðu og stöðvun ökutækja. Fyrir breytinguna hrönnuðust kæruiál upp því óvinnandi var að rannsaka þau, yfirheyra meintan brotamann (ökumann) og að öðru leyti að undirbúa meðferð málsins hjá ákæruivaldi og fyrir dómstólum.

VI.

Öll starfsemi Umferðarstofu miðar með einum eða öðrum hætti að því að efla öryggið í umferðinni. Mikilvægur þáttur í því efni er fræðsla, einkum barna og unglunga, áróður og upplýsingar, fyrir ökumenn og aðra vegfarendur, og ráðgjöf til almennings, félagssamtaka, stofnana og stjórnvalda um allt sem horfa má til meira öryggis í umferðinni.

Nauðsynlegt er að setja styrkari stoðir en nú eru undir starfsemi umferðaröryggisviðs Umferðarstofu og er því lagt til að umferðaröryggisgjald, sem rennur til Umferðarstofu samkvæmt 114. gr. umferðarlaga verði hækkað úr 200 kr. í 400. kr.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í greininni eru tiltekin þau atriði sem ráðherra setur reglur um varðandi aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- eða vöruflutninga á vegum, hvaða ökutækja reglurnar taka til, skyldu til þess að nota ökurita og ökuritakort, eftirlit með aksturs- og hvíldartíma og notkun ökurita og að laun ökumanns megi ekki miða við ekna vegalengd eða flutt vörumagn. Ákvæði greinarinnar og reglna sem settar eru samkvæmt henni mótast af þeim EB reglum um aksturs- og hvíldartíma og notkun ökurita sem innleiddar hafa verið.

44. gr. a. umferðarlaga verður orðuð þannig:

Ráðherra setur reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum, ökurita o.fl. Ökumanni skal skylt að taka sér hvíld frá akstri svo sem nánar verður ákveðið í reglunum og skal hann, flytjanda og aðrir viðkomandi fara eftir þeim reglum sem ráðherra setur, m.a. um:

Um 2. gr.

Á eftir 1. mgr. kemur ný mgr. Þar er nýtt ákvæði um að lögreglumaður geti krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis láti í té munnvatnssýni ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 44. gr. vegna neyslu ávana- og fíkniefna, hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit. Í samræmi við þetta nýmæli bætist við í 2. mgr. að lögreglumaður getur fært ökumann til rannsóknar á munnvatnssýni, auk þess sem nú er á öndunarsýni, á eða til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 44. gr. eða 45. gr., hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta henni í té munnvatnssýni eða hann er ófær um það.

Um 3. gr.

Kveðið er á um að ráðherra geti, auk þess að setja reglur um eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sett reglur um eftirlit með heildarþyngd og áspunga ökutækja og ástandi ökutækja í umferðinni, þ.á.m. með því að annast sérstaka vegaskoðun sem fram fer í samræmi við reglur um skoðun ökutækja. Varðandi eftirlit með aksturs- og hvíldartíma er einnig kveðið á um eftirlit með notkun ökurita, þ.á.m. að skoða upplýsingar sem varðveittar eru í ökurita bifreiðar, á ökuritakorti eða með öðrum hætti.

Sú breyting er gerð að ráðherra geti ákveðið að sérstakir eftirlitsmenn, auk lögreglu, annist það eftirlit samkvæmt 1. mgr., sé heimilt að stöðva ökutæki þegar þeir sinna eftirliti. Þar með yrði ekki lögbundið að eftirlitsmenn Vegagerðarinnar annist slíkt eftirlit.

Um 4. gr.

Með breytingu á 71. gr. er lagt til að lögfest sé að ráðherra setji reglur um öryggis- og verndarbúnað fyrir ökumann og farþega bifreiðar þar sem kveðið verði á um skyldu til þess að nota öryggisbelti, skyldu til þess að nota öryggis- og verndarbúnað fyrir börn með tilliti til aldurs, hæðar og þyngdar barns og flokkunar búnaðar og skyldu ökumanns til þess að sjá um að farþegi noti öryggis- og verndarbúnað.

Um 5. gr.

Í 108. gr. a og 108. gr. b frumvarpsins er gert ráð fyrir að heimilt verði að leggja á gjald vegna brota sem þar eru tilgreind. Því er lagt til að ekki skuli refsað fyrir þessi brot til samræmis við meðferð þeirra brota sem tilgreind eru í 108. gr.

Um 6. gr.

Þar sem í frumvarpinu er bætt nýrri mgr. aftan við 1. mgr. 47. gr. breytist tilvitnun 102. gr. í ákvæði 47. gr. í samræmi við það, í stað „3. mgr.” kemur „4. mgr.”.

4. mgr. 47. gr. umferðarlaga er svohljóðandi: „Nú hefur stjórnandi ökutækis brotið gegn 45. gr. og vínandamagn í blóði hans er yfir 2%**og** vínandamagn í lofti fer yfir 1,00 milligramm í lítra lofts og skal hann þá sviptur ökurétti eigi skemur en tvö ár.” Hér stendur „og” á eftir „2%” þar sem standa skal „eða”. Það er skilyrði brots annað hvort að vínandamagn í blóði ökumanns sé yfir 2%**eða** að vínandamagn í lofti fari yfir 1,00 milligramm í lítra lofts. Það er ekki skilyrði brots að hvort tveggja sé.

Um 7. gr.

Vísað er til almennra athugasemda í V. Að öðru leyti þarf ekki að skýra efni greinarinnar nánar.

Um 8. gr.

Vísað er til almennra athugasemda í V. Að öðru leyti þarf ekki að skýra efni greinarinnar nánar.

Um 9. gr.

Vísað er til almennra athugasemda í V. Að öðru leyti þarf ekki að skýra efni greinarinnar nánar.

Um 10. gr.

Í 10. gr. eru ákvæði um álagningu og innheimtu gjalda samkvæmt 108. gr., 108. gr. a og 108. gr. b. Nokkur slík ákvæði þykir þó hagkvæmt að hafa í hverri grein fyrir sig. Að öðru leyti þarf ekki að skýra efni greinarinnar nánar.

Um 11. gr.

Vísað er til almennra athugasemda í VI. Að öðru leyti þarf ekki að skýra efni greinarinnar nánar.