Nd. **104. Frumvarp**

til laga um breyting á lögum nr. 56, 15. júní 1926, um notkun bifreiða.

Flutningsm.: Héðinn Valdimarsson.

1. gr.

Í 3. gr. 1. málsgr. laga nr. 56 1926 komi í stað „1,75“: 1,86.

2. gr.

1. málsgr. 5. gr. sömu laga skal hljóða svo:

Enginn má stýra bifreið nema hann sé fullra 18 ára að aldri og hafi ökuskírteini frá lögreglustjóra, sem heimilar honum að stýra bifreið. Enginn má þó stýra leigubifreið til mannflutninga nema hann sé fullra 20 ára að aldri.

3. gr.

Í 6. gr. 2. málsgr. sömu laga komi i stað „18“: 25, — í stað „40“: 50 — og i stað „15“: 30.

Á eftir sömu málsgrein komi 3 nýjar málsgreinar svo hljóðandi:

Ákvæði þessara laga um hámarkshraða ná þó ekki til bifreiða í lögreglueftirlits- eða læknisferðum.

Ráðherra getur ákveðið í reglugerð, að hámarksökuhraði á einstökum vegum og hámarksökuhraði þungra vörubifreiða og fólksbifreiða til mannflutninga, er flytja fleiri en 7 farþega, skuli vera lægri en hér greinir.

Samskonar ákvæði má setja um takmörkun ökuhraða á götum í kaupstöðum og kauptúnum, ef bæjarstjórn eða hreppsstjórn gerir þar um samþykkt og ráðherra staðfestir.

4. gr.

Í upphafi 1. málsgr. 9. gr. sömu laga komi á eftir „Bifreiðarstjóri“: á leigubifreið til mannflutninga.

5. gr.

10. gr. sömu laga skal orða þannig:

Ráðherra heimilast að setja gjaldskrá, er ákveði fargjöld með leigubifreiðum til mannflutninga. Einnig heimilast ráðherra að ákveða, að gjaldvísir skuli vera i leigubifreiðum til mannflutninga.

6. gr.

Framan við 15. gr. sömu laga bætist ný málsgr. svo hljóðandi:

Skylt er bifreiðarstjóra að sýna almenna varkárni við akstur og meðferð bifreiðar á almannafæri.

7. gr.

1.—2. málsgrein 17. gr. sömu laga skal orða svo (og jafnframt skal fella burt 3. málsgrein i sömu gr.):

Sérhverjum bifreiðaeiganda er skylt að kaupa í tryggingarfélagi, sem viðurkennt er af ríkisstjórninni, og halda við tryggingu fyrir bifreið sína sem hér segir: Fyrir vörubifreiðar og bifreiðar, er flytja allt að 6 farþegum, 10000 kr. fyrir hverja bifreið, fyrir bifreiðar, er flytja fleiri en 6 farþega, 20000 kr. fyrir hverja bifreið. 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. Tvihjóla bifreiðir og þær þríhjóla, sem ætlaðar eru einum manni, skulu á sama hátt tryggðar fyrir 5000 kr.

8. gr.

Aftan við 18. gr. sömu laga bætist 3 nýjar greinar, er verða 19., 20. og 21. gr., svo hljóðandi:

1. Heimilt er að setja í reglugerð um tryggingarskylduna ákvæði um, að undanþegið sé tryggingarskyldu smátjón eða slys, þar sem bætur eru innan við 200 kr.
2. Sérhverjum bifreiðaeiganda er skylt að tryggja hvern þann, sem ekur bifreið hans, fyrir bótum vegna slysa, er hann kann að verða fyrir við aksturinn. Skal tryggt í Slysatryggingu ríkisins og fyrir sömu bótum sem þar eru ákveðnar. Umboðsmenn slysatryggingarinnar innheimta iðgjöldin.
3. Ráðherra getur með reglugerð sett nánari ákvæði um notkun bifreiða og skoðun.

9. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 56, 14. júní 1929.

10. gr.

Lög þessi öðlast gildi þegar í stað.

11. gr.

Þegar lög þessi hafa öðlazt staðfestingu, skal fella teksta þeirra og 1. gr. laga nr. 23 1927 inn í meginmál laga nr. 56 1926, og gefa þau út svo breytt sem lög um notkun bifreiða.

Greinargerð.

Á síðasta þingi flutti ég, ásamt 2. þm. Norðmýlinga, lagafrv. um notkun bifreiða, þar sem ákveðin var skyldutrygging, er næði til allra þeirra, er bifreiðum stjórna, hvort heldur sem þeir eiga bifreiðarnar sjálfir eða ekki. Allsherjarnefnd neðri deildar féllst á frv., en jafnframt varð að ráði að gera það töluvert víðtækara, og var þar að mestu fylgt tillögum eftirlitsmanna bifreiða og vegamálastjora, en þó í sumum atriðum vikið frá þeim.

Enginn ágreiningur varð um þetta mál í þinginu, en það náði ekki fram að ganga, frekar en mörg önnur þörf mál, vegna þingrofsins, og ber ég það því fram að nýju eins og nefndin gekk frá því.

Um 1. gr.

Gildandi ákvæði um hámarksbreidd bifreiða er orðið of lágt, þar sem verksmiðjurnar hafa á síðari árum yfirleitt breikkað bifreiðarnar nokkuð frá því, sem áður var, og verður því ekki komizt hjá því að hækka hámarksbreiddina.

Veittar hafa þegar verið allmargar undanþágur, allt upp í 186 cm. breidd, en hærra þykir vart mega fara, vegna þess, hve vegirnir úti um landið eru víðast mjóir.

Um 2. gr.

Samkvæmt gildandi lögum er leyfi til að stýra bifreið bundið við tvítugsaldur, en þykir rétt að lækka í 18 ára aldur, eins og á Norðurlöndum.

Um 3. gr.

Hámarksökuhraði bifreiða er allt of lágur nú, enda er honum sjaldan fylgt, og mundi tefja umferðina. Hefir því þótt rétt að hækka hann bæði í bæjum og úti á þjóðvegum og í dimmu, en aftur þykir rétt, að hægt sé með reglugerð að ákveða hámarksökuhraða á einstökum vegum og sérstaklega þungum bifreiðum. Erlendis er nú víða hætt að hafa nokkur ákvæði um hraðahámark bifreiða, en það virðist of snemmt hér.

Um 7. gr.

Lágmarkstryggingin fyrir stórar bifreiðar er algerlega ófullnægjandi, og er því sú trygging nokkuð hækkuð.