

Ed.

22. Frumvarp til bifreiðalaga.

Flm.: Páll Hermannsson, Ingvar Pálmason.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Bifreið nefnist í lögum þessum sérhvert ökutæki, sem knúið er áfram með aflvél í ökutækinu sjálfu og eigi rennur á spori.

Undanþegin lögnum eru þau vélknúin ökutæki, sem eingöngu eru notuð við jarðyrkju eða vegavinnu, þó eigi vatnsbifreiðar. Enginn má stjórna slíkum ökutækjum, nema hann sé fullra 18 ára að aldri, og að öðru leyti getur dómsmálaráðherra ákveðið með reglugerð, hvort frekari skilyrða skuli krafizt, og einnig um akstur og meðferð ökutækja þeirra, er getur í þessari mgr.

Rísi ágreiningur um það, hvort ökutæki sé háð ákvæðum þessara laga eða þeim reglum, er settar verða samkvæmt þeim, úrskurðar dómsmálaráðherra endanlega um málið, en leita skal áður umsagnar fjármálaráðuneytisins, sé um afgjaldsskyldu að ræða.

Lögreglubifreiðar, slökkviliðsbifreiðar og sjúkrabifreiðar eru undanþegnar ákvæðum laga þessara um hámarkshraða, en dómsmálaráðherra getur ákveðið, að þessar bifreiðar skuli nota ákveðin einkenni og merki og jafnframt bannað öðrum bifreiðum notkun þeirra. Ennfremur getur dómsmálaráðherra undanþegið þessar og fleiri tegundir bifreiða í opinberri þjónustu ákvæðum laga þessara með þeim skilyrðum, er hann telur nauðsynleg.

Bifreiðar, sem í einstökum tilfellum eru notaðar til flutnings sjúkra eða slasaðra, eða annars slíks flutnings, er ekki þolir bið, eru, meðan þær eru í þeirri notkun, undanþegnar ákvæðum laga og reglna, sem samkvæmt þeim kunna að verða settar um hámarkshraða, svo og um takmarkanir á akstri á ákveðnum tíma og vegum, en sá, er notar bifreið þannig, skal innan sólarhrings í síðasta lagi tilkynna lögreglunni aksturinn. Meðan bifreið er notuð samkvæmt þessari heimild, skal til viðvörunar hvít dula fest á áberandi stað framan á bifreiðina.

2. gr.

Sérhver bifreið skal svo gerð, að af notkun hennar leiði ekki óþarfa hávaða, reyk, gufu eða óþef.

Heimilt er að nota bifreið til þess að draga aðra bifreið bilaða. Dómsmálaráðherra getur ennfremur með reglugerð heimilað, með þeim skilyrðum, sem nauðsynleg þykja, að bifreiðar séu notaðar til þess að draga vélalausa flutningsvagna

og óskrásettar bifreiðar. Ákvæði laga þessara gilda um ökutæki þau, sem dregin eru, eftir því sem við á.

3. gr.

Dómsmálaráðherra ákveður með reglugerð, hver megi vera þyngd bifreiðar eða vagns, sem bifreið dregur.

Atvinnumálaráðherra getur, að fengnum tillögum viðkomandi bæjarstjórnar eða sýslunefndar, takmarkað eða bannað umferð bifreiða á götum, vegum eða vegaköflum, með öllu eða um tiltekinn tíma, ef slík umferð telst hættuleg eða vera til sérlegra óþæginda.

4. gr.

Atvinnumálaráðherra getur, að fengnum tillögum vegamálastjóra, sett reglur um gerð og gæð hjólbarða, er nota megi á bifreiðum.

5. gr.

Í sérhverri bifreið skulu vera traust stjórnþæki, og skal auðvelt að hafa með þeim fullt vald yfir bifreiðinni.

Í sérhverri fjórhjóla bifreið skulu vera tvennir hemlar, sem séu svo gerðir og ávallt í því ásíðkomulagi, að með hvorum þeirra um sig megi stöðva bifreiðina tryggilega og fljótt.

Í hverri tvíhjóla bifreið (bifhjóli) skal vera að minnsta kosti einn hemill, er sé svo gerður og í því ástandi, að hann verki á sama hátt.

6. gr.

Á sérhverri bifreið skal vera horn til þess að gefa með hljóðmerki. Skal vel og haganlega um það búið og það gefa frá sér skýrt og þægilegt hljóð.

7. gr.

Á bifreiðum skulu vera ljósker, er séu tendruð frá því hálf tími er liðinn frá sólsetri og þangað til hálf tími er til sólaruppkomu, og einnig í þöku.

Á fjórhjóla bifreiðum skulu vera tvö framljósker og minnst eitt afturljósker. Framljóskerin skulu hafa sama ljósmagn og hvítt eða daufgult ljós. Þau skulu vera sitt til hvorrar hliðar framan á bifreiðinni og lýsa akbrautina framundan nægilega til þess að skapa nauðsynlega yfirsýn fyrir ökumanninn og sett og stillt þannig, að miðgeislar þeirra séu í 20 metra fjarlægð á jöfnum vegi eigi hærra en einn metra yfir akbrautinni. Afturljóskerið skal sýna rautt ljós beint aftur, en lýsa jafnframt aftara skrásetningarkerki bifreiðarinnar nægjanlega með hvítu ljósi. Ljóskerið má eigi vera sett þannig, að það skyggi á skrásetningarkerki bifreiðarinnar, og eigi má vera svo um búið, að hægt sé að slökkva á því frá ökumannssætinu eða inni í bílnum, á meðan ljós er á framljóskerunum.

Dragi bifreiðin einn eða fleiri vagna, skal afturljós vera á vagninum, sem dreginn er, og séu þeir fleiri en einn, þá á þeim aftasta.

Á tvíhjóla bifreiðum skal vera eitt framljósker með hvítu eða daufgulu ljósi, er lýsi akbrautina nægjanlega og á þann hátt, sem segir í 2. mgr., og eitt afturljósker, er sýni rautt ljós beint aftur, en lýsi skrásetningarkerki bifreiðarinnar með hvítu ljósi. Um afturljóskerið má ekki vera þannig búið, að hægt sé að slökkva á því frá sæti ökumanns eða farþega, á meðan ljós er á framljóskerinu, og því má ekki vera svo fyrir komið, að það skyggi á aftara skrásetningarkerki eða það sjálft hyljist af farangri eða yfirhöfn þess, sem á bifreiðinni situr.

Dómsmálaráðherra getur sett nánari reglur um ljósaumbúnað bifreiða og um notkun fleiri ljóskera, ef þörf þykir.

8. gr.

Dómsmálaráðherra getur með reglugerð ákveðið, að á vöru- og mannflutninga-bifreiðum skuli vera spegill, og sé honum þannig fyrir komið, að ökumaðurinn geti séð í honum umferðina fyrir aftan bifreiðina.

9. gr.

Í sérhverri fjórhjóla bifreið skal vera hraðamælir, er sýni hraða bifreiðarinnar og farna vegalengd á hverjum tíma.

10. gr.

Stýri, hemlar og tæki til að gefa merki með skulu þannig gerð og þeim svo fyrir komið, að þau séu auðveld í notkun. Skal ökumaðurinn geta beitt þeim án þess að beina athyglinni frá akbrautinni eða umferðinni.

11. gr.

Bifreiðar skulu svo gerðar, að þær geti farið eftir kröppum bugum og auðvelt sé að snúa þeim. Sé bifreið þyngri en 350 kg., skal aflvélin geta knúið hana aftur á bak sem áfram.

12. gr.

Ekki má nota breiðari bifreiðar en svo, að mesta breidd þeirra utanmáls sé 192 cm. Þó getur atvinnumálaráðherra, að fengnum tillögum vegamálastjóra, veitt undanþágu frá þessu.

13. gr.

Í hverri bifreið skal vera spjald með áletrun, er sýni framleiðsluverksmiðju og framleiðslunúmer bifreiðarinnar.

II. KAFLI

Um tilkynningu, skoðun og skrásetningu bifreiða.

14. gr.

Sérhver bifreiðareigandi (umráðamaður bifreiðar) skal senda lögreglustjóranum í því umdæmi, sem hann er búsettur í, tilkynningu um bifreið sína, áður en hún er tekin í notkun.

Er lögreglustjóri hefir fengið tilkynningu um bifreið, lætur hann eftirlitsmann bifreiða, er dómsmálaráðherra skipar, framkvæma skoðun á bifreiðinni, og sker hann úr um það, hvort hún fullnægi kröfum þessara laga og reglugerða, er settar kunna að verða samkvæmt þeim, og yfirleitt, hvort bifreiðin er þannig byggð og gerð, að notkun hennar sé hættulaus.

Fullnægi bifreiðin, að áliti eftirlitsmanns, settum reglum, skrásetur lögreglustjóri bifreiðina. Til skrásetningar bifreiða heldur lögreglustjóri sérstaka bók, bifreiðaskrá, og skráir í hana nauðsynlegar upplýsingar um bifreiðina og eiganda hennar, en dómsmálaráðherra ákveður nánar um form og innihald skrárinnar. Jafnframt skal sett spjald með umdæmistölumerki bifreiðarinnar aftan á hana og framan. Skrásetningarmerki lætur lögreglustjóri í té fulltilbúin, gegn gjaldi, sem dómsmálaráðherra ákveður. Merkin skulu ávallt vel læsileg, og má á engan hátt hylja þau, er bifreiðin er í notkun. Eftirlitsmaður bifreiða ákveður að skoðun lokinni, hve marga farþega bifreið megi flytja, þar á meðal sérstaklega, hve marga í sætum við hlið ökumanns, og ritar það í skoðunarvottorð sitt. Skal ávallt geyma það í bifreiðinni sjálfri, og má aldrei flytja fleiri farþega í bifreið en skoðunarvottorð tiltekur.

Eftirlitsmaður ákveður, hve mikinn þunga vörubifreiðar megi flytja og skráir það í skoðunarvottorð. Má aldrei hlaða bifreið meira en heimilað er. Eftirlitsmenn og löggæzlumenn geta í einstökum tilfellum ákveðið fyrirkomulag á hleðslu bifreiðar, og er bifreiðaeigendum og ökumönnum þá skylt að hlita þeim fyrir mælum.

Lögreglustjóri getur í einstökum tilfellum heimilað akstur bifreiða, sem ekki eru skrásettar, eftir reglum, sem dómsmálaráðherra setur. Má í þessum reglum ákveða, að gjald skuli koma fyrir leyfið og hvernig því skuli varið.

Fyrir skrásetningu greiðir eigandi gjald til ríkissjóðs, sem dómsmálaráðherra ákveður.

15. gr.

Glatist skrásetningarmerki bifreiðar eða verði það ónothæft, skal það strax tilkynnt lögreglustjóranum í umdæmi því, er bifreiðin er skrásett, en sé hún stödd í öðru umdæmi, þá jafnframt lögreglunni þar.

16. gr.

Verði eigandaskipti (eða umráðamanns) að skrásettri bifreið, skal bæði hinn fyrri og hinn nýi eigandi (umráðamaður) tafarlaust tilkynna það lögreglustjóra í því umdæmi, þar sem bifreiðin er skrásett. Sé nýi eigandinn búsettur utan þess, skal hann jafnframt tilkynna lögreglustjóranum í sínu umdæmi eigandaskiptin, og skal bifreiðin þá skráð að nýju þar, en afskráð í umdæminu, sem hún fluttist frá.

Flytji eigandi (umráðamaður) bifreiðar búferlum með bifreið sína í annað lögsagnarumdæmi, skal hann senda tilkynningu um flutninginn til lögreglustjóra beggja umdæmanna. Skal bifreiðin þá afskráð í umdæmi því, er hún áður var, en skráð að nýju í umdæmi því, sem hún flyzt í, og fær hún þar ný skrásetningarmerki. Sé aðeins um 6 mánaða eða skemmri dvöl að ræða í öðru umdæmi, er umskráning ekki nauðsynleg.

Um leið og bifreið er afskráð, skal afhenda lögreglustjóra skrásetningarmerkin. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um skráningu, flutning og afskráningu bifreiða.

17. gr.

Dómsmálaráðherra skipar eftirlitsmenn bifreiða eftir þörfum og ákveður umdæmi þeirra og starfssvið, réttindi þeirra og skyldur. Skulu eftirlitsmenn vera sérfróðir í öllum þeim málum, er bifreiðar varða, bæði að því er snertir gerð og akstur bifreiða, meðferð benzins og annara eldfimra efna, sem notuð eru í sambandi við bifreiðar, svo og lög þau og reglur, er um þær gilda. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um hæfni eftirlitsmanna og gefur þeim erindisbréf að öðru leyti um eftirlitið, eftir því sem þurfa þykir.

Lögreglustjórar eða eftirlitsmenn bifreiða geta, hvenær sem er, krafizt þess, að bifreið, sem skrásett er eða notuð í umdæmi þeirra, sé færð til skoðunar á tiltekinn stað í umdæminu, svo ganga megi úr skugga um, hvort hún sé í lögmæltu standi. Dómsmálaráðherra getur fyrirskipað sérstaka skoðun með skömmu milli-bili á bifreiðum, sem notaðar eru til mannflutninga.

Lögreglumönnum og eftirlitsmönnum er heimilt, hvenær sem er, að stöðva bifreiðar og skoða þær samstundis og athuga ökuskirteini bifreiðarstjóra. Slíka skoðun skal aðallega framkvæma í því skyni að prófa stýrisútbúnað og hemla bifreiðarinnar.

Komi það í ljós, að bifreið fullnægir ekki lengur lögum og reglum, eða bifreið er eigi færð til skoðunar, er það hefir verið fyrirskipað, getur lögreglustjóri bannað notkun hennar og tekið af henni skrásetningarmerkin, unz bætt hefir verið úr því, sem áfátt var eða vanrækt.

18. gr.

Eigandi (umráðamaður) bifreiðar ber ábyrgð á því, að bifreiðin sé ávallt í lögmæltu ástandi.

19. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um geymslu og meðferð á benzíni og öðrum eldfimum efnum. Ennfremur getur hann sett reglur um gerð bifreiða, eftir því sem nauðsynlegt þykir, til öryggis umferðinni, um tilkynningar, skoðun, skrásetningar bifreiða o. s. frv.

Dómsmálaráðherra getur, að fengnum tillögum vegamálastjóra, sett sérstakar reglur um gerð ökutækja, sem knúin eru með gufuvél.

III. KAFLI Um bifreiðarstjóra.

20. gr.

Enginn má stýra bifreið, nema hann hafi fengið til þess ökuskirteini hjá lög-
reglustjóra. Í ökuskirteininu skal vera mynd af bifreiðarstjóranum, og skal hann
ávallt hafa skirteinið hjá sér, er hann ekur bifreið, og sýna það, er löggæzlumenn
eða eftirlitsmenn bifreiða krefjast þess.

Skilyrði til þess að öðlast ökuskirteini eru þau, að umsækjandinn sé fullra 18
ára að aldri, sé áreiðanlegur, samvizkusamur og reglusamur, hafi góða sjón og heyrn
og sé nægjanlega hraustur andlega og líkamlega, að hann hafi notið kennslu í akstri,
að honum hafi verið veitt fræðsla um meðferð benzíns og annara eldfimra efna, sem
notuð eru í sambandi við bifreiðar, og loks að hann hafi staðizt próf í akstri, með-
ferð bifreiða, bifreiðavéla, benzíns og annara eldfimra efna, umferðareglum
og bifreiðalögum. Próf þetta framkvæma sérfróðir menn, er dómsmálaráðherra
skipar til þess, og setur dómsmálaráðherra nánari reglur um prófið og ákveður
gjald það, er greiða skuli fyrir það. Lögreglustjóri getur neitað um ökuskirteini, ef
varhugavert þykir með tilliti til fyrri hegðunar umsækjanda að veita honum það.

Dómsmálaráðherra getur leyft, að sérstök ökuskirteini séu veitt mönnum, enda
þótt þeir fullnægi ekki almennum kröfum um líkamshreysti, og setur þá nánari
reglur um innihald skirteinisins.

Enginn getur fengið leyfi til að aka leigubifreið til mannflutninga, nema hann
sé fullra 20 ára að aldri, og getur dómsmálaráðherra sett reglur um, að fullnægja
skuli frekari skilyrðum til þess að öðlast ökuskirteini, er heimilar akstur slíkra
bifreiða.

Dómsmálaráðherra setur reglur um, með hvaða skilyrðum þeir, sem útlend
ökuskirteini hafa, megi aka bifreið hér á landi.

Ökuskirteinið gildir í 5 ár frá því það er gefið út. Lögreglustjóri getur þó hve-
nær sem er svipt mann því, ef það upplýsist, að viðkomandi fullnægir ekki lengur
settum skilyrðum til þess að öðlast ökuskirteini. Ef endurnýjunar á ökuskirteini
er óskað að 5 árum liðnum, verður viðkomandi að færa sönnur á það fyrir lög-
reglustjóra að nýju, að hann fullnægi skilyrðunum til þess að fá ökuskirteini. Lög-
reglustjóri ákveður, hvort viðkomandi skuli þá að nýju ganga undir bifreiðar-
stjórpróf.

21. gr.

Bifreiðarstjóraefni megi því aðeins æfa sig í bifreiðaakstri, að við hlið nem-
andans í bifreiðinni sitji ökukennari, og telst ökukennarinn þá stjórnandi bifreið-
arinnar. Nemandinn telst þó stjórnandi bifreiðarinnar, er prófakstur fer fram. Rétt-
indi til kennslu í akstri og meðferð bifreiða hefir sá, sem er 25 ára að aldri og hefir
ökuskirteini, er heimilar honum akstur leigubifreiða til mannflutninga.

Æfingar nemenda í akstri tvíhjóla bifreiða megi aðeins fara fram undir stjórn
og unsjón ökukennara. Rétt til þess að hafa á hendi kennslu í akstri og meðferð
tvíhjóla bifreiða hafa þeir, sem hafa ökuskirteini, eru 25 ára að aldri og minnst 1
árs æfingu í akstri slíkra bifreiða. Ökukennarinn ber ábyrgð á, að akstursæfing-
arnar fari fram á þeim stöðum og með þeim hætti, að telja megi hættulaust fyrir
aðra umferð, er tekið er tillit til kunnáttu nemandans.

Engum má veita æfingu í akstri, nema hann hafi aldur til þess að fá ökuskir-
teini.

Bifreiðar, sem notaðar eru við kennslu, skulu að aftan og framan bera greini-
leg spjöld með áletruninni „kennslubifreið“. Dómsmálaráðherra getur ákveðið, að
kennslubifreiðar séu með tilliti til kennslunnar búnar sérstökum öryggistækjum.

Kennsluakstur má fara fram þar, sem akstur viðkomandi ökutækja annars er

leyfður, en þó getur lögreglan bannað slíkan akstur á ákveðnum götum og vegum, er slíkt bann þykir nauðsynlegt.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um kennslu og próf bifreiðarstjóra. Meðal annars getur hann ákveðið, að auk fyrrgreindra skilyrða skuli menn einnig verða að fá löggildingu dómsmálaráðuneytisins til þess að mega veita kennslu í bifreiðarakstri.

22. gr.

Eigandi (eða umráðamaður) bifreiðar má ekki fela stjórn hennar manni, sem eigi hefir ökuskirteini.

Eigandi (umráðamaður) bifreiðar er skyldur til þess, þegar lögreglan krefst þess, að upplýsa, hverjir hafi ekið bifreiðinni og stjórnað henni á hverjum tíma.

23. gr.

Enginn má neyta áfengis við bifreiðarakstur. Enginn má aka bifreið eða reyna að aka bifreið, er hann er undir áhrifum áfengis. Ef ástæða er til að ætla, að maður hafi brotið gegn þessu fyrirmæli, getur lögreglan fært hann til læknis til rannsóknar, og er þá viðkomanda skylt að hlíta þeirri meðferð, sem lækningarnir telur nauðsynlega vegna rannsóknarinnar, þar á meðal, að tekið sé úr honum blóðsýnishorn. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um læknisrannsóknina. Það er bannað að fá þeim, sem er undir áhrifum áfengis, stjórn bifreiðar.

Þegar maður á opinberum veitingastað er undir áhrifum áfengis, og veitingamaðurinn eða þjónn hans vita eða hafa ástæðu til að ætla, að hann ætli í þessu ástandi að aka bifreið, þá er veitingamanninum eða þjóni hans skylt að gera það, sem þeim er unnt, til þess að hindra hann í að aka eða reyna það, þar á meðal með því að gera lögreglunni aðvart.

Enginn má aka eða reyna að aka bifreið, ef hann vegna ofreynslu, svefnleysis, undanfarandi neyzlu áfengis eða æsandi eða deyfandi lyfja eða annara slíkra orsaka er haldinn slíkri þreytu eða sljóleika, að hann geti eigi á tryggilegan hátt stjórnað bifreiðinni. Það telst til þyngingar við ákvörðun refsingar, ef maður hefir í slíku ástandi ekið leigubifreið til mannflutninga. Tóbaksreykingar eru bannaðar við bifreiðakstur.

Rétt er í reglugerð, sem sett er samkvæmt lögum þessum, að ákveða lágmark hvíldartíma í sólarhring hverjum fyrir bifreiðarstjóra, með hæfilegri hliðsjón af hættu, sem stafað getur af ofþreytu eða svefnleysi.

24. gr.

Bifreiðarstjóri skal ávallt gæta þess, að öll tæki í bifreiðinni, einkum stjórn-tæki, hemlar og merkjateki, séu í lagi og verki vel.

IV. KAFLI

Um akstur á götum, vegum og öðrum svæðum.

25. gr.

Akstur bifreiða er heimill á öllum götum, vegum og svæðum, sem opin eru fyrir umferð almennt, nema því aðeins, að takmarkað sé samkvæmt heimild í lögum eða lögreglusamþykktum að því er snertir einstaka vega- eða götukafli.

26. gr.

Ökuhraðanum skal ávallt haga eftir gerð bifreiðarinnar, umferðinni og ástandi vegarins. Hraðinn má aldrei vera meiri en svo, að stöðva megi bifreiðina á $\frac{1}{3}$ þess hluta vegarins, sem auður er og hindranalaus framundan og bifreiðarstjóri hefir útsýn yfir.

Í kaupstöðum, kauptúnum og ámóta þéttbýli má ökuhraðinn aldrei vera meiri en 30 kílómetrar á klukkustund. Utan þessara staða má hraðinn vera meiri, ef næg útsýn er yfir veginn, og ökumaður samt sem áður getur fullnægt öllum skyldum sínum, þó aldrei meiri en 55 kílómetrar á klukkustund. Í dimmu má hraðinn aldrei vera meiri en 35 kílómetrar á klukkustund.

Með lögreglusamþykktarákvæðum má setja nánari reglur um ökuhraðann. Þar á meðal ákveða lægri hámarkshraða en að framan greinir.

Framangreindur hámarkshraði er því aðeins heimill, að akbrautin sé óhindruð og yfirsýn nægileg og að umferð frá hliðarbrautum verði séð í tæka tíð. Á ljósátíma má eigi aka hraðar en brautarlýsingin, þar á meðal lýsingin frá ljóskerum bifreiðarinnar, leyfir. Ökuhraðanum skal ávallt stilla svo í hóf, sem telja verður nauðsynlegt vegna umferðarinnar, og aldrei er heimilt að aka fram úr ökutæki eða vegfaranda, nema akbrautin sé auð og óhindruð á nægjanlega löngu svæði framundan. Ennfremur er bannað að aka fram úr öðru ökutæki á vegamótum. Til hleðslu á bifreiðum skal vandað eftir föngum, en sé hleðsla bifreiðar mikil fyrirferðar, skal draga úr hraðanum að tiltölu við þann trafala, sem slíkt getur haft í för með sér fyrir umferðina.

Þar sem ökumaðurinn sér ekki langt fram á veginn, í kröppum bugðum, við vegamót eða gatnamót, þar sem vegurinn er sleipur og þar sem mikil umferð er, má ekki aka hraðar en svo, að stöðva megi vagninn þegar í stað. Sé bleyta eða for á veginum, skal aka svo gætilega, að ekki slettist á aðra vegfarendur.

Þar sem lögreglan af sérstökum ástæðum telur frekari takmörkun ökuhraðans nauðsynlega, má gera hana með því að festa upp spjald við akbrautina með þar að lútandi áletrun.

27. gr.

Skylt er bifreiðarstjóra í akstri og meðferð bifreiðar að sýna nauðsynlega aðgæzlu og varkárni gagnvart nærstöddum og annari umferð yfirleitt, svo og vegna þeirra, sem bifreiðin flytur.

Verði fundin upp tæki, sem reynast nothæf til að hindra, að á vegfarendur eða annað það, sem í námunda er, slettist vegna aksturs bifreiðar í bleytu eða for, getur dómsmálaráðherra með minnst árs fyrirvara fyrirskipað, að bifreiðar skuli húnar slíkum tækjum.

28. gr.

Ökumaður bifreiðar skal gefa hljóðmerki í tæka tíð, þegar hætt er við árekstri, en notkun hljóðmerkis undanþiggur ekki bifreiðarstjórann skyldu hans til sérstakrar varkárni. Hann skal þegar í stað hætta að gefa hljóðmerki og stöðva bifreiðina og gangvél hennar, ef nauðsyn krefur, svo sem ef hestar hræðast eða verða óróir, og eigi má hann gefa hljóðmerki um leið og bifreiðin fer framhjá hestum á veginum.

Bannað er að gefa hljóðmerki, nema þegar umferðin gefur tilefni til þess.

Aki bifreið fram á eða mæti hún ökutæki, ríðandi manni eða öðrum vegfarendum, skal ökumaðurinn gefa hljóðmerki til viðvörunar í tæka tíð og halda bifreiðinni nægjanlega til hægri á akbrautinni, ef hann ætlar að aka fram úr, en til vinstri, ef umferðin kemur á móti honum. Gefi akandi eða ríðandi maður eða maður með gripi bifreiðarstjóra merki, eða ef gripirnir ókyrrast, skal bifreiðarstjórinn bíða þess, hvort gerðar eru varúðarráðstafanir, t. d. með því, að maður stígur af baki, vikið er til hliðar o. s. frv. Annars er bifreiðarstjóra heimilt að aka áfram, en meðan hann ekur framhjá, skal hann gæta sérstakrar varkárni. Ef nauðsyn krefur, er bifreiðarstjóri skyldur til að aðstoða við að flytja hesta og aðra gripi framhjá bifreiðinni. Ef ferðamenn með hlaðna vagna hafa neyðzt til að vikja út af vegi fyrir bifreið, skal bifreiðarstjóri einnig veita liðsinni sitt, ef þörf gerist, til þess að koma vögnunum aftur á veginn.

Ef bifreið mætir vögnum eða öðrum vegfarendum á þeim stað, þar sem vegurinn er svo mjór, að hvorugur kemst framhjá öðrum, skal bifreiðin aka til baka og nema staðar þar, sem hinir komast framhjá henni.

Bifreiðarstjóri er skyldur til að vikja til vinstri handar fyrir unferð, sem á eftir kemur, og hleypa henni framhjá sér, ef unnt er.

Hinsvegar skulu vegfarendur jafnan vikja úr vegi fyrir bifreiðum sem öðrum vögnum, og aldrei tefja fyrir þeim að óþörfu.

29. gr.

Ef slys vill til, sem stafar af eða stendur í sambandi við notkun bifreiðar, skal ökumaður þegar nema staðar, ef bifreiðin er á ferð, skýra frá nafni sínu og heimilisfangi og hjálpa þeim, sem slasast hefir, ef þörf gerist.

30. gr.

Bifreiðarstjóri ber ábyrgð á því, að bifreiðin gefi ekki frá sér þéttan reyk, valdi ekki ónauðsynlegum hávaða eða óþægindum fyrir vegfarendur eða aðra, sem dvelja eða húa nálægt akbrautinni, og að gufa eða óþefur stafi ekki frá bifreiðinni frekar en óumflýjanlegt er.

31. gr.

Þegar bifreiðarstjóri yfirgefur bifreið, skal hann stöðva vélina og ganga svo frá henni, eftir því sem kostur er á, að óviðkomandi geti ekki sett hana í gang eða hún farið í gang sjálfkrafa.

32. gr.

Atvinnumálaráðherra getur sett gjaldskrá, er ákveður fargjöld með leigubifreiðum til mannflutninga. Hann getur og ákveðið, að gjaldmælir skuli vera í slíkum bifreiðum.

33. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett reglur um leigu á mannflutningabifreiðum án bifreiðarstjóra.

V. KAFLI

Um skaðabótaskyldu og vátryggingu.

34. gr.

Verði tjón af notkun bifreiðar á mönnum eða munum, er sá, sem ábyrgð ber á henni, skyldur til að bæta það að fullu, enda þótt hvorki honum eða ökumanni bifreiðarinnar verði kennt um tjónið.

Skaðabóta verður þó eigi krafizt, ef sá, sem tjónið beið, hefir sjálfur af ásettu ráði valdið tjóninu eða stuðlað að því. Hafi sá, sem tjónið beið, orðið þess valdandi með stórkostlegu gáleysi, getur hann eigi krafizt bóta, nema því aðeins, að eigandi (umráðamaður) eða ökumaður bifreiðarinnar einnig eigi sök á því. Þá skiptist tjónið að tiltölu við sök þeirra. Ef sá, sem tjónið beið, annars hefir sýnt af sér gáleysi, má taka tillit til þess við ákvörðun skaðabótanna.

Ef tveim eða fleiri bifreiðum lendir saman, skiptist tjónið á þær innbyrðis að tiltölu við sök þeirra á slysinu.

Með framangreindum ákvæðum er eigi skertur neinn sá réttur til skaðabóta, er leiðir af almennum reglum.

Skaðabótakröfu ásamt kostnaði fylgir lögveð í bifreiðinni, ef hún, þegar tjónið varð, var í notkun eigandans eða lögmæts umráðamanns. Lögveð þetta gengur fyrir öðrum skuldum, sem hvíla á bifreiðinni, að fráskildum opinberum gjöldum.

35. gr.

Eigandi eða umráðamaður bifreiðar ber ábyrgð á henni og er skaðabótaskyldur samkvæmt 34. gr.

Noti maður bifreið annars manns í heimildarleysi, færist skaðabótaskylda eigandans yfir á notandann.

36. gr.

Sérhverjum bifreiðareiganda er skylt að kaupa í tryggingarfélagi, sem viðurkennt er af ríkisstjórninni, og halda við tryggingu fyrir bifreið sína, er nemi kr. 15000 fyrir tvíhjóla bifreiðar og kr. 30000 fyrir fjórhjóla bifreiðar. Skal með því tryggð greiðsla, að því leyti sem til hrekkur, á hverri þeirri skaðabótakröfu, er þeim kann að verða gert að greiða, sem ábyrgð ber á bifreiðinni, þegar slysið eða tjónið bar að höndum.

Fyrir bifreiðar til mannflutninga skal tryggingarupphæðin þó aldrei nema minnu en sem svari 5000 krónum á hvern farþega, sem heimilt er að flytja í bifreiðinni.

Tryggingarskylt er ekki ríkið eða stofnanir, sem það ber ábyrgð á, konungur og fjölskylda hans, útlendir þjóðhöfðingjar eða sendiherrar og sendiræðismenn annara ríkja.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um tryggingarskylduna og viðurkenningu á tryggingarfélögum.

Iðgjöld, sem tryggingarskyldur bifreiðareigandi skuldar viðurkenndu tryggingarfélagi, eru lögtakskræf.

Verði tryggingartaki gjaldþrota, skulu iðgjöld þau, sem í gjalddaga eru fallin, njóta forgangsréttar í búi hans, samkvæmt 83. gr. 4. tölulið skiptalaganna, og gildir það, þó tryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er.

Tryggingarfélagið hefir endurkröfurétt á hendur tryggingartaka, hafi hann valdið tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Endurkröfurétti þessum fylgir lögveð samkvæmt reglunni í 34. gr. síðustu málsgr., þó þannig, að veðband það, sem ræðir um í þeirri grein, gangi fyrir. Bannað er að kaupa tryggingu gegn endurkröfu váttryggingarsala.

Sérhver bifreiðareigandi skal tryggja ökumann bifreiðar, og gildir sú trygging fyrir hvern bifreiðarstjóra, er henni stýrir. Tryggingin er fyrir bótum vegna slysa, er bifreiðarstjóri kann að verða fyrir við aksturinn. Skal tryggt í Slysatryggingu ríkisins og fyrir sömu bótum, sem þar eru ákveðnar. Umboðsmenn slysatryggingarinnar innheimta iðgjöldin.

37. gr.

Nú er refsímál höfðað gegn manni fyrir lögprot, sem skaðabótaskyldu getur haft í för með sér samkvæmt 34. gr., og skal þá gefa þeim, sem fyrir tjóninu varð, kost á að koma að skaðabótakröfu í málinu.

Komi skaðabótakrafa fram, skal viðkomandi váttryggingarfélagi gert aðvart um málið og gefinn sami kostur á því og sökunautar hafa almennt til þess að færa fram varnir gegn slíkum kröfum, enda er þá dómur um skaðabótakröfuna bindandi fyrir félagið og aðfararhæfur gegn því.

Í sérstökum tilfellum, þegar skaðabótamálið út af fyrir sig er mjög flókið og umfangsmikið og sættir takast ekki, getur rétturinn vísað því frá dómi í refsímálinu.

VI. KAFLI

Um refsingu og svipting ökuleyfis.

38. gr.

Brot gegn lögum þessum og reglum, sem settar verða samkvæmt þeim, varða sektum eða fangelsi, nema þyngri refsing liggja við samkvæmt öðrum lögum. Hver, sem ekur bifreið eða reynir það, er hann er undir áhrifum áfengis, fær öðrum manni, sem er undir áhrifum áfengis, stjórn bifreiðar, ekur bifreið eftir að hann hefir verið sviptur ökuleyfi eða réttinum til að öðlast það, misnotar merki það, sem rætt er um í 1. gr. 5. mgr., eða notar skrásetningamerki á aðra bifreið en til er

ætlazt, skal sæta fangelsi, nema um alveg sérstakar málsbætur sé að ræða. Upphæð sektanna skal sérstaklega miða við fjárhagsástæður sökunauts.

Nú fremur ökumaður, sem ekki er eigandi bifreiðarinnar sjálfur, eða er háður stjórn annars manns, brot gegn lögum þessum eða fyrirmælum, sem sett verða samkvæmt þeim, með vitund og vilja bifreiðareigandans eða yfirboðara síns í starfinu, og skal þá einnig bifreiðareigandanum eða yfirboðaranum refsað fyrir brotið.

Með mál út af brotum á lögum þessum og reglum, sem settar verða samkvæmt þeim, skal farið sem almenn lögreglumál.

Sektir fyrir brot gegn lögum þessum renna í rikissjóð.

39. gr.

Bifreiðarstjóri, sem ekur bifreið undir áhrifum áfengis eða neytir áfengis við bifreiðarakstur, skal sviptur ökuleyfi sínu um ákveðinn tíma, þó eigi skemur en 3 mánuði, eða fyrir fullt og allt, ef miklar sakir eru eða um itrekað brot er að ræða. Ef alveg sérstakar málsbætur eru fyrir hendi og kærði hefir eigi áður orðið sekur um samskonar eða annað verulegt brot gegn skyldum sínum sem bifreiðarstjóri, þarf þó eigi auk refsingar að beita ökuleyfissviptingu. Ökuleyfissviptingu má einnig beita, hafi kærði orðið sekur um mjög vitaverðan akstur eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins og annars framferðis kærða sem bifreiðarstjóra, varhugavert vegna öryggis umferðarinnar, að hann hafi ökuleyfi. Hafi kærði ekki ökuleyfi, skal í stað ökuleyfissviptingar koma svipting réttarins til þess að öðlast ökuréttindi.

Hafi maður verið sviptur ökuleyfi eða réttinum til að fá það í lengri tíma en 3 ár, þá getur dómsmálaráðherra, er 3 ár eru liðin frá sviptingunni og sérstakar ástæður mæla með því, ákveðið, að honum skuli veitt ökuleyfið á ný eða rétturinn til þess að öðlast það, enda séu færðar sönnur fyrir því, að viðkomandi hafi verið bindindismaður um neyzlu áfengis frá því hann var sviptur ökuleyfinu. Slikt leyfi má þó aðeins veita einu sinni sama manni.

Svipting ökuleyfis eða réttar til þess að öðlast ökuleyfi skal gerð með dómi. Áfrýjun frestar ekki verkun dóms að þessu leyti.

Nú telur lögreglustjóri, að maður hafi unnið til ökuleyfissviptingar, og getur hann þá svipt hann ökuleyfi til bráðabirgða. Þó getur viðkomandi dómstóll breytt þeirri ákvörðun lögreglustjóra áður en dómur gengur í málinu.

Hver, sem sviptur hefir verið ökuleyfi samkvæmt þessari grein eða hefir misst það eftir 20. gr., skal afhenda ökuskirteinið lögreglunni. Er maður hefir verið sviptur ökuleyfi eða réttinum til að öðlast það, skal það strax tilkynnt öllum lögreglustjórum á landinu.

Hafi íslenzkur ríkisborgari eða maður búsettur hér á landi sætt refsingu erlendis fyrir verknað, sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað missi ökuleyfis eða rétt til þess að öðlast það, þá má svipta hann nefndum réttindum með dómi í opinberu máli, sem höfðað er gegn honum í þessu skyni, og koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæðin hér að framan.

40. gr.

Sömu viðurlögum og greinir í 38. og 39. gr. skulu bifreiðarstjórar sæta, þótt annar hafi haft með höndum starf þeirra í bifreiðinni, ef þeir eru sjálfir í henni og áttu að annast starfið, en hafa vanrækt það vegna áfengisnautnar og verulegt slys hlotizt af því.

Það varðar refsingu að veita bifreiðarstjórum áfengi, þegar þeir eru að störfum.

VII. KAFLI Um útlendar bifreiðar.

41. gr.

Menn, sem koma til Íslands frá útlöndum og flytja með sér bifreiðar, sem eigi eru skráðar hér á landi, eru háðir reglum þessara laga með eftirfarandi breytingum.

Dómsmálaráðherra setur í samræmi við ákvæði í 14. gr. reglur um tilkynningu á skrásetningu bifreiðanna og ákveður, hvort þær skuli skoðaðar af eftirlitsmönnum bifreiða og hvort á þær skuli sett islenzk kennimerki.

Dómsmálaráðherra setur nauðsynlegar reglur um eftirlit með slíkum bifreiðum, meðan þær eru hér á landi, þar á meðal, hvaða yfirvaldi skuli gefa skýrslur þær, sem ræðir um í 14. gr. Nú er eigandi (umráðamaður) bifreiðar búsettur hér á landi, og skal þá skrásetja bifreiðina hjá lögreglustjóra þar, sem eigandinn á heima, eða öll kennimerki bifreiðarinnar afhendast lögreglustjóra þar svo fljótt sem unnt er. Ef eigandi (umráðamaður), sem ekki hefir verið búsettur áður hér á landi, sezt hér að, eða ef maður búsettur hér á landi kaupir eða fær umráð yfir slíkri bifreið, þá skal skrásetningin eða afhending kennimerkjanna fara fram með sama hætti.

Nú hefir maður, sem aka vill útlendri bifreið, ekki ökuskirteini, sem heimilar honum að aka bifreið hér á landi, og skal hann þá sækja um leyfi til lögreglustjórans í því umdæmi, þar sem hann fyrst óskar að nota bifreiðina. Lögreglustjóri getur þá látið umsækjandanum í té islenzkt ökuskirteini, ef skilyrðum til þess er fullnægt, eða leyft honum að nota útlent ökuskirteini um ákveðinn tíma og með þeim skilyrðum, er hann telur nauðsynleg.

Hver, sem notar útlenda bifreið hér á landi, er skyldur til að vátryggja bifreiðina eins og segir í 36. gr., og fylgir lögtaksréttur iðgjöldunum eins og þar segir. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um tryggingu þessara bifreiða.

VIII. KAFLI Um gildistöku laganna o. fl.

42. gr.

Auk þess, sem segir í einstökum greinum laganna, getur dómsmálaráðherra sett reglugerð um framkvæmd þeirra.

43. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi, og eru frá sama tíma numin úr gildi l. nr. 70 1931, um notkun bifreiða, orðið „bifreiðarstjórar“ í 21. gr. 1. mgr. laga nr. 33 1935, og öll lagafyrirmæli, sem fara í bága við lög þessi.

Reglugerðir, sem settar hafa verið samkvæmt eldri bifreiðalögum og nú eru í gildi, skulu gilda að svo miklu leyti, sem þær fara ekki í bága við lög þessi, unz öðruvisi verður ákveðið með lögum eða reglugerðum.

Greinargerð.

Frv. þetta er flutt að ósk dómsmálaráðherra, en var einnig flutt á síðasta þingi og fylgdi því þá svo hljóðandi greinargerð:

„Við samningu frumvarps þessa hefir m. a. verið höfð hliðsjón af dönskum og norskum bifreiðalögum. Eru sum ákvæði þeirra tekin lítt breytt upp í frv., en öðrum breytt eftir islenzkum staðháttum og þörfum. Þá er ýmsum ákvæðum laga nr. 70 frá 1931, um notkun bifreiða, haldið í frumvarpinu, en það er mun fyllra og skýrara en lögin. Loks hefir verið tekið tillit til þeirrar reynslu, sem fengizt hefir hér á landi í þessum efnun. Verða nú helztu breytingar og nýmæli frumvarpsins tekin til athugunar.“

Um 1. gr.

Bifreið er skilgreind hér með nokkuð öðrum hætti en í 1. grein bifreiðalaganna frá 1931, þar sem það, eftir 1. málsgr. þessarar greinar, skiptir ekki máli, til hverskonar notkunar ökutækið er ætlað, ef það aðeins er vélknúð og rennur eigi á spori. Í framkvæmdinni mun þetta þó ekki gera verulegan mun frá því, sem áður var, vegna undantekningarinnar, sem gerð er í 2. málsgr. um vélknúin ökutæki til jarðyrkju eða vegavinnu. Veghefillinn mundi t. d. ekki nú frekar en áður verða talinn bifreið. Eðlilegt virðist að miða réttindi til að stjórna slíkum ökutækjum við tiltekinn aldur. Þau eru ekki hættulaus í notkun. Hinsvegar mun óþarfi að krefjast allra sömu skilyrða til þess að geta öðlazzt rétt til að stjórna þeim og ef um venjulegar bifreiðar væri að ræða. Þessi ökutæki eru sjaldnast á ferð á vegum eða almannaleiðum, og þau eru hægfara og því venjulega auðvelt að varast þau. Umferðinni stafar því sjaldnast veruleg hættu af þeim.

Undanþágur greinarinnar frá hámarkshraða fyrir lögreglu-, slökkviliðs- og sjúkrabifreiðar eru ekki nýmæli og sjálfsgöðar.

Ákvæðið í síðustu málsgr. er nýtt hér, að öðru leyti en því, að undanþágan kynni í einstökum tilfellum að byggjast á reglum neyðarréttarins. Bifreiðar lækna í læknisvitjunum geta fallið undir ákvæðið.

Um 2. gr.

Ákvæði fyrri málsgr. er sett með það fyrir augum, að koma í veg fyrir, að bifreiðar trufla umferðina með óeðlilegum hávaða, eða valdi farþegum eða öðrum, sem í námunda við þær eru, óþægindum með óþef eða reyk.

Í síðari málsgr. eru heimiluð tilvik, sem lengi hafa viðgengizt, sem sé það, að bifreiðar dragi aðrar bifreiðar bilaðar. Þá tekur niðurlag greinarinnar öll tvímæli af um það, að ákvæði frumvarpsins skuli, eftir því sem við á, gilda um ökutæki þau, sem dregin eru, en það er ekki talið, að núgildandi bifreiðalög taki til ökutækja, sem svo er ástatt um.

Um 3.—4. gr.

Þurfa ekki greinargerðar.

Um 5. gr.

Engin ákvæði eru í bifreiðalögum samsvarandi ákvæðunum í fyrstu málsgr., sem eru eðlileg og sjálfsgöð.

Ákvæðin um hemla eru svipuð og í bifreiðalögum, að öðru leyti en því, að hér er ekki, eins og þar, tiltekin ákveðin vegalengd, sem hægt skuli að stöðva bifreið á.

Um 6. gr.

Ákvæðin um það, hvernig horni skuli fyrir komið og hvernig hljóð það skuli gefa, eru ný.

Um 7. gr.

Í frumvarpi þessu eru ákvæðin um ljósaútbúnað bifreiða allmiklu ýtarlegri en í bifreiðalögum. Eru hér sérstök ákvæði um það, hvernig framljósinn skuli vera stillt, sett í samræmi við fengna reynslu manna um það, hvernig stillingin eigi að vera, til þess að þau komi að sem bestum notum við akstur.

Ákvæði um, að á vögnum, sem dregnir eru, skuli vera afturljós, er ekki í bifreiðalögum, en nauðsynlegt er að hafa slíkt ljós, til þess að draga úr slyshættu af umferð, sem á eftir kemur.

Þá er það ákvæði, að eigi skuli vera hægt að slökkva á afturljósakeri frá sæti ökumanns eða bifreið innanverðri meðan framljósinn eru tendruð, og sett meðal annars vegna þess, að hætt er við, að það gleymist að tendra afturljósið eða að það sé slökkt af óvarkárni, ef sérstakur slökkvari er fyrir það.

Um 8. gr.

Útbúnaður sá, sem þessi grein fjallar um, hefir verið algengur í bifreiðum, en ekki fyrirskipaður.

Um 9. gr.

Svo að segja samhljóða ákvæði er í bifreiðalögunum.

Um 10. gr.

Útbúnaður sá, sem þessi grein fjallar um, er venjulega með þeim hætti í bifreiðum, sem greinin fyrirskipar, en í bifreiðal. var ekki samskonar ákvæði.

Um 11. gr.

Þarf ekki greinargerðar.

Um 12. gr.

Leyfileg breidd bifreiða er hér aukin frá því, sem nú er samkvæmt bifreiðalögunum. Er sú breyting í samræmi við þær undanþágur, sem veittar hafa verið nokkuð almennt undanfarið samkvæmt heimild í 3. gr. 1. mgr. bifreiðal.

Um 13. gr.

Samskonar ákvæði er ekki í bifreiðal., en það er hægðarauki fyrir eftirlits- og löggæzlumenn, að þessi merki séu á bifreiðum.

Um 14. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru mjög svipuð fyrir mælum bifreiðal. um skrásein-ingarmerki, en nokkru ýtarlegri, sbr. það ákvæði greinarinnar, að lögreglustjóri skuli halda sérstaka bifreiðaskrá, sem í skal rita nauðsynlegar upplýsingar um bifreið og eiganda hennar, eins og nú er gert, þó bifreiðalögin hafi ekki að geyma bein ákvæði um það.

Þá er hér fyrirskipað, að skrásetningarmerki skuli bæði sett framan og aftan á bifreið.

Ennfremur er eftirlitsmönnum nú heimilað að ákveða, hve mikinn þunga vörubifreiðar megi flytja. Loks er bifreiðaeigendum og öikumönnum skylt í einstökum tilfellum að hlýða fyrir mælum eftirlits- og löggæzlumanna um hleðslu bifreiða. Síðasttöldu ákvæðin eru sett til aukins öryggis.

Um 15. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru ný, en leiðir af hlutarins eðli.

Um 16. gr.

Í þessari grein er það sjálfsgæða nýmæli, að ef aðeins er að ræða um skamma dvöl með bifreið í öðru lögsagnarumdæmi en þar, sem hún er skrásett, þá þurfi umskráning ekki að fara fram.

Um 17. gr.

Skipun eftirlitsmanna bifreiða er hér lögð undir dómsmálaráðherra, en var eftir bifreiðalögunum hjá atvinnumálaráðherra. Sýnist eðlilegra, að eftirlitsmenn heyri undir dómsmálaráðuneytið.

Þá er lögreglu- og eftirlitsmönnum heimilað í greininni að stöðva bifreiðar hvenær sem er og skoða þær. Ætti þetta ákvæði að ýta undir bifreiðaeigendur og öku-menn að reyna að hafa bifreiðar sínar alltaf í lögmæltu ásigkomulagi.

Um 18. gr.

Ákvæði þetta miðar til þess, að bifreiðaeigendur hafi eftirlit með ásigkomu-lagi bifreiða sinna.

Um 19. gr.

Ákvæði þessarar greinar hafa aðallega fyrir augum almannaöryggi. Benzín er svo eldfimur vökvi, að gæta verður sérstakrar varúðar við meðferð hans, og þykir því rétt að heimila að setja sérstakar reglur að því er geymslu hans og annara eldfimra efna snertir.

Um 20. gr.

Skilyrðin, sem fullnægja þarf til þess að fá ökuleyfi, eru að mestu þau sömu og áður. Nýmæli er það, að bifreiðarstjóraefnum skuli veitt fræðsla um eldfimihættu benzíns og annara efna, og hverra varúðarráðstafana skuli gætt í því sambandi. Hefir reynsla sýnt, að brún þörf er fyrir ákvæði þetta, sbr. hæstaréttardóm, uppkveðinn 20. okt. 1937. Þó ekki sé það tekið fram í greininni, er tilætlunin, að andleg heilbrigði, nægilega góð sjón og heyrn og önnur líkamleg heilbrigði verði sönnuð með læknisvottorðum. Reglusemi má sanna með vottorðum tveggja valinkunnra manna.

Ennfremur er það nýmæli, að lögreglustjóri getur neitað um ökuskirteini, ef varhugavert þykir, vegna fyrri hegðunar manns, að veita honum það. Gæti oft verið ástæða til þess, ef hegðunin bæri vott nm kæruleysi í starfi eða glæpahneigð. Hinsvegar er dómsmálaráðherra heimilað að leyfa, að ökuskirteini verði veitt mönnum, sem ekki fullnægja almennum kröfum um líkamshreysti. Getur einatt staðið svo á, að ekki sé ástæða til að meina sliikum mönnum að aka bifreið í einstökum tilfellum, t. d. einkabifreið, enda þótt ekki væri rétt að leyfa þeim bifreiðarakstur í atvinnuskyni.

Loks er í greininni það nýmæli, að ökuskirteini gildi aðeins í 5 ár frá útgáfudegi. Ákvæðið er meðal annars sett til þess að koma í veg fyrir, að menn, sem einu sinni hafa fengið ökuskirteini, en halda ekki við ökukunnáttu sinni, hafi ökuleyfi áfram, enda þótt þeir fullnægi þá ekki kunnáttuskilyrðunum til bifreiðaaksturs.

Um 21. gr.

Ákvæði um æfingar bifreiðarstjóraefna í bifreiðarakstri eru ekki í bifreiðal., en sjálfsagt þótti að taka ákvæði um þetta efni upp í frumvarpið. Fyrimæli greinarinnar um það, hvenær nemandi eða ökukennari skuli teljast stjórnandi kennslubifreiðar, eru í samræmi við hlutarins eðli. Þá er ákvæðið um sérstök auðkenni á kennslubifreiðum sjálfsagt og sett í því skyni, að aðrir vegfarendur geti gætt sérstakrar varúðar, þegar kennslubifreiðar taka þátt í umferðinni.

Um 22. gr.

Ákvæði fyrri málsgreinar þessarar greinar er sjálfsagt.

Síðara ákvæðið er sett til þess að létta lögreglunni rannsóknir í bifreiðamálum.

Um 23. gr.

Í grein þessari eru ýmis nýmæli, er miða til þess að auka öryggi í sambandi við bifreiðaakstur. Í fyrsta lagi er nú, auk neyzlu áfengis við akstur og akstur undir áhrifum áfengis, bannað að reyna að aka bifreið í því ástandi.

Þá er mönnum, sem grunaðir eru um brot á þessum fyrirmælum, nú skylt að hlíta þeirri meðferð, sem læknir telur nauðsynlega til þess að komast fyrir það, hvort aðili sé brotlegur við þau. Oft getur leikið vafi á því, hvort maður sé undir áhrifum áfengis, sem ekki yrði úr skorið, nema með rannsókn læknis.

Ennfremur er hér sérstök eftirlitsskylda lögð á herðar veitingamanna og veitingaþjóna á opinberum veitingastöðum, ef þeir hafa ástæðu til að ætla, að gestur ætli undir áhrifum áfengis að aka bifreið.

Loks er í síðustu málsgrein bann við akstri bifreiða í ástandi, sem ætla má, að dragi mjög úr hæfni bifreiðarstjórans.

Um 24. gr.

Hér er lögð sérstök eftirlitsskylda með bifreið á bifreiðarstjórnann, sem, ef vanrækt er, getur bakað honum ábyrgð.

Um 25.—26. gr.

Purfa ekki greinargerðar.

Um 27. gr.

Hér er lögð skylda á bifreiðarstjóra að gæta sérstakrar varkárni í sambandi við bifreiðarakstur. Vanræksla í þessu efni getur varðað hann refsingu, jafnvel þó tjón hljótist eigi af.

Um 28. gr.

Ákvæðum þessarar greinar svipar til samskonar ákvæða í bifreiðalögnum, en eru nokkru ýtarlegri. Hér er bannað að gefa hljóðmerki nema umferðin gefi til efni til. Er ákvæðið sett til þess að koma í veg fyrir óþarfa hávaða, sem truflað geti umferðina og bakað áheyrendum óþægindi, t. d. raskað næturro þeirra.

Um 29. gr.

Samhljóða ákvæði er í 2. mgr. 9. gr. bifreiðalaganna.

Um 30. gr.

Þetta ákvæði er sett í því skyni, að bifreiðarstjórar hirði vel þær bifreiðar, sem þeir fara með.

Um 31. gr.

Ákvæði þetta er nýtt, en sjálfsgt. Það hefir sýnt sig, að hörn, sem ekki hafa kunnað með bifreiðar að fara, hafa sett þær af stað eða þær hafa runnið af stað sjálfkrafa, hafi þær verið yfirgefnar. Er því nauðsynlegt, að svo vel sé frá bifreiðunum gengið, að slíkt geti ekki átt sér stað, því að ella geta slys af hlotizt.

Um 32. gr.

Samskonar ákvæði er í bifreiðalögnum.

Um 33. gr.

Þarf ekki greinargerðar.

Um 34. gr.

Eftir þessari grein er skaðabótaskylda þess, sem ábyrgð ber á bifreið, nokkru viðtækari en áður. Samkvæmt almennum skaðabótareglum bakar maður sér — utan samninga — aðeins skaðabótaábyrgð með því að valda öðrum tjóni af ásetningi eða gáleysi. Réttarþróunin gengur þó í þá átt, að láta skaðabótaábyrgðina ná lengra, þegar um einstaklinga eða fyrirtæki er að ræða, sem reka hættulega starfsemi. Byggist þetta á þeirri skoðun, að það standi þeim, sem rekur slíka starfsemi, næst að hera áhættuna, sem henni er samfara, enda þótt honum verði ekki gefin subjektiv sök á tjóni, sem verða kann í sambandi við starfsemina. Nú er notkun bifreiða allhættuleg starfsemi, og eru því ákvæði 1. og 2. málsg. um bótaskyldu vegna tjóns, sem af notkun þeirra hlýzt, í samræmi við framangreinda skoðun. Hin viðtæka bótaskylda greinarinnar tekur aðeins til tjóns, sem hlýzt af notkun bifreiðar. Standi bifreið t. d. kyrr á bifreiðastæði og rekist einhver á hana þar og meiði sig, mundu um það tilvik gilda almennar reglur.

Þá nær þessi viðtæka ábyrgð aðeins til eiganda bifreiðar eða umráðamanns, eða þess, sem notar hana í óleyfi eiganda eða umráðamanns. Bifreiðarstjóri getur auðvitað jafnframt orðið bótaskyldur eftir almennum reglum.

Þá á sá, sem fyrir tjóni verður, enda þótt hann hafi sýnt af sér gáleysi, rétt á bótum hjá eiganda, nema því aðeins, að um stórkostlegt gáleysi sé að ræða. Ekki er það skilyrði fyrir bótaskyldunni, að um sök sé að ræða hjá eiganda eða umráða-

manni. Sé hinsvegar um stórkostlegt gáleysi að ræða hjá þeim, sem tjón biður, og jafnframt sök hinumegin, ber að skipta tjóninu í hlutfalli við sökina á hvora hlið, þó þannig, að rétt er að taka harðara á sök bifreiðarstjóra.

Samkvæmt 3. málgr. gilda almennar skaðabótareglur um tjón á bifreiðum, sem rekast á.

Um 35. gr.

Þarf ekki greinargerðar.

Um 36. gr.

Ákvæði þessarar greinar um tryggingar eru að mestu samhljóða ákvæði bifreiðalaganna. Þó eru tryggingarupphæðirnar hækkaðar talsvert frá því, sem áður var. Er það gert til þess, að nokkurnveginn öruggt sé, að þeir, sem fyrir tjóni verða af bifreiðaslysum, fái tjón sitt bætt.

Þá eru nokkrir aðiljar, sem öruggt má telja, að bótagreiðslur fáiast hjá, undanþegnir tryggingarskyldu.

Um 37. gr.

Ákvæði þessarar greinar byggjast á því, að oft er kostnaðar- og vafningaminnst fyrir þann, sem fyrir tjóni hefir orðið af völdum bifreiðar, að fá skaðabótakröfu útkljáða í refsímálinu, hafi slikt mál verið höfðað út af slysinu. Þó getur skaðabótakrafan verið svo umfangsmikil, að sameining hennar við refsímálið geti valdið óþægindum, og má þá vísa henni frá samkvæmt 3. mgr.

Um 38. gr.

Í þessari grein eru lagðar allmiklu þyngri refsingar við brotum gegn lögum og reglum, sem samkv. þeim kunna að verða settar, en áður var í bifreiðalögum. Almennu refsingarnar eru hér sektir eða fangelsi, án annarar takmörkunar upp eða niður á við en þessum refsitegundum er sett í lögum. Þá er fangelsisrefsing fyrirskipuð í nokkrum tilfellum, nema alveg sérstakar málsbætur séu fyrir hendi. Ákvæði laga þessara eru meðal annars sett til tryggingar öryggi einstaklinga og almennings. Ýmis brot gegn þeim eru þess eðlis, brjóta svo í bág við réttlætistilfinningu alls þorra manna og hafa svo geigvænlegan háska í för með sér fyrir líf manna, limi og verðmæti, — t. d. það að aka bifreið undir áhrifum áfengis — að taka verður hart á þeim.

Niðurlag 1. mgr. um ákvörðun sektarupphæða er í samræmi við ákvæði 60. gr. hinna alm. hegningarlaga.

Að öðru leyti þarf greinin ekki skýringa við.

Um 39. gr.

Ákvæðin um sviptingu ökuleyfis eru nokkru rýmri í þessari grein en í bifreiðal. Fleiri tilvik geta varðað ökuleyfissviptingu, en hinsvegar er hér heimild til að svipta ekki ökuleyfi, ef sérstakar ástæður eru fyrir hendi, þar sem í bifreiðal. á að beita ökuleyfissviptingu skilyrðislaust. Er því eftir ákvæðum greinarinnar frekar hægt að taka tillit til allra aðstæðna í hverju einstöku falli.

Þá er hér það sjálfsagða nýmæli, að í stað ökuleyfissviptingar skuli koma missir réttar til að fá ökuskirteini, ef um brot manna, sem ekki hafa ökuskirteini, er að ræða.

Ennfremur er mönnum í 3. málgr. opnuð leið til þess að fá ökuskirteini aftur. Getur einatt staðið svo á, að ástæður, sem ökuleyfissvipting byggist á, séu ekki lengur fyrir hendi.

Loks er ákvæði í 5. mgr. meðal annars sett í því skyni, að koma í veg fyrir það, að menn, sem sviptir hafa verið ökuskirteini, geti flutzt í annað lögsagnarumdæmi og fengið þar nýtt.

Svipting ökuskirteinis er öryggisráðstöfun og því nauðsynlegt að beita henni án tillits til þess, hvar viðkomandi var staddur, er hann framdi þann verknað, sem

að þessum lögum varðar ökuleyfissviptingu eða réttinn til þess að öðlast ökuleyfi.
Er síðasta málsgrein því sett.

Um 40. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru að efni til samhljóða 24. gr. áfengislaga, nr. 33 1935.
Þykir rétt að fella ákvæði þessi inn í bifreiðalögin.

Um 41. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru flest nýmæli, en þurfa ekki greinargerðar.“