

**Ed. 82. Frumvarp til umferðarlaga. [75. mál]**

(Lagt fyrir Alþingi á 108. löggjafarþingi 1985.)

I. GILDISSVIÐ O. FL.

**Gildissvið.**

1. gr.

Ákvæði laga þessara gilda um umferð á vegum.

Þar, sem vegur er fyrir sérstaka umferð, gilda ákvæði laganna, eftir því sem við á.

Ákvæði laganna gilda einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja á lóðum, lendum, afréttum og almenningum.

**Skilgreiningar.**

2. gr.

*Akbraut:*

Sá hluti vegar, sem ætlaður er ökutækjum.

*Akrein:*

Hver og ein af samhliða reinum, sem skipta má akbraut í að endilöngu, og hver um sig er nægilega breið fyrir eina röð fjórhjóla ökutækja.

*Bifhjól:*

Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og er á tveimur hjólum — eða á þremur hjólum og innan við 400 kg að eigin þyngd. Sem bifhjól telst einnig bifhjól á tveimur hjólum með hliðarvagni.

*Bifreið:*

- a. Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og er á fjórum hjólum eða fleiri eða á þremur hjólum og 400 kg að eigin þyngd eða meira og hannað er til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga á því.
- b. Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til að draga annað ökutæki og hannað er til hraðari aksturs en 30 km á klst.
- c. Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og/eða til að draga annað ökutæki og er búíð beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.

*Dráttarvél:*

Vélknúíð ökutæki, sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki og er á hjólum og/eða beltum.

*Eigin þyngd:*

Þyngd ökutækis, sem tilbúið er til notkunar, að meðtöldum búnaði, sem því fylgir að jafnaði, og eldsneyti, smurólú, kælivatni, varahjólí, verkfærum o. þ. h.

*Festivagn:*

Ökutæki, sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og tengt er þannig við ökutækið, sem dregur það, að ökutækið og farmur þess hvílir að nokkru leyti á dráttartækinu.

*Gangbraut:*

Sérstaklega merktur hluti vegar, sem ætlaður er gangandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.

*Gangstétt:*

Sá hluti vegar til hliðar við akbraut, sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum.

*Heildarþyngd:*

Raunþyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum. Leyfð heildarþyngd ökutækis er sú heildarþyngd, sem leyfð er við skráningu þess.

*Hliðarvagn:*

Ökutæki á einu hjóli, sem tengt er við hlið bifhjóls á tveimur hjólum og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga.

*Lagning ökutækis:*

Staða ökutækis, með eða án ökumanns, lengur en þarf til að hleypa farþegum inn eða út, lesta það eða losa.

*Létt bifhjól:*

Bifhjól með aflvél eigi stærri en 2,5 hestöfl (DIN) og ekki yfir 50 rúmsentimetrar að slagrúmmáli, sem eigi er hannað fyrir hraðari akstur en 50 km á klst. og verður einungis ekið hraðar með verulegri breytingu á því.

*Ljósatími:*

Allur sólarhringurinn frá 1. október til 1. apríl, en á öðrum árstíma tíminn frá hálfri klukkustund eftir sólarlag til hálftrar klukkustundar fyrir sólarupprás, svo og á öðrum tíma í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum eða ella, þegar birta er ófullnægjandi vegna veðurs eða af öðrum ástæðum, hvort heldur er til að ökutæki sjáist eða til að veita ökumanni nægilegt sjónsvið.

*Reiðhjól:*

Ökutæki, sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og eigi er eingöngu ætlað til leiks.

*Stór fólksbifreið:*

Bifreið, sem ætluð er til flutnings fleiri en 8 farþega, einnig þótt bifreiðin sé jafnframt ætluð til annarra nota.

*Tengitæki:*

Önnur ökutæki en festi- og tengivagnar, sem hönnuð eru til að vera dregin af öðru ökutæki, þar með talin hjólhýsi og tjaldvagnar.

*Tengivagn:*

Ökutæki, sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga, þó eigi festivagn.

*Vegamót:*

Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.

*Vegfarandi:*

Hver sem fer um veg eða er staddur á vegi eða í ökutæki á vegi.

*Vegur:*

Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar.

*Vélknúid ökutæki:*

Ökutæki búið aflvél til að knýja það áfram. Hjólastóll, sem eigi er hannaður fyrir hraðari akstur en 15 km á klst. án verulegra breytinga á honum, skal þó falla undir reglur um reiðhjól.

*Vélsleði:*

Vélknúid ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga og/eða til að draga annað ökutæki og er búið beltum og eftir atvikum stýrimeidum/stýrihjólum og er innan við 400 kg að eigin þyngd.

*Vinnuvél:*

- a. Vélknúid ökutæki, sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búið áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.
- b. Vélknúid ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum og eigi er hannað fyrir hraðari akstur en 30 km á klst., þó eigi bifhjól.
- c. Vélknúid ökutæki, sem stjórnað er af gangandi manni.

*Þéttbýli:*

Svæði afmarkað með sérstökum merkjum, sem tákna þéttbýli.

*Ökutæki:*

Tæki á hjólum, beltum, völtum, meidum eða öðru, sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.

*Öxulþungi:*

Þungi, sem flyst á veg af hjólum á einum öxli ökutækis.

## II. REGLUR FYRIR ALLA UMFERÐ

### Meginreglur.

#### 3. gr.

Vegfarendur skulu sýna tillitssemi og varúð, gæta þess að trufla ekki né tefja að öþörfu aðra vegfarendur og valda eigi þeim eða öðrum, sem búa eða eru staddir við umferðarleið, hættu eða óþægindum.

Sérstaka tillitssemi skal sýna börnum, öldruðum og þeim, sem bera auðkenni fatlaðra eða eru sýnilega sjón- eða heyrnarskertir, fatlaðir eða sjúkir, þannig að hái þeim í umferðinni. Dómsmálaráðherra setur reglur um auðkenni fatlaðra.

Lögreglustjóri og veghaldari skulu í samráði við viðkomandi skólayfirvöld gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu í umferðinni á leið þeirra til og frá skóla.

#### **Leiðbeiningar fyrir umferð.**

4. gr.

Vegfarendur skulu fara eftir ábendingum og fyrirmælum um umferð, sem gefin eru með umferðarmerkjum, umferðarljósum eða merkjum á vegi.

Vegfarendur skulu fara eftir fyrirmælum lögreglunnar og merkjum, sem hún notar við umferðarstjórn. Fyrirmæli lögreglumanns ganga frammar merkjum samkvæmt 1. mgr.

Ábendingar og fyrirmæli samkvæmt 1. og 2. mgr. ganga frammar almennum umferðarreglum.

Vegfarendur skulu fara eftir umferðarljósum á vegamótum, enda þótt merki þar kveði á um skyldu til að víkja.

#### **Leikir o. fl.**

5. gr.

Bannað er að stökkva af eða upp í ökutæki, hanga í því eða vera utan á því, þegar það er á ferð.

Bannað er að draga vagn, sleða eða þess háttar aftan í ökutæki, sbr. þó 63. gr. Þann, sem er á skíðum, skautum, hjólaskautum eða þvílíku, má eigi draga með ökutæki á vegi.

Eigi má vera að leik á vegi, þannig að hætta eða umferðartruflun geti hlotist af.

#### **Vistgötur.**

6. gr.

Ákvæði greinar þessarar gilda um umferð á svæði, sem afmarkað er með sérstökum merkjum, sem tákna vistgötu.

Heimilt er að dveljast og vera að leik á vistgötu. Þar ber að aka mjög hægt, að jafnaði eigi hraðar en 15 km á klst. Ef gangandi vegfarandi er nærri má eigi aka hraðar en á venjulegum gönguhraða.

Ökumaður skal sýna gangandi vegfaranda sérstaka tillitssemi og víkja fyrir honum. Gangandi vegfarandi má eigi hindra för ökutækis að óþörfu.

Óheimilt er að leggja ökutækjum nema á sérstaklega merktum stæðum. Ákvæði þetta gildir eigi um reiðhjól.

#### **Neyðarakstur o. fl.**

7. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um neyðarakstur og getur undanþegið þann akstur frá ákvæðum laga þessara.

Þegar ökumaður lögreglubifreiðar eða bifhjóls, sjúkrabifreiðar, slökkvibifreiðar eða björgunarbifreiðar gefur sérstök hljóð- eða ljósmerki skulu aðrir vegfarendur víkja úr vegi í tæka tíð og ökumenn nema staðar, ef nauðsyn ber til. Dómsmálaráðherra ákveður, hvernig merkjum þessum skuli háttað. Þau má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til, og er stjórnendum ökutækjanna skylt að taka tillit til annarra vegfarenda.

Ákvæði 2. mgr. gildir einnig um vélknúid ökutæki, sem í einstakt skipti er notað í þjónustu lögreglu, slökkviliðs eða í lífsnauðsyn, svo sem við flutning sjúkra manna eða slasaðra. Skal ökutækið þá auðkennt greinilega með hvíttri veifu. Ökumaður skal tilkynna lögreglunni um aksturinn svo fljótt sem verða má. Önnur notkun hvítrar veifu er bönnuð.

Óviðkomandi mega eigi koma svo nærri slys- eða brunastað að hamli björgunar- eða slökkvistarfi, þar á meðal akstri að og frá staðnum.

Vegfarendur skulu víkja fyrir líkfylgum, hópögngum skólabarna og öðrum lögmætum hópögngum.

#### **Skemmdir á umferðarmerkjum.**

8. gr.

Án leyfis er óheimilt að nema brott eða breyta umferðarmerki.

Sá, sem á hlut að því að skemma umferðarmerki, skal strax lagfæra það, ef kostur er. Annars ber honum að tilkynna lögreglunni þegar um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar öðrum vegfarendum.

#### **Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.**

9. gr.

Vegfarandi, sem á hlut að umferðarslysi eða öðru umferðaróhappi, skal þegar nema staðar, hvort sem hann á sök á eða ekki. Veita skal hann slösudum hverja þá hjálp og aðstoð, sem honum er unnt, og gera að öðru leyti þær ráðstafanir til öryggis umferðinni, sem óhappið gefur efni til. Hver sá, sem hlut á að umferðarslysi eða hefur verið sjónarvottur að því, skal skýra frá nafni sínu og heimilisfangi, ef þess er óskað af öðrum þeim, sem hlut á að slysinu eða hefur orðið fyrir tjóni.

Ef meiðsl hafa orðið á mönnum skal sá, sem slysinu hefur valdið, tilkynna lögreglunni um slysið svo fljótt sem auðið er. Ef tjón hefur orðið á eignum og enginn er viðstaddur til að taka við upplýsingum, sem um ræðir í 1. mgr., skal tjónvaldur tilkynna það tjónþola eða lögreglunni svo fljótt sem auðið er.

Hafi maður látist eða slasast alvarlega í umferðarslysi, má eigi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki, sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn þess. Ef ökutæki veldur hættu fyrir umferðina skal þó færa það úr stað.

### **III. UMFERÐARREGLUR FYRIR GANGANDI VEGFARENDUR**

10. gr.

Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt, gangstíg eða þann hluta vegar, sem liggur utan akbrautar (vegaröxl). Ef ekki er gangstétt, gangstígur eða vegaröxl meðfram vegi má nota akbraut. Skal þá að jafnaði gengið við vinstri vegarbrún í gönguátt og ekki fleiri en tveir samhliða. Ef gangandi vegfarandi leiðir reiðhjól eða létt bifhjól skal hann ganga við hægri vegarbrún. Gangandi vegfarandi má þó nota gagnstæða vegarbrún, ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

Á gangstétt, gangstíg eða vegaröxl má gangandi vegfarandi hvorki leiða reiðhjól né létt bifhjól né flytja með sér fyrirferðarmikla hluti, ef það er til verulegra óþæginda fyrir aðra.

11. gr.

Gangandi vegfarandi, sem ætlar yfir akbraut, skal sýna nauðsynlega aðgæslu gagnvart ökutækjum, sem nálgast, og fara yfir hana án óþarfrar tafar.

Þegar farið er yfir akbraut skal nota gangbraut, ef hún er nálæg. Sama á við um göng og brú fyrir gangandi vegfarendur. Að öðrum kosti skal ganga þvert yfir akbraut og að jafnaði sem næst vegamótum.

Þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum má einungis ganga yfir akbraut þegar grænt ljós er fyrir umferð gangandi vegfarenda eða lögreglan gefur til kynna með merkjagjöf að umferð gangandi sé heimil.

12. gr.

Til gangandi vegfarenda telst einnig sá, sem er á skíðum, skautum, hjólaskautum eða þvílíku, sá, sem ekur barnavagni eða leiktæki, svo og sá, sem ýtir hjólastól, leiðir reiðhjól eða létt bifhjól.

Fatlaður maður, sem sjálfur ekur hjólastól, telst til gangandi vegfarenda, ef hann ekur á venjulegum gönguhraða.

#### IV. UMFERÐARREGLUR FYRIR ÖKUMENN

##### Notkun akbrauta.

13. gr.

Ökumaður skal nota akbraut. Bannað er að aka á gangstétt eða gangstíg.

Þar, sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja, skal ökumaður nota þá rein, sem ökutæki hans er ætluð.

##### Staðsetning ökutækis á vegi.

14. gr.

Ökumaður skal halda ökutæki sínu eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti.

Á akbraut með fjórum akreinum eða fleiri má eigi aka á akrein, sem er að öllu leyti vinstra megin við miðju akbrautarinnar í akstursstefnu. Á akbraut með þremur akreinum má eigi aka á þeirri akrein, sem er lengst til vinstri miðað við akstursstefnu. Reglur þessar gilda eigi þar sem einstefnuakstur er á akbraut.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera í svo mikilli fjarlægð frá því, að eigi sé hætt á árekstri, þótt ökutækið, sem er á undan, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Utan þéttbýlis skal ökutæki, sem háð er sérstökum hraðareglum samkvæmt 1. og 2. mgr. 38. gr., auk þess vera svo langt frá næsta ökutæki á undan, að þeir, sem fram úr aka, geti án hættu komist á milli þeirra.

Aka skal hægra megin við umferðareyju o. þ. h., sem komið er fyrir á akbraut. Þó má aka vinstra megin, ef það er gefið til kynna með merkingu eða ekið er á einstefnuakbraut.

Ökutæki í vegavinnu má aka eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla.

##### Akstur á vegamótum og í beygjum.

15. gr.

Ökumaður, sem nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri akreinar í akstursstefnu hans, skal í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá akrein, sem lengst er til hægri, ef hann ætlar að beygja til hægri, en á þá akrein, sem lengst er til vinstri, ef hann ætlar að beygja til vinstri. Sá, sem ætlar beint áfram, getur notað þá akrein, sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Ökumaður, sem ætlar að beygja á vegamótum, skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra umferð í sömu átt.

Við hægri beygju ber að halda ökutæki sem næst hægri brún akbrautar og skal beygjan tekin eins kröpp og unnt er. Við vinstri beygju skal halda ökutæki sem næst miðju akbrautar og á einstefnuakbraut eins nálægt vinstri brún og unnt er. Beygjuna skal taka þannig, að þegar ökutækið kemur út úr vegamótunum, sé það hægra megin á akbrautinni, sem beygt er inn á.

Nú er akbraut, sem beygt er inn á, með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu, og skal þá beygjan, þrátt fyrir ákvæði 3. mgr., tekin svo sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Ökumenn, sem koma úr gagnstæðri átt inn á vegamót og ætla að beygja til vinstri, mega aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum, ef það er unnt án hættu eða óþæginda.

16. gr.

Ákvæði 1.—3. mgr. 15. gr. gilda einnig um akstur yfir akbraut eða af henni, þótt eigi sé um vegamót að ræða.

Ökutæki í vegavinnu má aka eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla.

#### **Að snúa, aka aftur á bak eða skipta um akrein.**

17. gr.

Áður en ökumaður snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak skal hann ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra. Þegar ökutæki er snúið á vegi skal því ekið fram á við til vinstri, nema aðstæður leyfi það ekki.

Ökumaður skal, áður en hann ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar, ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Sama er, ef ökumaður ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess.

Ökumaður á aðrennslisrein skal aðlaga hraða ökutækis síns umferð á akrein þeirri, sem hann ætlar inn á, og fara af aðrennslisreininni strax og það er unnt án hættu eða óþarfa óþæginda. Ökumaður á akrein, sem umferð af aðrennslisrein ætlar inn á, skal auðvelda þeirri umferð akstur inn á akreinina.

Afrennslisrein skal nota strax og hún byrjar.

#### **Akstur við biðstöð stórra fólksbifreiða o.fl.**

18. gr.

Ökumaður, sem nálgast stóra fólksbifreið á biðstöð í þéttbýli, skal draga úr hraða og nema staðar, ef nauðsyn krefur, til þess að bifreiðin geti yfirgefið biðstöðina, enda hafi ökumaður hennar gefið merki um þá ætlan. Ákvæði þetta leysir þó eigi ökumann fólksbifreiðarinnar undan því að sýna sérstaka varúð til að komast hjá hættu.

Ökumaður, sem nálgast merkta skólabifreið, sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út, skal sýna sérstaka aðgæslu. Sama á við, þegar skólabifreið er ekið frá slíkum stað. Ökumaður skal sérstaklega aðgæta, hvort börn eru á akbrautinni eða á leið út á hana.

#### **Þegar ökutæki mætast.**

19. gr.

Þegar ökutæki mætast skal þeim ekið hægra megin hvoru fram hjá öðru og þess gætt, að nægilegt bil sé á milli hliða þeirra. Aka ber varlega og sýna öðrum vegfarendum tillitssemi og nema staðar, ef nauðsyn ber til. Ef hindrun er á hluta vegar skal sá ökumaður nema staðar, sem er þeim megin akbrautar, sem hindrunin er. Ef ökutæki mætast þar, sem vegur er svo mjór, að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust, skal sá ökumaður, sem betur fær því við komið, aka út af vegi eða aftur á bak.

Mæta má ökutæki í vegavinnu eins og best hentar, enda sé sýnd full aðgæsla.

#### **Framúrakstur.**

20. gr.

Aka skal vinstra megin fram úr ökutæki. Þó skal aka hægra megin fram úr ökutæki, ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Hjólreiðamaður má aka hægra megin fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum.

Ökumaður, sem ætlar fram úr ökutæki, skal ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu, og athuga sérstaklega:

- a. að akrein sú, sem nota á til framúraksturs, sé án umferðar á móti á nægilega löngum kafla og að ekki sé annað, er hindri framúraksturinn,
- b. að sá, sem á undan er, hafi ekki gefið merki um, að hann ætli að aka fram úr öðru ökutæki,
- c. að enginn, sem á eftir ekur, hafi byrjað akstur fram úr honum, og
- d. að hann geti komist inn í umferðarstrauminn á ný án óþæginda fyrir aðra, þegar framúrakstri lýkur. Þetta á þó eigi við um framúrakstur á akrein þar, sem mótumferð er óheimil.

Sá, sem ekur fram úr, skal hafa nægilegt bil milli hliðar ökutækis síns og þess, sem ekið er fram úr. Sá, sem ekið hefur vinstra megin fram úr, skal aka til hægri á ný, svo fljótt sem unnt er án hættu eða óþæginda. Hann þarf þó ekki að aka til hægri, ef ætlunin er að aka þá þegar fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

Aka má fram úr ökutæki í vegavinnu á þann hátt sem hentugastur er, enda sé sýnd full aðgæsla.

21. gr.

Þegar ökumaður verður þess var, að ökumaður, sem á eftir kemur, ætlar að aka fram úr vinstra megin, skal hann halda ökutæki sínu eins langt til hægri og unnt er og má ekki auka hraðann.

Ef ökutæki er ekið hægt eða er fyrirferðarmikið og akbraut er mjó eða bugðótt eða umferð kemur á móti, skal ökumaður gæta sérstaklega að umferð, sem kemur á eftir. Ef það getur auðveldað framúrakstur skal hann aka til hliðar eins fljótt og unnt er, draga úr hraða og nema staðar, ef þörf krefur.

#### **Bann við framúrakstri.**

22. gr.

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim, nema:

- a. ökutækin séu á akbraut með tveimur eða fleiri akreinum í akstursstefnu þeirra,
- b. aka skuli hægra megin fram úr vegna ökutækis, sem beygt er til vinstri,
- c. umferð á vegamótum sé stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, eða
- d. umferð af hliðarvegi skuli víkja samkvæmt 2. mgr. 25. gr.

Eigi má heldur aka fram úr öðru ökutæki, þegar útsýn er takmörkuð vegna hæðar eða beygju á vegi, nema unnt sé að aka fram úr á akrein þar, sem umferð á móti er óheimil.

Ákvæði greinarinnar á ekki við um akstur fram úr reiðhjóli eða léttu bifhjóli.

#### **Framúrakstur og akreinaskipti í þéttri umferð.**

23. gr.

Í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu þar, sem hraðinn ræðst af þeim, sem á undan fara, má aka hægra megin fram úr ökutæki á annarri akrein. Þegar þannig stendur á má ekki skipta um akrein, nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því.

Aka má fram úr ökutæki, ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein, sem ætluð er sérstakri tegund umferðar.

#### **Framúrakstur við gangbraut.**

24. gr.

Eigi má aka fram úr ökutæki rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Ef umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, má þó aka fram úr ökutæki, ef það hindrar eigi útsýn yfir gangbrautina.



### **Skylda til að víkja.**

25. gr.

Ökumaður skal sýna sérstaka aðgát við vegamót.

Ökumaður, sem ekur inn á eða yfir veg, skal víkja fyrir umferð ökutækja úr báðum áttum, ef það er gefið til kynna með umferðarmerki.

Ökumaður skal víkja fyrir umferð, sem sker akstursstefnu hans, þegar hann ekur frá vistgötu, bifreiðastæði, lóð, landareign, bensínstöð eða svipuðum svæðum, frá vegarslóða, stíg, göngugötu, heimreið eða svipuðum vegi eða af vegi yfir gangstétt.

Þegar ökumenn stefna svo, að leiðir þeirra skerast á vegamótum, opnum svæðum eða svipuðum stöðum, skal sá víkja, sem hefur hinn á hægri hönd.

Ökumaður, sem á að víkja, skal gefa greinilega til kynna, að hann muni víkja, með því að draga úr hraða í tæka tíð eða nema staðar. Hann má því aðeins aka áfram, að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir önnur ökutæki, miðað við staðsetningu þeirra á vegi, fjarlægð til þeirra og hraða þeirra.

Þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum ber honum að víkja fyrir umferð á móti, svo og gangandi vegfarendum og ökumönnum reiðhjóla og léttra bifhjóla, sem fara þvert yfir akbraut þá, sem hann ætlar inn á. Sama á við um akstur yfir eða af akbraut þar, sem eigi eru vegamót.

Ökumaður, sem nálgast eða ekur inn á vegamót, skal haga akstri sínum þannig, að ekki valdi umferð á veginum, sem hann fer yfir, óþarfa óþægindum, ef hann neyðist til að nema þar staðar. Á vegamótum þar, sem umferð er stjórnað með umferðarljósum, má ökumaður eigi aka inn á vegamótin á móti grænu ljósi, ef honum má vera ljóst af aðstæðum í umferðinni, að hann muni eigi komast yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð, sem sker vegamótin.

### **Sérstakar skyldur gagnvart gangandi vegfarendum.**

26. gr.

Ökumaður, sem mætir eða ekur fram hjá gangandi vegfaranda, skal gefa honum tíma til að víkja til hliðar og veita honum nægilegt rými á veginum.

Ökumaður, sem ekur yfir gangstétt eða gangstíg eða ekur inn á akbraut frá lóð við veginn, skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Sama á við um akstur inn á eða yfir göngugötu.

Við akstur á göngugötu skal ökumaður sýna sérstaka aðgát og tillitssemi gagnvart gangandi vegfarendum.

Við beygju á vegamótum má ökumaður ekki valda gangandi vegfarendum, sem fara yfir akbraut þá, sem beygt er inn á, hættu eða óþægindum. Sama á við um akstur yfir akbraut eða af henni þar, sem eigi eru vegamót.

Við gangbraut þar, sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, skal ökumaður bíða eftir gangandi vegfarendum á gangbrautinni á leið yfir akbrautina, þótt umferð sé að öðru leyti heimil í akstursstefnu hans. Ef gangbrautin er við vegamót og ökumaður kemur að henni úr beygju á vegamótunum, skal hann aka hægt og víkja fyrir gangandi vegfarendum, sem eru á gangbrautinni eða á leið út á hana.

Ökumaður, sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, skal haga hraða þannig að ekki valdi gangandi vegfarendum á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum. Skal ökumaður nema staðar, ef nauðsynlegt er til að hleypa hinum gangandi yfir akbrautina.

Ökumaður skal forðast, eftir því sem unnt er, að stöðva ökutæki á gangbraut.

### Stöðvun og lagning ökutækis.

27. gr.

Ökutæki má ekki stöðva eða leggja á þeim stað eða þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir umferðina.

Á vegi má einungis stöðva eða leggja ökutæki hægra megin. Þar, sem einstefnuakstur er, má þó setja aðrar reglur, sbr. 2. mgr. 83. gr. Utan þéttbýlis má stöðva eða leggja ökutæki vinstra megin, ef nauðsyn krefur vegna sérstakra aðstæðna. Ökutæki skal stöðva eða leggja við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða utan hennar, ef unnt er.

Eigi má stöðva eða leggja ökutæki á gangstétt eða gangstíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 2. mgr. 83. gr. Sama á við um umferðareyjar og svipaða staði.

Þegar ökumaður yfirgefur vélknúið ökutæki skal hann stöðva vél þess og tryggja að það geti ekki farið af stað sjálfkrafa. Hann skal enn fremur gera ráðstafanir til að óviðkomandi geti ekki flutt það úr stað.

Opna skal dyr ökutækis þannig, að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við, þegar farið er í eða úr ökutæki og við fermingu og affermingu.

28. gr.

Bannað er að stöðva eða leggja ökutæki:

- a. á gangbraut og innan 5 metra áður en að henni er komið,
- b. á vegamótum eða innan 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi,
- c. þannig að skyggi á umferðarmerki eða umferðarljós,
- d. í jarðgöngum eða undir vegbrú,
- e. í eða við beygju þar sem útsýn er takmörkuð, á eða við hæðarbrún og þar sem útsýni er takmörkuð af öðrum ástæðum,
- f. þar sem akbraut er skipt í akreinar með hindrunarlínu eða svo nálægt þannig línu að torveldi akstur inn á rétta akrein,
- g. á hringtorgi,
- h. á merktu staði fyrir leigubifreiðir til mannflutninga, og
- i. innan 15 metra frá merki fyrir biðstöð stórra fólksbifreiða.

Einnig er bannað að leggja ökutæki:

- a. á brú,
- b. þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan,
- c. við hlið ökutækis, sem stendur við brún akbrautar, annars en reiðhjóls, létts bifhjóls eða bifhjóls,
- d. þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og
- e. við vatnshana slökkviliðs.

29. gr.

Ákvæði 27. og 28. gr. gilda ekki um ökutæki í vegavinnu, enda sé nauðsynlegt að stöðva eða leggja því vegna vinnunnar og fullnægjandi varúðarráðstafanir gerðar. Sama á við um ökutæki lögreglu, slökkviliðs eða sjúkraflutningaliðs.

### Skyldur ökumanns, þegar ökutæki hefur stöðvast í sérstökum tilvikum.

30. gr.

Ökutæki, sem stöðvast hefur vegna umferðaróhapps, vélarbilunar eða annarra orsaka þar, sem bannað er að stöðva eða leggja ökutæki, skal flytja á brott eins fljótt og unnt er, nema annað leiði af 9. gr. Hafi ökutækið stöðvast á þannig stað eða svo að valdi hættu eða óþægindum fyrir umferðina, skal ökumaður gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við, ef ekki er þegar unnt að fjarlægja það.

Dómsmálaráðherra setur reglur um viðvörðunarbúnað og notkun hans.

### **Merki og merkjagjöf.**

31. gr.

Þegar hætta er á ferðum skal ökumaður gefa hljóð- eða ljósmerki eða vekja athygli annarra vegfarenda á hættunni á annan hátt. Merki skal gefa þannig, að sem minnstum óþægindum valdi, og ekki að nauðsynjalausu. Hljóðmerki í tengslum við framúrakstur má einungis nota utan þéttbýlis. Hljóðmerki má eigi nota lengur en nauðsyn ber til. Þegar myrkur er skal ökumaður vélknúins ökutækis gefa ljósmerki í stað hljóðmerkis, nema um yfirvofandi hættu sé að ræða. Ljósmerki skal gefa með því að kveikja og slökkva á háljósum eða lág ljósum á víxl.

Ökumaður, sem ætlar að aka frá brún vegar, beygja, snúa eða skipta um akrein, skal gefa merki öðrum til leiðbeiningar. Sama á við um akstur til hliðar á vegi, nema um óverulega breytingu á akstursstefnu sé að ræða. Merkið skal gefa með stefnuljósi, þegar ökutækið skal búið slíku ljósi, en annars með því að rétta út hönd.

Ökumaður, sem ætlar að stöðva ökutæki eða draga snögglega úr hraða þess, skal gefa merki öðrum til leiðbeiningar. Merkið skal gefa með hemlaljósi, ef ökutækið skal búið slíku ljósi, en annars með því að rétta upp hönd.

Merki samkvæmt 2. og 3. mgr. skal gefa tímanlega og á greinilegan og ótvíræðan hátt, áður en stefnu ökutækis er breytt, snögglega dregið úr hraða þess eða það er stöðvað. Merkjagjöf skal hætt, þegar hún á ekki lengur við.

Merkjagjöf leysir ökumann ekki undan varúðarskyldu.

### **Ljósanotkun.**

32. gr.

Við akstur á ljósatíma skulu vera tendruð ljós á lögboðnum ljóskerum. Þegar mörg ökutæki eru tengd saman er nægilegt að hafa afturljós og númersljós tendruð á aftasta ökutækinu.

Nota skal háan ljósgeisla, þegar sjónsvið ökumanns er eigi nægilegt til öruggs aksturs miðað við hraða þess.

Háan ljósgeisla má eigi nota:

- a. þegar ekið er um nægilega vel lýstan veg,
- b. þegar ekið er á móti öðru ökutæki, þannig að valdið geti ökumanni þess glýju, eða
- c. þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki, að valdið geti ökumanni þess óþægindum.

Nota skal lágan ljósgeisla, þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla samkvæmt 2. eða 3. mgr.

Þokuljós má einungis nota í þoku eða þéttri úrkomu og geta þá komið í stað lágs ljósgeisla. Hjálparljós má eigi nota til annars en þau eru ætluð.

Ljós má eigi nota þannig að valdið geti öðrum vegfarendum glýju.

Eigi má nota annan ljósabúnað eða glitmerki en boðið er eða heimilað í lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim.

33. gr.

Stöðuljós, afturljós og númersljós skulu vera tendruð, ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á vegi í myrkri eða dimmviðri. Þetta á þó ekki við, ef vegur er svo vel lýstur, að ökutækið sjáist greinilega úr nægilegri fjarlægð, eða það hefur verið stöðvað eða því lagt utan akbrautar. Ef ökutækið er eigi búið slíkum ljósum, skulu önnur lögboðin ljós vera tendruð.

Þegar svo stendur á sem í 1. mgr. segir mega önnur ljós en þar greinir eigi vera tendruð.

Ef vélknúnu ökutæki, sem ekki er meira en 6 m á lengd og 2 m á breidd, er lagt samhliða brún vegar í þéttbýli, þarf einungis að nota stöðuljós það og afturljós, sem nær er

miðju vegar, nema ökutækið sé tengt öðru ökutæki. Dómsmálaráðherra getur sett reglur, sem heimila notkun sérstakra hliðarljósa í staðinn.

Þegar mörg ökutæki, sem tengd eru saman, eru stöðvuð eða þeim lagt, eiga ákvæði 1. mgr. 32. gr. við.

Ljós þurfa eigi að vera tendruð á reiðhjóli eða bifhjóli án hliðarvagns, ef þeim er lagt samhliða ystu brún vegar.

#### **Aksturskeppni.**

34. gr.

Óheimilt er að efna til aksturskeppni, nema með leyfi lögreglustjóra, enda liggi fyrir samþykki sveitarstjórnar og veghaldara. Dómsmálaráðherra getur sett nánari reglur um aksturskeppni, þ. á m. um greiðslu kostnaðar vegna löggæslu o. fl. Í þeim reglum er heimilt að víkja frá ákvæðum laganna um fébótaábyrgð og váttryggingu, svo og ákvæðum um hámarkshraða, enda sé vegur þá lokaður annarri umferð eða keppni fari fram á afmörkuðu svæði utan vega.

#### **Óþarfa hávaði o. fl.**

35. gr.

Ökumaður vélknúins ökutækis skal haga meðferð þess og akstri þannig, að frá því stafi eigi hávaði, reykur eða gas að óþörfu.

Í námunda við íbúðarhús má ekki valda ónæði með ónauðsynlegum akstri. Þar skal haga hraða og akstursháttum að öðru leyti þannig að eigi valdi óþarfa ónæði.

### **V. ÖKUHRAÐI**

#### **Almennar reglur.**

36. gr.

Ökuhraða skal jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður skal þannig miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, útsýn, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn má aldrei verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann hefur útsýn yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan skal aðlaga ökuhraða hinu breytta sjónarsviði.

Sérstök skylda hvílir á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður:

- a. í þéttbýli,
- b. þegar útsýn er takmörkuð vegna birtu eða veðurs,
- c. við vegamót og í beygjum,
- d. áður en komið er að gangbraut,
- e. við hæðarbrún eða annars staðar þar sem útsýn er takmörkuð,
- f. þegar hætta er á að ljós valdi glýju,
- g. þegar ökutæki mætast á mjóum vegi,
- h. þegar blautt er eða hált,
- i. þegar ökutæki nálgast stóra fólksbifreið, sem numið hefur staðar til þess að hleypa farþegum inn eða út,
- j. þegar ökutæki nálgast barn á eða við veg,
- k. þegar ökutæki nálgast gangandi vegfaranda, sem ber auðkenni sjónskertra,
  - l. þegar ökutæki nálgast búfé á vegi,
- m. þar sem vegavinna fer fram, og
- n. þar sem umferðaróhapp hefur orðið.

Ökumaður má eigi að óþörfu aka svo hægt eða hemla svo snögglega að tefji eðlilegan akstur annarra.

Pegar bleyta er skal ökumaður, eftir því sem unnt er, haga hraða ökutækis þannig að vegfarendur verði ekki fyrir aurslettum.

#### **Almennar hraðatakmarkanir.**

37. gr.

Ökuhraði má eigi vera meiri en:

- a. 50 km á klst. í þéttbýli, og
  - b. 70 km á klst. utan þéttbýlis, þó 80 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi.
- Ákveða má hærri hraðamörk á tilteknum vegum, þó eigi meira en 90 km á klst., ef aðstæður leyfa og æskilegt er til að greiða fyrir umferð, enda mæli veigamikil öryggissjónarmið eigi gegn því.

Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.

#### **Ökuhraði sérstakra gerða ökutækja.**

38. gr.

Ökuhraði eftirtalinna ökutækja má aldrei vera meiri en:

- a. fólksbifreiða, ef leyfð heildarþyngd er meiri en 3500 kg: 80 km á klst.,
- b. annarra bifreiða, ef leyfð heildarþyngd er meiri en 3500 kg: 70 km á klst.,
- c. bifreiða með tengi- og festivagn eða skráð tengitæki: 70 km á klst., og
- d. bifreiða með annað tengitæki: 30 km á klst.

Bifreiðaeftirlit ríkisins getur ákveðið, samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur, sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis en segir í 37. gr. og 1. málsgrein þessarar greinar, ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækisins.

Eigi má aka vélsleða á vegi hraðar en 30 km á klst. Það á þó eigi við um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu.

## **VI. SÉRREGLUR FYRIR REIÐHJÓL OG BIFHJÓL**

### **Reiðhjól.**

39. gr.

Hjólreiðamenn skulu aka í einfaldri röð. Þar sem nægilegt rúm er mega tveir hjólreiðamenn þó aka samhliða, ef það er unnt án hættu eða óþæginda. Ef gefið er merki um framúrakstur mega hjólreiðamenn eigi aka samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefur.

Hjólreiðamenn skulu aka hægra megin á akrein þeirri, sem lengst er til hægri. Akreinina við hlið hennar má þó nota til framúraksturs, ef eigi er unnt að aka fram úr hægra megin.

Áður en komið er að vegamótum skal hjólreiðamaður, sem ætlar að aka beint áfram eða beygja til vinstri, vera áfram hægra megin á vegi. Ef akrein er sérstaklega ætluð fyrir hægri beygju má hann þó vera hægra megin á akrein þeirri, sem næst henni liggur. Ætli hann að beygja til vinstri skal ekið beint áfram yfir vegamótin og þá fyrst beygt, þegar það er unnt án óþæginda fyrir aðra umferð. Ákvæði þessi gilda þrátt fyrir merkingar, nema þær séu sérstaklega ætlaðar hjólreiðamönnum. Þau eiga einnig við um akstur reiðhjóla yfir akbraut eða af henni, þótt eigi sé um vegamót að ræða.

Heimilt er að aka reiðhjóli á gangstétt og gangstíg, enda geti það ekki valdið gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum. Hjólreiðamaður, sem ekur á gangstétt eða gangstíg, skal víkja fyrir gangandi vegfarendum.

Hjólreiðamaður skal hafa báða fætur á fótstigum og a. m. k. aðra hönd á stýri.

Hjólreiðamaður má ekki hanga í öðru ökutæki á ferð eða halda sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Reiðhjóli, sem lagt er, skal læsa, nema um stutta stund sé að ræða, og ganga þannig frá því, að eigi stafi hætta eða truflun af.

40. gr.

Barni yngra en 7 ára er óheimilt að aka reiðhjóli á akbraut, nema undir leiðsögn og eftirliti manns, sem náð hefur 15 ára aldri.

Óheimilt er að flytja farþega á reiðhjóli. Þó má vanur hjólreiðamaður, sem náð hefur 15 ára aldri, flytja barn yngra en 7 ára á reiðhjóli, enda sé barninu ætlað sérstakt sæti og þannig um búíð, að því stafi eigi hætta af hjólteinunum.

Ekki má flytja á reiðhjóli þyngri hluti eða fyrirferðarmeiri en svo að ökumaður geti haft fullkomna stjórn á reiðhjólínu og gefið viðeigandi merki. Eigi má heldur flytja á reiðhjóli hluti, sem valdið geta öðrum vegfarendum óþægindum.

#### **Bifhjól.**

41. gr.

Eigi má aka bifhjóli samhliða öðru ökutæki.

Annar akstur bifhjóls á gangstétt eða gangstíg en um ræðir í 2. mgr. 26. gr. er óheimill.

Við akstur bifhjóls utan ljósátíma skal nota lágan ljósgeisla.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en það er ætlað til. Farþegi á bifhjóli skal sitja klovvega.

42. gr.

Ökumaður létts bifhjóls skal hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum og a. m. k. aðra hönd á stýri.

Ökumaður létts bifhjóls má eigi hanga í öðru ökutæki á ferð eða halda sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Óheimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli.

Að öðru leyti gilda ákvæði 41. gr. um létt bifhjól.

### **VII. SÉRREGLUR UM UMFERÐ REIÐMANNA**

43. gr.

Reiðmenn skulu halda sig við hægri vegarbrún. Reiðmanni ber að víkja greiðlega til hægri fyrir þeim, sem á móti koma, en hleypa fram fyrir sig á vinstri hönd þeim, sem fram fyrir vilja fara.

Ef vænta má umferðar ökutækja um veg skulu eigi fleiri en tveir menn einhesta ríða samhliða og reiðmaður má ekki teyma fleiri en tvö laus hross. Má þá enginn ríða honum samhliða.

Bannað er að skilja eftir á vegi lausa hesta eða fyrir vagni eða sleða.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um varúðarmerki fyrir reiðmenn og hesta.

### **VIII. UM ÖKUMENN**

#### **Veikindi, áfengisáhrif, o. fl.**

44. gr.

Sérhver ökumaður skal vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því, sem hann fer með.

Enginn má aka eða reyna að aka ökutæki, ef hann vegna veikinda, hrörnunar, ofreymslu, svefnleysis, neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða annarra orsaka er þannig á sig kominn, að hann sé ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

Eigi má fela manni í því ástandi, sem um ræðir í 2. mgr., stjórn ökutækis.

Enginn má neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna við akstur vélknúins ökutækis.

Tóbaksreykingar eru bannaðar við akstur leigubifreiða til mannflutninga.  
Dómsmálaráðherra getur sett reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

#### 45. gr.

Enginn má aka eða reyna að aka vélknúnu ökutæki, ef hann er undir áhrifum áfengis.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,50‰, en er minna en 1,20‰, eða hann er undir áhrifum áfengis, þótt vínandamagn í blóði hans sé minna, telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20‰ eða meira, telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki.

Nú hefur ökumaður neytt áfengis við akstur eða fyrir hann þannig að vínandamagn í blóði hækkar eftir að akstri lauk, og skal þá litið svo á sem hið aukna vínandamagn hafi verið í blóði hans við aksturinn.

Það leysir ökumann ekki undan sök, þótt hann ætli vínandamagn minna en um ræðir í 2. og 3. mgr.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna reiðhjóli, hestvagni eða hesti, ef hann er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna, að hann geti eigi með fullu öryggi stjórnað ökutækinu eða hestinum.

Bannað er að fela manni í því ástandi, sem að framan greinir, stjórn ökutækis eða hests.

#### 46. gr.

Ökumaður vélknúins ökutækis má eigi neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna í næstu 6 klst. eftir að akstri lauk, hafi hann ástæðu til að ætla, að opinber rannsókn verði hafin vegna akstursins. Bann þetta á þó ekki við eftir að lögregla hefur látið taka blóðsýni úr ökumanni eða ákveðið að það skuli eigi gert.

#### 47. gr.

Þegar maður hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða þjónar hans vita eða hafa ástæðu til að ætla, að hann muni brjóta gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., ber þeim að reyna að hindra brotið, með því meðal annars að gera lögreglunni viðvart.

Bannað er selja eða afhenda ökumanni vélknúins ökutækis eldsneyti eða annað, sem þarf til aksturs, ef hann er augljóslega undir áhrifum áfengis. Skylt er bensínafgreiðslumönnum, ef þeir vita eða hafa ástæðu til að ætla, að ökumaður muni brjóta gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., að reyna að hindra brotið, með því meðal annars að gera lögreglunni viðvart.

### Öndunarsýni, blóðsýni o. fl.

#### 48. gr.

Lögreglumaður getur tekið öndunarsýni af ökumanni vélknúins ökutækis, ef:

- ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn ákvæðum 45. gr.,
- ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga, enda hafi dómsmálaráðherra ákveðið að öndunarsýni megi taka í þeim tilvikum,
- hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða
- hann hefur verið stöðvaður við almennt umferðareftirlit þar, sem fyrir fram hefur verið ákveðið af lögreglustjóra, að öndunarsýni skuli tekin.

Lögreglumaður getur fært ökumann til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til að ætla, að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. mgr. 44. gr. eða 45. gr. eða hann neitar að láta öndunarsýni í té eða getur það eigi. Ef grunur er um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglumaður auk þess fært ökumann til læknisrannsóknar. Sama á við, þegar

grunur er um akstur undir áhrifum áfengis og sérstakar ástæður mæla með því. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð, sem læknir telur nauðsynlega vegna rannsóknar samkvæmt þessari málsgrein.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um töku sýna og rannsókn samkvæmt 1. og 2. mgr.

#### **Ökupróf og ökuskírteini.**

49. gr.

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli, nema hann hafi til þess ökuskírteini, sem lögreglustjóri gefur út. Ökumaður skal hafa skírteinið meðferðis við akstur og sýna það, er löggæslumaður krefst þess.

Veita má ökuskírteini þeim, sem:

- a. er fullra 17 ára,
- b. sér og heyrir nægilega vel og er að öðru leyti nægilega hæfur andlega og líkamlega, og
- c. hefur notið kennslu löggilts ökukennara og staðist próf í umferðarlöggjöf, akstri og meðferð ökutækisins.

Neita má þeim um ökuskírteini, sem háður er notkun ávana- og fíkniefna eða annarra sljóvgandi efna eða er ekki nægilega reglusamur. Bera má ákvörðun um þetta undir dómstóla samkvæmt reglum 68. gr. a almennra hegningarlaga.

50. gr.

Dómsmálaráðherra getur leyft að gefin séu út til fatlaðra manna, sem eru orðnir 15 ára, ökuskírteini til aksturs hægfara vélknúinna ökutækja fyrir fatlaða.

51. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um frekari skilyrði, þ. á m. um kennslu og próf, til að mega stjórna:

- a. leigubifreið til mannflutninga,
- b. stórrí fólksbifreið,
- c. vörubifreið, sem er 3500 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd,
- d. bifreið, sem dregur tengi- eða festivagn eða tengitæki, sem er 750 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, og
- e. bifreið, sem flytur hættuleg efni eða tæki.

Eigi má veita þeim, sem er yngri en 20 ára, réttindi til stjórnar ökutækja þessara.

Heimilt er að synja manni um réttindi til aksturs bifreiðar til farþegaflutninga í atvinnuskyni, ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga á við um hagi hans.

52. gr.

Ökuskírteini eru tvenns konar: Bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini.

Bráðabirgðaskírteini er gefið út til byrjanda og gildir í 2 ár.

Fullnaðarskírteini gildir í 10 ár. Fullnaðarskírteini þeirra, sem náð hafa 60 ára aldri, og ökuskírteini samkvæmt 51. gr. skulu þó gilda í 5 ár. Fullnaðarskírteini þeirra, sem náð hafa 75 ára aldri, skulu gilda í 2 ár. Ef sérstakar ástæður þykja til má gefa út ökuskírteini til skemmri tíma en að framan greinir.

Áður en fullnaðarskírteini er gefið út skal kanna sérstaklega ökumannsferil hlutað-eigandi og er lögreglustjóra heimilt að ákveða, að hann skuli taka þátt í námskeiði og/eða standast próf í umferðarreglum og akstri, svo og sæta rannsókn sérfræðinga um líkamlega og andlega heilbrigði.



53. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um:

- a. ökukennslu,
- b. skilyrði fyrir útgáfu ökuskírteinis og endurnýjun, þ. á m. um ökuþróf,
- c. efni og form ökuskírteinis, og
- d. gjald fyrir próf og ökuskírteini.

Lögreglustjórar halda skrár um ökuskírteini og ökuferil samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur.

**Afturköllun ökuréttinda.**

54. gr.

Lögreglustjóri getur afturkallað ökuréttindi, ef viðkomandi fullnægir ekki lengur skilyrðum til að öðlast ökuskírteini. Nú neitar viðkomandi að taka þátt í rannsókn eða prófi, sem nauðsynlegt er til ákvörðunar þessarar, og getur lögreglustjóri þá afturkallað ökuréttindin þegar í stað. Varði skilyrðið það, hvort viðkomandi er háður notkun ávana- og fíkniefna eða annarra sljógvandi efna, eða er ekki nægilega reglusamur, má bera ákvörðunina undir dómstóla eftir reglum 68. gr. a almennra hegningarlaga.

Sá, sem sviptur hefur verið ökuréttindum um lengri tíma en eitt ár, öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum sviptingartíma, nema hann standist próf í umferðarlöggjöf, akstri og meðferð ökutækis. Ökuþróf má ekki fara fram fyrir en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út.

Sá, sem misst hefur ökuréttindi vegna sviptingar eða afturköllunar, skal afhenda lögreglunni ökuskírteini sitt.

**Erlend ökuskírteini.**

55. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um með hvaða skilyrðum þeir, sem dveljast hér á landi og hafa eigi íslenskt ökuskírteini, mega stjórna vélknúnum ökutækjum hér. Hann getur og sett reglur um með hvaða skilyrðum þeir, sem hafa erlend ökuskírteini, geta fengið íslenskt ökuskírteini.

Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að ökuskírteini útgefin í Danmörku, Finnlandi, Noregi og Svíþjóð gildi hér á landi, einnig eftir að skírteinishafi hefur sest hér að.

**Dráttarvélar, vinnuvélar, létt bifhjól, vélsleðar.**

56. gr.

Enginn má stjórna dráttarvél, nema hann hafi ökuskírteini til aksturs bifreiðar eða ökuskírteini til aksturs dráttarvélar. Slíkt ökuskírteini má ekki veita þeim, sem er yngri en 16 ára. Eigi þarf ökuskírteini til aksturs dráttarvélar við landbúnaðarstörf utan alfaravegar, enda sé ökumaður orðinn 14 ára.

Enginn má stjórna vinnuvél fyrir en hann er orðinn 17 ára. Ef vinnuvél er ekið á vegi skal ökumaður hafa ökuskírteini til aksturs bifreiðar.

Enginn má stjórna léttu bifhjóli, nema hann hafi ökuskírteini til aksturs bifhjóls eða ökuskírteini til aksturs léttis bifhjóls. Ökuskírteini til aksturs léttis bifhjóls má eigi veita þeim, sem er yngri en 16 ára.

Enginn má stjórna vélsleða, nema hann sé orðinn 16 ára og hafi ökuskírteini til þess eða ökuskírteini til aksturs annars vélknúins ökutækis.

Ákvæði 49. gr., 3. mgr. 52. gr., 53. og 54. gr. gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, um ökuskírteini samkvæmt grein þessari. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um æfingaakstur sem skilyrði fyrir útgáfu þeirra.

### **Ökukennarar.**

57. gr.

Rétt til að hafa á hendi kennslu í akstri og meðferð bifreiða og bifhjóla hefur sá, sem hlotið hefur til þess löggildingingu dómsmálaráðherra.

Veita má slíka löggildingingu þeim, sem:

- a. er 21 árs eða eldri,
- b. hefur ekið bifreið, eftir atvikum bifhjóli, að staðaldri síðustu 3 árin, og
- c. hefur staðist sérstakt próf fyrir ökukennara að afloknu ökukennaranámi.

Heimilt er að synja manni um löggildingingu til ökukennslu, ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga á við um hagi hans.

Löggilding gildir í 5 ár, þó eigi lengur en viðkomandi hefur ökuréttindi. Endurnýja má löggildingingu, enda fullnægi ökukennari enn þá framangreindum skilyrðum og hafi að jafnaði stundað ökukennslu á liðnu löggildingartímabili. Í reglugerð má kveða á um endurmenntun ökukennara sem skilyrði fyrir endurnýjun löggildingar.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um tilhögun ökukennaranáms og prófs, um löggildingingu, endurnýjun hennar, starfsemi ökukennara og gjald fyrir ökukennaranám og próf og löggildingingu.

Dómsmálaráðherra getur hvenær sem er svipt mann ökukennararéttindum, ef ástæða þykir til.

### **Æfingaakstur.**

58. gr.

Æfingaakstur þess, sem er að læra að aka bifreið, má því aðeins fara fram að við hlið hans sitji löggiltur ökukennari, sem þá telst stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandi telst þó stjórnandi þegar prófakstur fer fram. Nú óskar maður, sem hefur ökuskírteini, að æfa sig í akstri á ný í viðurkenndri kennslubifreið hjá löggiltum ökukennara, og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 44.—48. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.

Enginn má æfa sig í akstri bifhjóls, nema undir leiðsögn og eftirliti löggilts ökukennara.

Ökukennari ber ábyrgð á að æfingaakstur fari fram á þeim stöðum og þannig að eigi stafi hætta af. Hann skal og gæta þess, að eigi stafi óþörf eða veruleg truflun af æfingaakstrinum.

Æfingaakstur má eigi fara fram fyrr en 3 mánuðum áður en nemandi hefur aldur til að fá ökuskírteini. Sá, sem sviptur hefur verið ökuréttindum, má eigi æfa sig í akstri fyrr en 1 mánuði áður en sviptingartímabil rennur út.

### **Upplýsingaskylda o. fl.**

59. gr.

Eiganda (umráðamanni) ökutækis er skylt, þegar lögreglan krefst þess, að gera grein fyrir, hver hafi stjórnað ökutæki hans á tilteknum tíma.

Eigi má fela stjórn ökutækis þeim, sem hefur ekki réttindi til að stjórna þess konar ökutæki.

## **IX. UM ÖKUTÆKI**

### **Gerð og búnaður.**

60. gr.

Sérhvert ökutæki skal svo gert og því haldið þannig við að nota megji án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi.

Eigandi eða umráðamaður ber ábyrgð á, að ökutæki sé í lögumæltu ástandi.

Ökumaður skal gæta þess, að ökutæki sé í góðu lagi. Sérstaklega skal þess gætt, að stýrisbúnaður, hemlar, merkjatæki og ljósker séu í lögumæltu ástandi og virki örugglega. Sama á við um tengi- og festivagn og tengitæki, svo og tengingu þeirra og tengibúnað.

61. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um gerð ökutækja og búnað þeirra og öryggisbúnað fyrir ökumann og farþega, svo og hvaða áletranir og merki skuli setja á ökutæki vegna skráningar eða eftirlits.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur, sem banna viðskipti með tiltekna hluti eða búnað í ökutæki eða til verndar ökumanni eða farþegum, ef þeir uppfylla ekki skilyrði reglna, sem settar eru samkvæmt 1. mgr., eða notkun þeirra mundi leiða til hættu eða verulegra óþæginda fyrir ökumann eða aðra vegfarendur.

Dómsmálaráðherra getur, ef nauðsynlegt er út frá umferðaröryggissjónarmiðum, bannað notkun ökutækis, enda þótt það uppfylli skilyrði reglna, sem settar eru samkvæmt 1. mgr.

62. gr.

Nú rís ágreiningur um það, til hvaða flokks samkvæmt 2. gr. ökutæki skuli teljast, og sker þá dómsmálaráðherra úr.

Dómsmálaráðherra getur, ef sérstakar ástæður mæla með því, ákveðið, að ökutæki af tiltekinni gerð skuli falla undir annan flokk ökutækja en leiðir af skilgreiningu 2. gr.

**Tenging og dráttur ökutækja.**

63. gr.

Við bifreið, vélsleða og reiðhjól má tengja einn tengi- eða festivagn eða tengitæki.

Við dráttarvél og vinnuvél má tengja tvo tengi- eða festivagna eða einn tengi- eða festivagn og eitt tengitæki.

Við bifhjól og létt bifhjól má eigi tengja tengi- eða festivagn eða tengitæki.

Við bifhjól og reiðhjól má tengja hliðarvagn, sem skal þá vera hægra megin við ökutækið. Eigi má tengja hliðarvagn við létt bifhjól.

Dómsmálaráðherra setur reglur um tengingu tengi- og festivagna, tengitækja og hliðarvagna. Dómsmálaráðherra getur enn fremur sett reglur um hvað flytja megi með ökutækjum þessum, svo og veitt undanþágu frá ákvæðum 2. mgr. við akstur á tilteknum svæðum.

Dómsmálaráðherra setur reglur um drátt ökutækja.

**Skráning.**

64. gr.

Áður en bifreið, bifhjól, vélsleði eða dráttarvél er tekin í notkun skal ökutækið skráð og skráningarmerki sett á það. Sama á við um tengi- og festivagn, sem er 500 kg að eigin þyngd eða meira, svo og hjólhýsi og tjaldvagn. Dómsmálaráðherra getur fyrirskipað skráningu annarra tengitækja og vinnuvéla.

Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að eigi þurfi að skrá ökutæki, sem nær eingöngu er notað utan opinberra vega. Skal þá kveða á um það svæði þar sem nota má ökutækið. Einnig má kveða nánar á um gerð, búnað og notkun ökutækisins.

65. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um:

- a. skráningu ökutækja og eigenda þeirra,
- b. tilkynningu eigendaskipta,
- c. skráningarmerki,
- d. skráningarskírteini, sem ávallt skal fylgja ökutækinu,
- e. tímabundinn akstur skráningarskyldra ökutækja án skráningar, og
- f. gjald fyrir skráningu og skráningarmerki.

### **Bifreiðaeftirlit ríkisins.**

66. gr.

Bifreiðaeftirlit ríkisins annast skráningu ökutækja, skoðun þeirra og eftirlit.

Dómsmálaráðherra skipar bifreiðaeftirlitinu framkvæmdastjóra. Við bifreiðaeftirlitið skulu starfa eftirlitsmenn ökutækja, bifreiðaeftirlitsmenn, sem hafa lögregluvald á starfs sviði sínu. Bifreiðaeftirlitsmenn skulu vera sérfróðir um þau mál, er vélknúin ökutæki varða, gerð þeirra, akstur og aðra meðferð, svo og lög og reglur, er um þau gilda.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um kennslu, prófkröfur og önnur hæfnisskilyrði bifreiðaeftirlitsmanna. Hann setur og reglur um starfsemi Bifreiðaeftirlits ríkisins og starfssvið bifreiðaeftirlitsmanna.

67. gr.

Innflytjendum skráningarskyldra vélknúinna ökutækja er skylt að senda Bifreiðaeftirliti ríkisins nákvæma lýsingu og myndir af nýjum gerðum vélknúinna ökutækja, sem þeir ætla að flytja til landsins. Tollstjórum er óheimilt að tollafgreiða skráningarskylt vélknúin ökutæki, nema bifreiðaeftirlitið hafi gefið yfirlýsingu um, að sú gerð ökutækja fullnægi ákvæðum laga.

### **Erlend ökutæki.**

68. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um notkun erlendra ökutækja hér á landi, þ. á m. hvenær beri að skrá þau hér.

### **Skoðun ökutækja og eftirlit.**

69. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður hve oft almenn skoðun skráningarskyldra ökutækja skuli fara fram.

Bifreiðaeftirlit ríkisins ákveður hvar og hvenær almenn skoðun ökutækja fer fram. Það getur hvenær sem er krafist þess, að skráningarskyld ökutæki, einstakar tegundir eða gerðir, skuli færð til sérstakrar skoðunar.

Dómsmálaráðherra er heimilt að veita einstökum verkstæðum löggildingu til að annast almenna skoðun ökutækja undir eftirliti bifreiðaeftirlitsins. Bifreiðaeftirlit ríkisins getur með sama hætti veitt verkstæðum heimild til að annast tiltekna þætti skoðunar. Dómsmálaráðherra setur reglur um skoðunarheimildir verkstæða.

Skoðunarmaður ritar vottorð um skoðun ökutækis í skráningarskírteini.

Dómsmálaráðherra ákveður gjald fyrir almenna skoðun ökutækja.

70. gr.

Lögreglustjóri eða Bifreiðaeftirlit ríkisins getur hvenær sem er krafist þess, að skráningarskylt ökutæki sé fært til sérstakrar skoðunar.

Lögreglumönnum og bifreiðaeftirlitsmönnum er heimilt hvenær sem er að stöðva ökutæki og skoða það samstundis. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess, að það sé fært til sérstakrar skoðunar.

Verði starfsmaður verkstæðis þess var, að öryggisbúnaði vélknúins ökutækis, sem þar er til viðgerðar eða breytinga, sé áfátt, skal hann skýra yfirmanni verkstæðisins frá því, en honum ber að gera eiganda ökutækisins viðvart og síðan tilkynna það bifreiðaeftirlitsmanni eða lögreglustjóra, ef eigi verður úr bætt.

### **Bann við notkun ökutækis.**

71. gr.

Nú kemur í ljós, að skráningarskylt ökutæki er ekki í lögmæltu ástandi eða er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, og getur þá lögreglustjóri eða bifreiðaeftirlitsmaður bannað

notkun þess og tekið af því skráningarmerki uns bætt hefur verið úr því, sem áfátt var eða vanrækt. Skal þá skoða ökutækið áður en skráningarmerkin eru afhent aftur.

#### **Leiga ökutækja.**

72. gr.

Enginn má selja á leigu í atvinnuskyni skráningarskyld ökutæki án ökumanns, nema hann hafi fengið til þess leyfi lögreglustjóra.

Dómsmálaráðherra setur reglur um leigu ökutækja án ökumanns og ákveður gjald fyrir leyfi.

### **X. UM NOTKUN ÖRYGGISBÚNAÐAR**

#### **Öryggisbelti.**

73. gr.

Hver sá, er situr í framsæti bifreiðar, sem búíð er öryggisbelti, skal nota það við akstur á vegum. Eigi er skylt að nota öryggisbelti við akstur aftur á bak. Sama á við um akstur á bifreiðastæðum, við bensinstöðvar, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um undanþágu frá notkun öryggisbeltis, ef heilsufars- eða læknisfræðilegar ástæður eru taldar gera slíka undanþágu brýna.

Ökumanni leigubifreiðar til mannflutninga er eigi skylt að nota öryggisbelti í leiguakstri.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um undanþágu frá notkun öryggisbeltis við annan sérstakan akstur eða við erfið og hættuleg skilyrði utan þéttbýlis, svo sem í mikilli ófærð eða þar sem hætta getur verið á skriðuföllum eða snjóflóðum.

#### **Hlífðarhjálmar.**

74. gr.

Skyld er ökumanni bifhjóls, svo og farþega, sem er 12 ára eða eldri, að nota hlífðarhjálma við akstur. Þó er eigi skylt að nota hlífðarhjálma við akstur á bifreiðastæðum, við bensinstöðvar, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms.

### **XI. FLUTNINGUR, HLEDsla, ÞYNGD OG STÆRD ÖKUTÆKJA**

#### **Hleðsla ökutækis.**

75. gr.

Gæta skal þess, að farþegar eða farmur byrgi eigi útsýn ökumanns eða tálmi notkun stjórnstækja ökutækis. Farmi skal þannig komið fyrir, að eigi byrgi lögbodinn ljósa- eða merkjabúnað ökutækis eða skráningarmerki þess.

Farþega má eigi flytja svo marga eða á þann hátt, að valdi þeim eða öðrum hættu.

Farm skal flytja þannig, að eigi hafi í för með sér hættu fyrir menn eða valdi munatjóni. Þess skal enn fremur gætt, að eigi sé hætta á að farmur dragist eftir akbraut eða falli á hana, valdi rykmekki eða svipuðum óþægindum, umferðartruflun eða óþarfa hávaða.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hleðslu og frágang farms, svo og hvernig merkja skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um flutning hættulegra efna eða tækja, þar á meðal um skyldu til að kaupa váttryggingu, er bæti tjón vegna flutnings þeirra.

#### **Flutningur á farþegum.**

76. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

### **Breidd, lengd og hæð ökutækja.**

77. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja og vagnlesta, með og án farms, svo og akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja og vagnlesta.

Prátt fyrir ákvæði í reglum, sem settar eru samkvæmt 1. mgr., um hæð ökutækja hvílir sú skylda á ökumanni við akstur undir vegbrýr, í jarðgöngum, undirgöngum eða við svipaðar aðstæður að ganga úr skugga um, að það sé unnt án hættu eða óþæginda.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð við flutning, sem eftir reglum, sem settar eru samkvæmt 1. mgr., má aðeins fara fram að fengnu leyfi lögreglustjóra. Lögreglustjóri metur hverju sinni þörf á aðstoð.

### **Öxulþungi og þyngd.**

78. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um hámark öxulþunga og heildarþyngdar ökutækja, með og án farms.

Prátt fyrir ákvæði í reglum, sem settar eru samkvæmt 1. mgr., getur veghaldari leyft meiri öxulþunga og heildarþyngd ökutækja á einstökum vegarköflum, svo og ákveðið minni öxulþunga eða heildarþyngd á öðrum, hvort tveggja miðað við burðarþol brúar eða vegar.

Veghaldari getur veitt undanþágu frá reglum, sem settar eru samkvæmt grein þessari, þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga. Leyfi veghaldara skal fylgja ökutækinu við flutninginn. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð, sem þörf er á að mati lögreglustjóra við flutning, sem veghaldari heimilar.

## **XII. HINDRUN Á VEGI**

### **Óhreinkun vegar o. fl.**

79. gr.

Eigi má fleygja eða skilja eftir á vegi neitt það sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina.

Ef eitthvað, sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina, fellur eða rennur af ökutæki á veg, skal það þegar fjarlæggt. Ef það er eigi unnt skal vara aðra vegfarendur við með merkingu eða á annan hátt, þar til það, sem hættu eða óþægindum veldur, hefur verið fjarlæggt.

Leyfi lögreglu þarf til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni, sem getur haft í för með sér óþægindi fyrir umferðina, nema sérstakar ástæður geri geymslu til bráðabirgða nauðsynlega. Ef eigi er unnt að setja slíka muni, tæki eða efni út fyrir akbraut, skal þeim komið fyrir eins utarlega á henni og unnt er og staðurinn merktur viðvörunarmerkjum. Dómsmálaráðherra getur sett reglur um hvernig merkja skuli slíka staði.

### **Rekstur búfjár.**

80. gr.

Óheimilt er án leyfis lögreglustjóra að reka búfjárhóp á vegi í þéttbýli.

Utan þéttbýlis má reka búfjárhóp á vegi, en fylgja skulu rekstrinum nægilega margir gæslumenn. Ef vænta má umferðar ökutækja um veginn skal einn gæslumaður ætíð fara fyrir.

Búfénu skal vikið fljótt og greiðlega úr vegi, ef þess gerist þörf vegna annarrar umferðar.

### XIII. UMFERÐARSTJÓRN, UMFERÐARMERKI O. FL.

#### Umferðarstjórn o. fl.

81. gr.

Lögreglan stjórnar umferð þar sem hún telur þess þörf, og með þeim hætti, er hún telur henta.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um merkjagjöf við umferðarstjórn lögreglumanna.

82. gr.

Við vegavinnu og þar sem skemmd hefur orðið á vegi, þannig að hætta stafi af fyrir umferð, getur veghaldari eða sá, sem hefur með höndum vegavinnu, stjórnað umferð, eftir því sem nauðsynlegt er, þ. á m. beint henni fram hjá vinnusvæði.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um umferðarstjórn samkvæmt 1. mgr.

83. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður að fengnum tillögum vegamálastjóra hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis skuli teljast aðalbrautir og njóta réttar samkvæmt 2. mgr. 25. gr.

Lögreglustjóri getur, að fengnum tillögum sveitarstjórnar og vegamálastjóra, ef um þjóðveg er að ræða, kveðið á um önnur varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar, svo sem:

- a. stöðvun og lagningu ökutækja,
- b. hvar umferð skuli víkja samkvæmt 2. mgr. 25. gr.,
- c. einstefnuakstur,
- d. gangbrautir,
- e. bann við tiltekinni umferð, og
- f. aðrar takmarkanir á umferð um veg.

Dómsmálaráðherra ákveður hraðamörk samkvæmt 2. og 3. mgr. 37. gr., að fengnum tillögum vegamálastjóra, ef um þjóðveg utan þéttbýlis er að ræða. A öðrum vegum ákveður lögreglustjóri hraðamörkin, að fengnum tillögum sveitarstjórnar.

Ákvarðanir samkvæmt grein þessari skal gefa til kynna með umferðarmerkjum, nema lögreglan stjórn umferðinni. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafli, má þó í stað þess birta með opinberri auglýsingu.

84. gr.

Vegamálastjóri getur takmarkað eða bannað um stundarsakir umferð um veg, ef það er nauðsynlegt til hlífðar vegi. Í kaupstað eða kauptúni getur sveitarstjórn gert sömu ráðstafanir, að fengnu samþykki lögreglustjóra.

#### Stöðukort og stöðureitir.

85. gr.

Dómsmálaráðherra getur ákveðið að nota skuli stöðukort, þegar ökutæki er lagt þar sem heimild til lagningar er tímatakmörkuð. Ráðherra setur reglur um stöðukort og notkun þeirra.

Í kaupstað eða kauptúni er sveitarstjórn heimilt, að fengnu samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.

#### **Umferðarmerki o. fl.**

86. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa og hljóðmerkja og annarra merkja á vegi eða við veg til stjórnar, viðvörunar eða leiðbeiningar fyrir umferð, svo og hvað þau tákna.

Víkja má frá almennum umferðarreglum með merkjum samkvæmt 1. mgr.

87. gr.

Í kaupstöðum og kaптúnum skal lögreglustjóri sjá um, að umferðarmerki séu sett á eða við veg þar, sem sérreglur gilda um umferð eða þörf er á til viðvörunar eða leiðbeiningar. Vegamálastjóri skal á sama hátt sjá um, að umferðarmerki séu sett á eða við veg utan kaupstaða og kaптúna.

Óheimilt er án leyfis lögreglustjóra eða vegamálastjóra að setja umferðarmerki á eða við veg.

Kostnað vegna umferðarmerkja, umferðarljósa og annarra merkja á eða við veg skal veghaldari greiða.

88. gr.

Þar sem unnið er við vegavinnu eða vegi er raskað af öðrum ástæðum, þannig að hætta stafi af, er þeim, sem stjórnar verki, skylt að sjá um, að staðurinn verði merktur með viðvörunarmerkjum.

89. gr.

Spjöld, auglýsingar, ljósabúnað og þess háttar má eigi setja á eða í tengslum við merki samkvæmt 1. mgr. 86. gr.

Hluti, sem um ræðir í 1. mgr. og sjást frá vegi, getur lögreglustjóri látið fjarlægja, ef þeir líkjast merkjum samkvæmt 1. mgr. 86. gr. eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum fyrir umferð.

#### **XIV. UM FÉBÆTUR OG VÁTRYGGINGU**

##### **Grundvöllur ábyrgðar o. fl.**

90. gr.

Sá, sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki, skal bæta það tjón, sem hlýst af notkun þess, enda þótt tjónið verði eigi rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Ábyrgðarmaður dráttartækis er skaðabótaskyldur, ef tjón hlýst af, þegar skráningarskyld vélknúð ökutæki dregur annað ökutæki.

Ábyrgðarreglan gildir þó ekki um tjón á mönnum eða munum, sem ökutækið flytur, nema flutt sé gegn gjaldi.

Fébatúr má lækka eða fella niður, ef sá, sem fyrir tjóni varð, er meðvaldur þess eða meðábyrgur. Vanræksla á notkun öryggisbúnaðar samkvæmt X. kafla leiðir þó ekki til lækkunar eða niðurfellingar fébóta.

91. gr.

Ef tjón hlýst af árekstri skráningarskyldra vélknúinna ökutækja skiptist tjónið á þau sín á milli að tiltölu við sök þeirra, sem hlut eiga að máli, og með hliðsjón af atvikum öllum.

92. gr.

Skráður eða skráningarskyldur eigandi vélknúins ökutækis ber ábyrgð á því og er fébótaskyldur samkvæmt 90. og 91. gr.

Fébótaskyldan færast þó yfir á þann, sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Auk ábyrgðar samkvæmt 1. og 2. mgr. fer um skaðabótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.



Kröfum samkvæmt 1. mgr. fylgir lögveð í ökutækinu. Lögveð þetta gengur fyrir skuldum, sem á því kunna að hvíla.

#### **Vátryggingarskylda.**

93. gr.

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns, sem hlýst af notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis, skal vera tryggð með vátryggingu keyptri hjá vátryggingafélagi, sem viðurkennt er af dómsmálaráðherra.

Vátryggingin skal tryggja greiðslu á tjóni, allt að 50 000 000,00, sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði. Dómsmálaráðherra er heimilt að fengnum tillögum tryggingaeftirlitsins að hækka vátryggingarfjárhæðina í samræmi við verðlagsbreytingar.

94. gr.

Vátryggingarskyldan hvílir á eiganda ökutækisins eða þeim, sem hefur varanleg umráð þess.

Undanþegnir vátryggingarskyldu eru ríkissjóður, forseti Íslands og erlendir þjóðhöfðingjar.

95. gr.

Skráður eigandi vélknúins ökutækis skal tryggja ökumann þess og gildir sú trygging fyrir hvern ökumann, sem tækinu stjórnar. Tryggingin er fyrir bótum vegna slyss, sem ökumaðurinn kann að verða fyrir við starfa sinn. Tryggt skal hjá Tryggingastofnun ríkisins eftir þeim reglum, sem henni eru settar.

96. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglur um vátryggingarskyldu.

Vátryggingariðgjöld má innheimta með lögtaki, jafnvel þótt tryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er.

#### **Greiðsluskylda og endurkröfuréttur vátryggingafélags.**

97. gr.

Vátryggingafélag er greiðsluskylt gagnvart tjónþola vegna bótakrafna samkvæmt 1. mgr. 93. gr.

Vátryggingafélag á endurkröfurétt á hendur hverjum þeim, sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Lækka má endurkröfu með hliðsjón af sök tjónvalds, efnahag hans, fjárhæð tjónsins eða öðrum atvikum.

Bannað er að kaupa vátryggingu gegn endurkröfu vátryggingafélags.

98. gr.

Vátryggingafélög þau, sem fengið hafa viðurkenningu samkvæmt 93. gr., og landssamband bifreiðaeigenda, ef til er, skulu hvert nefna einn mann í nefnd, en dómsmálaráðherra skal skipa einn mann, og er hann formaður hennar. Nefnd þessari skulu vátryggingafélög senda gögn, er þau hafa reist á bótageiðslur sínar samkvæmt lögum þessum. Nefndin kveður á um, hvort endurkröfurétti samkvæmt 2. mgr. 97. gr. skuli beitt gegn þeim, sem talinn er eiga sök. Í meðferð hvers máls taka þátt formaður og tveir aðrir nefndarmenn, er hann kveður til. Skal annar þeirra vera sá, sem félag það, er hlut á að máli, hefur kjörið í nefndina. Hinn skal vera fulltrúi sá, er landssamband bifreiðaeigenda hefur tilnefnt. Sé slíkt landssamband ekki til nefnir Félag íslenskra bifreiðaeigenda mann í nefndina eða það félag bifreiðaeigenda, sem sá er félagsmaður í, er krafa beinist gegn.

Kostnað af störfum nefndarinnar greiða vátryggingafélögin eftir reglum, sem dómsmálaráðherra setur. Hann setur og nánari reglur um starfsháttu nefndarinnar.

### **Meðferð skaðabótamála.**

99. gr.

Nú er höfðað einkamál til heimtu bóta gegn þeim, sem bótaskyldur er samkvæmt 92. gr., og skal þá höfða slíkt mál jafnframt gegn félagi því, sem váttryggt hefur ökutækið.

Nú er bótakrafa samkvæmt ákvæðum 90. og 91. gr. höfð uppi í opinberu máli, og skal þá tilkynna váttryggingafélagi því, er váttryggt hefur ökutækið, um kröfuna. Hefur félagið þá sama rétt og sökunautur sjálfur til að koma að vörnum í skaðabótamálinu, enda er þá áfellingisdómur bindandi fyrir váttryggingafélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

100. gr.

Nú eru bætur vegna sama tjóns ákveðnar hærri samtals en váttryggingarfjárhæðinni nemur, og skal þá skipta henni að tiltölu á milli þeirra, sem kröfur eiga vegna tjónsins. Þetta ákvæði gildir einnig, þótt váttryggingarfjárhæðin sé hærri en lögboðið er.

Ef einhver þeirra, sem bótarétt eiga samkvæmt framangreindu, hefur eigi tilkynnt félaginu um kröfu sína innan sex mánaða frá tjónsatburði, má váttryggingafélagið vítalaust greiða váttryggingarféð að fullu öðrum þeim, er bótarétt eiga.

101. gr.

Dómsmálaráðherra skipar nefnd þriggja manna til að skera úr ágreiningsmálum, sem kunna að rísa vegna sakarskiptingar samkvæmt 91. gr. Skulu nefndarmenn fullnægja kröfum um almenn dómaraskilyrði.

Nefndin getur kveðið á um sakarskiptingu að kröfu aðila máls, eins eða fleiri. Nefnd þessari skulu váttryggingafélög senda gögn, er þau hafa reist á álit sitt um sakarskiptingu. Úrskurður nefndarinnar skal byggjast á gögnum þessum, nema sérstakar ástæður mæli með öflun frekari gagna. Nefndin skal kveða upp úrskurð eins fljótt og unnt er, og að jafnaði eigi síðar en 3 vikum eftir að gögn málsins hafa borist henni.

Kostnaður af störfum nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði, en váttryggingafélögin skulu endurgreiða þann kostnað samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur. Hann getur og sett nánari reglur um starfsháttu nefndarinnar.

### **Fyrning bótakrafna.**

102. gr.

Allar bótakröfur samkvæmt þessum kafla, bæði á hendur þeim, sem ábyrgur er, og váttryggingafélagi, svo og endurkröfur váttryggingafélags, fyrnast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs, sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Kröfur þessar fyrnast þó í síðasta lagi á 10 árum frá tjónsatburði.

## **XV. VIÐURLÖG**

### **Refsingar.**

103. gr.

Brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, varða sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að tveimur árum.

Eigi skal þó refsast fyrir brot, sem tilgreind eru í 1. mgr. 111. gr., nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina.

Ef brot gegn lögum þessum eða reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, er framið eftir fyrir mælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi, skal honum einnig refsast fyrir brotið.

#### **Svipting ökuréttinda.**

104. gr.

Svipta skal mann rétti til að stjórna vélknúnu ökutæki, sem ökuskríteini þarf til, ef hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur, eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns, varhugavert vegna öryggis umferðarinnar, að hann hafi ökuréttindi.

Réttindasvipting skal vera um ákveðinn tíma og eigi skemur en 1 mánuð eða ævilangt, ef sakir eru miklar eða brot er ítrekað öðru sinni.

Svipting réttar til að stjórna vélknúnu ökutæki skal gerð í dómi.

105. gr.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., og skal hann þá sviptur ökuréttindum. Ef sérstakar málsbætur eru og ökumaður hefur ekki áður gerst sekur um sams konar brot eða annað verulegt brot gegn skyldum sínum sem ökumaður, má sleppa sviptingu réttinda vegna brota á ákvæðum 1. sbr. 2. mgr. 45. gr.

Nú hefur stjórnandi ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. sbr. 3. mgr. 45. gr. eða 46. gr., og skal svipting ökuréttinda þá vera eigi skemur en 1 ár. Fari vínandamagn í blóði ökumanns yfir 2 ‰, skal svipting að jafnaði ekki vera skemur en 2 ár.

Nú hefur stjórnandi ökutækis ítrekað brotið gegn ákvæðum 45. eða 46. gr., og skal svipting ökuréttinda þá vera eigi skemur en 2 ár. Ef um er að ræða ítrekað brot á ákvæðum 1. sbr. 3. mgr. 45. gr., skal svipting þó eigi vera skemur en 3 ár.

#### **Bráðabirgðasvipting.**

106. gr.

Nú telur lögreglustjóri skilyrði til sviptingar ökuréttinda vera fyrir hendi, og skal þá svipta ökumann ökuréttindum til bráðabirgða svo fljótt sem unnt er. Ákvörðun þessa má bera undir dómstóla samkvæmt reglum um meðferð opinberra mála, og skal lögreglustjóri leiðbeina ökumanni um þann rétt, þegar ákvörðun er birt. Úrlausn héraðsdóms sætir kæru til hæstaréttar.

Sviptingartími samkvæmt 1. mgr. skal dragast frá endanlegum sviptingartíma.

#### **Áhrif áfrýjunar.**

107. gr.

Áfrýjun dóms þar, sem kveðið er á um sviptingu ökuréttinda, frestar ekki verkun hans að því leyti. Þó getur dómari ákveðið með úrskurði, að áfrýjun fresti framkvæmd sviptingar, ef sérstaklega stendur á.

#### **Brot erlendis.**

108. gr.

Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða maður búsettur hér á landi sætt sviptingu ökuréttinda eða refsingu erlendis fyrir verknað, sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttinda, og má þá svipta hann þeim réttindum í sérstöku opinberu máli, og koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 104.—107. gr.

#### **Endurveiting ökuréttinda.**

109. gr.

Nú hefur maður verið sviptur ökuréttindum um lengri tíma en 3 ár, og getur þá dómismálaráðherra, þegar svipting hefur staðið í 3 ár, heimilað, að honum skuli veitt ökuréttindi að nýju. Hafi maður verið sviptur ökuréttindum ævilangt má þó eigi veita ökuréttindi að nýju fyrr en svipting hefur staðið í 5 ár.

Endurveitingu skal því aðeins heimila að sérstakar ástæður mæli með því, en áður skal leitað umsagnar viðkomandi lögreglustjóra.

#### **Haldsréttur í ökutækjum.**

110. gr.

Ef ökumaður vélknúins ökutækis, sem búsettur er erlendis, brýtur gegn ákvæðum laga þessara og ökutækið er skráð erlendis, getur lögreglan lagt hald á það þar til makleg sekt, málskostnaður, skaðabætur eða iðgjald fyrir lögboðna ábyrgðartryggingu hefur verið greitt eða trygging fyrir greiðslu sett. Ef greiðsla hefur eigi farið fram innan tveggja mánaða frá endanlegri niðurstöðu máls má leita fullnustu í ökutækinu.

Pegar hald er lagt á ökutæki samkvæmt 1. mgr. gilda, eftir því sem við á, ákvæði laga um meðferð opinberra mála um hald á munum. Hald skal því aðeins lagt á að þess sé þörf til að tryggja framangreinda greiðslu. Hafi ökumaður notað ökutæki í algeru heimildarleysi má eigi leggja hald á það.

Ákvæði 1. mgr. eiga ekki við um öikumenn, sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð.

#### **Gjald vegna stöðvunarbrota.**

111. gr.

Leggja má gjald á vegna brota á:

- a. ákvæðum 4. mgr. 6. gr. og 3. mgr. 27. gr.,
- b. ákvæðum a-, b-, h- og i-liða 28. gr.,
- c. banni við stöðvun eða lagningu ökutækja, sem gefið er til kynna með umferðarmerki,
- d. banni við stöðvun eða lagningu ökutækja, sem sett er samkvæmt 83. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
- e. öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu, sem sett eru samkvæmt 83. gr. eða 1. mgr. 85. gr., og
- f. reglum um notkun stöðureita samkvæmt 2. mgr. 85. gr.

Gjaldið skal lagt á með skriflegri tilkynningu, sem fest skal við ökutækið eða afhent öikumanni.

Lögreglan annast álagningu og innheimtu gjalds samkvæmt 1. mgr. Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að á tilteknum svæðum fari álagning gjalds þessa, að öllu leyti eða að hluta, fram með aðstoð sérstakra stöðuvarða. Hann getur og ákveðið, að álagning og innheimta gjaldsins fari, að öllu leyti eða að hluta, fram á vegum sveitarfélags.

Ákvörðun um álagningu gjalds verður ekki borin undir æðra stjórnvald.

Gjald, sem lagt hefur verið á, rennur í ríkissjóð, þegar lögreglan annast álagningu gjaldsins. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags rennur gjaldið til sveitarsjóðs, og getur dómsmálaráðherra þá ákveðið, hvernig því skuli varið.

Dómsmálaráðherra ákveður fjárhæð gjaldsins og setur nánari reglur um hvernig það skuli lagt á og innheimt, þ. á m. um greiðslu- og kærufrest.

112. gr.

Gjald, sem lagt hefur verið á samkvæmt 1. mgr. 111. gr., 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. Gjaldið 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 tryggt 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 málið verði, að tilteknum tíma liðnum, sent til meðferðar fúgetaréttar eða uppboðsréttar, enda hafi greiðsla þá egi verið innt af hendi. Einnig skal honum gefinn kostur á að koma að mótbárum eða vörnum innan sama tíma.

Verði gjaldið egi greitt innan frests samkvæmt 2. mgr., og engar mótbáru eða varnir hafa verið hafðar uppi, má krefjast nauðungarsölu lögveðsins án undangengins lögtaks til lúkningar gjaldinu, eftir reglum laga nr. 49 1951, en þó þarf ekki að gefa út almenna greiðsluáskorun eða senda uppboðspöla frekari tilkynningu. Einnig má krefjast lögtaks hjá þeim, sem ábyrgð ber á greiðslu gjaldsins samkvæmt 1. mgr.

Ef fram koma mótbáru eða varnir, sem ekki eru teknar til greina, skal, innan mánaðar frá móttöku, beiðast lögtaks hjá þeim, sem ber ábyrgð á greiðslu gjaldsins, þannig að færa megi fram varnir í fúgetarétti. Mótbárum eða vörnum, sem berast eftir að liðinn er frestur samkvæmt 2. mgr., skal fúgeti vísa frá, nema dráttur sé egi eiganda eða notanda að kenna og varnir eru bornar fram eins fljótt og unnt er.

#### **Brottflutningur ökutækja.**

113. gr.

Heimilt er lögreglu að flytja eða láta flytja brott ökutæki, sem stendur þannig að brjóti í bága við reglur um stöðvun eða lagningu ökutækja, eða að öðru leyti þannig að það valdi truflun á umferð, snjómokstri eða vinnu við veg. Sama á við um skráningarskylt ökutæki, sem skilið hefur verið eftir án skráningarmarkja, og ökutæki, sem telja verður að eigandi hafi yfirgefið að fullu. Enn fremur ökutæki, sem stendur á einkalóð eða opinberri lóð þannig að valdi eiganda eða umráðamanni hennar tjóni eða óþægindum eða gegn banni hans. Standi ökutækið á svæði, sem ekki er ætlað til almennrar umferðar, skal það því aðeins flutt á brott, að eigandi eða umráðamaður lóðar krefjist þess.

Ökutæki skal færa til geymslu á tryggan stað, sem lögreglan vísar á, nema ökumaður eða eigandi (umráðamaður) sé viðstaddur og flytji það þegar á brott eða vísi á annan geymslustað. Er geymsla ökutækisins á ábyrgð eiganda. Kostnað vegna flutnings og geymslu skal ökumaður greiða. Ef ökumaður er óþekktur eða greiðir ekki þrátt fyrir áskorun þar um, ber eigandi (umráðamaður) ökutækisins jafnframt ábyrgð á greiðslu kostnaðarins, nema ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi. Heimilt er að halda ökutæki í geyslu til tryggingar greiðslu kostnaðar. Kostnað má innheimta með lögtaki.

Lögreglustjóri skal tilkynna eiganda ökutækis um flutning þess, hvenær hann fór fram og hvar ökutækið er í geyslu. Í tilkynningu skal jafnframt koma fram, að verði ökutækið egi sótt innan tiltekins frests og áfallinn kostnaður greiddur, verði það selt. Ef eigandi er óþekktur, má selja ökutækið einum mánuði eftir að það var fjarlægð.

Að loknum fresti samkvæmt 3. mgr. skal selja ökutæki á opinberu uppboði eða til niðurrifs, ef ætla má að hærra verð fáiast þannig. Söluandvirði rennur í ríkissjóð. Eigandi ökutækisins getur þó, innan árs frá því sala fór fram, krafist greiðslu á söluandvirðinu, að frádrögnum kostnaði við flutning, geyslu og sölu ökutækisins.

Ákvæði 3. og 4. mgr. um geyslu og sölu ökutækja gilda, eftir því sem við á, um önnur ökutæki í vörslu lögreglu eða bifreiðaeftirlits.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um framkvæmd ákvæða í grein þessari, þ. á m. um greiðslu geyslukostnaðar.

#### **XVI. UMFERÐARRÁÐ, UMFERÐARFRÆÐSLA O. FL.**

114. gr.

Almenningi skal veitt fræðsla í umferðarlöggjöf og öðru því, sem stuðlað getur að umferðaröryggi og umferðarmenningu.

115. gr.

Dómsmálaráðherra skipar umferðarráð til þriggja ára í senn, og skal hlutverk þess vera:

- a. að beita sér fyrir bættum umferðarháttum,
- b. að beita sér fyrir því að haldið sé uppi umferðarfræðslu,
- c. að vera fræðslufirvöldum, umferðarnefndum sveitarfélaga og samtökum, er vinna að bættri umferðarmenningu, til hjálpar og ráðuneytis, eftir því sem óskað er og aðstæður leyfa,
- d. að standa fyrir útgáfu fræðslurita og bæklinga um umferðarmál og hafa milligöngu um útvegum kennslutækja og annarra gagna til nota við fræðslustarfsemi,
- e. að hafa milligöngu um umferðarfræðslu í ríkisútvarpi (hljóðvarpi og sjónvarpi) og öðrum fjölmiðlum,
- f. að sjá um, að á hverjum tíma sé til vitneskja um fjölda, tegund og orsakir umferðarslysa í landinu,
- g. að beita sér fyrir könnunum á umferðarháttum og öðru, er umferð varðar,
- h. að vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál,
- i. að fylgjast með þróun umferðarmála erlendis og hagnýta reynslu og þekkingu annarra þjóða á því sviði, og
- j. að leitast við að sameina sem flesta aðila til samstilltra og samræmdra átaka í umferðarslysavörnum og bættri umferðarmenningu.

Umferðarráði ber að hafa samvinnu við fræðslufirvöld, lögreglufirvöld, umferðaryfirvöld sveitarfélaga, Slysavarnafélag Íslands, samtök bifreiðaeigenda og bifreiðastjóra, váttryggingafélög, svo og önnur félög og stofnanir, sem fjalla um umferðarmál í landinu og láta sig umferðaröryggi skipta.

116. gr.

Dómsmálaráðherra skipar tvo fulltrúa í umferðarráð án tilnefningar. Skal annar þeirra vera formaður ráðsins en hinn varaformaður.

Aðra fulltrúa í umferðarráð skipar ráðherra eftir tilnefningu og eiga eftirtaldir aðilar rétt á að tilnefna einn fulltrúa hver og annan til vara: Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra, Bifreiðaeftirlit ríkisins, Bílgreinasambandið, Bindindisfélag ökumanna, dóms- og kirkjumálaráðuneyti, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneyti, Landssamband vörubifreiðastjóra, Landssamtök klúbbanna „Öruggur akstur“, lögreglustjórinn í Reykjavík, menntamálaráðuneyti, Reykjavíkurborg, Samband íslenskra sveitarfélaga, Samband íslenskra tryggingafélaga, Slysavarnafélag Íslands, Vegagerð ríkisins, Ökukennarafélag Íslands og Öryrkjabandalag Íslands.

117. gr.

Innan umferðarráðs skal starfa fimm manna framkvæmdanefnd, skipuð formanni ráðsins og varaformanni, svo og þremur ráðsmönnum, sem umferðarráð velur til eins árs í senn.

Framkvæmdanefnd fer með yfirstjórn á starfsemi umferðarráðs milli funda ráðsins og í samræmi við ákvarðanir þess.

Dómsmálaráðherra skipar framkvæmdastjóra umferðarráðs, að fengnum tillögum framkvæmdanefndar. Skipunin má vera tímabundin. Framkvæmdastjóri annast daglega stjórn á starfsemi ráðsins og ræður starfsfólk í samráði við framkvæmdanefnd.

Framkvæmdanefnd og framkvæmdastjóri skulu vinna að gagnasöfnun, tillögugerð og öðrum undirbúningi mála, sem umferðarráð fjallar um, og gefa ráðinu skýrslu um starfsemi þess á milli funda.

118. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður þóknun framkvæmdanefndar umferðarráðs, en að öðru leyti eru störf fulltrúa í umferðarráði ólaunuð.

Kostnaður við starfsemi umferðarráðs greiðist úr ríkissjóði, eftir því sem fé er veitt á fjárlögum.

Dómsmálaráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um störf umferðarráðs.

119. gr.

Sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um umferðarmál, eftir því sem staðhættir gefa efni til, svo og þær sérreglur, er gilda á hverjum stað.

Sveitarstjórn getur skipað umferðarnefnd til þess að stuðla að umferðarfræðslu og vinna að bættu skipulagi umferðarmála í sveitarfélaginu. Slíka nefnd skal skipa í kaupstöðum og kauptúnahreppum. Sveitarstjórnnum er heimilt að stofna sameiginlega umferðarnefnd, er hafi með höndum framangreind verkefni.

Sveitarstjórn eða sveitarstjórnir setja nánari reglur um skipun og starfssvið umferðarnefnda.

120. gr.

Kennsla í umferðarreglum skal fara fram í grunnskólum. Menntamálaráðherra setur, að fenginni umsögn umferðarráðs, reglugerð um tilhögun kennslunnar og prófkröfur. Ráðherra getur og með sama hætti sett reglur um slíka kennslu í öðrum skólum.

## XVII. ÝMIS ÁKVÆÐI

### Gildistaka.

121. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júní 1986.

Jafnframt falla úr gildi umferðarlög nr. 40 23. apríl 1968, með áorðnum breytingum.

122. gr.

Peir, sem fyrir gildistöku laga þessara hafa öðlast rétt til að stjórna léttu bifhjóli eða vélsleða, halda þeim rétti sínum, þótt þeir fullnægi ekki skilyrðum 3. og 4. mgr. 56. gr. um aldur.

### Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta var flutt á síðasta Alþingi, en varð eigi útrætt. Er það nú flutt efnislega óbreytt. Frumvarpið er samið af umferðarlaganefnd, sem þáverandi dómsmálaráðherra, Friðjón Þórðarson, skipaði 15. september 1980 til að vinna að heildarendurskoðun umferðarlaga. Í nefndina voru skipaðir Sigurjón Sigurðsson lögreglustjóri, formaður. Gardar Gíslason borgardómari, Haraldur Henrysson sakadómari, Ólafur W. Stefánsson skrifstofustjóri og Snæbjörn Jónasson vegamálastjóri. Ritari nefndarinnar hefur verið Örn Sigurðsson lögfræðingur.

Núgildandi umferðarlög, nr. 40 23. apríl 1968, eru að stofni til frá árinu 1958, en þá voru sett heildarlög um umferð, umferðarlög nr. 26 2. maí 1958. Frá þeim tíma hafa verið gerðar ýmsar breytingar á umferðarlögunum, og var veigamesta breytingin gerð þegar hægri umferð var lögleidd hér á landi árið 1968.

Tilgangur endurskoðunar umferðarlaga að þessu sinni er einkum tvíþættur. Annars vegar er ljóst, að umferðarlögin eru á ýmsum sviðum orðin ófullkomin og sums staðar beinlínis úrelt. Hins vegar er nauðsynlegt, m. a. vegna aukinna samskipta þjóða í milli, að samræma umferðarlög hér á landi eftir því sem kostur er umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamningum um umferð. Hafa þessi tvö atriði ráðið mestu um breytingar þær sem

felast í frumvarpinu. Gerir frumvarpið, ef samþykkt verður, það kleift að Ísland gerist aðili að alþjóðasamningi um umferð sem gerður var í Vínarborg 8. desember 1968. Við samningu lagafrumvarpsins hefur verið höfð hliðsjón af breytingum sem á undanförunum árum hafa verið gerðar á umferðarlögum og reglum annars staðar á Norðurlöndum, en sú endurskoðun byggði á tillögum norrænnar nefndar, Nordisk Vejtrafik Komite (NVK), sem gert hafði tillögur um samnorrænar umferðarreglur er byggðu m. a. á alþjóðlegri samvinnu um umferðarmál.

Við samningu frumvarpsins hefur nefndin einnig tekið tillit til aðstæðna hér á landi. Leitaði nefndin í upphafi starfs síns eftir ábendingum og óskum frá aðilum, stofnunum og samtökum sem láta sig umferðarmál varða á einn eða annan hátt, og bárust henni mörg svör með gagnlegum ábendingum og tillögum.

Í frumvarpi þessu er uppsetningu breytt verulega frá því sem nú er í umferðarlögum. Skiptist frumvarpið í fleiri kafla og er hverjum kafla skipt með millifyrirsögnum. Ætti fyrirkomulag þetta að auðvelda mjög uppflettingu og lestur. Þá er röð einstakra kafla breytt. Er það einkum gert með tilliti til áhersluatriða. Þannig eru umferðarreglur fyrst teknar fyrir, þá reglur um öikumenn, síðan ákvæði um ökutæki o. s. frv.

Helstu breytingar frá gildandi umferðarlögum samkvæmt frumvarpinu eru:

Skilgreiningu á hugtakinu bifreið er breytt þannig að vélknúin ökutæki til fólks- eða vöruflutninga sem aka hægar en 30 km á klst. teljast ekki bifreið. Sama er um vélknúin ökutæki sem ekki eru ætluð til slíkra flutninga og aka má hraðar en 30 km á klst., sbr. 2. gr.

Skilgreining á hugtökunum dráttarvél og vinnuvél er gerð skýrari, og 30 km hraðaviðmiðun felld niður, sbr. 2. gr.

Lagning ökutækja er skilgreind, sbr. 2. gr.

Ljósatími er ákveðinn allan sólarhringinn frá 1. október til 1. apríl, sbr. 2. gr.

Vernd barna og fatlaðra er aukin, sbr. 2. og 3. mgr. 3. gr. og 2. mgr. 18. gr.

Ákvæði um vistgötur, sbr. 6. gr.

Reglum um skyldur við umferðaróhöpp er breytt, sbr. 9. gr.

Kveðið er skýrar á um að ökutæki skuli vera vel til hægri á akbraut, sbr. 1. mgr. 14. gr.

Ákvæði um akstur af aðrennslisrein og um notkun afrennslisreinar, sbr. 3. og 4. mgr. 17. gr.

Ákvæði um sérstaka skyldu ökumanns gagnvart skólabilfreid sem numið hefur staðar, sbr. 2. mgr. 18. gr.

Nánari ákvæði um framúrakstur, þ. á m. um akstur á akreinum í þéttum umferð, sbr. 20.—24. gr.

Reglur um skyldur ökumanna gagnvart gangandi vegfarendum eru ítarlegri, sbr. 26. gr.

Ákvæði um bann við lagningu ökutækja á gangstéttum, sbr. 3. mgr. 27. gr.

Ákvæði um skyldu til að gera ráðstafanir, ef þörf krefur, til að vara aðra vegfarendur við ef ökutæki er bilað á akbraut, sbr. 30. gr.

Ákvæði um merkjagjöf við breytta akstursstefnu eru gerð nokkru ákveðnari, sbr. 2. mgr. 31. gr.

Nánari reglur um ljósanotkun, sbr. 32. gr.

Sérákvæði um að nægilegt sé að nota ljós sem eru nær miðju vegar á tilteknum ökutækjum sem lagt er í þéttbýli sbr. 3. mgr. 33. gr.

Heimild til að setja reglur um greiðslu kostnaðar vegna lögregluaðstodar, sbr. 34. gr., 3. mgr. 77. gr. og 3. mgr. 78. gr.

Heimild til að víkja frá ákvæðum um fébótaábyrgð og váttryggingu í reglum um aksturskeppnir, sbr. 34. gr.

Ákvæði um að ekki megi valda ónæði með ónauðsynlegum akstri í námunda við íbúðarhús, sbr. 2. mgr. 35. gr.

Ákvæði sem beinist gegn þeim sem með hægum akstri tefja akstur annarra, sbr. 3. mgr.



36. gr. og 2. mgr. 21. gr.

Heimild til að aka á allt að 80 km hraða á klst. á vegum með bundnu slitlagi utan þéttbýlis, sbr. 1. mgr. 37. gr.

Reglur um ökuhraða stórra fólksbifreiða, vörubifreiða og dráttarbifreiða eru rýmkaðar, sbr. 1. mgr. 38. gr.

Ökuhraði vélsleða á vegi er takmarkaður við 30 km á klst., sbr. 3. mgr. 38. gr.

Nýjar reglur um vinstri beygju hjólreiðamanna, sbr. 3. mgr. 39. gr.

Reglur um bifhjól gildi í aðalatriðum um létt bifhjól, sbr. 4. mgr. 42. gr.

Ákvæði um áfengisneyslu eftir umferðaróhapp o. þ. h., sbr. 46. gr.

Ákvæði um skyldu bensínafgreiðslumanna að hindra ölvunarakstur, sbr. 2. mgr. 47. gr.

Ákvæði um töku öndunarsýna, sbr. 1. mgr. 48. gr.

Ákvæðum um ökuréttindaflokka er breytt, sbr. 51. gr.

Bráðabirgðaökuskírteini gildi í 2 ár, sbr. 2. mgr. 52. gr.

Heimild til að ákveða að norræn ökuskírteini gildi hér á landi, sbr. 2. mgr. 55. gr.

Ákvæði um 14 ára aldursmark við akstur dráttarvéla við landbúnaðarstörf, sbr. 1. mgr. 56. gr., og um 16 ára aldursmark til útgáfu ökuskírteina til aksturs léttra bifhjóla og vélsleða, sbr. 3. og 4. mgr. 56. gr.

Heimild til að setja reglur um endurmenntun ökukennara, sbr. 4. mgr. 57. gr.

Heimild til að ákveða skráningu tengitækja og vinnuvéla, sbr. 1. mgr. 64. gr.

Heimild til að ákveða að eigi þurfi að skrá ökutæki sem nær eingöngu eru notuð utan vega, sbr. 2. mgr. 64. gr.

Skráning ökutækja verði í höndum Bifreiðaeftirlits ríkisins, sbr. 66. gr.

Heimild til að fela verkstæðum almenna skoðun eða tiltekna þætti skoðunar, sbr. 3. mgr. 69. gr.

Heimild til að setja reglur um flutning hættulegra efna og tækja, sbr. 5. mgr. 75. gr.

Reglur verði settar um breidd, lengd og hæð ökutækja og um öxulþunga og þyngd, sbr. 77. og 78. gr.

Heimild til að setja reglur um notkun stöðukorta, sbr. 1. mgr. 85. gr.

Ákvæði um lögboðna eigin áhættu felld niður, sbr. 2. mgr. 97. gr.

Skipuð verði nefnd til að fjalla um ágreiningsmál vegna sakarskiptingar, sbr. 101. gr.

Breytt ákvæði um ökuleyfissviptingu og endurveitingu, sbr. 104., 105. og 109. gr.

Ákvæði um haldsrétt í erlendum ökutækjum, sbr. 110. gr.

Ákvæði um gjald vegna stöðvunarbrota, sem ekki verða refsiverð, sbr. 111. og 112. gr. og 2. mgr. 103. gr.

Ákvæði um brottflutning ökutækja, sbr. 113. gr.

#### *Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

Í 1. kafla er fjallað um gildissvið laganna og skilgreiningar hugtaka.

Um 1. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 1. gr. umferðarlaga.

Um 2. gr.

Greinin svarar til 2. gr. umferðarlaga og fjallar um skilgreiningar hugtaka sem notuð eru í frumvarpinu. Er efni greinarinnar skipað með öðrum hætti en nú er og hugtökum raðað í stafrófsröð til hægðarauka. Ýmsum skilgreiningum er breytt og nokkrum hugtökum, sem nauðsynlegt þykir að skilgreina, bætt við.

*Akbraut:* Samhljóða skilgreiningu umferðarlaga.

*Akrein:* Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

**Bifhjól:** Í meginatriðum í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga. Tekið er þó fram, að til bifhjóla teljast einnig bifhjól á tveimur hjólum með hliðarvagni. Létt bifhjól eru flokkur bifhjóla.

**Bifreið:** Gerðar eru veigamiklar breytingar á skilgreiningu þessa hugtaks og því skipt í þrennt til hægðarauka. Í *fyrsta* lagi falla undir hugtakið vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga og eru á fjórum hjólum eða fleiri eða á þremur hjólum og 400 kg að eigin þyngd eða meira og hönnuð eru til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. Í *öðru* lagi falla undir hugtakið vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til að draga annað ökutæki og hönnuð eru til hraðari aksturs en 30 km á klst., og í *þriðja* lagi vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga eða til að draga annað ökutæki og eru búin beltum og eftir atvikum stýrimeiðum eða stýrihjólum og eru 400 kg að eigin þyngd eða meira. Meginbreytingin er sú að áskilinn er 30 km ökuhraði á klst. að því er varðar ökutæki til fólks- eða vöruflutninga. Þá lenda utan skilgreiningarinnar ýmis ökutæki sem ekki eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga og aka má hraðar en 30 km á klst. og teljast þau þá til dráttarvéla eða vinnuvéla.

**Dráttarvél:** Skilgreiningin er gerð skýrari. Er gert ráð fyrir því að dráttarvélar skuli ekki einungis aðallega hannaðar til að draga annað ökutæki heldur jafnframt til að draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki. Felld er niður að dráttarvélar megi eigi vera gerðar til hraðari aksturs en 30 km á klst.

**Eigin þyngd:** Breytt frá skilgreiningu umferðarlaga til samræmis við Vínarsamninginn um umferð, þannig að til eigin þyngdar teljist eldsneyti, smurólía og kælivatn.

**Festivagn:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

**Gangbraut:** Ekki skilgreint í umferðarlögum.

**Gangstétt:** Ekki skilgreint í umferðarlögum.

**Heildarþyngd:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga þegar tillit er tekið til skilgreiningar á hugtakinu eigin þyngd.

**Hliðarvagn:** Samsvarandi skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

**Lagning ökutækis:** Ekki skilgreint í umferðarlögum. Ekki skiptir máli í þessu sambandi hvort ökumaður er í ökutækinu.

**Létt bifhjól:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

**Ljósatími:** Breytt frá skilgreiningu umferðarlaga. Lagt er til að ljósatími verði allan sólarhringinn á því tímabili ársins, þegar hvað dimmast er, þ. e. frá 1. október til 1. apríl. Þykir að svo stöddu ekki tímabært að kveða á um ljósanotkun allan sólarhringinn allt árið. Að öðru leyti er um að ræða breytingu sem kveður nánar á um það hvenær ljós skuli notuð þegar birta er ófullnægjandi.

**Reiðhjól:** Ekki skilgreint í umferðarlögum.

**Stór fólksbifreið:** Ekki skilgreint í umferðarlögum. Orðið samsvarar „bus“ í erlendri löggjöf og því er ætlað að koma í stað almenningsvagns sem notað er í umferðarlögum.

**Tengitæki:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga. Tekið er fram að til tengitækja skuli teljast útileguvagnar (hjólhýsi og tjaldvagnar).

**Tengivagnar:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

**Vegamót:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

**Vegfarandi:** Samhljóða skilgreiningu umferðarlaga.

**Vegur:** Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga með þeirri breytingu að bifreiðastæðum er bætt í upptalninguna.

**Vélknúð ökutæki:** Samhljóða skilgreiningu umferðarlaga með þeirri viðbót að hægfara hjólastólar eru látnir falla undir reglur um reiðhjól.

*Vélsleði:* Efnislega í samræmi við skilgreiningu á hugtakinu beltabifhjól í umferðarlögum.

*Vinnuvél:* Gerðar eru veigamiklar breytingar á skilgreiningu þessa hugtaks í samræmi við breytingar á skilgreiningu hugtaksins bifreið. Er hugtakinu til hægðarauka skipt í þrennt. Í fyrsta lagi falla undir hugtakið vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til sérstakra verka, eru búin áfestum tækjum eða vélum og eru á hjólum eða beltum. Í öðru lagi vélknúin ökutæki sem aðallega eru ætluð til fólks- eða vöruflutninga eða til að draga annað ökutæki og eru á hjólum og eigi eru hönnuð fyrir hraðari akstur en 30 km á klst., þó eigi bifhjól. Og í þriðja lagi vélknúin ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni. Breytingin felur í sér nákvæmari skilgreiningu á hefðbundnum vinnuvélum, en jafnframt er hraðaviðmiðun felld niður að því er þau ökutæki varðar. Þá eru felld undir þennan flokk hægfare ökutæki sem ekki falla undir a- og b-lið í skilgreiningu á bifreið.

*Þéttbýli:* Hugtakið er ekki skilgreint í umferðarlögum, en ýmsum ákvæðum frumvarpsins er ætlað að gilda um þéttbýli, þ. á m. ákvæðin um ökuhraða.

*Ökutæki:* Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Tekið er fram að eingöngu er átt við tæki, sem ætluð eru til aksturs á landi. Ekki er gert ráð fyrir að loftför teljist ökutæki samkvæmt skilgreiningunni.

*Öxulþungi:* Efnislega í samræmi við skilgreiningu umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Í II. kafla er fjallað um reglur sem gilda fyrir alla umferð.

Um 3. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 37. gr. umferðarlaga.

2. mgr. kemur í stað 2. mgr. 37. gr. umferðarlaga. Samkvæmt gildandi ákvæði skal sýna sérstaka varúð þar sem vænta má að börn séu að leik og gagnvart þeim sem bera merki fatlaðra. Lagt er til að fleiri vegfarendahópar verði taldir með þeim sem sýna skal sérstaka tillitssemi. Taki ákvæðið þá til barna án tillits til þess hvar þau eru og aldraðra, svo og þeirra sem eru sýnilega sjón- eða heyrnarskertir, fatlaðir eða sjúkir, þannig að háir þeim í umferðinni, jafnvel þótt þeir beri ekki auðkenni fatlaðra. Gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um auðkenni fatlaðra, þ. á m. um notkun hvíts stafs fyrir sjónskerta, svo sem raunar þegar hefur verið gert.

3. mgr. kemur í stað 90. gr. umferðarlaga með þeirri breytingu, að frumkvæði að því að gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu á leið þeirra til og frá skóla flyst frá skólustjórum til viðkomandi lögreglustjóra og veghaldara. Þeir skulu þó hafa samráð við skólayfirvöld á hverjum stað.

Um 4. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 38. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Ákvæði um umferðarmerki eru í 86. gr. frv.

2. mgr. samsvarar 3. mgr. 38. gr. umferðarlaga. Tekið er fram að fyrirmæli lögreglumanns gangi framur umferðarmerkjum. Ákvæði um merkjagjöf lögreglumanna eru í 2. mgr. 81. gr. frv.

Í 3. mgr. er sett sú regla að umferðarmerki og fyrirmæli lögreglumanns gangi framur almennum umferðarreglum, sbr. og 2. mgr. 86. gr. frv.

4. mgr. er í samræmi við ríkjandi skilning.

Um 5. gr.

1. mgr. samsvarar 1. málslíð 1. mgr. 42. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

2. mgr. samsvarar 2. málslíð 1. mgr. 42. gr. umferðarlaga með þeirri viðbót, að einnig er bannað að draga með ökutæki á vegi fólk á skíðum, skautum, hjólaskautum eða þvílíku.

3. mgr. samsvarar 2. málslíð 2. mgr. 42. gr. umferðarlaga.

#### Um 6. gr.

Ákvæði um vistgötur er nýmæli. Vistgötur eru svæði, t. d. götur, sem einkum eru ætluð til dvalar og leiks, en umferð ökutækja er þar engu að síður heimil með takmörkunum. Á þetta einkum við um íbúðahverfi þar sem atvinnustarfsemi er lítil eða engin og umferð annarra en þeirra sem þar búa og gesta þeirra lítil. Vistgötur eru auðkenndar með sérstöku umferðarmerki, sem gefur til kynna takmarkanir á umferð ökutækja. Meginreglan er sú að gangandi vegfarendur hafa þar forgang gagnvart umferð ökutækja og ber öikumönnum að sýna þeim sérstaka tillitsemi. Þó má gangandi vegfarandi eigi hindra för ökutækja um vistgötu að óþörfu. Sérstök ákvæði gilda um lagningu ökutækja á vistgötum. Ákvæði greinarinnar eru í samræmi við erlendar reglur og þarfnast eigi skýringa.

#### Um 7. gr.

Í greininni er fjallað um neyðarakstur tiltekinna ökutækja og svara ákvæðin til 2. mgr. 38. gr. og 1.—4. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er lagt til að dómsmálaráðherra setji reglur um neyðarakstur, þ. e. hvenær grípa megi til neyðaraksturs og með hvaða hætti hann er undanþeginn ákvæðum laganna.

2. mgr. er efnislega í samræmi við 1. og 2. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er efnislega í samræmi við 3. mgr. 40. gr. umferðarlaga.

4. mgr. er nýmæli til verndar slys- eða brunastað.

5. mgr. er samhljóða 39. gr. umferðarlaga.

#### Um 8. gr.

1. mgr. kemur í stað 4. mgr. 38. gr. umferðarlaga. Er lagt til að óheimilt verði að nema á brott eða breyta umferðarmerki, nema með leyfi viðkomandi yfirvalds, svo sem í tengslum við vegavinnu.

2. mgr. kemur í stað 3. mgr. 41. gr. umferðarlaga. Er lagt til að áfram hvíli skylda á þeim sem skemmt hefur umferðarmerki til að lagfæra það ef þess er kostur, en annars skal hann tilkynna lögreglu um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar. Felld er hins vegar niður skylda vegfaranda sem verður þess var að umferðarmerki er laskað eða fært úr stað til að lagfæra það og tilkynna lögreglu. Þykir ákvæðið heldur viðurhlutamikið og erfitt í framkvæmd.

#### Um 9. gr.

1. mgr. er í meginatriðum í samræmi við 1. mgr. og 1. másl. 2. mgr. 41. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

2. mgr. kemur í stað 2. og 3. másl. 2. mgr. 41. gr. umferðarlaga. Er gerður munur á tilkynningarskyldu þess sem hlut hefur átt að umferðarslysi eða öðru umferðaróhappi eftir því hvort meiðsl hafa orðið á mönnum eða ekki. Ef meiðsl hafa orðið á mönnum, skal tilkynna lögreglu um slysið svo fljótt sem auðið er. Ef einungis hefur orðið eignatjón verður því aðeins skylt að tilkynna lögreglunni um óhappið ef enginn er viðstaddur til að taka við upplýsingum sem um ræðir í 1. mgr. greinarinnar. Með þessu mun fækka þeim tilvikum er kveðja þarf til lögreglu þegar einungis er um eignatjón að ræða. Mun það draga úr umferðartöfum vegna óhappa. Er breyting þessi til samræmis við ákvæði í löggjöf annars staðar á Norðurlöndum.

3. mgr. er nýmæli. Er þar kveðið á um að eigi megi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn slyss, hafi maður látist eða slasast alvarlega í umferðarslysi. Þó er heimilt að færa úr stað ökutæki sem veldur hættu fyrir umferðina.

Í III. kafla eru umferðarreglur sem gilda fyrir gangandi vegfarendur.

#### Um 10. gr.

Greinin fjallar um notkun gangandi vegfarenda á vegi. Meginreglan er sú samkvæmt 1. mgr. sem kemur í stað 1. og 2. mgr. 61. gr. umferðarlaga að gangandi vegfarendur skuli nota þann hluta vegar sem liggur utan akbrautar, þ. e. gangstétt, gangstíg eða vegaröxl. Annars skal að jafnaði ganga á akbraut við vinstri vegarbrún í gönguátt, nema hinn gangandi vegfarandi leiði reiðhjól eða létt bifhjól, en þá skal hann ganga við hægri vegarbrún. Gangandi vegfarandi má þó nota gagnstæða vegarbrún, ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

Í 2. mgr. er lagt bann við því að leiða reiðhjól eða létt bifhjól eða flytja fyrirferðarmikla hluti á gangstétt, gangstíg eða vegaröxl, ef það er til verulegra óþæginda fyrir aðra. Ákvæðið samsvarar 2. mgr. 62. gr. umferðarlaga.

#### Um 11. gr.

Greinin sem fjallar um það hvernig gangandi vegfarandi skal fara yfir akbraut samsvarar 3. mgr. 61. gr. umferðarlaga, með nokkrum breytingum. Aðalreglan er sú að gangandi vegfarandi skal nota gangbraut, göng eða brú fyrir gangandi vegfarendur, ef fyrir hendi er. Að öðrum kosti skal hann leitast við að fara yfir akbrautina sem næst vegamótum.

Í 1. mgr. er þess krafist af gangandi vegfarendum að þeir gæti vel að ökutækjum sem nálgast er þeir ætla yfir akbraut, og tefji ekki að nauðsynjalausu á leið yfir hana.

2. mgr. fjallar um hvar gangandi vegfarandi má fara yfir akbraut. Ef ekki er farið eftir gangbraut skal ganga þvert yfir akbraut.

3. mgr. er nýmæli og fjallar um umferð gangandi vegfarenda þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum.

#### Um 12. gr.

Greinin fjallar um það hverjir teljast gangandi vegfarendur í skilningi umferðarlaga. Kemur greinin í stað 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Er tekið fram að þeir sem eru á skíðum, skautum eða hjólaskautum teljist til gangandi vegfarenda.

Í *IV. kafla* eru umferðarreglur sem gilda fyrir ökumenn.

#### Um 13. gr.

Greinin fjallar um notkun vegar fyrir ökumenn. Er meginreglan sú að ökumaður skal nota akbraut, hvert sem ökutækið er. Hann má ekki aka á gangstéttum eða gangstígum. Bannið ber að skilja í samhengi við önnur ákvæði frv., sbr. 2. mgr. 26. gr., 3. mgr. 27. gr. og 4. mgr. 39. gr.

2. mgr. svarar til 44. gr. umferðarlaga.

#### Um 14. gr.

Greinin fjallar um það hvar á vegi ökutæki skulu staðsett, og svarar til 45. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. kemur fram meginreglan um hægri umferð. Svarar ákvæðið til 1. mgr. 45. gr., en kveðið er skýrar en nú á um að ökutæki skuli vera vel til hægri á akbraut. Frávik frá reglunni koma fram um akstur á akreinum og í beygjum, sbr. 15. og 23. gr. frv. Sjá og um hjólreiðamenn ákvæði 2. mgr. 39. gr. frv.

2. mgr. er nýmæli, og fjallar um akstur á akbraut með þrjár eða fleiri akreinar. Ef akreinar eru fjórar eða fleiri má eigi aka á akrein sem er að öllu leyti vinstra megin við miðju akbrautarinnar í akstursstefnu. Ef akreinar eru þrjár má eigi aka á þeirri akrein sem er lengst til vinstri miðað við akstursstefnu. Framúrakstur er þannig bannaður á þessum

akreinum. Að jafnaði mun hindrunarlína banna slíkan akstur, en ákvæðið gildir þótt engin hindrunarlína sé. Ákvæði greinarinnar gilda ekki þar sem einstefnuakstur er.

3. mgr. fjallar um fjarlægð milli ökutækja á ferð og svarar til 5. mgr. 45. gr. með nokkrum orðalagsbreytingum. Ákvæði 2. másl. 5. mgr. um fjarlægð stórra bifreiða og bifreiða með tengivagna frá ökutæki á undan er látið ná til þeirra ökutækja sem falla undir hraðareglur 1. og 2. mgr. 38. gr. frv., en sérákvæði 3. másl. 5. mgr. um þung ökutæki á ferð yfir brú er fellt niður þar sem þess er eigi talin þörf lengur.

4. mgr. svarar til 3. mgr. 45. gr. með nokkrum orðalagsbreytingum.

5. mgr. svarar til 6. mgr. 45. gr. með nokkrum orðalagsbreytingum.

#### Um 15. gr.

Greinin fjallar um akstur á vegamótum og í beygjum og svarar til 46. gr. umferðarlaga.

1. mgr. kemur í stað 3. másl. 2. mgr. 46. gr., en er ítarlegri.

2. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 46. gr. en með breyttu orðalagi. Skal ökumaður ganga úr skugga um að unnt sé að beygja án hættu og óþæginda fyrir aðra umferð í sömu átt, en ekki einungis án hættu fyrir þá sem á eftir koma. Nær ákvæðið því einnig til þeirra sem aka samhliða, t. d. reiðhjóla.

3. mgr. er í samræmi við 1. og 2. másl. 2. mgr. og 1. og 2. másl. 3. mgr. 46. gr. en með breyttu orðalagi.

4. mgr. um akstur þegar beygt er inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu er nýmæli.

5. mgr. er einnig nýmæli og í samræmi við akstursvenju.

#### Um 16. gr.

Greinin er nýmæli. Eðlilegt er að láta reglur um beygju á vegamótum einnig gilda um akstur yfir akbraut eða af henni.

#### Um 17. gr.

1. másl. 1. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 46. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. 2. másl. 1. mgr. er nýmæli.

1. másl. 2. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 45. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. 2. másl. 2. mgr. er nýmæli.

3. mgr. er nýmæli. Aðrennslisreinar eru sérstakar akreinar fyrir aðkomandi umferð meðfram aðalumferðaræðum. Er ákvæðinu ætlað að auðvelda öikumanni akstur af aðrennslisrein inn á akrein þá sem hann ætlar inn á. Ákvæðið leggur skyldur á öikumenn á báðum akreinum.

4. mgr. er nýmæli. Afrennslisreinar eru sérstakar akreinar meðfram aðalumferðaræðum þar sem útakstur fer fram. Samkvæmt 1. mgr. 16. gr., sbr. 1. mgr. 15. gr. frv., skal ökumaður í tæka tíð fara á þá akrein sem er hentugust. Með ákvæðinu er lagt til að afrennslisrein skuli nota strax og hún byrjar.

#### Um 18. gr.

1. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 40. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Ákvæðinu er ætlað að ná til allra stórra fólksbifreiða (þ. e. bifreiða fyrir fleiri en 8 farþega) á biðstöð í þéttbýli, en það tekur nú einungis til bifreiða sem eru sérstaklega auðkenndar.

2. mgr. er nýmæli. Leggur ákvæðið sérstaka skyldu á herðar öikumönnum sem nálgast merktá skólabifreið sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út. Ákvæðinu er ætlað að stuðla að auknu öryggi barna á leið til og frá skóla. Gengið er út frá því að reglur verði settar um auðkenni skólabifreiða. Yrðu þær settar samkvæmt 1. mgr. 61. gr. frv.

#### Um 19. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. og 2. mgr. 47. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Tekið er sérstaklega fram að nægilegt bil skuli vera á milli hliða ökutækja.

2. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

#### Um 20. gr.

1. másl. 1. mgr. er samhljóða 1. másl. 4. mgr. 47. gr. umferðarlaga. 2. másl. svarar til 5. mgr. 47. gr., en samkvæmt ákvæðinu verður skylt að aka hægra megin fram úr ökutæki sem beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. 3. másl. um hjólreiðamenn er nýmæli. Verður hjólreiðamanni heimilt, en ekki skylt, að aka hægra megin fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum. Ákvæðinu er ætlað að stuðla að auknu öryggi hjólreiðamanna.

Í 2. mgr. er kveðið á um atriði sem ökumaður sem ætlar að aka fram úr ökutæki þarf að gæta að. Svarar ákvæðið til 2. másl. 3. mgr. 47. gr. umferðarlaga en er mun ítarlegra.

Ákvæðin í 3. mgr. eru nýmæli. Í 1. másl. er kveðið á um skyldu þess sem ekur fram úr að hafa nægilegt bil milli hliðar ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Í 2. másl., sem kemur í stað 3. másl. 4. mgr. 47. gr. umferðarlaga, er ákvæði um skyldu til að aka til hægri eins fljótt og það er unnt án hættu eða óþæginda. Frá þeirri reglu er gerð undantekning í 3. másl. ef ætlunin er að aka þá þegar fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

4. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

#### Um 21. gr.

Ákvæði greinarinnar um skyldur þess sem ekið er fram úr koma í stað 3. másl. 4. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Samkvæmt meginreglu 1. mgr. verður þeim sem á undan fer eigi, svo sem nú er, skylt að draga úr hraða eða nema staðar. Honum ber hins vegar að halda ökutæki sínu eins langt til hægri og unnt er og má ekki auka hraðann. Er ákvæðinu ætlað að tryggja að framúrakstur hafi eigi truflandi áhrif á umferðina, svo sem núgildandi regla getur leitt til.

Samkvæmt 2. mgr. gildir meginreglan í 1. mgr. ekki þegar um er að ræða ökutæki sem fylgja ekki almennum ökuhraða eða hættulegt getur verið að aka fram úr vegna þess að þau eru fyrirferðarmikil. Þegar slíku ökutæki er ekið á mjóum vegi eða bugðöttum eða þar sem umferð kemur á móti ber ökumanni þess að gæta sérstaklega að umferð sem kemur á eftir og aka til hliðar, draga úr hraða og nema staðar ef þess er þörf til að auðvelda framúrakstur. Ákvæði þetta mundi m. a. taka til dráttarvéla, vinnuvéla, stórra vörubifreiða og bifreiða sem draga annað ökutæki en einnig til annarra ökutækja sem ekki fylgja almennum ökuhraða.

#### Um 22. gr.

Ákvæði greinarinnar koma í stað 2. og 3. másl. 3. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er óbreytt sú meginregla að eigi megi aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim, en frá þeirri reglu eru gerðar undantekningar. Við framúrakstur getur ökutækið sem ekið er fram úr byrgt útsýn þess, sem fram úr ekur, til hægri. Þau sjónarmið eiga ekki við að því er varðar þau tilvik sem um ræðir í b-d liðum og er því eigi varhugavert að víkja frá meginreglunni í þeim tilvikum. Undantekning samkvæmt a-lið er nauðsynleg til að tryggja flæði umferðar þar sem tvær eða fleiri akreinar eru fyrir umferð í sömu akstursstefnu.

2. mgr. fjallar um bann við framúrakstri þar sem útsýn er takmörkuð vegna hæðar eða beygju á vegi.

3. mgr. er nýmæli. Er heimilt að aka fram úr reiðhjóli og léttu bifhjóli þótt ákvæði greinarinnar að öðru leyti banni framúrakstur, enda sé þá gætt meginreglu 2. mgr. 20. gr. frv.

#### Um 23. gr.

Greinin kemur í stað 6. mgr. 47. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er heimilað að aka hægra megin fram úr ökutæki þar sem umferð fer fram á fleiri en einni akrein í sömu akstursstefnu, og er það í samræmi við gildandi reglu. Reglan er hins vegar þrengd, þar sem það skilyrði er sett að umferð sé þétt og að hraðinn ráðist af þeim sem á undan fara. Eigi er unnt að kveða á um þéttleika umferðar. Ákvæðið mundi taka til þess þegar eigi er unnt án hættu eða óþæginda að aka inn á akreinina til hliðar en einnig þegar ökuhraði er breytilegur og fjarlægð milli ökutækja mismunandi. Ekki er gert að skilyrði að akreinar séu merktar sérstaklega. Ákvæði 2. másl. er nýmæli, sem ætlað er að koma í veg fyrir tíð akreinaskipti.

2. mgr. er nýmæli þar sem heimilaður er framúrakstur ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein fyrir sérstaka tegund umferðar, t. d. fyrir strætisvagna.

#### Um 24. gr.

Greinin svarar til niðurlags 3. másl. 3. mgr. 47. gr. umferðarlaga, þó svo að heimilað er að aka fram úr við eða á gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum enda hindri ökutækið sem ekið er fram úr eigi útsýn yfir gangbrautina.

#### Um 25. gr.

Greinin kemur í stað 48. gr. umferðarlaga. Er efnisröðun breytt og ákvæðin gerð ítarlegri.

Í 1. mgr. er almennt ákvæði um skyldu ökumanna til að sýna sérstaka aðgát við vegamót.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 48. gr. Ekki skiptir máli hvort vegur í heild er aðalbraut eða ekki, heldur nægir að vegamót séu merkt biðskyldu- eða stöðvunarmerki.

3. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 48. gr. með breyttu orðalagi. Samkvæmt gildandi ákvæði ber umferð af einkavegi að víkja fyrir umferð á vegi sem ekið er inn á. Er lagt til að upptalning minni háttar vega verði nokkru ítarlegri, þannig að ákvæðið taki einnig til umferðar af vegarslóða, stíg, göngugötu, heimreið eða svipuðum vegi.

4. mgr. hefur að geyma meginregluna um að víkja skuli fyrir umferð frá hægri og er í samræmi við 1. mgr. 48. gr. með breyttu orðalagi.

5. mgr. kveður á um með hvaða hætti sá sem á að víkja uppfyllir skyldur sínar. Er ákvæðið ítarlegra en í 3. mgr. 48. gr., sem einungis tekur til aksturs inn á veg sem nýtur aðalbrautarréttar.

6. mgr. svarar til 4. másl. 3. mgr. 46. gr. umferðarlaga. Er ákvæðið ítarlegra. Ber ökumanni einnig að víkja fyrir gangandi vegfarendum og ökuöðrum reiðhjóla og léttra bifhjóla sem fara þvert yfir akbraut þá sem hann ætlar inn á.

7. mgr. er nýmæli. Er ákvæðinu ætlað að koma í veg fyrir að ökumaður tefji umferð á vegamótum, ef hann getur eigi óhindrað ekið um þau.

#### Um 26. gr.

Í greinina er safnað ákvæðum um sérstakar skyldur ökumanna gagnvart gangandi vegfarendum. Rétt er að vekja athygli á því að í 2. mgr. 3. gr. frv. er sérstakt ákvæði um tillitssemi gagnvart börnum, öldruðum, fötluðum o. fl., sem að jafnaði eru gangandi vegfarendur.

Í 1. mgr. kemur fram meginreglan, að ökumaður skal gefa gangandi vegfaranda tíma til að víkja til hliðar og veita honum nægilegt rými. Samsvarandi ákvæði er eigi í umferðarlögum.

Regla 2. mgr. um skyldu ökumanns, sem ekur yfir gangstétt eða gangstíg eða inn á akbraut frá lóð við veginn, felst í 5. mgr. 48. gr. umferðarlaga.



3. mgr. um akstur á göngugötu er nýmæli, sem þarfnast ekki skýringa, sbr. og 6. gr. frv. um akstur á vistgötu.

Í 4. mgr. er ákvæði um að ökumaður sem beygir á vegamótum, eða ekur yfir akbraut eða af henni, þar sem ekki eru vegamót, megi ekki valda gangandi vegfaranda sem fer yfir akbrautina sem beygt er inn á hættu eða óþægindum. Ákvæði þetta tengist 2. mgr. 11. gr. frv. um að gangandi vegfarandi skuli að jafnaði fara yfir akbraut sem næst vegamótum.

5. og 6. mgr. fjalla um skyldu ökumanns gagnvart gangandi vegfarendum á gangbraut, hvort heldur umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum eða ekki. Koma ákvæðin í stað 6. mgr. 48. gr. umferðarlaga.

1. másl. 5. mgr. miðar að því að vernda gangandi vegfaranda á gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, eftir að merki lögreglumanns eða grænt ljós hefur heimilað ökumanni akstur í akstursstefnu hans. 2. másl. 5. mgr. er ætlað að vernda gangandi vegfaranda sem er á slíkri gangbraut eða á leið út á hana þegar ökumaður kemur að henni úr beygju á vegamótum.

6. mgr. fjallar um gangbrautir þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum. Er ákvæðinu ætlað að vernda gangandi vegfaranda þar, en réttur hans er þó eigi jafn skilyrðislaus og þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum.

Ákvæði 7. mgr. miðar að því að hindra að ökumaður hefti för eftir gangbraut.

#### Um 27. gr.

1. mgr. samsvarar 1. mgr. 51. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Vakin er athygli á því að í 2. gr. frv. er hugtakið „lagning ökutækis“ skilgreint þannig að það sé staða ökutækis með eða án ökumanns lengur en þarf til að hleypa farþegum inn eða út, lesta það eða losa.

2. mgr. kemur í stað 2. og 3. mgr. 51. gr. umferðarlaga. Meginreglan um að einungis megi stöðva eða leggja ökutæki hægra megin á vegi er látin gilda jafnt í þéttbýli og utan þess. Heimilt verður þó að stöðva eða leggja ökutæki vinstra megin þar sem einstefnuakstur er ef það er ákveðið samkvæmt heimild í 2. mgr. 83. gr. frv. Einnig verður heimilt að stöðva eða leggja ökutæki vinstra megin utan þéttbýlis ef nauðsyn krefur.

Í 3. mgr. er lagt til að tekið verði beinlínis fram að óheimilt sé að stöðva eða leggja ökutæki á gangstétt eða gangstíg, en slíkt bann felst nú í 44. gr. umferðarlaga. Setja má þó aðrar reglur um þetta efni samkvæmt heimild í 2. mgr. 83. gr. frv.

4. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 51. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

5. mgr. er í samræmi við 8. mgr. 51. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

#### Um 28. gr.

1. mgr. fjallar um þá staði þar sem bannað er að stöðva eða leggja ökutæki, en 2. mgr. um þá staði þar sem stöðva má en bannað er að leggja. Er greinin að verulegu leyti í samræmi við 5. og 6. mgr. 51. gr. umferðarlaga en með nokkrum breytingum.

Í a-lið 1. mgr. er lagt til að auk þess sem bannað verði að stöðva eða leggja ökutæki á gangbraut svo sem nú er samkvæmt d-lið 5. mgr. taki bannið einnig til svæðis innan 5 metra áður en að henni er komið. Er það gert til að auka líkur á að sjáist til gangandi vegfaranda sem ætla eftir gangbraut.

Í b-lið er þrengt það svæði við vegamót sem bann við stöðvun eða lagningu ökutækis nær til borið saman við meginreglu b-liðar 5. mgr. og miðast svæðið við 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi. Slík ákvæði eru víða í lögreglusamþykktum, og þykir rétt að lögfesta regluna.

Ákvæði d-liðar um bann við stöðvun eða lagningu í jarðgöngum eða undir vegbrú er nýmæli, er þarfnast ekki skýringa.

Samkvæmt f-lið takmarkast bann við stöðvun og lagningu ökutækja á akreinaskiptum vegi við það að akbraut sé skipt með hindrunarlínu. Samkvæmt e-lið 5. mgr. er ákvæðið nú miðað við allar merktar akreinar, en ekki er þörf á banni alls staðar þar sem akreinar eru merktar með varúðarlínu.

Að öðru leyti felur 1. mgr. í sér minni háttar breytingar frá ákvæðum 5. mgr. 51. gr. laganna.

Ákvæði c-liðar 2. mgr. um bann við því að leggja ökutæki við hlið annars ökutækis sem stendur við brún akbrautar er nýmæli. Slík lagning gæti fallið undir ákvæði 1. mgr. 51. gr. umferðarlaga, sbr. 1. mgr. 27. gr. frv., ef hún veldur hættu eða óþægindum.

Ákvæði d-liðar 2. mgr. er einnig nýmæli, sem ætlað er að hindra að ökutæki lokist inni vegna ökutækja sem síðar koma.

Að öðru leyti felur 2. mgr. í sér minni háttar breytingar frá ákvæðum 6. mgr. 51. gr. laganna.

Um 29. gr.

Ákvæði greinarinnar er nýmæli. Oft er nauðsynlegt að stöðva eða leggja ökutækjum þeirra aðila sem um ræðir í greininni, þótt það sé annars bannað.

Um 30. gr.

Ákvæði 1. másl. 1. mgr. kemur í stað 4. mgr. 51. gr. umferðarlaga, en tekur til stöðvunar vegna umferðaróhappa, vélarbilunar og annarra orsaka, í stað bilunar almennt nú. Ákvæðið tekur þó eigi til ökutækis sem aðild hefur átt að umferðarslysi ef maður hefur látist eða slasast alvarlega, sbr. 3. mgr. 9. gr. frv.

Í 2. másl. 1. mgr. er lögð skylda á ökumann til að vara aðra vegfarendur við, ef ökutæki hefur stöðvast á þannig stað eða þannig að valdi hættu eða óþægindum. Hvernig viðvörðun skuli háttáð fer eftir aðstæðum hverju sinni, en sem dæmi má nefna notkun varúðarþríhyrnings á akbraut, notkun sérstaks ljósabúnaðar á ljósatíma eða viðvörðunarljósá ef stefnuljós eru þannig gerð.

Að öðru leyti er vísað til 1. mgr. 9. gr. frv. þar sem vegfaranda, sem átt hefur hlut að umferðaróhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, er skylt að gera nauðsynlegar ráðstafanir til öryggis umferð.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir því að settar verði reglur um viðvörðunarbúnað, t. d. varúðarþríhyrninga, og hvernig hann skuli nota.

Um 31. gr.

Ákvæði 1. mgr. um hljóð- og ljósmerki koma í stað 1. mgr. 52. gr. umferðarlaga. Lagt er til að notkun hljóðmerkis verði verulega takmörkuð. Hljóðmerki í tengslum við framúrakstur megi einungis nota utan þéttbýlis. Hljóðmerki megi ekki gefa lengur en nauðsyn ber til. Þegar myrkur er skal nota ljósmerki í stað hljóðmerkis nema hætta sé yfirvofandi.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 52. gr. umferðarlaga. Ákvæðið er nokkru ákveðnara, þannig að merki skal ávallt gefa í leiðbeiningarskygni þegar ekið er frá brún vegar, beygt, snúið eða skipt um akrein.

3. mgr. samsvarar 3. mgr. 52. gr. laganna, en með breyttu orðalagi.

4. mgr. kveður nánar á um það hvenær og hvernig merki skuli gefa, sbr. nú 4. og 5. másl. 2. mgr. 52. gr. umferðarlaga.

5. mgr. er samhljóða 2. másl. 4. mgr. 52. gr. umferðarlaga.

#### Um 32. gr.

1. mgr. um notkun ljósa er í samræmi við 1. og 2. másl. 1. mgr. 53. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Athuga ber að ljósatími nær samkvæmt 2. gr. frv. til alls sólarhringsins á tímabilinu frá 1. október til 1. apríl. Ákvæði 3. másl. 1. mgr. 53. gr. er fellt niður, en gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um ljósabúnað samkvæmt 1. mgr. 61. gr. frv.

2.—4. mgr. koma í stað 2. mgr. 53. gr. umferðarlaga og hafa að geyma ítarlegri ákvæði um notkun ljósa.

Í 2. mgr. eru ákvæði um það hvenær nota skuli háan ljósgeisla, en í lögum eru nú engin ákvæði um það efni.

Í 3. mgr. eru ákvæði um það hvenær ekki má nota háan ljósgeisla. Eru þau í samræmi við 1. og 2. másl. 2. mgr. 53. gr. Að auki er ákvæði um að ekki megi nota háan ljósgeisla þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki að valdið geti öikumanni þess óþægindum.

Í 4. mgr. eru ákvæði um það hvenær nota skuli lágan ljósgeisla. Skal nota lágan ljósgeisla þegar hvorki er skylt né heimilt að nota háan ljósgeisla. Er því ekki heimilt að nota stöðuljós við akstur, og er gert ráð fyrir því að heimildarákvæði 6. mgr. 53. gr. umferðarlaga falli niður.

Ákvæði 5. mgr. um notkun þokuljósa og hjálparljósa er í samræmi við ákvæði reglugerðar um gerð og búnað ökutækja.

6. mgr. er einnig í samræmi við gildandi reglur.

7. mgr. er í samræmi við 4. mgr. 53. gr. umferðarlaga.

#### Um 33. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 53. gr. umferðarlaga, en nokkru fyllri og með breyttu orðalagi. Eigi er þörf að nota stöðuljós, afturljós og númersljós ef ökutæki er stöðvað eða því lagt á vel upplýstum vegi eða utan akbrautar.

2. mgr. svarar til 4. mgr. 53. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er nýmæli, sem felur í sér að á fólksbifreiðum af tiltekinni stærð, sem lagt er samhlíða brún vegar í þéttbýli nægi að hafa stöðuljós það og afturljós sem er nær miðju vegar tendruð, og að heimila megi notkun sérstakra hliðarljósa í staðinn. Tíðkast slíkur ljósabúnaður á ýmsum tegundum bifreiða.

4. og 5. mgr. þarfnast ekki skýringa.

#### Um 34. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í meginatriðum í samræmi við 50. gr. a í umferðarlögum. Gert er ráð fyrir því að setja megi reglur þar sem keppnisakstur verði undanþeginn ákvæðum umferðarlaganna um fébótaábyrgð og váttryggingu, enda óeðlilegt að bætur vegna slíks aksturs falli á hina lögboðnu ábyrgðartryggingu. Í reglunum verði hins vegar kveðið á um ábyrgð og váttryggingu við keppnisakstur þannig að tryggi rétt þeirra sem ekki eru þátttakendur í keppni. Verði þessar reglur svo og reglur um heimild til að víkja frá reglum um hámarkshraða bundnar við vegi sem lokaðir eru annarri umferð eða að keppni fari fram á afmörkuðu svæði utan vega.

#### Um 35. gr.

1. mgr. er í samræmi við 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

2. mgr. er nýmæli sem m. a. er ætlað til að koma í veg fyrir óþarfan og hávaðasaman akstur sem að öðru leyti fer fram í samræmi við umferðarreglur, svo sem akstur léttra bifhjóla.

Í V. kafla eru reglur um ökuhraða.

#### Um 36. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. og 2. mgr. 49. gr. umferðarlaga, en með nokkuð breyttu orðalagi. Felld er niður regla 2. mgr. 49. gr. um að ökumaður skuli geta stöðvað ökutæki á þriðjungi þeirrar vegalengdar, sem auð er og hindrunarlaus fram undan og hann hefur útsýn yfir. Þykir sú regla of ströng og hefur víðast hvar verið felld úr gildi. Í þess stað kemur ákvæði um að ökumaður skuli geta stöðvað ökutæki á þeim hluta vegar fram undan, sem hann hefur útsýn yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Þá er bætt inn ákvæði um að ökumaður skuli aðlaga ökuhraða breyttu sjónarsviði, þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan.

2. mgr. er efnislega í samræmi við 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga, en með orðalagsbreytingum. Nýmæli eru ákvæði k-liðar um gangandi vegfaranda sem ber merki sjónskertra og n-liðar um akstur þar sem umferðaróhapp hefur orðið.

3. mgr. er nýmæli, ætlað til að greiða fyrir umferð, og beinist gegn öikumönnum sem með sérstaklega hægum akstri tefja umferð.

4. mgr. kemur í stað 4. mgr. 49. gr. umferðarlaga.

#### Um 37. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. og 2. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Er miðað við óbreyttan hámarkshraða í þéttbýli, 50 km á klst., og 70 km á klst. utan þéttbýlis. Þó er lagt til að almennur hámarkshraði á vegum með bundnu slitlagi utan þéttbýlis verði 80 km á klst., enda eru akstursskilyrði á þeim vegum að jafnaði betri en á malarvegum. Að því er varðar skilgreiningu á hugtakinu þéttbýli vísast til 2. gr. frv.

Í 2. mgr. er lagt til að heimila megi allt að 90 km hámarkshraða á klst. á tilteknum vegum að uppfylltum vissum skilyrðum, og í 3. mgr. er lagt til að lækka megi hámarkshraða, þar sem nauðsynlegt þykir. Koma ákvæði þessi í stað 4. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Um ákvörðun hámarkshraða samkvæmt 2. og 3. mgr. fer samkvæmt 3. mgr. 83. gr. frv.

#### Um 38. gr.

Greinin kemur í stað 3. mgr. 50. gr. umferðarlaga, og felur í sér nokkra rýmkun á reglum um ökuhraða.

Í 1. mgr. eru ákvæði um mesta leyfðan ökuhraða nokkurra flokka ökutækja. Gilda þau framfar ákvæðum 37. gr. Ökuhraði fólksbifreiða, sem að leyfðri heildarþyngd eru meiri en 3500 kg, má aldrei vera meiri en 80 km á klst., og ökuhraði annarra bifreiða, sem eru meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd og bifreiða með tengi- eða festivagna eða skráð tengitæki, svo sem útileguvagna (hjólhýsi og tjaldvagna), má aldrei vera meiri en 70 km á klst. Hámarkshraði bifreiða með önnur tengitæki verður 30 km á klst.

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli. Er þar lagt til að ákveða megi lægri hámarkshraða vélknúinna ökutækja en greinir í 1. mgr. eða 37. gr. frv. ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækis.

3. mgr. er einnig nýmæli, en þar er lagt til að eigi megi aka vélsleða á vegi hraðar en 30 km á klst., nema um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu sé að ræða.

Í VI. kafla eru sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól, þ. á m. létt bifhjól.

#### Um 39. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að meginreglan verði sú að hjólreiðamenn aki í einfaldri röð og er það í samræmi við 3. másl. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Þó mega tveir hjólreiðamenn aka samhliða þar sem nægilegt rúm er og það er unnt án hættu eða óþæginda. Ef merki hefur verið gefið um framúrakstur mega þeir ekki aka samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefur, svo sem vera mundi um leiðsögn eða eftirlit samkvæmt 1. mgr. 40. gr. frv.

2. mgr. kveður á um hvar á vegi aka má reiðhjóli og er nýmæli. Skal að jafnaði aka hægra megin á akrein sem er lengst til hægri.

3. mgr. um akstur á vegamótum er einnig nýmæli. Skal að jafnaði ekið áfram hægra megin á vegi. Við vinstri beygju skal fyrst aka beint áfram yfir vegamótin og þá fyrst beygt þegar það er unnt án óþæginda.

4. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Um þá sem leiða reiðhjól er nú fjallað í 2. mgr. 10. gr. og 12. gr. frv.

5. mgr. er í samræmi við 1. másl. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga.

6. mgr. svarar til 2. másl. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga, en bann við því að leiða annað reiðhjól er fellt niður.

7. mgr. kemur í stað 3. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Eigi er talin þörf á að mæla fyrir um að læsa skuli reiðhjóli sem lagt er um stutta stund.

#### Um 40. gr.

1. mgr. kemur í stað 4. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Er ákvæðið rýmkað, þannig að börnum yngri en 7 ára verður heimilt að hjóla á gangstétt og gangstíg, svo og að hjóla á akbraut undir leiðsögn og eftirliti manns, sem náð hefur 15 ára aldri.

2. mgr. er efnislega samhljóða 5. mgr. 60. gr. umferðarlaga, þó þannig að aldur þess sem flytja má farþega á reiðhjóli er lækkaður úr 17 árum í 15 ár.

3. mgr. er efnislega samhljóða 6. mgr. 60. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

#### Um 41. gr.

Ákvæði greinarinnar fjalla um akstur allra bifhjóla, einnig léttra bifhjóla, sbr. 4. mgr. 42. gr. frv., og koma í stað 59. gr. umferðarlaga. Eru létt bifhjól eðli sínu samkvæmt líkari öðrum bifhjólum en reiðhjólum.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 59. gr. en felur í sér bann við akstri bifhjóls samhliða öðru ökutæki, þannig að bannið takmarkast ekki lengur við akstur við hlið annars bifhjóls.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 59. gr., en felur í sér heimild til að aka yfir gangstétt og gangstíg, sbr. 2. mgr. 26. gr. frv.

3. mgr. um notkun ökuljósá utan ljósatíma er nýmæli, ætlað til að auka öryggi ökumanna bifhjóla, þannig að hjólið sjáist betur í umferðinni.

4. mgr. er nýmæli er þarfnast eigi skýringa.

#### Um 42. gr.

Ákvæði 1. og 2. mgr. eru í samræmi við 5. og 6. mgr. 39. gr. frv. um hjólreiðamenn.

3. mgr. er í samræmi við gildandi lög, sbr. 8. mgr. 60. gr. umferðarlaga.

Í 4. mgr. er tekið fram, að ákvæði 41. gr. frv. um bifhjól gildi um létt bifhjól, en samkvæmt 8. mgr. 60. gr. umferðarlaga gilda ákvæði um reiðhjól nú einnig um létt bifhjól.

Í VII. kafla eru sérreglur um umferð reiðmanna.

#### Um 43. gr.

Greinin er í meginatriðum í samræmi við 63. gr. umferðarlaga.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 63. gr., en kveður skýrar á um að reiðmenn skuli halda sig við vegarbrún.

2. og 3. mgr. eru samhljóða 2. og 5. mgr. 63. gr. en ákvæði er svara til 3. og 4. mgr. 63. gr. eru talin óþörf.

4. mgr. er nýmæli. Er lagt til að setja megi reglur um varúðarmerki fyrir reiðmenn og hesta, t. d. endurskinsmerki.

Í VIII. kafla eru ákvæði um ökumenn.

Um 44. gr.

Greinin svarar í meginatriðum til 24. gr. umferðarlaga.

1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 24. gr.
2. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 24. gr. með breyttu orðalagi.
3. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 24. gr.
4. mgr. er í samræmi við 3. mgr. 24. gr. og 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga.
5. mgr. er samhljóða 4. mgr. 24. gr.
6. mgr. er í samræmi við 6. mgr. 24. gr. með breyttu orðalagi.

Um 45. gr.

Greinin svarar í meginatriðum til 25. gr. umferðarlaga.

1. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi.
2. og 3. mgr. eru í samræmi við 3. og 4. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi.
4. mgr. er samhljóða 9. mgr. 25. gr.
5. mgr. er í samræmi við 8. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi.
6. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 25. gr. með breyttu orðalagi og þeirri viðbót að ákvæðið tekur einnig til reiðmanna svo og til áhrifa af völdum annarra örvandi eða deyfandi efna en áfengis.
7. mgr. svarar til 6. mgr. 25. gr.

Um 46. gr.

Greinin er nýmæli. Ákvæðinu sem varðar neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eftir að akstri lauk ef ökumaður hefur ástæðu til að ætla að opinber rannsókn verði hafin vegna akstursins er ætlað að koma í veg fyrir að ökumaður sem brotið hefur af sér spilli sönnunargögnum. Ákvæðið er eftir norskri fyrirmynd. Hliðstætt ákvæði er í 3. mgr. 52. gr. loftferðalaga nr. 34/1964.

Um 47. gr.

1. mgr. er í samræmi við 10. mgr. 25. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.
2. mgr. er í samræmi við 11. mgr. 25. gr. umferðarlaga með þeirri viðbót að á bensínafgreiðslumenn er lögð sama skylda og á veitingamenn og þjóna í 1. mgr. um að reyna að hindra brot.

Um 48. gr.

1. mgr. er nýmæli og felur í sér heimild fyrir lögreglumenn til að taka öndunarsýni af öikumönnum. Hafa ákvæði þessa efnis verið sett í lög víða erlendis í þeim tilgangi m. a. að heimila töku öndunarsýna þótt ökumaður beri þess ekki merki að vera undir áhrifum áfengis. Ákvæðið felur í sér takmörkun á heimild til töku öndunarsýna við ákveðin tilvik, sbr. a- og c- liði og tilvik sem ráðherra tilgreinir nánar, sbr. b-lið. Ákvæði d-liðar er til að tryggja að ekki gæti mismununar við framkvæmd á töku öndunarsýna.

2. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 25. gr. umferðarlaga með nokkrum breytingum þannig að heimild til að færa ökumann til rannsóknar nái m. a. einnig ótvírætt til þeirra sem aka undir áhrifum lyfja eða ávana- og fíkniefna. Þá er samkvæmt ákvæðinu gert ráð fyrir því að blódtaka geti farið fram án atbeina læknis, en setja skal nánari reglur um töku sýna og rannsókn, sbr. 3. mgr.

Um 49. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 27. gr. umferðarlaga.
2. og 3. mgr. svara til 2. mgr. 27. gr. umferðarlaga með nokkrum breytingum. Eru skilyrði til útgáfu ökuskírteinis í meginatriðum þau sömu og nú. Í 2. mgr. er tekið fram að umsækjandi skuli hafa nægilega sjón í stað góðrar sjónar og tekið er inn ákvæði um heyrn. Þá er felld niður tilvísun til meðvitundarleysis vegna flogaveiki eða annars sjúkdóms, en slíkt

ástand mundi falla undir andlega og líkamlega hæfni samkvæmt b-lið 2. mgr. Nánari skýring á þessum skilyrðum mundi koma í reglugerð, sbr. 53. gr. frv.

3. mgr. er nýmæli að því er varðar heimild til að bera undir dómstóla synjun á útgáfu ökuskírteinis vegna neyslu ávana- og fíkniefna eða annarra sljóvgandi efna eða skorts á reglusemi.

Um 50. gr.

Greinin svarar til 2. másl. 29. gr. umferðarlaga. Er aldursmark fært úr 16 árum í 15 ár.

Um 51. gr.

Greinin kemur í stað 3. og 4. mgr. 27. gr. umferðarlaga. Flokkun ökutækja þar sem krafist er aukinna réttinda er breytt til samræmis við alþjóðasamning um umferð. Þar þá aukin réttindi til aksturs bifreiða til flutnings fleiri en átta farþega (í stað 16 farþega) og vörubifreiða sem eru 3500 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd (í stað skráðar fyrir 5 smálesta farm eða meira). Jafnframt er tekin upp heimild til að áskilja aukin réttindi til aksturs bifreiða sem draga tengi- eða festivagna eða tengitæki sem eru 750 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og til aksturs bifreiða sem flytja hættuleg efni eða tæki, svo sem eldfima vökva eða lofttegundir, eitur eða sprengiefni. Gert er ráð fyrir því að í reglugerð verði sett nánari ákvæði um skilyrði til að mega stjórna þessum ökutækjum, þ. á m. um kennslu og próf.

2. mgr. er í samræmi við gildandi ákvæði, sbr. 3. mgr. 27. gr.

3. mgr. samsvarar 4. mgr. 27. gr.

Um 52. gr.

Greinin svarar til 6. mgr. 27. gr. umferðarlaga. Lagt er til að bráðabirgðaskírteini til byrjanda gildi í 2 ár í stað 1 árs. Þykir rétt að lengja reynslutíma byrjenda þannig að fylgst verði sérstaklega með ferli þeirra lengur en nú er gert. Jafnframt verði heimilt að ákveða að hlutaðeigandi skuli taka þátt í námskeiði áður en fullnaðarskírteini er gefið út auk þess sem áfram verði heimilt að áskilja próf í umferðarreglum og akstri. Þá er lagt til að við 75 ára aldur gildi ökuskírteini einungis í 2 ár.

Um 53. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. mgr. 33. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að í reglugerð verði fjallað um atriði sem að er vikið í athugasemdum við 2. mgr. 49. gr. og 1. mgr. 51. gr. Þar mundi og fjallað um atriði sem nú eru í umferðarlögum, svo sem 5. másl. 2. mgr. og 7.—9. másl. 6. mgr. 27. gr. og 1. másl. 29. gr.

2. mgr. kemur í stað 30. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um að allir lögreglustjórar skuli halda skrá um ökuferil ökumanna. Slíkar skrár eru haldnar við nokkur stærri lögregluumdæmi, og eru grundvöllur að því að beita megi aðhaldi gagnvart ökumönnum, m. a. afturköllun ökuréttinda samkvæmt 54. gr. frv.

Um 54. gr.

1. mgr. svarar til 7. mgr. 27. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi. Ákvæði 3. másl. svarar til 3. mgr. 49. gr. frv.

2. mgr. er nýmæli. Lögreglustjórar hafa þó í samræmi við ákvæði í reglugerð um ökukennslu, próf ökumanna o. fl. að jafnaði gert kröfu um próf áður en ökuskírteini er afhent að loknum sviptingartíma sem staðið hefur lengur en eitt ár.

3. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 81. gr. umferðarlaga.

Um 55. gr.

1. mgr. er efnislega í samræmi við 34. gr. umferðarlaga, með nokkrum breytingum þó. Er gert ráð fyrir því að í reglugerð verði kveðið á um heimild þeirra, sem eigi hafa íslenskt ökuskírteini til aksturs hér á landi og til að fá íslenskt ökuskírteini. Vísun til alþjóðasamninga er felld niður, en að sjálfsögðu mundu reglugerðarákvæði verða í samræmi við samninga sem Ísland er aðili að.

2. mgr. felur í sér heimild til að ákveða að ökuskírteini útgefin annars staðar á Norðurlöndum skuli gilda hér á landi, einnig eftir að skirteinishafi hefur sest hér að. Hefur Norðurlandaráð mælt til þess að slíkar reglur verði settar.

Um 56. gr.

1. mgr. er efnislega í samræmi við 1. mgr. 28. gr. umferðarlaga, með þeirri breytingu að lagt er til að lágmarksaldur við akstur dráttarvéla við landbúnaðarstörf utan alfaravega verði 14 ár, en nú er ekkert slíkt ákvæði í lögum. Dráttarvélar eru stór og öflug tæki, sem bæði þarf kunnáttu og þroska til að stjórna. Er því lagt til að ofangreint aldersmark verði sett.

2. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 28. gr. umferðarlaga.

3. mgr. svarar til 3. mgr. 28. gr. umferðarlaga. Lagt er til að ekki megi veita þeim sem er yngri en 16 ára ökuskírteini til aksturs léttu bifhjólum, en nú er lágmarksaldur 15 ár. Slys á léttum bifhjólum hafa verið tíð og oft alvarleg. Léttu bifhjól eru nú orðið að jafnaði aflmeiri en áður, þótt þau séu innan löglegra marka. Er því talið rétt að hækka lágmarksaldur ökumanna léttra bifhjóla. Sá sem aka má bifhjóli má og aka léttu bifhjóli.

4. mgr. svarar til 4. mgr. 28. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að taka megi sérstakt ökuþróf á vélsleða, og verði miðað við 16 ára aldersmark.

5. mgr. kemur m. a. í stað 5. og 6. mgr. 28. gr. umferðarlaga.

Um 57. gr.

Greinin svarar til 31. gr. umferðarlaga.

1. mgr. er í samræmi við gildandi ákvæði.

Í 2. mgr. er lagt til að heimilt verði að veita þeim sem náð hefur 21 árs aldri löggildingu til ökukennslu, í stað 25 ára nú. Eru eigi efni til að áskilja svo hátt aldersmark til að mega stunda ökukennslu. Þá er lagt til að ákveðið verði að viðkomandi skuli hafa ekið bifreið, eftir atvikum bifhjóli, að jafnaði síðustu 3 árin, en áskilnaður um leigubifreiðastjóraréttindi er felldur niður. Er gert ráð fyrir því að ökukennaranám og próf taki mið af þeim kröfum sem gerðar eru til leigubifreiðastjóra auk efnis sem varðar ökukennslu beint.

3. mgr. svarar til 3. mgr. 51. gr. frv.

Í 4. mgr. er tekið fram, að löggilding skuli gilda í 5 ár, þó eigi lengur en viðkomandi hefur ökuréttindi, en þetta er nú ákveðið í reglugerð. Lagt er til að við endurnýjun löggildingar þurfi ökukennari að fullnægja skilyrðum til að fá löggildingu, þ. á m. b-lið 2. mgr. um ökuréttindi í 3 ár. Enn fremur skal ökukennari hafa stundað ökukennslu að jafnaði á liðnu löggildingartímabili, þ. e. ökukennari þarf að leggja fram gögn um að hann hafi kennt nemendum og skilað til prófs. Að öðrum kosti ber að vísa ökukennara í ökukennara-próf að nýju. Þá er lagt til að heimilt verði að kveða á um endurmenntun ökukennara sem skilyrði fyrir endurnýjun löggildingar. Nauðsynlegt þykir að ökukennarar fylgist náið með þróun á sviði umferðarmála og breytingum á umferðarlöggjöf.

5. mgr. er að meginstofni í samræmi við gildandi ákvæði. Gert er ráð fyrir því m. a. að settar verði reglur um tilhögun ökukennaranáms og um starfsemi ökukennara.

6. mgr. er samhljóða 4. másl. 31. gr. umferðarlaga. Æskilegt er að ökukennurum sé veitt aðhald. Geta ýmsar ástæður legið til að rétt sé að beita sviptingu ökukennararéttinda, svo sem ef ökukennari brýtur ákvæði umferðarlaga eða önnur lagaákvæði, þannig að varlugaþvert þyki að hann kenni áfram ungmennum eða að ökukennari skilar itrekað illa undirbúnum nemendum til prófs.



Um 58. gr.

Greinin er í samræmi við 32. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Um 59. gr.

Greinin er í samræmi við 35. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Í IX. kafla eru ákvæði um ökutæki.

Um 60. gr.

1. og 2. mgr. svara til 4. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.
3. mgr. svarar til 2. másl. 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Um 61. gr.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 10. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Ekki þykir ástæða til að hafa í lögum ákvæði er varða gerð ökutækja og búnað þeirra, svo sem nú er í 5.—9. gr. umferðarlaga, umfram það sem leiðir af 3. mgr. 60. gr. frv., og er gert ráð fyrir því að ákvæði um það efni og um öryggisbúnað fyrir ökumann og farþega verði sett í reglugerð.

2. mgr. svarar til 2. másl. 2. mgr. 10. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Eigi þykir þörf á ákvæði er svarar til 1. másl. þeirrar mgr., enda mundi bann, sem þar greinir, felast í reglum sem settar verða samkvæmt 1. mgr.

3. mgr. er nýmæli. Hentugt er talið að hafa heimild til að banna notkun ökutækis, þótt það uppfylli skilyrði reglna um gerð og búnað ökutækja, ef það er nauðsynlegt út frá umferðaröryggissjónarmiðum.

Um 62. gr.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.
2. mgr. er nýmæli. Felur ákvæðið í sér heimild til að fella ökutæki af tiltekinni gerð undir annan flokk ökutækja en leiðir af skilgreiningu í 2. gr. frv. Slík ákvörðun felur óbeint í sér breytingu á skilgreiningunum. Er talið hentugt að hafa slíka heimild vegna tæknipróunar.

Um 63. gr.

Ákvæði greinarinnar koma í stað 57. og 58. gr. umferðarlaga. Að því er tengingu ökutækja varðar er lagt til að í umferðarlögum verði eingöngu ákvæði er kveði á um það hvaða flokka ökutækja megi tengja saman, sbr. 1.—4. mgr. Hins vegar verði nánari ákvæði um tenginguna sjálfa sett í reglugerð, sbr. 5. mgr.

6. mgr. um drátt kemur í stað 6. mgr. 58. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir að settar verði reglur um það efni.

Um 64. gr.

1. mgr. svarar til 1. mgr. 11. gr. umferðarlaga. Er í meginatriðum gert ráð fyrir skráningu sömu flokka ökutækja. Þó er lagt til að kveðið verði á um skráningu útileguvagna (hjólhýsa og tjaldvagna), sem flokkast sem tengitæki samkvæmt skilgreiningu 2. gr. frv. Þá er lagt til að fyrirskipa megi skráningu annarra tengitækja og vinnuvéla. Ekki er gert ráð fyrir því að ákveðin verði skráning allra tengitækja heldur verði öryggissjónarmið látin ráða um skráningu. Sama á við um skráningu vinnuvéla. Samkvæmt 2. gr. frv. er gert ráð fyrir nýrri skilgreiningu á hugtakinu vinnuvél. Munu þannig falla undir það hugtak ökutæki sem aka má hraðar en 30 km á klst. og teljast nú til bifreiða, en eru í eðli sínu vinnuvélar. Einnig munu hægfara ökutæki til fólks- eða vöruflutninga teljast til þeirra.

2. mgr. er nýmæli. Er lagt til að heimilt verði að ákveða að eigi þurfi að skrá ökutæki sem nær eingöngu eru notuð utan opinberra vega. Er þá einkum haft í huga að eigi þurfi að skrá ökutæki sem notuð eru á afmörkuðu vinnusvæði. Við beitingu ákvæðisins mundu jafnframt koma til álita sjónarmið fjármálaráðuneytisins vegna álagningar gjalda.

Um 65. gr.

Eðlilegt þykir að ákvæði um framkvæmdaatriði í sambandi við skráningu ökutækja verði sett í reglugerð en eigi bundin í lögum. Kemur greinin í stað 2.—4. mgr. 11. gr., 12.—14. gr., 1. mgr. 17. gr., 2. og 3. mgr. 20. gr. og 21. gr. umferðarlaga.

Tekið skal fram, að gert er ráð fyrir því að umdæmaskráning ökutækja verði lögð niður, og að landið verði eitt skráningarumdæmi.

Um 66. gr.

Ákvæði greinarinnar svara til 15. gr. umferðarlaga með minni háttar breytingum. Nýmæli er að lagt er til að Bifreiðaeftirlit ríkisins annist skráningu ökutækja í stað lögreglustjóra sem nú gegna því hlutverki samkvæmt 1. mgr. 11. gr. umferðarlaga.

Um 67. gr.

Samhljóða 16. gr. umferðarlaga.

Um 68. gr.

Ákvæði greinarinnar um erlend ökutæki kemur í stað 23. gr. umferðarlaga. Er gert ráð fyrir því að í reglugerð verði kveðið á um heimild til notkunar erlendra ökutækja hér á landi, og verði þá fylgt ákvæðum samninga sem Ísland er aðili að. Jafnframt er gert ráð fyrir því að í reglugerð verði sett ákvæði um það hvenær skrá skuli slík ökutæki hér. Rétt er að samræmis gæti milli skráningarreglna og reglna um greiðslu aðflutningsgjalda.

Um 69. gr.

Ákvæði greinarinnar um skoðun ökutækja koma í stað 18. og 22. gr. umferðarlaga.

1. mgr. kemur í stað 2. og 3. másl. 18. gr.

2. mgr. kemur í stað 1. og 4. másl. 18. gr. Er gert ráð fyrir því að bifreiðaeftirlitið ákveði hvar og hvenær almenn skoðun ökutækja fer fram og eigi lögreglustjóri svo sem nú er.

3. mgr. er nýmæli. Er þar gert ráð fyrir því að dómsmálaráðherra geti veitt einstökum verkstæðum löggildingu til að annast almenna skoðun ökutækja undir eftirliti, svo og að bifreiðaeftirlitið geti veitt verkstæðum heimild til að annast tiltekna þætti skoðunar.

4. mgr. svarar til 5. másl. 18. gr.

5. mgr. svarar til 22. gr.

Um 70. gr.

Ákvæði greinarinnar um eftirlit með ökutækjum er efnislega í samræmi við 19. gr. umferðarlaga. Þó er ekki gert ráð fyrir skoðun ökutækja við umskráningu, svo sem nú er samkvæmt 3. mgr. 19. gr.

Um 71. gr.

Ákvæði greinarinnar um bann við notkun ökutækja svarar til 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga. Lagt er til að auk lögreglustjóra verði bifreiðaeftirlitsmönnum einnig heimilað að banna notkun ökutækis, ef það er ekki í lögmæltu ástandi eða ekki fært til skoðunar.

Um 72. gr.

Ákvæði greinarinnar um leigu ökutækja koma í stað 91. gr. umferðarlaga. Er lagt til að öll leiga skráningarskyldra ökutækja án ökumanns í atvinnuskyni skuli háð leyfi lögreglustjóra, en nú þarf eingöngu leyfi vegna ökutækja til mannflutninga.

Í X. kafla eru ákvæði um skyldunotkun öryggisbúnaðar.

Um 73. gr.

Ákvæði greinarinnar um skyldu til að nota öryggisbelti í framsæti bifreiðar eru efnislega í samræmi við 64. gr. a umferðarlaga með þeirri breytingu að felld er niður undanþága að því er varðar farþega í framsæti leigubifreiðar. Jafnframt er lagt til að ökumaður hennar verði einungis undanþeginn skyldu til að nota öryggisbelti þegar bifreiðin er í leiguakstri.

Um 74. gr.

Ákvæði greinarinnar um skyldu til að nota hlífðarhjálmi við akstur bifhjóls er efnislega í samræmi við 4. mgr. 59. gr. og 3. másl. 8. mgr. 60. gr. umferðarlaga. Ákvæðið tekur einnig til ökumanna léttra bifhjóla, sbr. skilgreiningu 2. gr. frv.

Í *XI. kafla* eru ákvæði um flutning, hleðslu, þyngd og stærð ökutækja.

Um 75. gr.

Ákvæði greinarinnar um hleðslu ökutækis koma í stað 54. gr. umferðarlaga.

1. og 3. mgr. svara til 1.—3. mgr. 54. gr. með nokkrum breytingum.

2. mgr. um farþega er nýmæli.

Í 4. mgr. er lagt til að settar verði reglur um hleðslu og frágang farms og um hvernig merkja skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm, sbr. nú 2. og 3. másl. 4. mgr. 54. gr.

5. mgr. er nýmæli. Lagt er til að heimilt verði að setja reglur um flutning hættulegra efna og tækja, svo sem sprengiefnis, eldfimra efna og eiturefna, þannig að kveða megi á um tilteknar varúðarráðstafanir við flutninginn. Enn fremur verði heimilt að kveða á um sérstaka váttryggingu vegna slíks flutnings, m. a. vegna ákvæðis 93. gr. frv. um takmörkun váttryggingarfjárhæðar og þess að óvissa kann að vera um hvort hin lögboðna ábyrgðartrygging bæti allt tjón sem orðið gæti af mengunarslysi.

Um 76. gr.

Ákvæði greinarinnar um flutning á farþegum kemur í stað 2. og 3. mgr. 17. gr. umferðarlaga.

Um 77. gr.

Ákvæði greinarinnar um breidd, lengd og hæð ökutækja koma í stað 55. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er lagt til að reglur um þetta efni verði settar í reglugerð en eigi bundnar í lögum. Ljóst er að slíkar reglur þurfa að vera ítarlegri en nú er. Þær geta þó aldrei orðið tæmandi og ekki verður komist hjá því að heimila margs konar undanþágur vegna þróunar í gerð ökutækja og breytilegra þarfa við flutninga. Gert er ráð fyrir því að í reglum þessum verði heimild til lögreglustjóra til að veita undanþágu vegna sérstakra flutninga, sbr. nú 8. mgr. 55. gr.

2. mgr. svarar til 2. másl. 6. mgr. 55. gr.

3. mgr. felur í sér heimild til að setja reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð við flutning sem fram fer með leyfi lögreglustjóra, en slík aðstoð er oft tímafrek.

Um 78. gr.

Ákvæði greinarinnar um öxulþunga og heildarþyngd ökutækja koma í stað 56. gr. umferðarlaga.

Í 1. mgr. er lagt til að reglur um hámark öxulþunga og heildarþyngdar ökutækja verði settar í reglugerð en eigi bundnar í lögum svo sem nú er samkvæmt 1. og 2. mgr. 56. gr. Vísað er til athugasemda við 1. mgr. 77. gr. frv.

2. mgr. fjallar um heimild veghaldara til að ákveða meiri eða minni öxulþunga og heildarþyngd á einstökum vegarköflum og svarar til 3. mgr. 56. gr.

3. mgr. fjallar um heimild veghaldara til að veita undanþágu vegna sérstakra flutninga og svarar til 4. mgr. 56. gr. Þar er og heimild til að setja reglur um greiðslu fyrir lögregluaðstoð hliðstæð 3. mgr. 77. gr. frv.

Í *XII. kafla* eru ákvæði um hindrun á vegi.

Um 79. gr.

Ákvæði greinarinnar um óhreinkun vegar o. fl. koma í stað 43. gr. umferðarlaga, en eru nokkuð breytt.

1. mgr. svarar til 3. mgr. 43. gr.

2. mgr. er nýmæli, sem eigi þarfnast skýringa.

3. mgr. svarar til 1. og 2. mgr. 43. gr. Fellt er niður ákvæði um að vörður skuli gæta muna á vegi. Er gert ráð fyrir því að merkingar nægi, enda verði settar reglur um þær.

Um 80. gr.

Ákvæði greinarinnar um rekstur búfjár eru í samræmi við 64. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Í *XIII. kafla* eru ákvæði um umferðarstjórn, umferðarmerki o. fl.

Um 81. gr.

1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Ákvæði 4. mgr. 65. gr. laganna falla niður, enda felast heimildir þær sem þar um ræðir í 1. mgr.

2. mgr. er nýmæli. Gert er ráð fyrir því að settar verði reglur um merkjagjöf lögreglumanna. Slíkar reglur hafa ekki verið settar formlega til þessa en lögreglan hefur mótað ákveðnar reglur, sem eftir er farið.

Um 82. gr.

1. mgr. ásamt 84. gr. frv. svarar til 5. mgr. 65. gr. umferðarlaga.

2. mgr. er nýmæli, en með setningu reglna er unnt að tryggja samræmda merkingu um allt land.

Um 83. gr.

1. mgr. svarar til 1. másl. 2. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Er gert ráð fyrir því að dómsmálaráðherra ákveði, að fengnum tillögum vegamálastjóra, hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis skuli teljast aðalbrautir, en að um aðra vegi fari samkvæmt 2. mgr.

2. mgr. svarar til 2. og 3. másl. 2. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Er gert ráð fyrir því að lögreglustjórar, að fengnum tillögum sveitarstjórnar og vegamálastjóra ef um þjóðveg er að ræða, kveði á um varanleg sérákvæði um notkun vega til umferðar, önnur en þau sem um ræðir í 1. mgr.

3. mgr. kemur í stað 4. mgr. 50. gr. umferðarlaga. Er lagt til að ákvörðun um hraðamörk samkvæmt 2. og 3. mgr. 37. gr. frv. verði í höndum dómsmálaráðherra að fengnum tillögum vegamálastjóra ef um er að ræða þjóðveg utan þéttbýlis, en ella hjá lögreglustjóra að fengnum tillögum sveitarstjórnar. Meginbreyting málsgreinarinnar felst í því að reglur um sérstakan hámarkshraða í þéttbýli verða ekki settar í lögreglusamþykktum.

4. mgr. er nýmæli. Ákvarðanir sem fela í sér sérákvæði um umferð skal gefa til kynna með umferðarmerkjum, nema lögreglan stjórni umferð. Er ekki talin þörf á að mæla fyrir

um að slíkar ákvarðanir skuli auglýstar. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafla, heldur t. d. bæjarhluta eða byggðarlag, er hins vegar talið nægilegt að birta með opinberri auglýsingu, og er þá ekki þörf umferðarmerkja.

Um 84. gr.

Grein þessi ásamt 1. mgr. 82. gr. frv. svarar til 5. mgr. 65. gr. umferðarlaga.

Um 85. gr.

1. mgr. um stöðukort er nýmæli. Stöðukort eru notuð víða erlendis þar sem tímatakörkun er hvað varðar lagningu ökutækja. Er lagt til að heimilt verði að setja reglur um stöðukort og notkun þeirra.

2. mgr. um heimild til gjaldtöku fyrir notkun stöðureita er í samræmi við 3. mgr. 65. gr. umferðarlaga.

Um 86. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 66. gr. umferðarlaga en með breyttu orðalagi.

Í 2. mgr. er lagt til að ótvírætt verði að víkja megi frá almennum umferðarreglum með umferðarmerkjum o. þ. h., sbr. og 3. mgr. 4. gr. frv.

Um 87. gr.

1. mgr. svarar til 2. og 3. mgr. 66. gr. umferðarlaga með nokkrum breytingum.

2. mgr. er efnislega samhljóða 4. mgr. 66. gr. umferðarlaga.

3. mgr. er í samræmi við 7. mgr. 66. gr. umferðarlaga.

Um 88. gr.

Greinin er í samræmi við 6. mgr. 66. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi.

Um 89. gr.

Greinin svarar til 5. mgr. 66. gr. umferðarlaga. Felur 1. mgr. í sér bann við því að setja spjöld, auglýsingar, ljósabúnað o. þ. h. á eða í tengslum við umferðarmerki, en 2. mgr. heimilar lögreglustjóra að láta fjarlægja slíka hluti ef þeir sjást frá vegi og líkjast umferðarmerkjum eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum.

Í *XIV. kafla* eru ákvæði um fébætur og váttryggingu.

Um 90. gr.

Greinin er í samræmi við 67. gr. umferðarlaga en með breyttu orðalagi.

Um 91. gr.

Greinin er í samræmi við 68. gr. umferðarlaga.

Um 92. gr.

Greinin er í samræmi við 69. gr. umferðarlaga, en með breyttu orðalagi. Fellt er niður ákvæði um að lögveð vegna bótakröfu skuli víkja fyrir opinberum gjöldum.

Um 93. gr.

Greinin svarar til 1.—4. mgr. 70. gr. umferðarlaga. Lagt er til að váttryggingarfjárhæð verði ein á tillits til leyfðs farþegafjölda ökutækis og að hún tryggi greiðslu á tjóni allt að 50 millj. kr. sem hlýst af hverjum einstökum tjónsatburði. Váttryggingarfjárhæðin er því hækkuð nokkuð umfram verðlagsþróun, en ekki er gert ráð fyrir því að hún verði ótakmörkuð.

Um 94. gr.

1. mgr. svarar til upphafs 1. mgr. 70. gr. umferðarlaga, með þeirri breytingu að váttryggingarskyldan hvíli einnig á þeim sem hefur varanleg umráð ökutækis.
2. mgr. er samhljóða 6. mgr. 70. gr. umferðarlaga.

Um 95. gr.

Greinin er samhljóða 71. gr. umferðarlaga.

Um 96. gr.

1. mgr. svarar til 79. gr. umferðarlaga.
2. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 72. gr. umferðarlaga. Ákvæði 2. mgr. 72. gr. laganna um forgangsrétt iðgjalda við gjaldþrot er felld niður. Er sú breyting í samræmi við breytingar sem gerðar voru á reglum um niðurröðun skulda með lögum nr. 32/1974.

Um 97. gr.

1. mgr. er nýmæli er kveður á um að váttryggingafélag sé greiðsluskylt gagnvart tjónþola.
2. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 73. gr. umferðarlaga. Ákvæði um lögboðna eigin áhættu samkvæmt 1. mgr., sbr. 2. másl. 3. mgr. 73. gr. laganna, eru hins vegar felld niður. Er eigi talin ástæða til að lögboðna slíka eigin áhættu lengur miðað við þá reynslu sem fengist hefur af því fyrirkomulagi.
3. mgr. er samhljóða 1. másl. 3. mgr. 73. gr. umferðarlaga.

Um 98. gr.

Greinin er samhljóða 76. gr. umferðarlaga.

Um 99. gr.

1. mgr. kemur í stað 1. og 2. mgr. 74. gr. umferðarlaga. Er lagt til að einkamál til heimtu bóta skuli jafnan höfðað gegn váttryggingafélagi auk þess sem það er höfðað gegn þeim sem bótaskyldur er. Einkamál hafa að jafnaði verið höfðuð gegn báðum þessum aðilum samkv. 2. mgr. 74. gr. og er því í reynd ekki um aðra breytingu að ræða en að heimild er breytt í skyldu.
2. mgr. er í samræmi við 3. mgr. 74. gr. umferðarlaga.

Um 100. gr.

Greinin er í samræmi við 75. gr. umferðarlaga en með breyttu orðalagi.

Um 101. gr.

Greinin er nýmæli. Er lagt til að skipuð verði nefnd er fjalli um ágreiningsmál vegna sakarskiptingar. Ágreiningsmál koma oft upp milli tjónþola og váttryggingafélaga. Langan tíma tekur einatt að fá úrlausn þess háttar ágreinings fyrir dómstólum, og er því lagt til að komið verði á fót sérstakri nefnd er kveðið geti upp úrskurð fljótlega.

Um 102. gr.

Greinin svarar til 78. gr. umferðarlaga þegar tillit hefur verið tekið til þess að ákvæði um lögboðna eigin áhættu hafa verið felld niður, sbr. athugasemd við 97. gr.

Í XV. kafla eru ákvæði um viðurlög.

Um 103. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 80. gr. umferðarlaga.
2. mgr. er nýmæli. Er gert ráð fyrir því að ekki verði refsað fyrir brot sem gjald er lagt á samkvæmt heimild í 111. gr. frv., nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða valdið óþarfa óþægindum.
3. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 80. gr. umferðarlaga.

Um 104. gr.

1. mgr. er í samræmi við 1. mgr. 81. gr. umferðarlaga með þeirri breytingu að tekið er fram að svipting varði rétt til að stjórna vélknúnu ökutæki sem ökuskírteini þarf til, og er það í samræmi við ríkjandi skilning.
2. mgr. svarar til 1. másl. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga, þó þannig að eigi verður skylt að ákveða ökuréttindasviptingu ævilangt strax við ítrekað brot.
3. mgr. svarar til 1. másl. 5. mgr. 81. gr. umferðarlaga.

Um 105. gr.

1. mgr. er í samræmi við 2. mgr. 81. gr. umferðarlaga, þó svo að neysla áfengis við akstur án þess að um refsiverð áfengisáhrif sé að ræða fellur eigi undir ákvæðið.
2. mgr. svarar til 2. másl. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga, en bætt er við tilvísun til 46. gr. frv. sem fjallar um eftirfarandi áfengisneyslu og er nýmæli. Þá er nýmæli að vínandamagn yfir 2% skuli að jafnaði varða a. m. k. 2 ára ökuréttindasviptingu.
3. mgr. er nýmæli. Er lagt til að ítrekað brot á 45. og 46. gr. varði a. m. k. 2 ára ökuréttindasviptingu í stað ævilangrar sviptingar nú. Þó varði ítrekað brot á ákvæðum 1. mgr. sbr. 3. mgr. 45. gr., a. m. k. 3 ára ökuréttindasviptingu. Endurtekið ítrekað brot varðar hins vegar ævilangri sviptingu, sbr. 2. mgr. 104. gr. frv.

Um 106. gr.

1. mgr. svarar til 6. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Felld er niður skylda lögreglustjóra til að senda dómara tilkynningu um bráðabirgðasviptingu ökuréttinda. Hins vegar er lagt til að lögreglustjóri skuli leiðbeina ökumanni um rétt hans til að bera ákvörðun um bráðabirgðasviptingu undir dómstóla um leið og hún er birt.
2. mgr. svarar til 3. másl. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Er lagt til að sviptingartími skuli jafnan dragast frá endanlegri ákvörðun dómara í stað þess að dómari skal taka afstöðu til þess nú.

Um 107. gr.

Greinin svarar til 2. másl. 5. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Meginreglan er sú áfram að áfrýjun dóms frestar ekki verkun ökuréttindasviptingar. Þó er lagt til að dómari geti ákveðið annað með úrskurði ef sérstaklega stendur á.

Um 108. gr.

Greinin er í samræmi við 9. mgr. 81. gr. umferðarlaga með breyttu orðalagi.

Um 109. gr.

Greinin kemur í stað 4. mgr. 81. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að áfram verði heimilt að endurveita ökuréttindi þegar svipting hefur staðið í 3 ár. Þó verði ekki heimilt að veita ökuréttindi fyrr en eftir 5 ár þegar svipting hefur verið ákveðin ævilöng. Ákvæði um endurveitingu eftir 6 ára sviptingartíma, sbr. 4. másl. 4. mgr., er fellt niður. Fellt er og niður ákvæði er kveður á um að eigi megi veita ökuréttindi að nýju ef viðkomandi hefur gerst brotlegur við áfengislöggjöf síðustu þrjú árin. Veldur ákvæði þetta oft misrétti þar sem mismunandi háttur getur verið á meðferð mála vegna ölvunar á almannafæri. Þá er fellt

niður ákvæði um vottorð tveggja manna, en slík vottorð þykja eigi alltaf traust heimild. Loks er fellt niður ákvæði um að leita skuli umsagnar áfengisvarnanefndar vegna endurveitingar. Hafa nefndirnar takmarkaða aðstöðu til að fjalla um slík mál. Þess í stað er lagt til að leitað skuli umsagnar viðkomandi lögreglustjóra áður en endurveiting er ákveðin, enda hafa þeir að jafnaði gleggri upplýsingar um reglusemi og hagi umsækjenda og ítarlegri en fram koma í sakavottorði.

Um 110. gr.

Grein þessi er nýmæli. Notkun erlendra ökutækja hér á landi hefur aukist á undanförunum árum. Ökumaður slíks ökutækis, búsettur erlendis, kann að brjóta gegn ákvæðum umferðarlaga. Til að tryggja greiðslu sektar, málskostnaðar, skaðabóta eða váttryggingariðgjalds vegna slíkra brota er nauðsynlegt að geta lagt hald á ökutæki. Er því lagt til að slík heimild verði í umferðarlögum.

Um 111. gr.

Grein þessi ásamt 112. gr. er nýmæli. Brotum vegna stöðvunar og lagningar ökutækja fjölgar mjög, og er meðferð þeirra oft tafsöm. Er lagt til að tekin verði upp einfaldari málsmeðferð vegna ýmissa slíkra brota, sem tilgreind eru í 1. mgr., og að eigi verði refsað fyrir þau nema brot hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða valdið óþarfa óþægindum, sbr. 2. mgr. 103. gr. frv. Gert er ráð fyrir því að lögreglan annist álagningu og innheimtu gjaldsins, en ákveða má að álagning og innheimta þess fari að öllu leyti eða að hluta til fram á vegum sveitarfélags.

Um 112. gr.

Í þessari grein er fjallað um innheimtu gjalds samkvæmt 1. mgr. 111. gr. Er gert ráð fyrir að gjaldið verði lagt á þann sem ábyrgð ber á stöðvun eða lagningu ökutækisins, en eigandi þess eða umráðamaður ber jafnframt ábyrgð á greiðslu gjaldsins. Lagt er til að gjaldið megi innheimta með lögtaki og að því fylgi lögveð í ökutækinu. Fari greiðsla eigi fram innan tiltekins frests er gert ráð fyrir að mál verði sent til meðferðar fógetaréttar eða uppboðsréttar. Eru nánari ákvæði um þá málsmeðferð, þar á meðal um rétt til að bera fram mótbáru eða varnir vegna álagningar gjaldsins.

Um 113. gr.

Greinin er nýmæli. Lagt er til að í lögin verði sett ákvæði er heimili lögreglu að flytja eða láta flytja brott ökutæki sem með ýmsum hætti standa í bága við reglur um stöðvun eða lagningu, valda truflun eða óþægindum eða skilin hafa verið eftir. Kveður greinin nánar á um flutninginn og geymslu ökutækja, kostnað og innheimtu.

Í *XVI. kafla* eru ákvæði um umferðarráð, umferðarfræðslu o. fl.

Um 114. gr.

Greinin, sem er samhljóða 82. gr. umferðarlaga, felur í sér almenna yfirlýsingu um umferðarfræðslu fyrir almenning. Nauðsynlegt er að unnið sé að umferðarfræðslu og að fjármagni sé varið í því skyni. Gert er ráð fyrir því að framkvæmd umferðarfræðslu verði fyrst og fremst í höndum umferðarráðs, sveitarfélaga og skóla, sbr. 115., 119. og 120. gr. frv., en einnig í höndum annarra.

Um 115. gr.

Greinin fjallar um hlutverk umferðarráðs og er að meginstofni til í samræmi við 84. gr. umferðarlaga. Ákvæði g-liðar um könnun á umferðarhátum og öðru er umferð varðar, er nýmæli.



Um 116. gr.

Greinin er að meginstofni til í samræmi við 83. gr. umferðarlaga. Gert er ráð fyrir því að dómsmálaráðherra skipi tvo fulltrúa í umferðarráð án tilnefningar, formann og varaformann, en varaformann skipar ráðherra nú úr hópi tilnefndra fulltrúa.

Um 117. gr.

Greinin kemur í stað 85. gr. og 2. másl. 1. mgr. 86. gr. umferðarlaga. Lagt er til að framkvæmdanefnd verði skipuð fimm mönnum í stað þriggja. Eigi formaður og varaformaður sæti í nefndinni og að auki þrír ráðsmenn sem ráðið velur til eins árs í senn. Þá er lagt til að framkvæmdastjóri verði skipaður af ráðherra að fengnum tillögum framkvæmdanefndar, en framkvæmdastjóri ráði annað starfsfólk í samráði við framkvæmdanefnd, en nú ræður framkvæmdanefnd starfsfólk, þ. á m. framkvæmdastjóra.

Um 118. gr.

Greinin er í meginatriðum í samræmi við 86. og 87. gr. umferðarlaga.

Um 119. gr.

Greinin er samhljóða 88. gr. umferðarlaga að því viðbættu að lagt er til að umferðarnefndir skuli skipaðar í öllum kaupstöðum og í kaптúnahreppum.

Um 120. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 89. gr. umferðarlaga að því viðbættu að gert er ráð fyrir því að ráðherra geti sett reglur um að umferðarfræðsla nái til fleiri skóla en grunnskóla.

Í *XVII. kafla* eru ákvæði um gildistöku.

Um 121. gr.

Lagt er til að lög in öðlist gildi 1. júní 1986. Nauðsynlegt er að ætla tíma til að ganga frá ýmsum reglugerðum sem gert er ráð fyrir að settar verði samkvæmt frumvarpinu ef að lögum verður. Þá er nauðsynlegt að ætla tíma til að undirbúa kynningu nýrra umferðarreglna og annarra nýmæla og að gildistaka fari fram á heppilegum árstíma.

Um 122. gr.

Samkvæmt 3. og 4. mgr. 56. gr. frv. er lagt til að lágmarksaldur til útgáfu ökuskírteinis til aksturs léttis bifhjóls og vélsleða verði 16 ár, en samkvæmt 3. mgr. 28. gr. umferðarlaga er lágmarksaldur til aksturs léttis bifhjóls nú 15 ár og má sá sem þau réttindi hefur aka vélsleða (beltabifhjóli), sbr. 4. mgr. 28. gr. laganna. Eigi þykir rétt að fella eldri ökuréttindi úr gildi þótt aldursmarkinu verði breytt.