Ed. **258. Frumvarp til umferðarlaga.** [117. mál]

(Lagt fyrir Alþingi á 76. löggjafarþingi, 1957.)

I. Inngangur.

1. gr.

Ákvæði laga þessara gilda um umferð á vegum.

Þar, sem vegir eru fyrir sérstaka umferð, gilda reglur laga þessara um þá, eftir því sem við á.

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

2. gr.

Í lögum þessum merkir:

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

Akbraut: Sá hluti vegar, sem ætlaður er ökutækjum.

Akreitir: Samhliða reitir, sem skipta má akbraut í að endilöngu, hæfilega breiðir, hver um sig, fyrir eina röð ökutækja.

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

Vegamót: Þar, sem tveir eða fleiri vegir mætast.

Ökutæki: Tæki, sem aka má á hjólum, beltum, völtum eða meiðum og eigi rennur á spori.

Vélknúið ökutæki: Sérhvert ökutæki með aflvél til að knýja það áfram.

Bifreið: Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga, svo og til annarra nota, ef það er gert til hraðari aksturs en 30 km á klst. án verulegra breytinga á því.

Bifhjól: Vélknúið ökutæki með 2 hjólum. Einnig vélknúið ökutæki með 3 hjólum, ef eigin þungi þess er 400 kg eða minni.

Reiðhjól með hjálparvél: Sérhvert reiðhjól, sem í er aflvél, minni en 1 hestafl, þó ekki yfir 50 rúmsentimetra strokkrúmmál og ekki yfir 50 kg að þyngd.

Dráttarvél: Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til að draga annað ökutæki eða vinnutæki og ekki er gert til hraðari aksturs en 30 km á klst. án verulegra breytinga á því.

Vinnuvél: Vélknúið ökutæki, sem aðallega er ætlað til nota sem vinnutæki og ekki er gert til hraðari aksturs en 30 km á klst. án verulegra breytinga á því. Einnig vélknúið ökutæki, sem gangandi maður stjórnar.

Tengivagn: Ökutæki, sem vélknúið ökutæki dregur og ætlað er til fólks- eða vöruflutninga, þó að undanteknum festivögnum.

Festivagn: Ökutæki, sem fest er við vélknúið ökutæki þannig, að ökutækið eða farmur þess hvílir að nokkru leyti á dráttartækinu, og ætlað er til fólks- eða vöruflutninga. Vélknúið ökutæki, sem annað ökutæki dregur, telst þó ekki tengi- eða festivagn.

Hliðarvagn: Ökutæki á einu hjóli, sem fest er á hlið bifhjóls og ætlað er til fólks- eða vöruflutninga.

Tengitæki: Önnur ökutæki, sem tengd eru eða fest við vélknúin ökutæki.

Eigin þyngd: Þyngd ökutækis, sem tilbúið er til notkunar, að meðtöldum öllum tækjum, sem nauðsynleg eru til notkunar þess. Þyngd eldsneytis, smurningsolíu og kælivatns, svo og ökumanns, telst ekki til eigin þyngdar ökutækis.

Heildarþyngd: Eigin þyngd ökutækis, að viðbættu eldsneyti, smurningsolíum og kælivatni, svo og ökumanni, farþegum og farmi.

Leyfð heildarþyngd: Heildarþyngd ökutækis, sem leyfð er við skráningu þess.

Öxulþungi: Sá hluti þyngdar ökutækis, með eða án farms, sem kemur á hvern öxul.

Ljósatími: Tíminn frá hálfri klukkustund eftir sólarlag til hálfrar klukkustundar fyrir sólarupprás. Ákvæði laganna um ljósatíma gilda einnig þótt á öðrum tíma sé, í þoku og við önnur svipuð birtuskilyrði.

3. gr.

Nú rís ágreiningur um það til hverrar tegundar, samkvæmt 2. gr., ökutæki skuli teljast og sker dómsmálaráðherra þá úr til fullnaðar.

Ef ágreiningsefnið varðar gjaldskyldu, skal leita álits fjármálaráðherra, áður en úrskurðað er.

II. Ákvæði um ökutæki.

A. *Gerð og búnaður ökutækja.*

4. gr.

Sérhvert ökutæki skal svo gert og haldið þannig við, að af notkun þess leiði hvorki óþarfa hættu né óþægindi, þar með talinn hávaði, reykur eða óþefur eða hætta á skemmdum á vegi.

Eigandi eða umráðamaður ber ábyrgð á, að ökutæki sé í lögmæltu ástandi. Sérstaklega skal þess gætt, að stjórntæki og hemlar verki vel og örugglega og að skráningarmerki og merkjatæki séu í lagi.

5. gr.

Í hverri bifreið skal vera:

a. Stýris- og hemlabúnaður.
b. Ljósker, er lýsi fram fyrir bifreiðina, a. m. k. eitt rautt ljós, er lýsi aftur fyrir hana, og ljósker til lýsingar á aftara skráningarmerki hennar. Enn fremur rauðlitað glampagler aftan á bifreiðinni.

c. Tæki til þess að gefa með hljóðmerki og stefnumerki.
d. Hraðamælir.
e. Búnaður, er tryggi nauðsynlega útsýn ökumanns.
f. Gúmbarðar á hjólum.
g. Ef hált er, skal hafa snjókeðjur á hjólum eða annan búnað, sem bifreiðaeftirlit ríkisins viðurkennir.
h. Búnaður til aksturs aftur á bak, sé eigin þyngd bifreiðar yfir 400 kg.
i. Merki, er sýni framleiðsluverksmiðju og framleiðslunúmer bifreiðarinnar.
j. Á útblásturspípum hreyfla skulu vera tæki, er dragi úr hávaða og reyk.

Í fólksbifreiðum, sem flytja mega yfir 30 farþega, og vörubifreiðum, sem flytja mega 5 smálestir eða meira, skal vera ökuriti, er sýni farna vegalengd og hraða bifreiðarinnar á hverjum tíma. Eiganda bifreiðar ber að geyma árituð eyðublöð tækisins í eitt ár, og er skylt að sýna þau lögreglumönnum, ef óskað er. Eigi má nota aðrar tegundir ökurita en þær, er bifreiðaeftirlit ríkisins viðurkennir.

Bifhjól skal búið sömu tækjum og bifreið, þó ekki tækjum til að gefa með stefnumerki.

6. gr.

Dráttarvélar skulu búnar tækjum þeim, er um getur í a.—e. og h.—j.-liðum 5. gr., svo og öruggum tengibúnaði. Með reglugerð má þó ákveða, að minni kröfur skuli gerðar til dráttarvéla, sem eingöngu eru notaðar utan vega.

7. gr.

Í hverri vinnuvél skal vera:
a. Stýris- og hemlabúnaður.
b. Rauðlitað glampagler aftan á vinnuvélinni og hvítt að framan, ef þar er ekki ljósker.
c. Ljósker, ef vinnuvélin er notuð á ljósatíma. Skal annað lýsa fram fyrir, en hitt aftur fyrir vélina.

8. gr.

Á hverju reiðhjóli skal vera:
a. Hæfilega traustur hemill.
b. Ljósker, er sýni hvítt eða daufgult ljós í hæfilegri fjarlægð framan frá, þegar reiðhjólið er notað á ljósatíma.
c. Rauðlitað glampagler eða ljósker aftan á reiðhjólinu.
d. Bjalla. Eigi má nota annað hjóðmerkjatæki á reiðhjóli.
e. Lás.

Ákvæði 1. mgr. gilda einnig um reiðhjól með hjálparvél með þeirri viðbót: *Að* á þeim skulu vera tveir hemlar, sem verka sjálfstætt, hvor um sig, og rafmagnsljós, tengt við rafal. Í stað bjöllu má nota eintóna horn.

9. gr.

Við notkun hestvagna skal örugglega búið um aktygi og festingar.

Aftan á hestvögnum, sem notaðir eru á ljósatíma á vegum, skal vera rauðlitað glampagler.

10. gr.

Dómsmálaráðherra setur með reglugerð nánari ákvæði um gerð ökutækja, búnað o. fl. Hann getur og veitt nauðsynlegar undanþágur fyrir ökutæki, sem ætluð eru til sérstakra nota og enn fremur kveðið á um áritanir og merki, sem nauðsynlegt er að setja á ökutæki til eftirlits.

B. *Skráning ökutækja og eftirlit með þeim.*

11. gr.

Eigindi eða umráðamaður bifreiðar, bifhjóls, dráttarvélar eða reiðhjóls með hjálparvél, skal senda lögreglustjóra þess umdæmis, sem hann er búsettur í, til-

kynningu um ökutæki sitt, áður en það er tekið í notkun. Sama er um tengivagna og festivagna, sem eru 500 kg að eigin þyngd eða meira.

Fullnægi ökutækið settum reglum, skráir lögreglustjóri það í ökutækjaskrá. Jafnframt skulu sett skráningarmerki framan og aftan á ökutækið.

Ef ökutæki er notað í atvinnuskyni í 6 mánuði eða lengur utan lögheimilis eiganda, skal það skráð þar sem það er notað.

Á hverjum ársfjórðungi ber forstöðumanni bifreiðastöðvar að senda hlutaðeigandi lögreglustjóra skrá um allar bifreiðar og bifreiðastjóra á stöðinni.

Lögreglustjóri gefur út skráningarskírteini ökutækis og skal það ávallt fylgja því.

12. gr.

Lögreglustjóri lætur í té skráningarmerki af þeirri gerð og gegn því gjaldi, sem dómsmálaráðherra ákveður. Merkin skulu ávallt vera vel læsileg, og má eigi hylja þau, þegar ökutækið er í noktun.

Nú glatast skráningarmerki eða verður ónothæft og skal það þegar tilkynnt lögreglustjóra í því umdæmi, sem ökutækið er skráð í, en ef það er í öðru umdæmi, þá jafnframt lögreglunni þar.

13. gr.

Lögreglustjóri getur, er sérstaklega stendur á, heimilað, samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur, akstur skráningarskyldra ökutækja án skráningar. Skal í þessum reglum ákveða, að gjald komi fyrir leyfið.

14. gr.

Nú verða eigendaskipti að skráðu ökutæki og skal þá bæði hinn fyrri og hinn nýi eigandi tafarlaust tilkynna það lögreglustjóra í því umdæmi, sem ökutækið er skráð í. Ef nýi eigandinn er búsettur í öðru umdæmi, skal hann jafnframt tilkynna lögreglustjóra þar eigendaskiptin, og skal ökutækið þá skráð af nýju, en afskráð í umdæminu, sem það fluttist frá.

Nú flyzt eigandi ökutækis búferlum með ökutæki sitt í annað lögsagnarumdæmi og skal hann þá senda tilkynningu um flutninginn til lögreglustjóra beggja umdæmanna. Skal ökutækið þá afskráð í umdæmi því, er það fluttist frá, en skráð af nýju í umdæmi því, sem það flyzt í, og fá þar ný skráningarmerki. Ef aðeins er um að ræða 6 mánaða eða skemmri dvöl í öðru umdæmi, er umskráning ekki nauðsynleg.

Um leið og ökutæki er afskráð, skal afhenda lögreglustjóra skráningarmerkin endurgjaldslaust.

15. gr.

Sérstök stofnun, bifreiðaeftirlit ríkisins, er lýtur yfirstjórn dómsmálaráðherra, annast skoðun og eftirlit ökutækja.

Dómsmálaráðherra skipar eftirlitsmenn ökutækja, bifreiðaeftirlitsmenn, og er heimilt að veita þeim lögregluvald. Hann ákveður umdæmi þeirra og starfssvið. Eftirlitsmenn skulu vera sérfróðir um þau mál, er vélknúin ökutæki varða, gerð þeirra, akstur og aðra meðferð, svo og lög þau og reglur, er um þau gilda. Engan má skipa eftirlitsmann, nema hann hafi lokið prófi, er sýni, að hann sé þeim kostum búinn og hafi þá kunnáttu, sem nauðsynleg er til starfsins. Dómsmálaráðherra setur reglur um kennslu, prófkröfur og önnur hæfniskilyrði eftirlitsmanna, svo og reglur um starfsemi bifreiðaeftirlits ríkisins.

16. 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, vélknúið ökutæki, nema sú gerð ökutækja hafi hlotið viðurkenningu bifreiðaeftirlits ríkisins.

17. gr.

Þegar lögreglustjóri hefur fengið tilkynningu um ökutæki, samkvæmt 11. gr., lætur hann eftirlitsmann skoða það og sker hann úr um, hvort ökutækið fullnægi kröfum laga og reglugerða.

Eftirlitsmaður ákveður, hve marga farþega ökutækið má flytja, meðal annars, hve marga í sætum við hlið ökumanns. Hann ákveður og, hve mikla þyngd vörubifreið má flytja. Aldrei má hlaða ökutæki meira né flytja á því fleiri farþega en heimilað er. Leyfð farþegatala og farmsþyngd skal skráð í skráningarskírteini. Leyfð farmsþyngd og heildarþyngd vörubifreiðar skal einnig skráð á hliðar hennar.

Eftirlitsmaður ákveður, samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur, hvort heimilt sé að nota vörubifreið til flutnings farþega á palli. Skal það skráð í skráningarskírteini.

18. gr.

Lögreglustjórar eða eftirlitsmenn geta, hvenær sem er, krafizt þess, að öll ökutæki, sem skráð eru eða notuð í umdæmi þeirra, séu færð til skoðunar á tiltekna staði í umdæminu, svo að ganga megi úr skugga um, hvort þau séu í lögmæltu ástandi. Dómsmálaráðherra ákveður, hve oft almenn skoðun skráningarskyldra ökutækja skuli fara fram. Hann getur ákveðið í reglugerð, að fengnum tillögum bifreiðaeftirlits ríkisins, að tilteknar gerðir ökutækja séu skoðaðar á skemmra fresti en almennt er boðið. Lögreglustjóri ákveður, hvenær og hvar í umdæmi hans skoðun ökutækja fer fram . Eftirlitsmenn rita vottorð um skoðun ökutækis í skráningarskírteini.

19. gr.

Lögreglustjóri eða bifreiðaeftirlitsmaður getur, hvenær sem er, krafizt þess, að skráningarskylt ökutæki, sem skráð er eða notað í umdæmi hans, sé fært til sérstakrar skoðunar á þann stað, er hann ákveður.

Eftirlitsmönnum og öðrum lögreglumönnum er heimilt, hvenær sem er, að stöðva ökutæki, skoða það samstundis og athuga ökuskírteini.

Ávallt skal skoða ökutæki, er umskráning þess fer fram.

Verði starfsmaður viðgerðaverkstæðis 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 bifreiðaeftirlitsmanni aðvart, ef ástæða er til. Má þá eigi afhenda ökutækið, fyrr en eftirlitsmaður hefur skoðað það eða bætt hefur verið úr því, sem ábótavant var.

20. gr.

Nú kemur í ljós, að skráningarskylt ökutæki fullnægir ekki lögum og reglum, eða er eigi fært til skoðunar, þegar krafizt er, og getur þá lögreglustjóri bannað notkun þess og tekið af því skráningarmerki, unz bætt hefur verið úr því, sem áfátt var eða vanrækt. Skal þá eftirlitsmaður skoða ökutækið, áður en skráningarmerkin eru afhent aftur.

Heimilt er lögreglustjóra að afskrá ökutæki án samþykkis eiganda, ef það er ónýtt að dómi eftirlitsmanns. Tilkynna skal nafnskráðum rétthöfum ökutækisins um afskráninguna með hæfilegum fyrirvara.

Nú vill eigandi ökutækis fá það afskráð sem ónýtt, og skal þá fylgja beiðninni vottorð eftirlitsmanns þess efnis. Annars verður beiðninni ekki sinnt.

21. gr.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um ökutækjaskrá, skráningu og afskráningu ökutækja. Hann getur og fyrirskipað skráningu á reiðhjólum og ákveðnum tegundum vinnuvéla og tengitækja.

22. gr.

Eigandi skráningarskylds ökutækis skal árlega greiða skoðunargjald af því til ríkissjóðs. Dómsmálaráðherra ákveður með reglugerð upphæð skoðunargjaldsins eftir tegundum ökutækja.

C. *Erlend ökutæki.*

23. gr.

Erlend ökutæki, sem nota má hér á landi um stundarsakir samkvæmt alþjóðasamningum, sem Ísland er aðili að, skulu fullnægja ákvæðum 5.—10. gr., að svo miklu leyti, sem þau eiga stoð í samningnum. Ökutæki, sem eru skráningarskyld samkvæmt 11. gr., má nota án skráningar hér á landi, ef þau eru löglega skráð í heimalandi, enda sé á þeim þjóðernismerki, auk skráningarmerkis, sbr. þó 3. mgr.

Í reglugerð skal kveðið á um eftirlit með erlendum ökutækjum, hve lengi þau mega vera hér á landi, tilkynningu þeirra og skráningu.

Ef eigandi (umráðamaður) skráningarskylds ökutækis, sem flutt hefur verið hingað frá útlöndum, er búsettur hér á landi, skal skrá ökutækið hjá hlutaðeigandi lögreglustjóra eða afhenda honum skráningarmerki þess innan hálfs mánaðar, eftir að það kom til landsins. Taki eigandi (umráðamaður) hins erlenda ökutækis sér búsetu hér á landi, eða ef ökutækið verður eign aðila, sem hér er búsettur, skal skrá ökutækið eða afhenda hin erlendu skráningarmerki innan hálfs mánaðar.

III. Um ökumenn.

24. 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, ofreynslu, svefnleysis, undanfarandi neyzlu áfengis, æsandi eða deyfandi lyfja eða annarra slíkra orsaka, er haldinn slíkri þreytu eða sljóleika, að hann geti eigi stjórnað ökutækinu á tryggilegan hátt. Það telst til þyngingar við ákvörðun refsingar, ef maður hefur í slíku ástandi ekið leigubifreið til mannflutninga.

Tóbaksreykingar eru bannaðar við akstur leigubifreiða til mannflutninga.

Eigi má fela manni, sem er í því ástandi, sem um ræðir í 1. mgr., stjórn ökutækis.

Ákveða má í reglugerð lágmark hvildartíma í sólarhring hverjum fyrir ökumenn, og skal þá höfð hliðsjón af hættu, sem stafað getur af ofþreytu eða svefnleysi.

25. gr.

Enginn má neyta áfengis við akstur vélknúins ökutækis.

Enginn má aka eða reyna að aka vélknúnu ökutæki, ef hann vegna áfengisneyzlu verður eigi talinn geta stjórnað því örugglega.

Ef vínandamagn í blóði manns er 0.60‰ til 1.30‰, telst hann eigi geta stjórnað tækinu örugglega.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1.30‰ eða meira, telst hann óhæfur til að stjórna vélknúnu ökutæki.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna hestvagni eða reiðhjóli, ef hann er með svo miklum áfengisáhrifum, að hann geti ekki með fullu öryggi stjórnað hestvagninum eða reiðhjólinu.

Bannað er að fela manni, sem er í því ástandi, sem um getur í 2.—5. mgr., stjórn vélknúins ökutækis, reiðhjóls eða hestvagns.

Ef ástæða er til að ætla, að maður hafi brotið framangreind ákvæði, getur lögreglan fært hann til læknis til rannsóknar, þ. á m. blóð- og þvagrannsóknar, og er honum þá skylt að hlíta þeirri meðferð, sem læknirinn telur nauðsynlega vegna rannsóknarinnar. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um þessi efni.

Það leysir ekki undan sök, þótt maður ætli vínandamagn í blóði sínu vera minna en greinir í 2. og 3. mgr.

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.

Þegar maður hefur neytt áfengis á opinberum veitingastað og veitingamaður eða þjónar hans vita, eða hafa ástæðu til að ætla, að hann muni verða brotlegur við framangreind ákvæði, ber þeim að gera það, sem unnt er, til að hindra brotið, þar á meðal að gera lögreglunni viðvart.

Bannað er að selja eða afhenda ökumanni vélknúins ökutækis eldsneyti eða annað, sem þarf til aksturs, ef hann er með áhrifum áfengis.

26. gr.

Ökumanni er skylt að sýna prúðmennsku og varkárni gagnvart farþegum og öðrum vegfarendum.

Ökumaður skal hafa góða útsýn úr sæti sínu frameftir vegi og til hliðar. Hann skal ávallt gæta þess, að ökutæki og búnaður þess, einkum stjórntæki, hemlar, ljósker og merkjatæki séu í fullkomnu lagi.

Ökumaður vélknúins ökutækis skal hafa gát á, að notkun þess valdi ekki óþarfa hávaða, reyk, gufu eða óþef.

27. gr.

Enginn má stýra bifreið, nema hann hafi fengið til þess ökuskírteini hjá lögreglustjóra. Bifreiðarstjóri skal ávallt hafa skírteinið meðferðis, er hann ekur bifreið, og sýna það, er löggæzlumaður krefst þess.

Skilyrði til þess að öðlast ökuskírteini eru þau, að umsækjandi sé fullra 17 ára, sé áreiðanlegur, samvizkusamur og reglusamur, hafi góða sjón og heyrn og sé nægjanlega hraustur andlega og líkamlega. Hann skal hafa notið kennslu löggilts ökukennara og staðizt próf í umferðarlöggjöf, akstri bifreiðar og meðferð hennar. Lögreglustjóri getur neitað um ökuskírteini, ef varhugavert þykir vegna fyrri hegðunar umsækjanda að veita honum það. Ef óskað er eftir ökuskírteini hjá lögreglustjóra utan heimilissveitar umsækjanda, skal hann láta beiðninni fylgja samþykki lögreglustjóra í heimilissveit sinni.

Enginn getur fengið leyfi til að aka leigubifreið til mannflutninga né vörubifreið, sem skráð er fyrir 5 smálesta farm eða meira, nema hann sé fullra 20 ára, hafi staðizt viðbótarpróf og fullnægi frekari skilyrðum, sem ákveðin eru í reglugerð. Heimilt er og að setja með reglugerð sérstök skilyrði til að öðlast ökuskírteini til aksturs fólksbifreiða, er flytja mega fleiri en 16 farþega.

Ökuskírteini til aksturs bifreiða, sem notaðar eru til farþegaflutninga í atvinnuskyni, skal eigi veita þeim, sem hafa flekkað mannorð, samkvæmt dómi.

Ökuskírteini gildir í 5 ár frá útgáfudegi. Gefa má þó ökuskírteini út til skemmri tíma, ef sérstakar ástæður þykja til. Ef endurnýjunar á ökuskírteini er óskað, verður hlutaðeigandi að sanna af nýju fyrir lögreglustjóra, að hann fullnægi skilyrðum til þess að fá ökuskírteini. Lögreglustjóri ákveður, hvort hlutaðeigandi skuli þá af nýju ganga undir bifreiðastjórapróf.

Lögreglustjóri getur, hvenær sem er, svipt mann ökuskírteini, ef það vitnast, að hann fullnægi ekki settum skilyrðum. Skírteinishafa er skylt að sæta nauðsynlegum rannsóknum til úrskurðar samkvæmt þessari málsgrein.

Ákvæði þessarar greinar gilda einnig um bifhjól, eftir því sem við á.

28. gr.

Enginn má stýra dráttarvél, nema hann hafi fengið skírteini til bifreiðaaksturs eða sérstakt ökuskírteini til aksturs dráttarvéla. Slík skírteini má ekki veita yngri mönnum en 16 ára. Eigi þarf ökuskírteini til aksturs dráttarvéla, þegar þær eru notaðar við jarðyrkju- eða heyskaparstörf utan alfaravega. Stjórnendur slíkra ökutækja mega ekki vera yngri en 15 ára.

Enginn má stýra vinnuvél, fyrr en hann er orðinn 17 ára. Sé vinnuvél ekið um vegi, skal ökumaður þó hafa skírteini til bifreiðaaksturs.

Enginn má stýra reiðhjóli með hjálparvél, nema hann sé orðinn 15 ára.

Ákvæði 6. mgr. 27. gr. gilda og um stjórnendur ökutækja þeirra, sem grein þessi fjallar um.

Dómsmálaráðherra setur reglur um skilyrði til að öðlast réttindi til aksturs dráttarvéla og reiðhjóla með hjálparvél og ákveður gjald fyrir.

29. gr.

Dómsmálaráðherra getur leyft, að sérstök ökuskírteini séu veitt mönnum, enda þótt þeir fullnægi ekki almennum kröfum um líkamshreysti, og setur þá hverju sinni nánari reglur um efni skírteinisins. Hann getur og leyft, að fatlaðir menn, sem eru orðnir 16 ára, fái ökuskírteini til aksturs hægfara, vélknúinna ökutækja fyrir sjúklinga.

30. gr.

Lögreglustjórar skulu halda skrá um öll veitt ökuskírteini samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur.

31. gr.

Rétt til að hafa á hendi kennslu í akstri og meðferð bifhjóla og bifreiða hafa þeir einir, sem hlotið hafa til þess löggildingu dómsmálaráðherra, en hann ákveður gjald fyrir hana og framlengingu hennar. Engum má veita slíka löggildingu, nema hann sé 25 ára að aldri, hafi óflekkað mannorð, hafi ekki gerzt sekur um alvarleg eða ítrekuð brot á lögum þessum, hafi leyfi til að aka leigubifreið til mannflutninga, hafi frá útgáfu þess leyfis stundað akstur að staðaldri þann tíma, sem dómsmálaráðherra ákveður í reglugerð, og hafi staðizt sérstakt próf fyrir ökukennara. Í reglugerð skal nánar kveðið á um prófgreinar og tilhögun prófsins, svo og um, til hve langs tíma löggilding veitir rétt til ökukennslu. Dómsmálaráðherra getur, hvenær sem er, svipt mann ökukennararéttindum, ef ástæða þykir til.

32. gr.

Enginn má æfa sig í bifreiðaakstri, nema við hlið hans sitji löggiltur ökukennari, og telst ökukennarinn þá stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandinn telst þó stjórnandi, er prófakstur fer fram. Nú óskar maður, sem áður hefur fengið ökuskírteini, að æfa sig í akstri af nýju í viðurkenndri kennslubifreið hjá löggiltum ökukennara, og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 24. og 25. gr. gilda þó ávallt einnig um nemandann.

Enginn má æfa sig í akstri bifhjóls, nema undir stjórn og umsjón löggilts ökukennara.

Ökukennari ber ábyrgð á, að æfingarakstur fari fram á þeim stöðum og þannig, að eigi stafi hætta af.

Engum má veita tilsögn í akstri, fyrr en 3 mánuðum áður en hann hefur aldur til að fá ökuskírteini, og engum, sem sviptur hefur verið rétti til að fá ökuskírteini, fyrr en 1 mánuði áður en hann öðlast þau réttindi aftur.

33. gr.

Dómsmálaráðherra löggildir prófdómendur og setur reglur um kennslu, próf, prófgjald og gerð ökuskírteina. Í ökuskírteini skal vera mynd af skírteinishafa.

Ákveða má með reglugerð hámarksgjald fyrir ökukennslu.

34. gr.

Þeir, sem dveljast hér á landi um stundarsakir og hafa eigi íslenzkt ökuskírteini, mega stjórna ökutækjum hér sem í heimalandi sínu samkvæmt alþjóðasamningum, sem Ísland er aðili að. Að öðru leyti ákveður lögreglustjóri með hvaða skilyrðum þeir, sem útlend ökuskírteini hafa, megi aka bifreið hér á landi, eftir reglum, sem dómsmálaráðherra setur.

35. gr.

Enginn má fela stjórn ökutækis manni, sem ekki hefur réttindi til aksturs þess konar ökutækis.

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

IV. Umferðarreglur.

A. *Almenn ákvæði.*

36. gr.

Ákvæði þessa kafla um ökutæki, akstur og ökumenn, gilda einnig um hjólreiðar, akstur handvagna og hestvagna og umferð ríðandi manna, eftir því sem við á.

Ákvæði um fótgangandi vegfarendur gilda einnig um þá, sem leiða reiðhjól eða aka barnavagni. Ökutæki fatlaðra manna, önnur en vélknúin, mega fara um gangstéttir þar, sem aðstæður leyfa.

37. gr.

Vegfarendum er skylt að sýna varúð í umferð, gæta þess að trufla ekki né tefja að óþörfu aðra vegfarendur og valda eigi þeim eða öðrum, sem búa eða staddir eru við umferðarleið, hættu eða óþægindum.

Sérstaka varúð skal sýna í nánd við skóla, leikvelli og aðra staði, þar sem vænta má, að börn séu að leik. Sömuleiðis skal skylt að sýna sérstaka varúð gagnvart þeim, sem eru á ferð og bera merki fatlaðs fólks. Dómsmálaráðherra setur reglur um gerð slíkra merkja.

38. gr.

Vegfarendum er skylt að hlýða leiðbeiningum eða fyrirmælum, sem lögregluyfirvöld eða vegamálastjórn gefa með umferðarmerkjum, sem sett eru samkvæmt heimild í lögum þessum.

Stjórnendur lögreglubifreiða, sjúkrabifreiða og slökkvibifreiða eru þó eigi háðir ákvæðum þessum, ef brýna nauðsyn ber til, enda gæti þeir sérstakrar varúðar.

Vegfarendum ber að fara eftir fyrirmælum lögreglunnar og merkjum, sem hún notar við umferðarstjórn, og nema staðar, þegar lögreglan gefur bendingar um það.

Bannað er að nema á brott eða skemma umferðarmerki.

39. gr.

Vegfarendum er skylt að víkja fyrir líkfylgdum, hópgöngum skólabarna og öðrum lögmætum hópgöngum.

40. gr.

Þegar ökumaður lögreglubifreiðar, sjúkrabifreiðar, slökkvibifreiðar eða björgunarbifreiðar gefur hljóð- og ljósmerki, skal öllum vegfarendum skylt að víkja úr vegi í tæka tíð. Stjórnendum annarra ökutækja er skylt að aka til hliðar og nema staðar, ef ástæða er til.

Dómsmálaráðherra ákveður, hvernig merkjum sbr. 1. mgr. skuli háttað. Þau má eingöngu nota, þegar nauðsyn ber til, og er stjórnendum ökutækjanna skylt að taka fullt tillit til annarra vegfarenda.

Ákvæði 1. og 2. mgr. gilda einnig um vélknúin ökutæki, sem í einstök skipti eru notuð í þjónustu lögreglu, slökkviliðs, eða í lífsnauðsyn, svo sem við flutning sjúkra manna eða slasaðra. Þegar ökutækið er notað þannig, skal það auðkennt greinilega með hvítri veifu. Ökumaður skal tilkynna lögreglunni innan sólarhrings um aksturinn.

Framangreind ökutæki eru, þegar brýna nauðsyn ber til, undanþegin ákvæðum laga þessara um hámarkshraða og um takmarkanir, sem settar kunna að vera um akstur á ákveðnum vegum, enda séu þá notuð merki þau, er um ræðir í 1. og 3. mgr.

41. gr.

Nú verður umferðarslys, sem vegfarandi á hlut að, og skal hann þá þegar nema staðar, hvort sem hann á nokkra sök á eða ekki. Veita skal hann hverja þá hjálp og aðstoð, sem þörf er á.

Hver sá, sem hlut á að umferðarslysi eða hefur verið sjónarvottur að því, skal, ef þess er óskað, skýra frá nafni sínu og heimilisfangi. Eigi má hann hverfa af vettvangi, fyrr en þær ráðstafanir hafa verið gerðar, sem slysið gefur efni til. Ef meiðsl hefur orðið á mönnum eða dýrum eða skemmdir á ökutækjum, munum eða mannvirkjum, skal hann, svo fljótt sem verða má, sjá um, að lögreglunni verði skýrt frá slysinu.

Nú hefur umferðarmerki eða varúðarmerki laskazt eða færzt til við umferðarslys, og skal þá hver sá, sem hlut á að því slysi, skyldur til að lagfæra merkið tafarlaust, svo sem honum er unnt, og tilkynna síðan lögreglunni hið fyrsta. Sama skylda hvílir á hverjum þeim, sem verður þess var, að umferðar- eða varúðarmerki er verulega laskað, numið brott eða fært úr stað.

42. gr.

Bannað er að stökkva af eða upp í ökutæki, hanga í því, standa á aurhlífum þess eða annars staðar utan á því, þegar það er á ferð. Bannað er að tengja vagn eða sleða aftan í ökutæki, sbr. þó 57. og 58. gr.

Sleða-, skíða- eða rennibrautir má eigi gera á alfaravegi, nema lögreglustjóri leyfi. Eigi má heldur vera að leikjum á vegum, þannig að hætta eða umferðartruflun geti hlotizt af, nema á vegum, sem merktir eru sem leikgötur. Þar mega ekki aðrir fara með ökutæki en íbúar gatnanna eða menn í erindum til þeirra. Á leikgötum skal gæta ýtrustu varúðar og tillitssemi gagnvart börnum.

43. gr.

Eigi má án leyfis lögreglunnar skilja eftir eða geyma á alfaravegum muni eða tæki, sem geta orðið til trafala fyrir umferð, nema sérstakar ástæður geri bráðabirgðageymslu nauðsynlega. Ef eigi er unnt að setja slíka hluti eða tæki út fyrir akbraut, skal þeim komið fyrir svo utarlega á henni, sem unnt er. Ef talið verður, að umferðarhætta geti stafað af slíkum hlutum eða tækjum, skal vörður gæta þeirra eða staðurinn merktur viðvörunarmerkjum. Þetta gildir einnig um vegagerðarefni.

Muni, sem eru á vegi og 1. mgr. fjallar um, skal á ljósatíma merkja greinilega með ljóskerum með ólituðu gleri eða á annan hátt, er sýni, hve langt hluturinn nær inn á veginn.

Eigi má fleygja eða skilja eftir á vegi neitt það, sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina, svo sem steina, glerbrot, nagla, ávaxtahýði eða olíu.

B. *Ákvæði um akstur og ökutæki.*

44. gr.

Þar, sem vegi er skipt í sérstakar brautir fyrir ýmsar tegundir umferðar, skal vegfarandi nota þá braut, sem honum er ætluð.

45. gr.

Ökumenn skulu halda ökutækjum sínum vinstra megin á akbraut eftir því, sem við verður komið og þörf er á vegna annarrar umferðar.

Þar, sem útsýn er slæm, svo sem í beygjum, við hæðarbrúnir, eða ef skyggni er lélegt, skal ávallt aka við vinstri vegarbrún, nema þar sem einstefnuakstur er.

Aka skal vinstra megin við umferðarmerki, sem sett eru á akbraut, nema önnur fyrirmæli séu skráð á merkið.

Skylt er ökumönnum að gæta þess sérstaklega, er þeir beygja á vegi eða aka af stað frá vegarbrún, að það valdi ekki hættu eða verulegum óþægindum fyrir þá, sem á eftir eða móti koma.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera í svo mikilli fjarlægð frá því, að eigi sé hætta á árekstri, þótt ökutækið, sem á undan er, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Gæta skal þess, þegar stórar bifreiðar, eða bifreiðar með tengi-

vagna, eru á ferð utan þéttbýlis, að hæfileg fjarlægð sé á milli þeirra, þannig að eigi verði erfiðleikum bundið að komast fram fyrir þær. Ef heildarþyngd ökutækis er yfir 10 smálestir, skal fjarlægð milli þess og næsta ökutækis eiga vera minni en 30 m, þegar ekið er yfir brýr.

Víkja má frá framangreindum reglum við vegagerð, ef nauðsyn ber til, en gæta skal þá ávallt ýtrustu varúðar.

46. gr.

Ökumaður skal aðgæta vandlega, áður en hann beygir, að unnt sé að gera það án hættu fyrir þá, sem á eftir koma.

Ökutæki, sem stefna á til vinstri á vegamótum, skal í hæfilegri fjarlægð frá þeim ekið út að vinstri vegarbrún. Ef beygja á til hægri, skal, ef aðstæður leyfa, ekið að miðlínu vegar, eða, ef um einstefnuakstur er að ræða, yfir að hægri vegarbrún. Nú eru tveir eða fleiri akreitir fyrir sömu aksturssstefnu á vegi, og skal þá ökumaður í tæka tíð, áður en komið er að vegamótum, færa ökutækið á þann reit, sem heppilegastur er, miðað við fyrirhugaða aksturssstefnu.

Þegar komið er á vegamót og beygt til vinstri, ber að aka eins nálægt vinstri vegarbrún og unnt er. Þegar beygt er til hægri, skal ökutæki, þegar það er komið yfir vegamót, vera vinstra megin á akbraut þeirri, sem ekið er inn á. Þetta gildir þó ekki um akstur inn á einstefnuakbraut. Ekki má taka beygju til hægri, fyrr en ökutæki, sem á móti koma, hafa farið fram hjá.

Ekki má snúa ökutækjum á vegi eða aka þeim aftur á bak, nema unnt sé að gera það án áhættu eða óþæginda fyrir aðra umferð.

47. gr.

Þegar ökutæki mætast, skulu stjórnendur þeirra aka út að vinstri vegarbrún í tæka tíð og draga úr hraða, ef nauðsyn krefur. Ef hindrun er á vegi, skal ökumaður, sem ekur á þeim vegarhelmingi, þar sem hún er, nema staðar, ef nauðsynlegt er.

Ef ökutæki mætast, þar sem vegur er svo mjór, að hvorugt kemst fram hjá öðru, áhættulaust, skal sá ökumaður, sem betur fær því við komið, aka út af vegi eða aftur á bak.

Ökumenn skulu hleypa fram fyrir sig á hægri hönd þeim, sem fram fyrir vilja. Eigi má aka fram úr ökutæki, nema unnt sé án hættu eða óþæginda fyrir aðra umferð, enda sé útsýn yfir akbraut góð. Eigi má aka fram hjá ökutæki á vegamótum, beygjum, ef þær eru brattar eða þröngar, né við eða á afmörkuðum brautum fyrir gangandi fólk.

Aka skal fram fyrir ökutæki hægra megin við það. Ef ástæða er til, skal sá, sem fram hjá ætlar, gefa þeim, sem á undan fer, merki, þannig að hann megi vita um þá ætlan. Sá, sem á undan er, skal þá, er hann verður var við þann, sem á eftir kemur, víkja til vinstri og draga úr hraða, ef nauðsynlegt er, eða nema staðar, þannig að áhættulaust sé að aka fram hjá. Sá, sem fram fyrir hefur ekið, má ekki aka að vinstri vegarbrún, fyrr en hann er kominn svo langt, að hinu ökutækinu geti ekki stafað hætta eða veruleg óþægindi af.

Þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. má við vegamót, ef aðstæður leyfa, aka vinstra megin fram hjá ökutæki, sem á undan fer, ef ökumaður þess gefur greinilega merki um, að hann ætli að aka til hægri.

Þar sem akbraut er skipt í tvo eða fleiri merkta akreiti með sömu aksturssstefnu, má aka vinstra megin fram hjá ökutæki, en gæta skal þá sérstakrar varúðar.

Aka má fram hjá vegagerðartæki með þeim hætti, sem hagkvæmastur er, miðað við aðstæður, enda sé gætt sérstakrar varúðar.

48. gr.

Þegar tveir ökumenn stefna svo, að leiðir þeirra skerast, skal sá víkja, sem hefur hinn á vinstri hönd. Sá, sem kemur frá vinstri, skal þó gæta fyllstu varúðar.

Vegur nýtur aðalbrautarréttar, ef vegur, sem að honum liggur, er við vegamótin merktur biðskyldu- eða stöðvunarmerkjum, sbr, 65. og 66. gr.

Þar sem sett hefur verið biðskyldumerki, skal sá, sem kemur af hliðarvegi, skilyrðislaust víkja fyrir umferð þess vegar, sem hann ekur inn á eða yfir, hvort sem um aðalbraut er að ræða eða ekki. Hann skal í tæka tíð draga úr hraða og nema staðar, ef nauðsyn krefur. Skylt er að nema staðar, þegar ekki er fullkomin útsýn yfir veginn.

Þar sem sett hefur verið stöðvunarmerki, ber ökumanni skilyrðislaust að nema staðar. Þegar ekið er af stað aftur, er skylt að sýna ýtrustu varúð og víkja fyrir umferð frá báðum hliðum, hvort sem um aðalbraut er að ræða eða ekki.

Þeir, sem aka frá vegarbrún, einkavegum, löndum, lóðum, bifreiðastæðum eða aka yfir gangstéttir, skulu víkja fyrir umferð á vegi þeim, sem ekið er inn á.

Ökumönnum ber að draga úr hraða eða nema staðar ef nauðsyn krefur vegna fótgangandi vegfarenda á merktum gangbrautum.

49. gr.

Ökuhraða skal ávallt miða við gerð og ástand ökutækis, staðhætti, færð, veður og umferð og haga þannig, að aksturinn valdi ekki hættu eða óþægindum fyrir aðra vegfarendur né geri þeim óþarfa tálmanir.

Hraðinn má aldrei vera meiri en svo, að ökumaður geti haft fullkomna stjórn á ökutæki og stöðvað það á þriðjungi þeirrar vegalengdar, sem auð er og hindrunarlaus framundan og ökumaður hefur útsýn yfir.

Sérstök skylda hvílir á ökumanni að aka hægt og sýna ýtrustu varkárni:

a. Í þéttbýli.
b. Þegar skuggsýnt er eða skyggni lélegt.
c. Við vegamót.
d. Í beygjum.
e. Við hæðarbrúnir.
f. Þar sem útsýn er takmörkuð að öðru leyti.
g. Þar sem hætta er á, að ljós blindi ökumann.
h. Þegar mæta þarf öðru ökutæki á mjóum vegi eða brú, eða þegar farmur stendur út af ökutæki.
i. Þegar hált er.
j. Við gangbrautir.
k. Þar sem almenningsvagn hefur numið staðar eða er um það bil að stöðvast við biðstöð.
l. Þar sem börn eru á eða við veg eða gera má ráð fyrir, að börn séu að leik.
m. Þar sem búfé stafar hætta af umferð ökutækja.
n. Þar sem unnið er að vegagerð.
o. Þegar ökutæki dregur annað ökutæki.

Þegar bleyta er á vegum, skal aka þannig, að vegfarendur verði ekki fyrir aurslettum að óþörfu.

Um ökuhraða gilda enn fremur reglur um hámarkshraða samkvæmt 50. gr.

50. gr.

Í þéttbýli má eigi aka hraðar en 45 km á klukkustund.

Utan þéttbýlis má eigi aka hraðar en 70 km á klukkustund.

Almenningsvögnum, sem flytja mega 10 farþega eða fleiri, og vörubifreiðum, sem eru 3.5 smálestir eða meira að heildarþyngd, má þó eigi aka hraðar en 60 km á klukkustund. Bifreiðum, sem draga tengi- eða festivagni, má eigi aka hraðar en 45 km á klukkustund.

Dómsmálaráðherra getur sett nánari reglur um ökuhraða, þar á meðal ákveðið lægri hámarkshraða en að framan greinir. Í kaupstöðum og kauptúnum má setja slíkar reglur í lögreglusamþykktum.

51. gr.

Ökutæki má ekki stöðva né leggja á þeim stað eða þannig, að hættu geti valdið fyrir aðra eða ónauðsynlegum óþægindum fyrir umferðina.

Leggja ber ökutæki utan vegar, ef aðstæður leyfa, en annars við vegarbrún og samhliða henni, nema annað sé sérstaklega ákveðið.

Í þéttbýli má eingöngu stöðva eða leggja ökutæki á vegi við vinstri vegarbrún. Þar sem einstefnuakstur er, getur lögreglustjóri þó sett aðrar reglur.

Flytja ber bilað ökutæki tafarlaust af akbrautum.

Bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því:

a. Í eða við beygju, þar sem útsýn er takmörkuð eða vegur brattur, í eða við hæðarbrún og þar sem útsýn er takmörkuð af öðrum ástæðum.
b. Við vegamót, ef staða ökutækis tálmar útsýn yfir veg, eða nær vegamótum en 10 metra, miðað við næstu brún þvervegar. Heimilt er þó að ákveða í lögreglusamþykkt, að stöðva megi ökutæki nær vegamótum í þéttbýli.
c. Við umferðarmerki, þannig að það sjáist illa.
d. Á merktri gangbraut.
e. Á merktum akreit, eða svo nálægt honum, að torveldi akstur inn á hann eða annan akreit.
f. Á 20 metra svæði við merkta biðstöð almenningsvagna.
g. Á hringtorgum.
h. Á merktum stæðum fyrir leigubifreiðar.

Einnig er bannað að leggja ökutæki:

a. Á brúm.
b. Við akbrautir að húsum eða lóðum, eða svo nálægt þeim, að akstur um þær verði verulegum örðugleikum bundinn.
c. Fyrir framan vatnshana slökkviliðs.
d. Hjá merktum bifreiðastæðum.

Þegar ökumaður yfirgefur vélknúið ökutæki, skal stöðva vél þess og ganga svo tryggilega frá því, að það geti ekki runnið sjálfkrafa, né óviðkomandi menn flutt það úr stað.

Þess skal gætt vandlega, þegar dyr ökutækis eru opnaðar, að eigi valdi hættu né óþarfa óþægindum fyrir umferðina. Sama gildir og, er fólk fer í eða úr ökutæki og við fermingu eða affermingu.

52. gr.

Þegar hætta er á ferðum, skal ökumaður gefa hljóðmerki, ljósmerki eða aðrar bendingar til þess að vekja athygli vegfaranda á hættunni. Slíkar bendingar skal ætíð gefa þannig, að sem minnstum óþægindum valdi, og bannað er að gefa þær að nauðsynjalausu.

Skylt er að gefa merki um breytta akstursstefnu, þegar þörf er á, til leiðbeiningar fyrir aðra umferð. Merki þessi skal einkum gefa, þegar breytt er um akstursstefnu á vegi eða vegamótum eða ekið er af stað frá vegarbrún. Merki skal gefa með stefnuljósum á þeim ökutækjum, er hafa skulu slík tæki. Annars skulu þau gefin með því að rétta út hægri eða vinstri hönd, eftir því, sem við á, eða á annan greinilegan, ótvíræðan hátt. Ökumanni er skylt að hætta merkjabendingum, þegar þær eiga ekki lengur við.

Ökumaður, sem ætlar að nema staðar eða draga snögglega úr hraða, skal gefa þeim, sem á eftir koma, greinilegt merki um þá ætlan sína. Skal það gert með hemlaljósmerki á þeim ökutækjum, sem hafa skulu hemlaljós, en annars með því að rétta upp hönd eða á annan greinilegan og ótvíræðan hátt.

Ökumanni er skylt að gæta þess vandlega, áður en merki er gefið, að breyting á akstursstefnu eða hraða valdi ekki hættu eða verulegum óþægindum fyrir aðra. Merkjagjöf leysir ökumann ekki undan varúðarskyldu.

53. gr.

Þegar ekið er á ljósatíma, skulu vera tendruð ljós á lögboðnum ljóskerum. Þegar ökutæki er fest eða tengt aftan í annað, nægir, að afturljós séu tendruð á því ökutæki, er síðar fer. Á ökutækjum mega ljós, sem lýsa fram, aðeins vera hvít eða daufgul.

Þegar ekið er um vel lýstan veg, skal nota lágan ljósgeisla. Þegar ekið er á móti öðru ökutæki, má ekki nota háan ljósgeisla. Skipta skal þá á lágan ljósgeisla í tæka tíð.

Ef bifreið, dráttarvél eða annað ökutæki, sem hefur stöðuljósabúnað, er stöðvað eða lagt á dimmri akbraut á ljósatíma, skal það hafa tendruð stöðuljós. Önnur ökutæki, sem skilin eru eftir á akbraut, skulu greinilega auðkennd með glampaglerjum að framan og aftan.

Eigi má nota aðrar tegundir ljósa né glampaglerja en boðnar eru eða heimilaðar í lögum þessum, eða reglum, settum samkvæmt þeim.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um ljósabúnað ökutækja og notkun hans.

Ákveða má í lögreglusamþykktum, að nota skuli eingöngu stöðuljós við akstur á tilgreindum, vel lýstum vegum.

54. gr.

Við hleðslu ökutækis skal þess gætt, að hvorki farþegar né farmur byrgi nauðsynlega útsýn ökumanns fram eða til hliðar eða í baksýnisspegli, né tálmi notkun stjórntækja eða valdi annarri umferð hættu eða truflun.

Ganga skal svo frá farmi, að hann raskist ekki né valdi óþrifnaði né óþarfa hávaða.

Ökutæki skal þannig hlaðið, að því megi stjórna örugglega. Eigi má farmur dragast eftir vegi, nema óhjákvæmilegt sé og eigi valdi skemmdum.

Ef farmur nær fram eða aftur fyrir eða út fyrir ökutæki, skal gæta sérstakrar varúðar. Þá skal og festa til viðvörunar á yztu brún farmsins greinilegt merki, og á ljósatíma hvítt glampagler, er snýr fram, og rautt, er snýr aftur. Í stað glampaglerja má nota ljósker með sama lit.

Lögreglumaður eða eftirlitsmaður ökutækja getur stöðvað ökutæki, ef hann telur hleðslu þess varhugaverða, og bannað akstur þess, nema úr verði bætt.

55. gr.

Breidd ökutækis má hvergi vera meiri en 2.35 m. Vegamálastjóri getur þó veitt undanþágu frá þessu ákvæði og leyft allt að 2.50 m breidd. Vegamálastjóri má binda undanþágu þessa við ákveðna vegi utan kaupstaða, en lögreglustjóri í kaupstöðum.

Baksýnisspegill, stefnumerki og snjókeðjur teljast ekki með breidd ökutækis.

Hæð ökutækis má aldrei vera meiri en 3.8 m.

Heimilt er að aka landbúnaðartæki og vinnvél, enda þótt breiðara sé en segir í 1. og 2. mgr. Þó má breidd ekki fara fram úr 3.5 m, nema að fengnu leyfi vegamálastjóra.

Ökumaður ökutækis, sem er breiðara en 2.35 m, skal sýna sérstaka varúð, víkja greiðlega fyrir öðru ökutæki og nema staðar, ef þörf gerist. Ökumaður með háfermi á ökutæki skal sýna sérstaka aðgæzlu, er farið er undir síma- eða rafmagnslínur eða yfir brýr með þverböndum efra.

Ákvæðin hér að framan um breidd og hæð ökutækis gilda einnig um farm þess.

Lögreglustjóri getur veitt undanþágu frá ákvæðum greinar þessarar, þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga. Þó skal samþykki vegamálastjóra koma til, ef aka þarf á vegum utan kaupstaða.

56. gr.

Leyfileg hámarksþyngd vélknúins ökutækis á gúmhjólum, svo og tengivagns og festivagns með eða án farms, miðast við öxulþunga ökutækis, þannig:

a. Hámarksþungi á öxli er 6000 kg.
b. Hámarksþungi á tveim öxlum, sem eru nær hvor öðrum en 2.0 m, er 8000 kg.

Leyfileg heildarþyngd vélknúins ökutækis á beltum er 12000 kg.

Vegamálastjóri getur þó bæði leyft meiri öxulþunga og heildarþyngd ökutækis á einstökum vegarköflum, svo og ákveðið minni öxulþunga eða heildarþyngd á öðrum, hvort tveggja miðað við burðarþol brúa eða vega.

Þá getur vegamálastjóri og veitt undanþágu frá ákvæðum þessarar greinar, þegar brýn nauðsyn þykir vegan sérstakra flutninga.

57. gr.

Við bifreið eða dráttarvél má aðeins tengja einn tengivagn eða festivagn. Lögreglustjóri getur þó veitt undanþágu frá ákvæðum þessum, ef sérstök nauðsyn er, enda komi samþykki vegamálastjóra til um akstur á vegum utan kaupstaða.

Skráningarskyldan tengi- eða festivagn má aðeins tengja við bifreið eða dráttarvél, sem til þess er talin hæf og hefur um það áritun í skráningarskírteini. Auk skráningarmerkis skal hver tengi- eða festivagn auðkenndur að aftan skráningartölu dráttartækisins.

58. gr.

Til dráttar tengitækis má nota dráttarvél eða vinnuvél. Enn fremur bifreið, sem skráð er til aksturs með tengivagn eða viðurkennd til aksturs með tengitæki. Ekki má aka með meira en eitt tengitæki.

Ef tengitæki er ekki búið hæfilega öflugum hemli, sem stjórna má úr ökumannssæti, má þyngd þess ekki vera meiri en tvöföld heildarþyngd dráttartækisins.

Þegar dregið er tengitæki, sem er breiðara en dráttartækið, skal sýna sérstaka varúð.

Tenging skal vera örugg.

Fjarlægð milli ökutækjanna má ekki vera meiri en 4 metrar. Ef fjarlægð er meiri en 2 metrar, skulu tengslin merkt greinilega.

Nota má vélknúið ökutæki til dráttar annars vélknúins ökutækis, ef gætt er ákvæða 2.—4. mgr. Ekki má draga bifhjól né nota það til dráttar annars ökutækis.

C. *Sérreglur um bifhjól.*

59. gr.

Eigi má aka tveim bifhjólum eða fleiri hlið við hlið á sömu akbraut.

Ökumaður bifhjóls skal leiða það, þegar farið er yfir gangstéttir og gangstíga.

Þegar bifhjól er skilið eftir á almannafæri, skal því læst með lás og þannig frá því gengið, að eigi sé hætta á, að það falli, þótt við það sé komið.

D. *Sérreglur um reiðhjól.*

60. gr.

Ökumaður reiðhjóls skal ávallt hafa aðra eða báðar hendur á stýri og báða fætur á fótstigum. Honum er óheimilt að hanga aftan í öðrum ökutækjum á ferð, svo og að leiða annað reiðhjól. Eigi má aka tveim eða fleiri reiðhjólum samhliða á vegi.

Bannað er að aka á reiðhjóli á gangstígum og gangstéttum eða yfir þær. Ekki má leiða reiðhjól á gangstígum eða gangstéttum, þar sem það er til óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Reglur um gangandi vegfarendur gilda að öðru leyti um þá, sem leiða reiðhjól.

Ekki má skilja reiðhjól eftir á almannafæri, nema því sé læst og svo gengið frá því, að eigi stafi hætta eða truflun af fyrir umferð.

Barni yngra en 7 ára er óheimilt að aka reiðhjóli á almannafæri.

Óheimilt er að flytja farþega á reiðhjóli. Þó má vanur ökumaður, sem er orðinn 18 ára, flytja barn, yngra en 7 ára, á reiðhjóli, enda sé barninu ætlað sérstakt sæti og þannig um búið, að því stafi ekki hætta af hjólteinunum.

Ekki má flytja á reiðhjóli þyngri hluti eða fyrirferðarmeiri en svo, að öku-

maður geti haft fullkomna stjórn á reiðhjólinu og gefið umferðarmerki, svo sem skylt er. Sömuleiðis er bannað að flytja á reiðhjóli hluti, sem valdið geta óþægindum fyrir aðra umferð.

Dómsmálaráðherra er heimilt að setja nánari reglur um hámarkslengd, breidd, hæð og þyngd hluta, sem fluttir eru á reiðhjólum, sem sérstaklega eru ætluð til vöruflutninga, svo og hliðarvagna reiðhjóla.

Reglur greinar þessarar gilda einnig um reiðhjól með hjálparvél. Þó má aldrei flytja á því farþega.

E. *Umferð gangandi manna.*

61. gr.

Gangandi menn skulu nota gangstéttir og gangstíga, sem liggja með akbrautum. Skulu þeir að jafnaði ganga á vinstri hluta stéttar eða stígs og víkja til vinstri fyrir þeim, sem á móti koma, en hleypa þeim fram hjá sér á hægri hönd, er fram úr ganga.

Ef ekki er gangstétt eða gangstígur meðfram vegi, skulu menn að jafnaði ganga á hægri vegarbrún og aldrei fleiri en tveir samhliða.

Þar sem merkt er gangbraut yfir veg, skulu menn nota hana, er þeir ætla yfir veginn. Ef ekki er gangbraut, skulu menn ávallt ganga þvert yfir veg með jöfnum hraða. Gangandi menn skulu gæta vel að umferð, áður en farið er yfir veg.

62. gr.

Gangandi menn mega ekki safnast á akbrautum, gangstéttum eða gangstígum, þannig að þeir trufli á nokkurn hátt umferð annarra.

Ekki mega gangandi menn flytja neitt það með sér á akbrautum, gangstéttum eða gangstígum, sem er til hindrunar eða truflunar öðrum vegfarendum eða getur valdið þeim tjóni.

F. *Umferð ríðandi manna og hestvagna.*

63. gr.

Á vegum skulu ríðandi menn halda sig á vinstri hluta vegarins. Þeim ber að víkja greiðlega til vinstri fyrir þeim, sem á móti koma, en hleypa fram fyrir sig á hægri hönd þeim, sem fram fyrir vilja fara.

Ef vænta má umferðar ökutækja um veg, skulu aldrei fleiri en tveir menn, einhesta, ríða samhliða né ríðandi maður teyma fleiri en tvö laus hross. Má þá enginn annar ríða honum samhliða.

Taglhnýting hesta og stórgripa er bönnuð á vegum.

Ef farið er með hestvagna um veg í þéttbýli, skal maður stjórna hverjum vagni. Utan þéttbýlis má einn maður stjórna tveim vögnum.

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

G. *Um rekstur búfjár.*

64. gr.

Óheimilt er að reka hópa búfjár á vegum í þéttbýli, nema sérstakt leyfi lögreglustjóra komi til.

Utan þéttbýlis má reka slíka búfjárhópa eftir vegum, en fylgja skulu rekstrinum nægilega margir gæzlumenn, og ef vænta má umferðar ökutækja um veginn, skal einn gæzlumaður ætíð fara fyrir.

Búfénu skal vikið fljótt og greiðlega út af veginum, ef þess er þörf vegna annarrar umferðar.

V. Umferðarstjórn og umferðarmerki.

65. gr.

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

Dómsmálaráðherra ákveður, að fengnum tillögum vegamálastjóra, hvaða vegir skulu teljast aðalbrautir og njóta réttar samkvæmt 2.—4. mgr. 48. gr. Lögreglustjóri getur, að fengnum tillögum bæjar- eða sveitarstjórnar, ákveðið hið sama um vegi í kaupstað eða kauptúni. Sömu reglur gilda um önnur varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar, svo sem bann gegn stöðvun eða stöðu ökutækja á vegi, bifreiðastæði, einstefnuakstur, leikgötur eða aðrar takmarkanir á akstri um veg.

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

Lögreglustjóri getur sett bráðabirgðaákvæði um akstur á vegi í öryggisskyni eða til þess að halda uppi greiðri umferð.

Vegamálastjóri getur takmarkað eða bannað um stundarsakir umferð um veg, ef nauðsynlegt er vegna vegavinnu, til hlífðar vegi eða vegna umferðaröryggis. Í kaupstað eða kauptúni geta yfirvöld bæjar eða sveitar gert sömu ráðstafanir að fengnu samþykki lögreglustjóra.

66. gr.

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

Í kaupstöðum skal lögreglustjóri sjá um, að greinileg umferðarmerki séu sett á eða við veg, þar sem sérreglur eiga að gilda um umferð. Það er þó ekki nauðsynlegt, ef lögreglumaður stjórnar umferð.

Vegamálastjóri skal sjá um, að umferðarmerki séu sett á eða við veg utan kaupstaða.

Óheimilt er að setja umferðarmerki á eða við veg, nema með leyfi lögreglustjóra eða vegamálastjóra.

Lögreglustjóri getur bannað auglýsingaspjöld, ljósaauglýsingar, glampagler og annað, sem valdið getur hættu eða óþægindum fyrir umferð.

Þar sem unnið er að vegagerð eða vegi raskað af öðrum ástæðum, þannig að hætta stafi af, er þeim, sem stjórnar verki, skylt að sjá um, að sett verði upp greinileg viðvörunarmerki.

Kostnað vegna umferðarmerkja skal sá greiða, sem kostar viðhald vegar.

VI. Um fébótaábyrgð og vátryggingu.

67. gr.

Nú hlýzt slys eða tjón á mönnum eða munum af skráningarskyldu, vélknúnu ökutæki í notkun, og er þá þeim, sem ábyrgð ber á ökutækinu, skylt að bæta það fé, enda þótt slysið eða tjónið verði eigi rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Ef vélknúið, skráningarskylt ökutæki dregur annað tæki og tjón hlýzt af, er eigandi dráttartækisins ábyrgur.

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

Lækka má fébætur og jafnvel láta þær alveg niður falla, ef sá, sem fyrir slysi eða tjóni varð, er meðvaldur þess eða meðábyrgur.

68. gr.

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

69. gr.

Skráður eða skráningarskyldur eigandi vélknúins ökutækis ber ábyrgð á því og er fébótaskyldur samkvæmt 67. gr.

Fébótaskyldan færist þó yfir á þann, sem ökutækið notar í algjöru heimildarleysi.

Hver sá, sem á sök á tjóni eða slysi, er hlýzt af notkun skráningarskylds,

vélknúins ökutækis, ber auk ábyrgðar samkvæmt 1. og 2. mgr., fébótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

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

70. gr.

Eiganda skráðs, vélknúins ökutækis er skylt að kaupa í vátryggingarfélagi, sem viðurkennt er af dómsmálaráðherra, og halda við vátryggingu fyrir ökutæki sitt, sem nemi kr. 100000.00 fyrir reiðhjól með hjálparvél, kr. 200000.00 fyrir dráttarvél, kr. 200000.00 fyrir bifhjól, en kr. 500000.00 fyrir bifreið.

Fyrir vélknúin ökutæki, er flytja mega farþega, skal vátryggingarfjárhæðin þó aldrei vera lægri en kr. 50000.00 fyrir hvern farþega, er ökutækið má flytja.

Með fyrrgreindri vátryggingu skal vera tryggð greiðsla, að því leyti, sem til hrekkur, á hverri þeirri bótakröfu, sem falla kann á þann, er ábyrgð ber á tjóni samkvæmt lögum þessum eða almennum skaðabótareglum.

Hverjum þeim, sem notar erlent ökutæki hér á landi samkvæmt 23. gr., er skylt að vátryggja það eftir þeim reglum, sem að framan greinir.

Undanþegnir vátryggingarskyldu eru ríkissjóður, forseti Íslands og erlendir þjóðhöfðingjar.

71. 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 og eftir þeim reglum, sem henni eru settar.

72. gr.

Iðgjöld, er tryggingartaki, samkvæmt 70. gr., skuldar vátryggingarfélagi, eru lögtakskræf.

Nú verður tryggingartaki gjaldþrota, og skulu þá iðgjöld þau, sem í gjalddaga eru fallin, njóta forgangsréttar í búi hans, samkvæmt 3. tl. 83. gr. skiptalaganna, og gildir það, þó að tryggt sé fyrir hærri fjárhæð en lögboðið er.

73. gr.

Nú hefur viðurkennt vátryggingarfélag, sbr. 70. gr., greitt bætur samkvæmt framangreindu, og á það þá endurkröfurétt á hendur hverjum þeim, sem valdið hefur slysi eða tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Lækka má endurkröfuna með hliðsjón af sök tjónvalds, efnahag hans, fjárhæð tjónsins og öðrum atvikum. Bannað er að kaupa tryggingu gegn endurkröfu vátryggingarsala.

Ef skráningarskylt, vélknúið ökutæki er húftryggt, skulu fyrstu eitt þúsund krónur af hverju tjóni vera í eigin áhættu vátryggingartaka.

74. gr.

Nú er höfðað einkamál gegn manni til heimtu bóta samkvæmt 67. og 68. gr., og skal þá gera félagi því, er vátryggt hefur ökutækið, kost á að gæta réttar síns í málinu.

Höfða má slíkt mál jafnframt gegn vátryggingarfélaginu, og er þá dómur í því bindandi fyrir félagið og aðfararhæfur gagnvart því.

Nú er bótakrafa samkvæmt ákvæðum 67. og 68. gr. höfð uppi í refsimáli samkvæmt ákvæðum XVII. kafla laga nr. 27 frá 1951, og skal þá tilkynna vátryggingarfélagi því, er vátryggt hefur ökutækið, um kröfuna. Hefur félagið þá sama rétt og sökunautur sjálfur til að koma að vörnum í skaðabótamálinu, enda er þá áfellisdómur bindandi fyrir vátryggingarfélagið og aðfararhæfur gagnvart því.

75. gr.

Nú eru bætur vegna sama slyss ákveðnar hærri samtals en vátryggingarfjárhæðinni nemur, og skal þá skipta henni að tiltölu á milli þeirra, sem kröfur eiga

vegna slyssins. Þetta ákvæði gildir einnig, þótt vátryggingarfjárhæðin sé hærri en lögboðið er.

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

76. gr.

Vátryggingarfélög þau, sem fengið hafa viðurkenningu samkvæmt 70. gr., skulu hvert nefna einn mann í nefnd, en dómsmálaráðherra skal skipa einn mann, og er hann formaður hennar. Nefnd þessari skulu vátryggingarfélög senda gögn, er þau hafa reist á bótagreiðslur sínar, samkvæmt lögum þessum. Nefndin kveður á um, hvort endurkröfurétti 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. Ákvörðun nefndarinnar er bindandi fyrir félögin, en þau skulu sjálf annast innheimtu endurkröfunnar.

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

77. gr.

Vátryggingarfélög þau, sem hafa fengið rétt til að vátryggja vélknúin ökutæki samkvæmt 70. gr., skulu halda bókhaldi þeirra trygginga sérgreindu. Sameiginlegum rekstrarkostnaði vátryggingarfélagsins skal skipt á tryggingar þessar hlutfallslega eftir iðgjaldafjárhæðum.

Reikningar hvers vátryggingarfélags um skylduvátryggingar samkvæmt 70. gr. skulu endurskoðaðir af tveim mönnum, sem dómsmálaráðherra skipar til þess, annar eftir tilnefningu frá samtökum eigenda vélknúinna ökutækja, Vörubílstjórafélaginu Þrótti, Bifreiðastjórafélaginu Hreyfli, Félagi sérleyfishafa og Félagi íslenzkra bifreiðaeigenda, en hinn án tilnefningar. Ef ágreiningur verður milli samtakanna um tilnefningu, sker dómsmálaráðherra úr.

Vátryggingarfélögin skulu greiða endurskoðendum þóknun fyrir starf þeirra eftir ákvörðun dómsmálaráðherra.

Rekstrarreikning hvers árs um greindar tryggingar skal vátryggingarfélag birta í Lögbirtingablaði eigi síðar en 1. október næsta ár á eftir, ásamt athugasemdum endurskoðenda við reikninga og svörum vátryggingarfélagsins.

78. gr.

Allar bótakröfur samkvæmt þessum kafla, bæði á hendur þeim, sem ábyrgur er, og vátryggingarfélagi svo og endurkröfur vátryggingarfélags, fyrnast á fjórum árum frá lokum þess almanaksárs, er kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Þó fyrnast þessar kröfur í síðasta lagi á 10 árum frá því, að tjónsatburðurinn varð.

79. gr.

Dómsmálaráðherra setur nánari reglur um vátryggingarskyldu, viðurkenningu á vátryggingarfélögum, gerð reikninga, endurskoðun þeirra og birtingu.

VII. Refsingar o. fl.

80. gr.

Brot gegn lögum þessum og reglum, sem settar verða samkvæmt þeim, varða sektum, varðhaldi eða fangelsi, allt að einu ári.

Við ákvörðun sekta skal hafa hliðsjón af efnahag sökunauts. Sektir samkvæmt lögum þessum renna í ríkissjóð.

Brot gegn 2. sbr. 4. mgr. 25. gr., misnotkun merkja þeirra, sem 2. og 3. mgr. 40. gr. fjalla um, notkun skráningarmerkis á annað ökutæki en til er ætlazt og akstur vélknúins ökutækis, er ökumaður hefur verið sviptur ökuleyfi eða réttindum til að öðlast það, varðar varðhaldi eða fangelsi, allt að tveim árum.

Ítrekuð brot gegn 1., 2. sbr. 3. og 6. mgr. 25. gr. og 2. og 4. mgr. 24. gr., varða varðhaldi eða fangelsi allt að tveim árum.

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

Mál út af brotum gegn lögum þessum og reglum, sem settar eru samkvæmt þeim, skulu rekin að hætti opinberra mála.

81. gr.

Svipta skal mann rétti til að stjórna vélknúnu ökutæki, 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 ökuleyfi.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis gerzt brotlegur við 1. eða 2. sbr. 3. og 4. mgr. 25. gr., og skal hann þá sviptur ökuleyfi eða rétti til að öðlast það. Ef sérstakar málsbætur eru, má sleppa sviptingu réttinda vegna brota á 1. og 2. sbr. 3. mgr. 25. gr.

Réttindasvipting skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en 1 mánuð, eða að fullu og öllu, ef miklar sakir eru eða um ítrekað brot að ræða. Réttindasvipting vegna brota gegn ákvæðum 2. sbr. 4. mgr. 25. gr., skal þó eigi skemmri en 1 ár. Ef kærði hefur verið sviptur réttindum um stundarsakir samkvæmt ákvæðum 6. mgr. hér á eftir, skal ákveðið í dómi, hvort sá tími skuli dragast frá endanlegum sviptingartíma.

Nú hefur maður verið sviptur ökuleyfi eða rétti til að öðlast það um lengri tíma en 3 ár, og getur þá dómsmálaráðherra, er 3 ár eru liðin frá sviptingunni og sérstakar ástæður mæla með því, ákveðið, að honum skuli veitt ökuleyfi af nýju eða réttur til að öðlast það, enda sé sannað, að hann hafi ekki gerzt brotlegur við áfengislöggjöf um þriggja ára skeið að undanförnu. Umsókn um endurveitingu ökuleyfis samkvæmt þessari málsgrein, skal fylgja vottorð tveggja valinkunnra manna um reglusemi og góða hegðun umsækjanda í næstliðin 3 ár. Leita skal umsagnar áfengisvarnarnefndar í heimilissveit umsækjanda, áður en ökuleyfi er veitt af nýju, ef brot gegn 25. gr. hefur valdið ökuleyfissviptingu. Slíkt leyfi má þó eigi veita sama manni oftar en einu sinni, nema 6 ár séu liðin frá síðustu réttindasviptingu.

Svipting ökuleyfis eða réttar til 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 skal hann þá svipta hann ökuleyfi til bráðabirgða. Ákvörðun lögreglustjóra skal borin undir úrskurð dómara svo fljótt, sem verða má, og eigi síðar en viku eftir sviptinguna. Dómari getur breytt úrskurði síðar, ef efni standa til. Aðili getur kært úrskurðinn samkvæmt XXI. kafla laga nr. 27/1951.

Hver, sem sviptur hefur verið ökuleyfi samkvæmt þessari grein eða hefur misst það samkvæmt 6. sbr. 7. mgr. 27. gr., skal afhenda lögreglunni ökuskírteini sitt.

Ef maður hefur með dómi verið sviptur ökuleyfi eða rétti til að öðlast það, skal dómari þegar tilkynna það öllum lögreglustjórum á landinu.

Ef íslenzkur ríkisborgari eða maður búsettur hér á landi hefur sætt ökuleyfissviptingu eða refsingu erlendis fyrir verknað, sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað missi ökuleyfis eða réttar til að öðlast það, má svipta hann þeim 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.

VIII. Um umferðarfræðslu o. fl.

82. gr.

Almenningi skal veitt fræðsla í umferðarlöggjöf og öðru því, er stuðlað getur að umferðaröryggi og umferðarmenningu. Kostnaður greiðist úr ríkissjóði.

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

Setja má í reglugerð nánari ákvæði um fræðslu samkvæmt þessari grein.

83. gr.

Kennsla í umferðarreglum skal fara fram í barna- og unglingaskólum. Menntamálaráðherra setur reglugerð um tilhögun kennslunnar og prófkröfur.

84. gr.

Skólastjórum er skylt í samráði við lögreglustjóra og bæjar- og sveitarstjórn að gera ráðstafanir til þess að vernda skólabörn gegn hættu, er stafar af umferð í næstu grennd við skóla.

IX. Ýms ákvæði.

85. gr.

Enginn má selja á leigu í atvinnuskyni skráningarskyld ökutæki til mannflutninga án ökumanns, nema hann hafi fengið til þess leyfi lögreglustjóra, samkvæmt reglum, sem dómsmálaráðherra setur. Heimilt er að ákveða gjald fyrir slíkt leyfi.

86. gr.

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

87. gr.

Þeir, sem fyrir gildistöku laga þessara hafa öðlazt rétt til starfa, sem nú er krafizt sérstakrar löggildingar til, halda þeim rétti sínum, enda fullnægi þeir almennum skilyrðum til starfans.

Nota má ökutæki, sem stærra er eða þyngra en leyft er í lögum þessum, ef notkun þess var heimil samkvæmt eldri lögum.

88. gr.

Dómsmálaráðherra setur reglugerðir samkvæmt lögum þessum, nema annað sé tekið fram. Honum er og heimilt að setja nánari reglur um einstök ákvæði laganna og framkvæmd þeirra.

Reglugerðir, sem settar hafa verið samkvæmt áður gildandi bifreiðalögum og umferðarlögum, skulu gilda þar til nýjar reglugerðir hafa verið settar, að því leyti, sem samrýmist lögum þessum.

89. gr.

Lög þessi öðlast gildi sex mánuðum eftir að þau hafa hlotið staðfestingu forseta Íslands.

90. gr.

Frá því er lög þessi koma til framkvæmda, falla eftirtalin lagaákvæði úr gildi:

Umferðarlög, nr. 24, frá 16. júní 1941.

Bifreiðalög, nr. 23, frá 16. júní 1941 og breytingar á þeim lögum, nr. 49, 1948, nr. 6, 1951, nr. 23, 1951, nr. 7, 1952, nr. 13, 1955 og nr. 37, 1956.

Loks eru öll önnur eldri lagafyrirmæli, er brjóta í bága við lög þessi, úr gildi felld.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta til umferðarlaga er samið af nefnd, sem fyrrverandi dómsmálaráðherra hafði skipað. Nefndin hefur fyrir nokkru lokið samningu frumvarpsins og afhent það dómsmálaráðuneytinu til meðferðar, og þykir rétt að það verði lagt fyrir Alþingi, þótt núverandi dómsmálaráðherra hafi ekki haft aðstöðu til að fylgjast með samningu þess og hafi því ekki tekið afstöðu til frumvarpsins í einstökum atriðum. Frumvarpinu fylgir frá nefndinni eftirfarandi greinargerð:

Með bréfi dómsmálaráðherra, dags. 3. marz 1955, vorum við undirritaðir skipaðir í nefnd til að gera tillögur um endurskoðun löggjafar um umferðarmál og bifreiðamál, svo og reglugerða um sömu málefni.

Formaður nefndarinnar var skipaður Sigurjón Sigurðsson, lögreglustjóri, og á fyrsta fundi hennar, sem haldinn var 13. marz 1955, var Sigurgeir Jónsson, bæjarfógeti, kosinn ritari hennar.

Nefndin hefur haldið alls 75 bókaða fundi, en auk þess hafa einstakir nefndarmenn unnið að ákveðnum þáttum frumvarps þess, er hér fylgir, ýmist einir sér eða tveir saman.

Þegar í upphafi ritaði nefndin Slysavarnafélagi Íslands, öllum tryggingarfélögum, er annast bifreiðatryggingar, bifreiðastjóra- og bifreiðaeigendafélögum, umferðanefnd Reykjavíkur og sakadómaranum í Reykjavík bréf og óskaði eftir athugasemdum þessara aðila við gildandi lög og tillögum þeirra til breytinga. Svör hafa borizt frá nokkrum þeirra, en auk þess hefur nefndin og einstakir nefndarmenn rætt við fulltrúa nokkurra aðila um þessi mál.

Hinn 15. október 1955 fóru tveir nefndarmanna, þeir Sigurjón Sigurðsson, lögreglustjóri, og Benedikt Sigurjónsson, hæstaréttarlögmaður, til útlanda til þess að kynna sér þessi mál. Tók sú ferð þrjár vikur. Fóru þeir til Danmerkur, Svíþjóðar og Þýzkalands. Nutu þeir fyrirgreiðslu lögregluyfirvalda þessara ríkja og annarra stjórnvalda, sem um umferðarmál fjalla.

Nefndin hefur og aflað ýmissa annarra erlendra gagna, og má þar einkum nefna nefndarálit og tillögur samnorrænnar nefndar um umferðarlöggjöf, nýjustu lög og frumvörp á Norðurlöndum og Þýzkalandi um umferðarmál. Enn fremur alþjóðasamþykkt um umferðarmál frá 19. september 1949. Ísland er ekki aðili að þeirri samþykkt, en mun væntanlega verða það.

Þá hefur nefndin kynnt sér nýjustu tillögur og frumvörp, sem fram hafa komið um þetta efni hér á landi.

Aðalákvæði þau, sem nú gilda um umferð, eru umferðarlögin nr. 24 frá 16. júní 1941, bifreiðalögin nr. 23 frá 16. júní 1941, sbr. l. nr. 49/1948, l. nr. 6/1951, l. nr. 23/1951, l. nr. 7/1952, l. nr. 13/1955 og l. nr. 37/1956, lög um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum nr. 42/1956, lög um afgreiðslustöðvar fyrir áætlunarbifreiðar nr. 90/1947 og lög um leigubifreiðar í kaupstöðum nr. 23 frá 1953, sbr. lög 25/1955. Síðastgreind þrenn lög eru á svo sérstæðum sviðum, að nefndin hefur að mestu talið það utan síns verkahrings að fjalla um þau.

Nefndin hefur athugað það gaumgæfilega, hvort rétt sé að hafa sérstök umferðarlög og bifreiðalög og komizt að þeirri niðurstöðu, að bezt fari á því, að ein heildarlög séu sett um alla umferð, enda er það í samræmi við lög á Norðurlöndum og tillögur hinnar samnorrænu nefndar.

Nefndarmenn eru sammála um, að rétt sé að hafa norræna löggjöf til fyrirmyndar íslenzkum umferðarlögum eftir því sem við getur átt, enda er það í samræmi við meginstefnu íslenzkrar löggjafar. Þá hefur þess verið gætt, að frumvarpið væri í samræmi við alþjóðasamþykktina frá 19. september 1949. Að sjálfsögðu hefur fjöldi ákvæða verið tekinn óbreyttur að efni til úr eldri íslenzkum lögum, og íslenzkir staðhættir og umferðarþróun hefur ávallt verið höfð í huga. Á hinn

bóginn eru í frumvarpinu fjölmargar mikilvægar breytingar á núgildandi lögum, svo og nýmæli. Má þar til nefna ákvæðin um búnað ökutækja, umferðarreglur, ökuhraða, aðalbrautir, ölvun við akstur, tryggingar ökutækja o. fl. Verður þeirra sérstaklega getið í athugasemdum við hinar einstöku greinar.

Eins og alkunna er, hefur að undanförnu verið mikið ritað og rætt um umferðarmál og vandkvæði þau, sem á umferðinni eru, einkum í þéttbýli. Nefndin gerir sér fulla grein fyrir því, að hér er mikill vandi á ferðum og þá fyrst og fremst vegna hins ört vaxandi fjölda vélknúinna ökutækja. Hins vegar er jafnljóst, að eigi verður bætt um þetta með umferðarlöggjöf, nema að litlu leyti. Þannig skiptir hér mjög miklu máli t. d. ástand vega, merking þeirra, umferðarleiðbeiningar, byggingaskipulag í bæjum og fræðsla barna og fullorðinna um umferðarmál. Þótt ýmsar umbætur hafi verið gerðar á þessum sviðum, þá eru þær engan veginn nægilegar enn sem komið er. Þess er því ekki að vænta, að breyting á umferðarlöggjöfinni einni geti valdið straumhvörfum í þessum efnum. Hér veltur fyrst og fremst á framkvæmd laganna, aðstöðu þeirri, sem þeim, er um framkvæmdina eiga að sjá, er sköpuð, og góðri samvinnu stjórnvalda og almennings.

Í frumvarpinu er aðeins stuttlega vikið að þeim atriðum, sem hér voru nefnd, en ætlazt til, að nánari reglur verði settar af framkvæmdavaldinu, enda hljóta ýmis slík fyrirmæli að vera mjög staðbundin eða miðað við ákveðna flokka tækja og manna.

Í frumvarpinu er miðað við vinstri handar akstur. Nefndin hefur þó athugað rækilega, hvort taka beri upp hægri handar akstur, og er greinargerð um það efni á sérstöku fylgiskjali.

Þar sem vísað er til gildandi bifreiðalaga, eru þau af hagkvæmnisástæðum nefnd l. 23/1941 án þess að nefna síðari breytingar, enda eru lögin prentuð þannig í lagasafni með tilvitnunum, sem við eiga.

Um 1. gr.

Ákvæði greinar þessarar svara til ákvæða 1. gr. l. 24/1941, en eru mun víðtækari.

Hér er gert ráð fyrir, að ákvæði laganna gildi um alla umferð á vegum, bæði þeim, sem ætlaðir eru fyrir almenna umferð, svo og þeim, sem ætlaðir eru fyrir sérstakar tegundir umferðar, t. d. reiðvegi. Auk þess er gert ráð fyrir, að ákvæðin gildi um alla umferð ökutækja, einnig utan vega eftir því sem við á. Slíkt er nauðsynlegt, þegar litið er til þess, að nú er ferðast um byggðir, fjöll og firnindi á hraðskreiðum, vélknúnum ökutækjum.

Um 2. gr.

Talið hefur verið rétt að taka upp í lögin allvíðtækar orðaskýringar. Er það í samræmi við nýjustu umferðarlöggjöf á Norðurlöndum. Rök til þess eru þau, að í frumvarpinu er gert ráð fyrir ýmsum nýmælum varðandi umferð og ökutæki, sem eigi hafa áður verið í umferðarlögum.

Vegur merkir hér hverja leið á landi, sem ætluð er til almennrar umferðar, hvort sem um mannvirki er að ræða eða ekki. Skiptir hér ekki máli, þótt vegurinn sé einkaeign.

Akreitur er nýtt hugtak í íslenzkum umferðarlögum. Hingað til hefur að meginreglu einungis verið leyfð ein röð ökutækja, sem stefna í sömu átt á sömu akbraut. Nú er gert ráð fyrir, að akbraut megi skipta í akreiti, þannig að tvær eða fleiri raðir ökutækja, sem aka í sömu átt, geti ekið samhliða. Má í því sambandi benda á ákvæði 5. mgr. 47. gr., þar sem leyft er að aka vinstra megin fram hjá öðru ökutæki á öðrum akreit. Verður akbraut þá skipt í akreiti með samhliða línum, sem dregnar eru eftir henni eða á annan greinilegan hátt. Skipting í akreiti er mikið notuð erlendis og hefur gefizt vel. Verður að telja rétt að taka það fyrirkomulag upp hér, þar sem staðhættir leyfa.

Vegamót tákna alla þá staði, þar sem tveir eða fleiri vegir mætast, hver sem afstaða þeirra er innbyrðis.

Vegfarandi nær til allra þeirra, sem taka þátt í umferðinni, t. d. ökumanna, farþega og þeirra, sem eru staddir á þeim svæðum, sem umferð eru ætluð.

Ökutæki merkir hér öll farartæki, sem ekki renna á spori, og skiptir engu, hvernig þau eru knúin áfram. Er orðið hér notað í mun víðtækari merkingu heldur en í 1. mgr. 3. gr. l. 24/1941.

Vélknúið ökutæki er hér talið sérhvert ökutæki með aflvél, sem ætlað er að knýja það áfram, og skiptir eigi máli, hver aflgjafinn er.

Bifreið merkir hér nokkuð annað en það orð gerir í 1. og 2. mgr. 1. gr. l. 23/1941. Til bifreiða teljast fyrst og fremst öll þau vélknúin ökutæki, sem ætluð eru aðallega til flutnings farþega eða farms og auk þess öll önnur vélknúin ökutæki, án tillits til notkunar, sem gerð eru til hraðari aksturs en 30 km á klst. án verulegra breytinga á þeim. Hraðamark það, sem hér er miðað við, er í samræmi við ákvæði löggjafar á Norðurlöndum. Í framkvæmd yrði hraðamarkið miðað við upplýsingar frá framleiðsluverksmiðju.

Bifhjól. Í gildandi lögum eru bifhjól talin bifreiðar. Sömu reglur eiga þó ekki allskostar við um þessi tæki og hefur því þótt rétt að greina þau í tvo flokka.

Reiðhjól með hjálparvél er hér skilgreint í samræmi við ákvæði a-liðar 1. gr. l. 13/1955. Í raun og veru er hér um bifhjól að ræða, en aðeins stærðar- og vélaraflsmunur.

Dráttarvél. Hér undir falla öll þau tæki, sem nú eru venjulega nefnd dráttarvelar, þó þannig, að séu þau gerð til hraðari aksturs en 30 km á klst. án verulegra breytinga á þeim, teljast þau til bifreiða.

Vinnuvél merkir í frumvarpinu vélknúið tæki, sem aðallega er ætlað til nota sem vinnutæki og ekki er gert til hraðari aksturs en 30 km á klst. Enn fremur vélknúið ökutæki, sem stjórnað er af gangandi manni. Hér er um mjög fjölbreyttan flokk tækja að ræða. Sem dæmi má nefna skurðgröfur, jarðýtur, veghefla, vegvaltara, lyftitæki, vélplóga, garðplóga, sem gangandi maður stjórnar o. s. frv.

Ef litið er yfir þá flokka, sem vélknúin ökutæki skiptast í, er aðallega um tvö sjónarmið að ræða, hlutverk það, sem tækinu er ætlað, og hraða þess. Öll tæki, sem ætluð eru aðallega til fólks- og vöruflutninga, teljast bifreiðar, án tillits til hraða, og auk þess öll vélknúin ökutæki, sem gerð eru til hraðari aksturs en 30 km á klst., án verulegra breytinga á þeim. Skilgreiningunni milli dráttarvéla og vinnuvéla ræður hlutverk það, sem þeim er ætlað að inna af hendi. Dráttarvélin er ætluð til að draga ökutæki eða vinnutæki, en vinnuvélin er aðallega ætluð til að vinna einhver verk sjálf. Þess ber að gæta, að oft mun vera hægt að breyta dráttarvél í vinnuvél og öfugt. Mundu þá koma til greina sérreglur frumvarpsins um hverja gerð tækisins.

Tengivagn og *festivagn* eru ökutæki, sem engin aflvél er í, en ætlazt er til að séu dregin af öðru ökutæki.

Tengitæki merkir öll tæki, sem vélknúin ökutæki draga, en ekki falla undir tengi- eða festivagna. Má sem dæmi nefna plóga, herfi, sláttuvélar o. s. frv.

Ljósatimi er í samræmi við ákvæði 1. mgr. 7. gr. l. 23/1941.

Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa.

Um 3. gr.

Er að meginefni í samræmi við 3. mgr. 1. gr. l. 23/1941.

Um 4. gr.

1. mgr. greinarinnar er að efni til samhljóða 1. mgr. 2. gr. l. 23/1941 og 2. mgr. 3. gr. l. 24/1941, en við er bætt ákvæði til verndar vegum. Í samræmi við rýmkun gildissviðs frumvarpsins frá gildandi reglum, nær ákvæðið til allra ökutækja.

2. mgr. greinarinnar svarar efnislega til 18. gr. l. 23/1941, en sérstök áherzla er þó lögð á þau öryggistæki, sem nauðsynlegust eru talin.

Um 5. gr.

Samsvarandi ákvæði eru í nokkrum greinum II. kafla l. 23/1941, aðallega 5.—11. og 13. gr. Ákvæði þessarar greinar eru tæknilegs eðlis. Vegna þess, hve þróun í þessum efnum er ör, má búast við, að endurskoða þurfi þau með skömmu millibili. Þykir því rétt að lögfesta einungis nauðsynlegar meginreglur, en veita auk þess heimild til að setja með reglugerð nánari ákvæði um einstök atriði (sbr. 10. gr.). Er þetta í samræmi við gildandi löggjöf á Norðurlöndum.

Helztu nýmæli í greininni eru:

1. Tæki til að gefa stefnumerki með.
2. Gert er ráð fyrir, að nýr búnaður, er jafngildi snjókeðjum, kunni að verða tekinn upp.
3. Ákvæði 11. gr. l. 23/1941 er breytt þannig, að þyngd ökutækis er miðuð við 400 kg í stað 350 kg.
4. Ákvæði um ökurita.

Um 1) Sjálfsagt þykir að lögfesta skyldu til að hafa tæki til að gefa stefnumerki með, enda er það nauðsynlegt í nútíma umferð, og ódýr og hentug tæki nú fáanleg.

Um 2) Snjókeðjur slíta mjög vegum. Tilraunir eru nú gerðar með nýjar gerðir hjólbarða og fleiri tækja til notkunar í snjó og hálku. Þykir því rétt að veita heimild til breytinga, ef hin nýju tæki reynast jafnörugg snjókeðjum.

Um 3) Breytingin er gerð til samræmis við erlenda löggjöf.

Um 4) Tæki þessi hafa verið reynd í allmörgum löndum, m. a. hér á landi, og þykja þau hafa gefið góða raun, enda er notkun þeirra lögfest sums staðar fyrir ákveðnar tegundir ökutækja, t. d. í Svíþjóð. Tækin skrá á þar til gerð eyðublöð ymislegt, er varðar aksturshátt bifreiðarstjóra, þ. á m. hraða bifreiðarinnar á hverjum tima. Auk þess sem tækin veita bifreiðareigandanum mikilvægar upplýsingar um meðferð bifreiðarinnar, veita þau löggæzlumönnum upplýsingar um, hvort brotin hafa verið ákvæði um hámarkshraða. Bifreiðar þær, sem ákvæðið nær til, eru svo stórar og þungar, að slys, sem þær kynnu að valda, eru líkleg til að verða stórfelldari en slys af völdum minni bifreiða. Æskilegt væri, að tæki þessi væru í öllum bifreiðum, en vegna kostnaðar og núverandi gerðar þeirra, þykir ekki fært að leggja það til. Kostnaður við kaup slíkra tækja mun vera tæpar kr. 2000.00 fyrir hverja bifreið.

Orðið glampagler, sem notað er í greininni og víðar í frumvarpinu, merkir tæki, sem endurkastar ljósgeislum, þannig að vel sést í myrkri. Tæki þetta er á norrænum málum nefnt „refleksanordning".

Um 6. gr.

Engin ákvæði hafa verið um gerð og búnað dráttarvéla. Í greinina hafa verið tekin þau ákvæði 5. gr., sem nauðsynleg verða að teljast fyrir öll vélknúin ökutæki, sem fara um vegi. Gert er ráð fyrir, að minni kröfur verði gerðar til þeirra dráttarvéla, sem eingöngu eru notaðar utan vega, t. d. dráttarvéla, sem einungis eru notaðar við jarðyrkju eða heyskap.

Um 7. gr.

Engin ákvæði hafa verið um gerð og búnað vinnuvéla. Nauðsynlegt er að setja þau. Liðirnir a. og c. þarfnast ekki skýringa. Ákvæðið um glampaglerin er sett vegna hættu þeirrar, sem stór vinnutæki geta valdið annarri umferð, ef þau eru skilin eftir í myrkri á eða við veg.

Um 8. gr.

Ákvæði 1. mgr. eru efnislega samhljóða 3. mgr. 11. gr. l. 24/1941, en við er bætt ákvæði um, að rauðlitað glampagler eða ljósker skuli vera aftan á reiðhjóli og lás á því. Hið fyrra er til samræmis við önnur ákvæði laganna um glampagler,

en hið síðara þykir nauðsynleg ráðstöfun til að draga úr reiðhjólaþjófnuðum, sem færzt hafa mjög í vöxt á síðari árum.

Ákvæði 2. mgr. um reiðhjól með hjálparvél eru ný og í samræmi við erlenda löggjöf um þessi efni.

Um 9. gr.

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli, sem rétt þykir að lögfesta. Sums staðar erlendis er krafizt ljóskera á hestvögnum, en með tilliti til aðstæðna hér á landi, þykir nægjanlegt, að glampagler séu notuð.

Um 10. gr.

Svo sem greint er í athugasemd um 5. gr., eru ákvæði 5.—9. gr. einungis meginreglur, sem nauðsynlegt er að setja fyllri ákvæði um í reglugerð.

Um 11. gr.

Ákvæði 1. og 2. mgr. eru óbreytt frá gildandi ákvæðum 1. og 3. mgr. 14. gr. l. 23/1941, en bætt við ákvæðum um tengivagna og festivagna.

Ákvæði 3. og 4. mgr. eru nýmæli, sem rétt þykir að lögfesta, m. a. af því að þau auðvelda löggæzlu.

Í 5. mgr. er rætt um skráningarskírteini og er gert ráð fyrir, að skoðunarvottorð verði rituð í það, sbr. niðurlag 18. gr.

Um 12.—14. gr.

Óbreytt frá gildandi ákvæðum 3. og 6. mgr. 14. gr. og 1.—3. mgr. 15. og 16. gr. l. 23/1941.

Um 15. gr.

Efni greinarinnar er í samræmi við gildandi ákvæði um bifreiðaeftirlitsmenn í 1. mgr. 17. gr. l. 23/1941. Bifreiðaeftirlitsmenn hafa starfað hér á landi um langt árabil í sérstakri stofnun, sem nefnd er bifreiðaeftirlit ríkisins. Í l. 23/1941 er ekki getið um stofnunina sem slíka, en þau kveða hins vegar á um skipun bifreiðaeftirlitsmanna. Þykir rétt að lögfesta þá skipan, sem verið hefur. Eigi þykir ástæða til þess að breyta um nafn stofnunarinnar, þótt hún eigi nú að hafa með höndum eftirlit með fleiri tegundum ökutækja en bifreiðum, enda er stofnunin alþekkt undir núverandi nafni.

Ákvæði um þekkingu eftirlitsmanna eru hin sömu og nú gilda. Bætt er við ákvæðum um hæfnipróf, hliðstæð ákvæðum l. 27/1951 um hæfnipróf lögreglumanna.

Um 16. gr.

Ákvæði 16. gr. eru nýmæli til þess ætluð að koma í veg fyrir innflutning vélknúinna ökutækja, sem ekki fullnægja kröfum íslenzkra laga.

Um 17. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að efni samhljóða gildandi ákvæðum 2., 3. og 4. mgr. 14. gr. l. 23/1941. Bætt er við ákvæði um skráningu leyfðrar farmsþyngdar vörubifreiða á hliðar þeirra. Ákvæði 4. mgr. 14. gr. l. 23/1941 um heimild eftirlitsmanna og löggæzlumanna til að kveða á um fyrirkomulag hleðslu bifreiðar er flutt í 54. gr.

Um 18. gr.

Samkvæmt ákvæðum 4. og 5. mgr. 17. gr. l. 23/1941, skal skoða bifreiðar einu sinni eða oftar árlega eftir ákvörðun dómsmálaráðherra, en heimilt er að bjóða sérstaka skoðun á mannflutningabifreiðum á skemmra fresti.

Í frumvarpinu er lagt til, að þessum ákvæðum verði breytt á þá leið, að felld séu niður fyrirmæli um árlega skylduskoðun. Ástæðan er sú, að mjög mikill munur er á ástandi vélknúinna ökutækja og skiptir þar m. a. máli aldur þeirra, gerð og

notkun. Þetta ber að hafa í huga við mat á því, hve oft skuli skoða þau og þykja því eigi efni til að lögbjóða árlega skoðun, heldur fela dómsmálaráðherra að setja almennar reglur um það. Er þetta og í samræmi við erlenda löggjöf. Það skal skýrt tekið fram, að breytingunni er eigi ætlað að draga úr öryggiseftirliti, heldur færa það í tryggara og eðlilegra horf. Því er og lagt til, að dómsmálaráðherra fái rýmri heimild en nú til þess að setja reglur um, að tilteknir flokkar ökutækja séu skoðaðir á skemmra fresti en aðrir. Mundi þeirri heimild einkum verða beitt um gamlar bifreiðar, strætisvagna, áætlunarbifreiðar og stórar vörubifreiðar.

Um 19. gr.

Í greininni er gert ráð fyrir, að lögreglustjóri eða bifreiðaeftirlitsmaður geti krafizt þess, að einstök ökutæki séu færð til sérstakrar skoðunar. Jafnframt er þar heimild til skoðunar ökutækja á vegum, þar sem þau eru á ferð, sbr. 5. mgr. 17. gr. l. 23/1941. Nýmæli er það, að ávallt skuli skoða ökutæki, er umskráning fer fram.

Í 5. mgr. 19. gr. er ákvæði um skyldu þeirra, er hafa með höndum viðgerðir vélknúinna ökutækja og verða þess varir, að öryggisútbúnaði þeirra sé áfátt, til að kalla bifreiðaeftirlitsmann á vettvang og að afhenda eigi ökutæki, fyrr en leyfi bifreiðaeftirlitsmanns liggur fyrir eða gert hefur verið við það, sem ábótavant kann að þykja. Ef þesari skyldu er ekki fullnægt, myndi það geta varðað viðgerðarmanninn refsingu. Þetta ákvæði kemur í stað ákvæða síðari hluta 5. tl. 2. gr. reglugerðar nr. 72/1937, sem mun lítið hafa verið beitt í framkvæmd.

Um 20. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða 6. mgr. 17. gr. l. 23/1941, en við er bætt ákvæði um skoðun ökutækis, áður en skráningarmerki eru afhent aftur, hafi þau verið tekin af ökutæki.

2. og 3. mgr. eru nýmæli. Nauðsynlegt þykir, að lögreglustjóri hafi heimild til að afskrá ónýt ökutæki án samþykkis eiganda. Algengt er, að eigendur ónýtra ökutækja hirði ekki um að afskrá þau og veldur það löggæzlu- og skattheimtumönnum oft miklum erfiðleikum. Rétt þykir þó, að lögreglustjóri geri rétthöfum (eigendum og skráðum veðhöfum) aðvart um fyrirætlun sína með hæfilegum fyrirvara. Slík tilkynning skiptir veðhafa máli, því þótt veð standi áfram eftir að ökutæki er afskráð, þá er veðhafa auðveldara að leita fullnustu í veðinu meðan það er á ökutækjaskrá. Rétt þykir og að banna afskráningu ökutækis samkvæmt beiðni eiganda, nema það sé ónýtt samkvæmt vottorði bifreiðaeftirlitsmanns.

Um 21. gr.

Reglugerðarheimildir samkvæmt þessari grein, sbr. og 19. gr., eru í samræmi við 1. mgr. 19. gr. l. 23/1941. Ákvæði um skráningu reiðhjóla er nú í 5. mgr. 11. gr. l. 24/1941 og haldið óbreyttu. Vinnuvélar og tengitæki hafa ekki verið skráningarskyld til þessa og er ekki gert ráð fyrir skráningarskyldu þeirra í frumvarpinu, en rétt þykir að hafa möguleika til að fyrirskipa skráningu ákveðinna tegunda þeirra, er reynslan kynni að sýna nauðsyn þess.

Um 22. gr.

Greinin svarar til 2. mgr. 17. gr. l. 23/1941. Gert er ráð fyrir, að skoðunargjald sé greitt af öllum skráningarskyldum ökutækjum. Er ætlazt til, að mismunur sé gerður á upphæð skoðunargjalda eftir gerð og stærð ökutækja og eftir því, hve oft skoðun þeirra verður fyrirskipuð. Það virðist t. d. sjálfsagt, að verulegur munur sé á skoðunargjaldi reiðhjóls með hjálparvél eða heimilisdráttarvélar annars vegar og strætisvagns eða mjög stórrar vörubifreiðar hins vegar.

Athygli skal vakin á því, að ákvæði 3. mgr. 17. gr. l. 23/1941 er fellt niður í frumvarpinu. Ákvæðið hefur verið dauður bókstafur, þar sem fjárveitingar til bifreiðaeftirlits ríkisins hafa verið háðar ákvörðun fjárveitingavaldsins á hverjum

tíma. Rétt þykir að vekja athygli á því um leið, að störf bifreiðaeftirlits ríkisins hljóta að aukast við lögfestingu frumvarps þessa, ef til kemur, og er því ekki ástæða til að ætla, að bifreiðaeftirlit ríkisins þurfi minni fjárveitingu í framtíðinni, þótt ákvæði 3. mgr. 17. gr. l. 23/1941 verði fellt niður.

Um 23. gr.

Ákvæði greinarinnar eru efnislega í samræmi við 41. gr. l. 23/1941.

Um 24. gr.

Rétt þykir að hafa ákvæðin, sem þessi grein fjallar um, í sérstakri grein og á undan ákvæðum um áfengisneyzlu í sambandi við akstur vélknúinna ökutækja. Hér er um almennar reglur að ræða, en áfengisneyzla mundi að ýmsu leyti falla undir, ef ekki kæmu til ákvæði 25. gr.

1. mgr. er samhljóða 2. mgr. 4. gr. l. 24/1941.

2. og 3. mgr. eru nær samhljóða 3. mgr. 23. gr. l. 23/1941. Ákvæðin ná þó til allra ökumanna, sbr. 2. mgr. 4. gr. l. 24/1941, og eru einnig rýmkuð að því leyti, að meðal dæma þeirra, sem nefnd eru, eru talin veikindi, eins og gert er í dönsku lögunum.

4. mgr. er í samræmi við ákvæði í 1. mgr. 38. gr. l. 23/1941. Það ákvæði fjallar þó aðeins um það, ef manni með áfengisáhrifum er fengin bifreið til stjórnar.. En sömu rök eiga við um þau tilvik, sem þessi grein fjallar um, og ákvæðið því rýmkað.

5. mgr. er samhljóða 5. mgr. 23. gr. l. 23/1941.

Um 25. gr.

Öllum ber saman um, að akstur manna, sem eru með áhrifum áfengis, sé hættulegur og vítaverður. Í samræmi við það sætir áfengisneyzla við akstur og akstur manna, sem eru með áhrifum áfengis, sérstökum viðurlögum, þyngri en ella, og er þessu líkt háttað meðal skyldra þjóða.

Það skiptir því miklu máli, hvað í því felst að „neyta áfengis við bifreiðarakstur“ og „aka undir áhrifum áfengis“.

Fyrra hugtakið hefur Hæstiréttur skýrt á þann veg, að áfengisneyzla skömmu áður en tekið er til við akstur falli undir það. Þessi skýring er eðlileg, því að bókstafsskýring er of þröng. Hún myndi leiða til þess, að ökumaður yrði að vera kominn undir stýri og ökutækið komið á hreyfingu. Það hugarfar að neyta áfengis svo að segja samtímis því og akstur hefst, ber vott um svo vítavert kæruleysi, að eigi má vera refsilaust.

Vandasamara er að kveða á um lengd tímabilsins frá því að áfengis var neytt og þar til akstur hefst. Erlendis hafa komið fram tillögur um að einskorða tímabilið við t. d. 1—2 klst. Nefndin hefur athugað rækilega, hvort rétt væri að lögfesta slíkt ákvæði. Reglan yrði þá skýr og komizt yrði hjá mjög erfiðu mati, sem almenningur kann oft að telja handahófskennt, af því að hann þekkir ekki öll þau atriði, sem áhrif hafa á matið hverju sinni.

Nefndin telur sig þó ekki geta lagt til, að slík regla verði lögfest. Hún yrði mjög erfið í framkvæmd og tilviljunum háð. Auk þess gengi hún mjög nærri einkamálefnum manna. Oft yrði t. d. nauðsynlegt að taka réttarskýrslur af fjölda gesta í samkvæmi. En slíkar skýrslur yrðu þó að jafnaði léleg sönnunargögn. Því er látið sitja við þær reglur, sem fyglt hefur verið, og mat dómstóla látið ráða.

Að því, er hitt hugtakið snertir — að „aka bifreið undir áhrifum áfengis“ — hefur nefndin á hinn bóginn farið inn á nýjar leiðir að nokkru leyti. Þegar skýra á þetta hugtak, ber að sama brunni og áður var vikið að. Orðin verða ekki skýrð alveg bókstaflega. Það er talið vísindalega sannað, að neyzla örlítils af áfengi, t. d. eins eða tveggja svonefndra áfengra bjóra, valdi ekki þeirri breytingu á mönnum, að þeir verði taldir undir áhrifum áfengis í venjulegri og eðlilegri merkingu þess orðs. Jafnvíst er þó, að tiltölulega lítil neyzla áfengis skerðir aksturshæfni manna,

a. m. k. flestra, en mjög er þetta þó mismunandi. Allt þetta mál hefur verið ýtarlega rannsakað á vísindalegan hátt og mikið um það ritað og rætt, bæði hér á landi og erlendis. Nefndin hefur kynnt sér aðalatriði þess, sem fram hefur komið erlendis um þessi mál, eftir því sem tími og aðstæður hafa leyft. Auk nefndarálita þeirra, sem getið er um í upphafi þessarar greinargerðar, hefur nefndin einkum kynnt sér álit nefndar, sem skipuð var í Svíþjóð 27. maí 1949 til þess að athuga samband umferðar og áfengisneyzlu. Sú nefnd lauk störfum 29. maí 1953 og er álit hennar birt sama ár sem nr. 20 í „Statens Offentliga Utredningar": Trafiknykterhet.

Nefndin hefur og rætt þessi mál við ýmsa þá aðila hér á landi, er helzt kunna skil á þeim, og m. a. kynnt sér skýrslur um umferðarslys tilkynnt lögreglunni í Reykjavík árin 1951—1952—1953 (birtar í Tímariti lögfræðinga 1954, bls. 178).

Samkvæmt því, sem nefndin hefur komizt næst, er það nokkuð almennt álit hér á landi, að eigi sé tekið nógu hart á áfengisneyzlu við bifreiðaakstur, og tillögur hafa komið fram um, að mjög verði hert á viðurlögum, jafnvel svo, að beitt sé ökuleysissviptingu ævilangt og varðhaldi við fyrsta brot. Nefndin gerir sér ljóst, að svipting réttinda til aksturs er ein þeirra leiða, sem að haldi geti komið til fækkunar umferðarslysum. En þess bera jafnframt að gæta, að réttindasvipting er mjög þungbær þeim, sem fyrir henni verður. Hún kemur og mjög misjafnlega hart niður. Miklu skiptir t. d., hvort um er að ræða mann, sem hefur bifreiðaakstur að atvinnu, eða mann, sem ekur sér til skemmtunar. Undantekningarlaus réttindasvipting vegna neyzlu áfengis, ef ekkert annað er athugavert við akstur, myndi og almennt talin misrétti, er aðrir, sem alvarlegum tjónum valda, myndu oft halda réttindum sínum. Hér verður því að gæta nokkurs hófs, enda mun eins víðtæk réttindasvipting og tillögur hafa komið um, hvergi tíðkast. Sú hefur og orðið reynslan, að þar sem viðurlög eru hörðust, hefur framkvæmdin slakað á kröfum um, hvað telja beri „áhrif áfengis". Í ýmsum löndum kemur réttindasvipting alls ekki til greina, nema ökumaður sé talinn „ölvaður", og refsing ekki heldur, t. d. í Belgíu. Annars staðar er réttindasviptingu og refsingu því aðeins beitt, að um allveruleg áfengisáhrif sé að ræða, og málsbætur litlar eða engar. Enn annars staðar er refsingu — sektum — að vísu beitt, þegar áfengisáhrif eru lítil, en réttindasviptingu eigi nema sérstök ástæða sé til. Hér kemur alltaf vandasamt mat til greina, fyrst og fremst á því, hvað telja beri áfengisáhrif, þ. e. mörkin að neðan. Það mark er sjálfsagt að setja lágt. En af því leiðir, að viðurlög hljóta að verða tvenns konar, vægari, þegar áfengisáhrif eru lítil eða jafnvel engin teljandi, en þyngri, þegar þau eru svo nokkru nemi.

Samkvæmt grundvallarreglum réttarfars hér og í öllum vestrænum menningarlöndum, ræður svonefnt frjálst mat á sönnun, þ. e. dómstólar meta eftir öllum þeim gögnum, sem fram eru komin, hvað telja megi sannað. Sé þeirri reglu beitt um það, hvort ökumaður sé undir áhrifum áfengis, taka dómstólar til athugunar vitnisburði um hegðun og háttalag hans, útliti, málfar, göngulag, lykt o. s. frv. Mestu skipta þó sérstakar prófanir, sem gerðar eru.

Þar skipti fyrst og fremst máli rannsókn á vínandamagni í blóði ökumanns. Sú aðferð er nú almennt notuð, bæði hér og erlendis. Hér er um vísindalega aðferð að ræða, sem, ef hún er framkvæmd með nægu öryggi og samvizkusamlega, er talin gefa nokkurn veginn örugga bendingu um, hve hið mælda vínandamagn í blóði hins rannsakaða valdi miklum áfengisáhrifum. Þess ber þó að gæta, að um nokkra ónákvæmni getur verið að ræða. Ýtarlegar rannsóknir hafa þó sýnt, að hún er lítil, þannig að sé 0.15‰ bætt við ‰ tölu, sem miðað er við, sé nægjanlegt tillit tekið til ónákkvæmninnar. Er sú aðferð notuð í Noregi og Svíþjóð. Einstaklingseinkenni manna, sem neyta sama áfengismagns, valda og miklu um, hve mikil áhrifin verða. Tegund þess, sem drukkið er, skiptir og máli, svo og, hve ört er drukkið, hvort drukkið er á fastandi maga o. fl. Því verður það með engu móti fullyrt, að þótt einn maður sé með áhrifum áfengis, ef tiltekið vínandamagn er í blóði hans, þá sé svo um alla aðra. Þau atriði, sem fyrr voru nefnd, geta ýmist orðið til þess að styrkja

eða veikja niðurstöðu blóðrannsóknar. Þess ber og vel að gæta, að því aðeins verður blóðrannsókn treyst, að hún sé framkvæmd með fullu öryggi og nákvæmni. Sjálfsagt er, að skýrar reglur séu settar um framkvæmd rannsóknarinnar, en þær reglur eiga ekki heima í lögum.

Augljóst er af framangreindu, að gild rök þarf til þess, að vikið sé frá grundvallarreglum laga um mat á sönnun í þessum efnum. Ýmis slík rök má þó finna. Meðal þeirra má nefna: Hætt er við, að þeir, sem kærðir eru, reyna að afla gagna gegn blóðrannsókninni, þótt lítið hald verði í þeim, og starf dómstóla þannig aukið að þarflausu. Blóðrannsókn myndi að jafnaði skera úr, en þegar svo væri ekki, myndi almenningur oftast ekki þekkja nægjanlega til gagnraka og telja niðurstöður dómstóla handahófskenndar. Fastar reglur um sönnunargildi blóðrannsóknar eiga sér svo góðan, vísindalegan grundvöll, að mjög sjaldan hlytist misrétti af. Öll framkvæmd mála um áfengisnautn í sambandi við bifreiðaakstur yrði fljótvirkari, einfaldari og samræmdari á ytra borði.

Þegar þessa er gætt, og þá ekki síður hins, að sú hætta, er þeir menn skapa, er neyta áfengis í sambandi við bifreiðaakstur, er mikil, ekki aðeins fyrir þá sjálfa, heldur og aðra, þá virðist ekki varhugavert, að viðurlög slíks athæfis séu metin samkvæmt nokkuð almennari mælikvarða en venjuleg sjónarmið refsiréttar og réttarfars segja til um.

Að því var áður vikið, að það að vera með áhrifum áfengis, sé mjög teygjanlegt hugtak. Samkvæmt vísindalegum rannsóknum og raunhæfum prófunum hefur reynslan orðið sú, að 0.5‰ vínandamagn í blóði skerði hæfni allflestra manna svo, að varhugavert megi telja, að þeir aki bifreið eða vélknúnum ökutækjum yfirleitt. Þetta mark er hið lægsta, sem nefndinni er kunnugt um, að nokkurt land noti í þessu sambandi. (Noregur). Í Svíþjóð er lágmarkið 0.8‰. Í Danmörku hefur verið lagt til, að það yrði 0.6‰. Hér kemur jafnframt til álita ónákvæmni sú, sem ekki verður komizt hjá, og virðist markið því ekki setjandi lægra en 0.6‰. En þeirri reglu ætti þá að beita stranglega. Nefndinni er ekki kunnugt um, að í nokkru landi sé ákært, ef ‰ talan er lægri. Víðast er hún hærri, sbr. að framan. Hér á landi mun ekki hafa verið ákært, ef talan er lægri en 0.8‰.

Áður er vikið að því, að þótt vísindamagn hafi náð þessari ‰ tölu, þá er nær alltaf um mjög lítil áfengisáhrif að ræða og oft svo lítil, að eigi verður talin meiri hætta af akstri manns með þeim áhrifum en margra þeirra, sem aka án slíkra áhrifa. Það er því í algeru ósamræmi við almenna réttarvitund og grundvallarsjónarmiði refsiréttar, ef viðurlög við slíkum brotum eru gerð söm og fyrir önnur miklu stórfelldari brot, sömu tegundar. Enginn samjöfnuður er t. d. á því, ef maður ekur með 0.5‰ áfengismagn í blóði eða ofurölvi. Hér verður því að gera mun á. Vandinn er að finna mörkin. Sömu sjónarmið eiga við hér og um lágmarkið. Hér ber því einnig að miða við vínandamagnið í blóðinu. Í þeim löndum, sem á annað borð hafa farið þessa leið, hafa mörkin verið dregin við 1.20—1.50‰. Er þá gert ráð fyrir hugsanlegri ónákvæmni, þannig að almennt verði ekki ákært, nema ‰ talan sé nokkru hærri (1.25—1.60‰). Í samræmi við þá stefnu nefndarinnar, að ákvæði í þessum efnum séu sem skýrust og fullrar varúðar gætt, telur nefndin rétt að miða við 1.30‰ sem markalínu, enda sé sú sú tala þá tekin bókstaflega, eins og talan 0.6‰, sem fyrr getur.

Samkvæmt þessum almennu sjónarmiðum er 1. mgr. 25. gr. frv. orðuð. Áfengisneyzla í sambandi við bifreiðaakstur er bönnuð. Sú sönnunarregla lögfest, að maður er talinn „undir áhrifum áfengis", ef vínandamagn í blóði hans er 0.6‰. Sönnun áfengisáhrifa er þó að sjálfsögðu heimil með öðru móti, en andsönnun ekki önnur en sú, að prófun og rannsókn blóðsýnishorns sé athugaverð. Sérstök viðurlög gildi um áfengisáhrif á þessu stigi og allt að 1.30‰. Hér er um að ræða varhugaverðan akstur, sem ekkert óhapp hlýzt þó af. Það eitt að tefla öryggi í hættu, er refsivert. Nemi vínandamagnið meiru en 1.30‰, er hættan orðin slík, að telja má allflesta menn óhæfa til aksturs, og eru viðurlög þá samkvæmt því.

Um ákvæði greinarinnar skal annars tekið fram:

Sú regla gildandi laga, að tilraun til aksturs með áhrifum áfengis sé refsiverð á sama hátt og fullframið brot, er látin haldast.

Ákvæði greinarinnar ná ekki aðeins til aksturs bifreiða, heldur hvers konar vélknúinna ökutækja. Hér er um allmikla rýmkun frá gildandi ákvæðum að ræða. Að vísu má segja, að sum vélknúin ökutæki séu ekki jafnhættuleg almennri umferð og bifreiðar og bifhjól. En hættan af þeim er á hinn bóginn oft meiri, af því að þau eru svo þung og stórvirk. Um sum þeirra eru og gerðar minni kröfur en önnur til kunnáttu þeirra og hæfni, sem með þau fara, og má þá ekki minna vera en að hún sé ekki skert. Þess skal þó getið, að samkvæmt VII. kafla frv. hafa dómstólar svo rúmar hendur, er þeir beita viðurlögum, að þeim er auðvelt að hafa hliðsjón af gerð ökutækis, hættunni, sem af því stafar, og öðrum aðstæðum.

Ákvæði 5. mgr. um ökumenn hestvagna og reiðhjóla eru ný og í samræmi við tillögur, sem fram hafa komið á Norðurlöndum. Ákvæðin eru og lögfest t. d. í Danmörku og virðast sjálfsögð. Aðstæður eru þó svo misjafnar, að mat dómstóla á fullan rétt á sér.

Ákvæði 6. mgr. eru í samræmi við gildandi lög, sbr. niðurlag 1. mgr. 23. gr. l. 23/1941.

Sama er að segja um 7. mgr., sbr. 2. málsl. 1. mgr. 23. gr. l. 23/1941.

Ákvæði 8. mgr. er nýmæli. Að vísu má ætla, að reglu þessari yrði fylgt af dómstólum án beinar heimildar. Til þess að taka þó af allan vafa, þykir rétt að lögfesta þessa reglu, og er það í samræmi við tillögur, sem fram hafa komið á Norðurlöndum.

9. mgr. Ákvæðið er nýmæli. Haft er í huga það tilvik, er áfengis hefur verið neytt við akstur eða rétt áður en ekið er, þannig að vínandamagn í blóði ökumanns hefur náð hámarki, er akstri lýkur. Reynslan sýnir, að neyzla áfengis verkar fyrr á taugakerfið en mæling á vínandamagni í blóði ber vott um.

10. og 11. mgr. eru í samræmi við gildandi lög.

Að öðru leyti verður vikið að þessum málum í sambandi við VII. kafla.

Um 26. gr.

Samsvarandi ákvæði er nú að finna í 24. og 30. gr. l. 23/1941 og 3. mgr. 4. gr. l. 24/1941. Rétt þykir að fella ákvæði þessi saman í eina grein. Hliðstæð ákvæði varðandi skyldur bifreiðareiganda eru í 4. gr. frumvarpsins.

Um 27. gr.

1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 20. gr. l. 23/1941, en ákvæði um mynd ökuskírteinishafa er flutt í 33. gr. frv.

2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 20. gr. l. 23/1941, að undanskildu ákvæði um prófdómendur, sem flutt er í 33. gr. frv., enda á það og við um próf til aksturs annarra tegunda ökutækja en bifreiða.

Ákvæði um ökuskírteini til aksturs leigubifreiða til mannflutninga eru í 4. mgr. 20. gr. l. 23/1941. Þar er gert ráð fyrir, að í reglugerð sé ákveðið, hvaða skilyrði önnur en 20 ára aldur menn skuli uppfylla til að aka slíkum bifreiðum. Um þetta hafa verið sett ýtarleg ákvæði í reglugerðum, nú í reglugerð nr. 178 13. desember 1948. Samkvæmt þeim ákvæðum skal halda námsskeið fyrir bifreiðarstjóra, sem ætla að stunda akstur leigubifreiða til mannflutninga, en ákvæði 4. mgr. 20. gr. l. 23/1941, og þar af leiðandi framangreind reglugerðarákvæði, ná ekki til stjórnenda vörubifreiða. Með hliðsjón af hættu þeirri, sem fylgir akstri hinna stærri gerða vörubifreiða, þykir rétt, að sömu ákvæði gildi um stjórnendur þeirra. Þá þykir og rétt, að heimild sé til að setja enn strangari skilyrði um stjórnendur hinna stærri farþegabifreiða, svo sem strætisvagna og langferðabifreiða. Munur á stærð þeirra og hinna venjulegu leigubifreiða til mannflutninga er orðinn miklu meiri

en var, þegar gildandi lög voru sett. Verður að telja nauðsynlegt að gera miklar hæfniskröfur til manna, sem stjórna ökutækjum, er flutt geta stóran hóp manna.

Ákvæði 4. mgr. hefur verið í reglugerð, en rétt þykir að lögfesta það.

Ákvæði 5. og 6. mgr. eru að mestu efnislega samhljóða 6. mgr. 20. gr. l. 23/1941. Nýtt er ákvæðið um heimild til að gefa út ökuskírteini til skemmri tíma en 5 ára. Sérstakar ástæður geta verið til þess, að rétt sé að takmarka gildi ökuskírteinis, t. d. ef umsækjandi er kominn á þann aldur, að búast megi við, að hann uppfylli ekki skilyrði um líkamshreysti í svo langan tíma.

Um 28. gr.

Ákvæði 1. mgr. er nýmæli. Samkvæmt 2. mgr. 1. gr. l. 23/1941 er lágmarksaldur ökumanna dráttarvéla 18 ár. Önnur ákvæði um þá eru eigi í lögum. Hér er gert ráð fyrir, að til aksturs dráttarvéla þurfi bifreiðarstjórapróf eða sérstakt ökuskírteini. Aldursmark er miðað við 16 ára aldur. Ætlazt er til, að menn megi ganga undir dráttarvélapróf, án þess að hafa notið kennslu löggilts ökukennara.

Eigi þykir ástæða til að krefjast sérstaks prófs eða ökuskírteinis fyrir þá, sem einungis stjórna dráttarvélum utan alfaraleiða við jarðyrkju eða heyskaparstörf. Aldursmark er sett 15 ár og er í það lægsta. Þar sem ökutækin eru tiltölulega auðveld í noktun og eiga ekki að vera á alfaraleiðum, þykir fært að taka tillit til hagsýniástæðna. Orðið alfaraleið er hér og annars staðar í frv. notað í nokkru þrengri merkingu en orðið vegur, eins og það er skýrt í 2. gr. frv. Vegur frá þjóðvegi heim að sveitabýli mundi t. d. ekki talinn alfaraleið í þessu sambandi.

2. mgr. er nýmæli að því leyti, að krafizt er bifreiðarstjóraskírteinis fyrir ökumenn vinnuvéla, ef þeim er ekið um vegi. Aldursákvæðið er í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. l. 23/1941, með þeirri breytingu, sem orðið hefur á bifreiðarstjóraaldri.

3. mgr. er í samræmi við ákvæði laga nr. 13/1955. Gert er ráð fyrir vægari skilyrðum til að öðlast réttindi til stjórnar dráttarvélar eða reiðhjóls með hjálparvél heldur en bifreiðar. Ákvæði um bifreiðastjórakennslu og bifreiðastjórapróf eiga því ekki við og í 5. mgr. er gert ráð fyrir, að settar verði sérstakar reglur um þau.

Um 29. gr.

Fyrri málsliður er samhljóða 3. mgr. 20. gr. l. 23/1941, en síðari málsliður er nýr. Rétt þykir að hafa lægra aldursmark fyrir ökumenn hægfara, vélknúinna sjukraökutækja en fyrir bifreiðar, hliðstætt lægra aldursmarki fyrir reiðhjól með hjálparvél. Sjúkraökutæki þau, sem hér um ræðir, eru líkust reiðhjólum með hjálparvél að vélarstærð og hraðamöguleikum.

Um 30. gr.

Greinin er samhljóða 7. mgr. 20. gr. l. 23/1941 og þarfnast ekki skýringa.

Um 31. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að efni til samhljóða ákvæðum 21. gr. l. 23/1941. Upphaf 21. gr. l. 23/1941 er í 1. mgr. 32. gr. frv. með breytingu og einnig ákvæði um kennslu bifhjólaaksturs og lágmarksaldur til að fá tilsögn.

Með lögum nr. 49/1948 voru ákvæði bifreiðalaganna um ökukennara gerð nokkru strangari en verið hafði. Aðalbreytingin var sú, að þá var krafizt sérstakrar löggildingar til ökukennslu, en áður máttu allir kenna bifreiðaakstur, sem höfðu réttindi til aksturs leigubifreiða til mannflutninga. Ákvæði l. 49/1948 hafa verið framkvæmd síðan með þeirri undantekningu, sem gerð var í lögum 23/1951 um, að þeir skyldu halda réttindum til ökukennslu, sem leyst höfðu af hendi fyrir 31. des. 1950 próf, sem heimilaði þeim að stjórna leigubifreiðum til manflutninga og uppfylltu önnur skilyrði, enda hefðu þeir fengið löggildingu til ökukennslu fyrir 1. apríl 1951.

Ekki er ætlunin að breyta þessu ákvæði og vísast um það atriði í 87. gr., sem fjallar um, að menn skuli halda áunnum réttindum samkvæmt gildandi lögum.

Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa.

Um 32. gr.

Ákvæði 1. mgr. er í samræmi við tvo fyrstu málsliði 1. mgr. 21. gr. l. 23/1941. Bætt er við tveim ákvæðum, 1), að sama regla um ábyrgð ökukennara gildi einnig, þegar maður, sem hefur haft ökuréttindi, æfir sig af nýju í kennslubifreið, og 2), að ákvæðin um áfengisáhrif, þreytu o. fl. gildi um nemandann, þótt ökukennari beri einnig ábyrgð.

Með 2. mgr. er breytt ákvæðum 21. gr. l. 23/1941 um kennslu í bifhjólaakstri og gerðar sömu kröfur og um kennslu í bifreiðaakstri. Enginn mun hafa sótt um sérstaka löggildingu til kennslu í bifhjólaakstrir, enda sýnist ekki ástæða til að krefjast minni hæfni kennara við bifhjólakennslu en bifreiðakennslu.

3. mgr. er í samræmi við næstsíðustu málsgr. 21. gr. l. 23/1941 og þarfnast ekki skýringa.

Með lögum nr. 23/1941 var lágmarksaldur bifreiðastjóra 18 ár, en lágmarksaldur til að fá tilsögn í akstri 17 ár. Er aldursmarkið var lækkað árið 1951, var aldursmarkinu til að mega læra bifreiðaakstur ekki breytt. Eðlilegt þykir að leyfa nokkuð yngri mönnum æfingaakstur undir stjórn og á ábyrgð lögilts ökukennara en akstur á eigin ábyrgð. Er því lagt til, að veita megi manni tilsögn 3 mánuðum áður en hann hefur aldur til að fá ökuskírteini. Þykir og rétt, að hliðstæð regla verði lögfest um þá, sem sviptir hafa verið rétti til að öðlast ökuskírteini, en heimildin takmörkuð við 1 mánuð.

Um 33. gr.

Í greininni eru ákvæði samhljóða ákvæðum í 1. og 2. mgr. 20. gr. og síðustu málsgrein 21. gr. l. 23/1941. Þarfnast þau ekki skýringa.

Um 34. gr.

Um rétt manna, sem hafa erlend ökuskírteini, til að stjórna bifreiðum hér á landi, eru ákvæði í 5. mgr. 20. gr. l. 23/1941. Er ákvæði frumvarpsins efnislega óbreytt, en bætt við ákvæði um heimild erlendra manna til að stjórna bifreiðum hér, ef milliríkjasamningar, sem Ísland er aðili að, heimila það.

Um 35. gr.

Ákvæði 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 20. gr. l. 23/1941 með þeirri breytingu, sem leiðir af víðara gildissviði frumvarpsins en l. 23/1941, og því, að í frumvarpinu nær bannið eigi aðeins til eiganda eða umráðamanns, heldur til hvers, sem með bifreið fer.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða ákvæði 2. mgr. 22. gr. l. 23/1941 með þeirri breytingu, sem leiðir af víðara gildissviði frumvarpsins en l. 23/1941, (ökutæki í stað bifreiðar).

Um 36. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að mestu hin sömu og í gildandi umferðarlögum, en sett í eina grein. Bætt er við ákvæði um, að reglur kaflans gildi um umferð ríðandi manna, að því leyti, sem sérreglur laganna um þá koma ekki til. Nýtt ákvæði er um, að reglur um gangandi menn skuli einnig gilda um þá, sem leiða reiðhjól eða aka farartæki fatlaðra. Er þetta í samræmi við hliðstæða norræna löggjöf.

Um 37. gr.

1. mgr. svarar efnislega til 2. gr. l. 24/1941 og 1. mgr. 27. gr. l. 23/1941. Ákvæði 2. mgr. eru ný. Sjálfsagt er, að gætt sé sérstakrar varúðar við skóla og barnaleikvelli. Sömu sjónarmið eiga við, þar sem vitað er eða gera má ráð fyrir, að börn séu að leik,

þótt ekki sé í nánd við skóla eða leikvöll. Er með þeim hætti lögð áherzla á nauðsyn varúðar þar, sem vænta má barna, og er það í samræmi við dómvenju. Athygli skal þó vakin á því, að leikur barna á götum er bannaður í 2. mgr. 42. gr.

Um 38. gr.

Ákvæði greinar þessarar samsvara að efni til ákvæðum í 2. og 5. gr. l. 24/1941. Hér eru þó settar fyllri reglur en þar er að finna.

Benda má sérstaklega á ákvæði 4. mgr., þar sem bannað er að nema á brott eða skemma umferðarmerki. Ber nauðsyn til að taka strangt á slíkum brotum.

Um 39. gr.

Hér er um sjálfsagða reglu að ræða, sem verið hefur í lögreglusamþykktum, en rétt þykir að lögfesta.

Um 40. gr.

Efni greinar þessarar svarar til ákvæða 4. og 5. mgr. 1. gr. l. 23/1941. Eigi þykir ástæða til að hafa undanþáguheimild fyrir bifreiðar í opinberri þjónustu umfram það, sem greinin gerir ráð fyrir.

Um 41. gr.

Ákvæði 1. og 2. mgr. svara til ákvæða 9. gr. l. 24/1941 og 29. gr. l. 23/1941.

Ákvæði 3. mgr. eru nýmæli. Það er brýn nauðsyn, að umferðar- og varúðarmerki séu í lagi. Ber því að skylda alla þá, sem eiga hlut að því, að slík merki raskast, svo og aðra vegfarendur til að sjá um, að bætt verði sem fyrst úr því, sem aflaga hefur farið.

Um 42. gr.

Ákvæði 1. mgr. hafa ekki verið í umferðarlögum hingað til, en hliðstæð ákvæði eru í ýmsum lögreglusamþykktum. Að því, er varðar ákvæði 2. mgr., er þar um nýmæli að ræða. Leikir barna og unglinga á vegum er almennt bannaðir, ef af þeim getur stafað hætta eða truflanir á umferð. Hins vegar hefur þótt rétt að leyfa leiki á sérstaklega merktum götum, þar sem umferð er takmörkuð í því skyni. Hefur sá háttur verið hafður á víða erlendis og gefið góða raun.

Um 43. gr.

Ákvæði greinarinnar eru nýmæli. Það er alkunna, að hlutir, t. d. ökutæki, sem skildir eru eftir á vegum, eru mjög hættulegir fyrir umferðina og hafa valdið slysum. Sé slík geymsla muna á vegum nauðsynleg, er gert ráð fyrir, að þeir séu greinilega merktir viðvörunarmerkjum eða þeirra gætt. Ákvæði 3. mgr. eru nú í lögreglusamþykktum, en rétt þykir að taka þau upp í umferðarlög.

Um 44. gr.

Ákvæði þetta hefur ekki verið í lögum hér á landi, en er í samræmi við venju og gildandi ákvæði umferðarlaga á Norðurlöndum.

Um 45. gr.

Haldið er sömu meginreglu og fram kemur í 6. gr. l. 24/1941. Þó eru ákvæðin ýtarlegri. Í frumvarpinu er miðað við vinstri handar akstur, sbr. upphafskafla þessara athugasemda.

Í 1. og 2. mgr. er boðið, að ökumenn aki vinstra megin á akbraut eftir því, sem við verður komið og þörf er á vegna annarrar umferðar. Skylt er þó ávallt að aka við vinstri vegarbrún, þegar útsýn er hindruð, nema um einstefnuveg sé að ræða, enda er þar eigi ástæða til að óttast umferð úr gagnstæðri átt.

Ákvæði 3. mgr. er í samræmi við gildandi venju.

Ákvæði 4. mgr. leggja sérstaka aðgæzluskyldu á herðar þeim ökumönnum, sem breyta um aksturssstefnu á vegi eða aka af stað frá vegarbrún. Ekki á þó ákvæði þetta að draga úr aðgæzluskyldu þeirra, sem á eftir eða móti koma.

Ákvæði 5. mgr. er í samræmi við gildandi lög á Norðurlöndum. Í upphafi hennar er ökumönnum gert skylt að hafa hæfilegt bil milli ökutækja, sem aka í sömu átt, til þess að forðast árekstra. Rétt þykir og að lögfesta reglu um, að stórar bifreiðar aki með hæfilegu millibili utan þéttbýlis, þannig að unnt sé að aka fram hjá þeim, án sérstakrar áhættu. Þetta ákvæði er ekki látið ná til þéttbýlis, því að nauðsynlegt er að nýta sem bezt göturými og hámark ökuhraða er þar lægra. Lokaákvæði 5. mgr. er sett með hliðsjón af burðarþoli brúa.

6. mgr. þarfnast ekki skýringa.

Um 46. gr.

Í gildandi umferðar- og bifreiðalögum eru engin sérákvæði um, hvernig ekið skuli, þegar beygt er á vegamótum. Um þau efni eru einungis ófullkomnar reglur í lögreglusamykktum. Árekstrar ökutækja á vegamótum eru mjög tíðir. Er því nauðsynlegt að setja ýtarleg ákvæði um umferðarrétt, þegar beygt er á vegamótum.

Í 1. mgr. er lögð aðgæzluskylda á ökumann, sem ætlar að beygja, gagnvart þeim, sem koma akandi á eftir honum, þannig að beygjan valdi ekki hættu.

Í 2. mgr. er ákveðið, hvernig akstri skuli hagað, áður en beygt er. Merkasta nýmælið er það, að ekið skuli, ef aðstæður leyfa, að miðlínu vegar, þegar ætlunin er að beygja til hægri, eða, ef um einstefnuakstur er að ræða, yfir á hægri vegarbrún, áður en beygt er. Akstursregla þessi hefur verið lögfest á Norðurlöndum og víða annars staðar. Hér á landi nota ökumenn hana í vaxandi mæli, án þess að hún hafi stoð í lögum. Kostir þessarar reglu eru þeir, að hún dregur úr töfum fyrir þá, sem ætla að aka beint áfram eða til vinstri, þar sem þeim er heimilað, ef aðstæður leyfa, að fara fram hjá vinstra megin við ökutæki, sem ætlar til hægri. Færsla ökutækis að miðlínu vegar eða að hægri vegarbrún, ef um einstefnubraut er að ræða, gefur þar að auki ökumanni þeim, sem á eftir kemur, mikilvægar upplýsingar um væntanlega akstursstefnu þess. Er það til mikils öryggis.

Orðalag síðasta málsliðs 2. mgr. um akstur á akreitum við vegamót, er miðað við, að akstri sé hagað þannig, að vegamótin tæmist greiðlega, en þó með fullu öryggi. Í greininni er áður skýrt frá, hvernig skuli aka, ef beygja á til vinstri eða hægri. Hins vegar geta þeir, sem aka vilja beint áfram, valið á milli akreita eftir því, hversu mörg ökutæki eru á þeim.

Í 3. mgr. eru reglur um, hvernig akstri skuli hagað, þegar beygt er á vegamótum. Við vinstri beygju skal fylgja vinstri vegarbrún. Við hægri beygju er miðað við, að ekið sé að vinstri vegarbrún strax, er yfir vegamótin kemur, án þess, að nánar sé tilgreint, hvernig akstri skuli hagað meðan ökutækið er á sjálfum vegamótunum. Þykir ekki fært að lögfesta nákvæma reglu í þeim efnum, þar sem mismunandi aksturshættir hæfa hinum ýmsu gerðum vegamóta.

Reglan í síðasta málslið 3. mgr. um að ekki megi beygja til hægri, fyrr en ökutæki, sem á móti koma, hafa farið fram hjá, er í samræmi við löggjöf Norðurlanda og Alþjóðasamþykktina frá 1949.

Ákvæði 4. mgr. er sett í 46. gr., þar sem efni þess er skylt öðrum ákvæðum greinarinnar. Að öðru leyti þarfnast það eigi skýringa.

Um 47. gr.

Ákvæði 1. mgr. eru nýmæli, er byggjast á núverandi venju.

Ákvæði 2. málsliðs 1. mgr. er í eðlilegu samræmi við meginregluna um akstur í upphafi 45. gr., en rétt þykir, til að taka af allan vafa, að taka þetta sérstaklega fram í þessari grein. Um sérstakar skyldur ökumanna, sem aka mjög breiðum ökutækjum, eru ákvæði í 5. mgr. 55. gr.

2. mgr. samsvarar 4. mgr. 28. gr. l. 23/1941. Sú efnisbreyting er þó, að ákvæðið miðast nú við öll ökutæki.

Slysahætta í sambandi við framúrakstur er mjög mikil og þykir nauðsynlegt að setja ýtarlegri ákvæði en nú eru í 6. gr. l. 24/1941, 4. mgr. 26. gr. og 3., 5. og 7. mgr. 28. gr. l. 23/1941. Er því lagt til í 3. mgr., að bannað verði að aka fram úr

ökutæki, ef það getur orðið til hættu eða óþægindа fyrir umferð annarra vegfarenda, hvort sem þeir koma á eftir eða á móti. Er þá t. d. óheimilt að aka fram fyrir ökutæki, sem á undan fer, ef sýnilegt er, að ökumaður, sem á eftir kemur, er í þann veginn að aka fram hjá. Sömuleiðis er bannað að aka fram hjá á vegamótum, í hættulegum beygjum og við afmarkaðar gangbrautir.

Í 4. mgr. eru nánari reglur um hegðun þeirra, sem fram úr aka og þeirra, sem fram hjá er ekið. Í Svíþjóð er lögboðið, að ökumaður megi ekki aka fram fyrir ökutæki, nema ökumaður þess hafi gefið merki um, að það sé óhætt. Ákvæði þetta hefur ekki verið tekið upp í dönsk og norsk lög, þar eð slíkar reglur þykja líklegar til að valda vafa á, hver ábyrgð beri á framúrakstri, en ekki er ætlunin að breyta reglum um það, þ. e., að sá, sem fram úr ekur, beri aðalábyrgðina. Í frumvarpi þessu er farin sú leið að skylda þann, sem fram fyrir ætlar, til að gefa þeim, sem á undan fer, merki, þannig að sá megi vita um þá ætlan hans.

Samkvæmt frumvarpinu er eigi aðeins lögð sú skylda á ökumann að víkja til vinstri, er annar ökumaður vill komast fram hjá honum, heldur og að draga úr hraða eða nema staðar, ef nauðsynlegt er. Þetta ákvæði er nýtt og þykir óhjákvæmilegt að setja það með hliðsjón af þeirri reynslu, að ökumenn auka oft hraðann í stað þess að víkja, þegar fram hjá þeim á að aka.

Um 5. mgr. vísast til athugasemda við 2. mgr. 46. gr.

Ákvæði 6. mgr. er algert nýmæli, sem nauðsynlegt þykir að setja til þess að full not verði af skiptingu akbrauta í akreiti.

Í 7. mgr. eru nýmæli um akstur fram hjá vegagerðartækjum. Nauðsynlegt er að veita heimild til að aka fram hjá vegheflum og þess konar tækjum á þann hátt, sem hagkvæmastur er, en þá lögð sérstaklega rík varúðarskylda á þann, sem fram hjá ekur.

Um 48. gr.

Grein þessi fjallar aðallega um umferðarrétt á vegamótum. Samkvæmt 1. mgr. er regla sú, sem gilt hefur, látin standa óbreytt sem meginregla. Undantekningar frá henni koma fram í 2.—4. mgr. Í þeim er umferð um sérstaka vegi veittur forgangsréttur umfram aðra umferð. Í 2. mgr. er ákveðið, að þeir vegir einir njóti aðalbrautarréttar, sem þannig eru merktir, sbr. 66. gr. Í 3. og 4. mgr. eru reglur um, hvernig ökumenn skuli hegða sér, er þeir koma að vegamótum, þar sem aðalbrautarréttur gildir. Er greint á milli tveggja tegunda aðalbrauta, annars vegar vega, sem njóta sams konar forréttar og nú gildir samkvæmt 7. gr. l. 24/1941, og hins vegar vega, sem eigi má aka inn á, án þess að stöðva fyrst. Hið síðarnefnda er nýmæli. Hér er um þrjár leiðir að velja:

1) Reglu 7. gr. l. 24/1941,
2) algera stöðvunarskyldu,
3) reglu þessarar greinar.

Ekki þykir fært að bjóða algera stöðvun á öllum vegum, sem að aðalbrautum liggja, enda ekki alls staðar þörf á því. Stöðvunarskylda er hins vegar sums staðar mjög nauðsynleg. Æskilegt er því að hafa heimild til að bjóða algera stöðvunarskyldu við ákveðin vegamót aðalbrauta og vegamót annarra vega, þótt þeir njóti eigi aðalbrautarréttar að öðru leyti. Rétt þykir að benda á, að flokkun vega í aðalbrautir og aðra vegi fer mjög vaxandi erlendis, og er svo komið sums staðar, að aðalbrautarreglan ræður almennt umferðarrétti á vegamótum. Ekki þykir þó ástæða til að ganga lengra í þeim efnum hér en lagt er til í frumvarpinu, enda opin leið samkvæmt því til að fjölga aðalbrautum.

Reglur 5. og 6. mgr. eru ekki í lögum nú, en almennt er farið eftir þeim og þykir sjálfsagt að lögfesta þær, þótt leiða megi sumar þeirra af hinum almennu reglum laganna.

Um 49. gr.

Greinin er í samræmi við ákvæði 1., 4. og 5. mgr. 26. gr. l. 23/1941 og 3. mgr. 4. gr. l. 24/1941. Reglurnar eru gerðar nokkuð ýtarlegri og almennu hraðaákvæðin

felld í eina grein. Í 1. og 2. mgr. kemur fram sú meginregla frumvarpsins, að ökuhraðann skuli ávallt miða við aðstæður. Í 3. mgr. eru síðan rakin nokkur tilvik, sem krefjast sérstakrar aðgæzlu, en ekki er ætlazt til, að sú upptalning sé tæmandi.

Um 50. gr.

Í þessari grein eru sérreglur um hámarkshraða. Samkvæmt gildandi ákvæðum í 2. mgr. 26. gr. l. 23/1941 er hæsti lögleyfði hraði bifreiða 60 km á klst. á vegum úti, en 30 km á klst. í þéttbýli. Í mörgum löndum hafa verið felld niður ákvæði um hámarkshraða venjulegra bifreiða.

Á þeim 16—17 árum, sem liðin eru frá setningu gildandi bifreiðalaga, hefur tækniþróun í bifreiðaiðnaði verið mjög stórstíg, og jafnframt hafa orðið miklar framfarir í vegagerð hér á landi. Þrátt fyrir þetta og hinar ýtarlegu, almennu hraðatakmarkanir í 49. gr., þykir þó ekki fært að leggja til, svo sem gert hefur verið víða erlendis, að ákvæði um hámarksökuhraða verði felld niður. Hér er sú leið farin að hækka nokkuð hámark leyfðs ökuhraða. Jafnframt eru teknar upp sérstakar hraðareglur fyrir ákveðnar tegundir ökutækja, sem hættulegt þykir að aka með sama hraða og venjulegum bifreiðum. Eftir öllum aðstæðum nú þótti hæfilegt að ákveða markið 70 km á klst. utan þéttbýlis.

Með gerð nýtízku gatna í kaupstöðum er augljóst, að hækka verði hámarkshraða þar til þess að þær nýtist, enda eru gildandi ákvæði um hámarkshraða úrelt. Er því lagt til, að heimild til hámarkshraða verði færð upp í 45 km á klst. Ljóst er, að sá hraði hæfir ekki öllum götum í þéttbýli. Hámarkshraði þessi er því takmarkaður af hinum almennu hraðaákvæðum 49. gr. og heimild skv. 4. mgr. 50. gr. til að ákveða lægri hámarkshraða, eftir því sem við á. Samkvæmt því má ákveða lægri hámarkshaða almennt með undantekningum um ákveðna vegi, eða ákveða lægri hámarkshaða á tilteknum vegum.

Ákvæði um hámarkshraða á Norðurlöndum eru sem hér segir:

1. *Danmörk:*
   Ákvæði um hámarkshraða bifreiða eru engin, hvorki í þéttbýli né utan þess, nema fyrir bifreiðar, sem eru yfir 3500 kg að heildarþyngd, 60 km/klst.
2. *Svíþjóð:*
   Utan þéttbýlis er enginn hámarkshraði, nema fyrir almenningsvagna og vörubifreiðar, sem eru yfir 2500 kg að heildarþyngd, 60 km/klst.
   Í þéttbýli: 50 km/klst.
3. *Finnland:*
   Engin hámarkshraðaákvæði fyrir fólksbifreiðar. Fyrir önnur ökutæki er hámarkshraði 70 km/klst.
4. *Noregur:*
   Hámarkshraði utan þéttbýlis 70 km/klst., nema fyrir bifreiðar, sem eru yfir 3500 kg að heildarþyngd, 60 km/klst. Í þéttbýli er hámarkshraði 40 km/klst.

Í öllum löndum eru sérákvæði um hámarkshraða bifreiða, sem draga önnur ökutæki.

Sérákvæði um hámarkshraða bifreiða, yfir 3500 kg að heildarþyngd, eru í Danmörku og Noregi, miðuð við alþjóðasamþykktina frá 1940, en Svíar miða þar við 2500 kg, sem þeir telja hæfilegt.

Um 51. gr.

Í greininni eru ákvæði um, hvar stöðva megi og leggja ökutækjum. Um þessi efni eru engin ákvæði í gildandi lögum, en nauðsynlegt þykir að setja þau.

Gerður er munur á því að leggja ökutæki og að stöðva það. Hið síðarnefnda á við um skamma viðdvöl, t. d. til fermingar eða affermingar, en hitt við lengri dvöl, stöðu, á erlendum málum „parkering“.

Í 1. mgr. er meginreglan, að ekki megi stöðva né leggja ökutæki á þeim stað eða þannig, að hættu eða óþægindum geti valdið.

Í 3. mgr. er það nýmæli, að eingöngu er heimilt að stöðva eða leggja ökutæki við vinstri vegarbrún í þéttbýli. Að því er varðar einstefnuaksturgötur, er þó lögreglustjóra veitt heimild til að setja aðrar reglur. Reglur þessar eru í samræmi við hliðstæð ákvæði á Norðurlöndum. Hætta stafar af því á tvístefnuaksturgötum að leggja eða stöðva ökutæki öfugu megin á götu, miðað við akstursstefnu, þar sem aka verður þá yfir götuna til þess að koma ökutækinu á réttan vegarhelming. Sú hætta er mun minni á einstefnuaksturgötum. Auk þess eru reglur um einstefnuakstur settar m. a. til þess, að auðveldara sé að leggja bifreiðum á þeim.

Í 4. mgr. eru taldir upp nokkrir staðir, þar sem bannað er að stöðva eða leggja ökutækjum, vegna hættu og umferðartruflana, sem af því gætu stafað. Í 5. mgr. eru taldir upp nokkrir staðir, þar sem bannað er að leggja ökutækjum, en stöðvun þeirra hins vegar heimil. Hvorug upptalningin er tæmandi.

6. mgr. er efnislega samhljóða ákvæðum 31. gr. l. 23/1941.

Ákvæði 7. mgr. hafa ekki fyrr verið orðuð í lögum, en regla sú, sem þar kemur fram, talin felast í ákvæði 1. mgr. 27. gr. l. 23/1941. Rétt þykir að hafa skýra reglu um þetta efni, vegna þeirrar hættu, sem stafað getur af athöfnum þeim, sem ákvæðin fjalla um.

Um 52. gr.

1. mgr. svarar efnislega til ákvæða 1. og 2. mgr. 28. gr. l. 23/1941, og fjallar um skyldu ökumanna til að gefa öðrum vegfarendum merki, þegar hætta er á ferðum.

2. og 3. mgr. eru nýmæli i lögum. Er lögð sú skylda á ökumann að gefa sérstök merki, þegar breytt er um akstursstefnu, ökutæki stöðvað eða skyndilega dregið úr hraða þess. Á bifreiðum skal það gert með sérstökum tækjum, sem skylt er að hafa á þeim, sbr. c-lið 5. gr. frumvarpsins, en á öðrum ökutækjum með hendinni eða á annan ótvíræðan hátt. Gert er ráð fyrir, að nánari ákvæði um merkjabúnað, þ. á m. um hemlaljós, verði sett í reglugerð, sbr. athugasemdir við 5. og 10. gr. frv.

Í 4. mgr. er lögð áherzla á, að merkjagjöf er eingöngu til leiðbeininga, en leysir ökumann ekki undan þeirri skyldu að gæta þess, að breyting á aksturshættum valdi ekki óþægindum eða hættu.

Um 53. gr.

1. mgr. er í samræmi við gildandi reglur um þetta efni.

2. mgr. er efnislega samhljóða gildandi ákvæðum, en er nokkuð breytt til samræmis við löggjöf á Norðurlöndum. Þar er þó boðið, að stöðuljós skuli nota við akstur á vel lýstum vegum. Í frv. er eigi lengra farið en að ákveða, að nota skuli lágan ljósgeisla. Samkvæmt 6. mgr. er þó heimilað að ákveða í lögreglusamþykkt, að stöðuljós eingöngu skuli nota við akstur á vel lýstum vegum, þar sem ætla má, að frekari lýsingar sé ekki þörf.

3. mgr. er nýmæli, sem er í sambandi við alþjóðareglur.

Um 54. gr.

1., 2. og 3. mgr. eru í samræmi við grundvallarreglur 8. gr. l. 24/1941, sbr. 7. gr. reglug. 72/1937, en eru nokkuð fyllri. Margt af því, sem í greininni segir, má telja sjálfsagt, en reynslan hefur sýnt, að þörf er á skýrum ákvæðum.

4. mgr. er nýmæli, sem miðar að auknu öryggi.

Þótt heimild lögreglumanna og eftirlitsmanna, sem um ræðir í 5. mgr., eigi næga stoð í lögum, þykir rétt að taka hana hér með.

Um 55. gr.

Hér eru tekin upp ýtarlegri ákvæði en þau, er nú gilda og eru í 13. gr. l. 23/1941. Þar er mesta breidd bifreiðar ákveðin 1.92 m, en ráðherra þeim, er fer með vegamáli, heimilað að veita undanþágur um meiri breidd. Engin ákvæði eru um há-

marksbreidd annarra ökutækja. Síðan þau lög voru sett, eru bifreiðar yfirleitt gerðar breiðari en þá var, enda hefur reyndin orðið sá, að næst undanfarin ár hefur verið gefin almenn undanþága um allt að 2.35 m hámarksbreidd og enn fremur undanþága til umferðar um sérstaklega tilgreinda vegi fyrir allt að 2.50 m breiðar bifreiðar. Þykir rétt að lögfesta þetta ákvæði og binda jafnframt hámarkið við 2.50 m breidd. Er ákvæði þetta í samræmi við löggjöf í öðrum löndum.

Rétt þykir að setja ákvæði um mestu hæð ökutækis með eða án farms og er þar miðað við, að öruggt sé að aka undir síma- og rafmagnslínur, sem samkvæmt gildandi reglum skulu vera minnst 4.5 m yfir vegi.

Þó þykir óhjákvæmilegt að leyfa akstur eða flutning landbúnaðartækja og vinnuvéla, enda þótt breiðari séu en 2.5 m og þykir nægilegt að miða þar við 3.5 m breidd. Er þó að vísu heimiluð meiri breidd með sérstakri undanþágu, sem væntanlega yrði bundin við ákveðna vegarkafla og brýr.

Rétt þykir að leggja sérstaka varúðarskyldu á ökumenn ökutækja, sem njóta undanþágu um breidd og hæð.

Um 56. gr.

Í 3. gr. l. 23/1941 segir, að ráðherra sá, er fer með vegamál, ákveði með reglugerð, að fengnum tillögum vegamálastjóra, hver megi vera mesta þyngd hlaðinnar bifreiðar og tengivagns. Reglugerð hér um hefur þó ekki verið sett, en vegamálastjóri hefur ákveðið um leyfilega hámarkskyngd, sérstaklega með tilliti til burðarþols brúa. Samkvæmt fenginni reynslu þykir rétt að lögfesta helztu ákvæði, er fylgja beri í þessu efni. Vegna þess, að enn eru allmargar brýr, svo og vegarkaflar, sem naumast þola hámarksþyngd, sem ákveðin er í 1. mgr., svo og aðrar brýr og vegir, er þola meiri þunga, þykir nauðsyn, að vegamálastjóri fái vald til þess að setja sérákvæði bæði um minni eða meiri þyngd ökutækja, eftir því sem ástæða þykir til. Ákvæðin í þessari grein eru samin í samráði við vegamálastjóra.

Um 57. gr.

Ákvæði 2. mgr. 2. gr. l. 23/1941 eru ófullnægjandi um þetta efni, því að nú er algengt, að vélknúin ökutæki dragi vagna, jafnvel fleiri en einn, og mjög stóra. Eins og vegamálum er hér háttað, þykir bera nauðsyn til að takmarka þessa flutninga nokkuð. Reglur greinarinnar eru samdar með hliðsjón af íslenzkum staðháttum, en dönsk löggjöf að nokkru höfð sem fyrirmynd.

Sérstaklega skal vakin athygli á ákvæðum 2. mgr. þar sem boðið er, að því aðeins megi tengja skráningarskyldan tengi- eða festivagn, sbr. 1. og 2. mgr. 11. gr., við bifreið eða dráttarvél, að bifreiðaeftirlitsmenn hafi talið hana hæfa til þeirra nota og skráð það í skráningarskírteinið. Tengi- og festivagnar, sem vega minna en 500 kg, falla því ekki undir ákvæðið, enda yrði slíkt erfitt í framkvæmd og ekki brýn þörf til þess.

Þá þykir rétt að benda á, að ætíð skal setja á tengi- eða festivagninn merki, er sýni skráningartölu dráttartækisins, auk skráningarmerkis tengi- eða festivagnsins sjálfs.

Um 58. gr.

Tengitæki, sem til greina koma, eru naumast önnur en landbúnaðartæki. Þau munu yfirleitt ekki búin hemlum og þykir því rétt að setja ákvæði um hámarksþyngd þeirra í hlutfalli við dráttartækið. Öryggis vegna þykir rétt, að bifreið hafi viðurkenningu um dráttarhæfni í skráningarskírteini. Lagt er og til að lögbjóða nokkrar sérstakar varúðarráðstafanir, svo sem gert er í 3.—6. mgr.

Um 59. gr.

Ákvæði 1. mgr. hindrar vitanlega ekki, að aka megi bifhjóli fram úr öðru bifhjóli, ef það er gert á gætilegan hátt. Að öðru leyti gefur greinin ekki efni til athugasemda.

Um 60. gr.

Ákvæði greinar þessarar svara til ákvæða 1. og 2. mgr. 11. gr. l. 24/1941, en eru að mörgu leyti fyllri og þar eru nokkur nýmæli.

Í 1. mgr. er það nýmæli, að hjólreiðarmanni er bannað að leiða annað reiðhjól, þótt það sé mannlaust.

Í 2. mgr. er sett sú regla, að sá, sem leiðir reiðhjól, skal ekki fara eftir gangstéttum eða gangstígum, ef til óþægindа er fyrir aðra vegfarendur, en að öðru leyti gilda sömu reglur og um gangandi vegfarendur.

Í 3. mgr. er ákveðið, að reiðhjól, sem skilið er eftir á almannafæri, skuli vera læst og þannig frá því gengið, að af því stafi ekki hætta eða truflun fyrir umferð. Ákvæðið um að reiðhjól skuli vera læst, er sett til að sporna við þjófnuðum reiðhjóla. Þá ber og að ganga svo frá reiðhjólum, sem skilin eru eftir á almannafæri, að ekki sé hætta á, að þau falli og valdi tjóni eða truflun fyrir umferð.

Í 4. mgr. er bannað, að börn yngri en 7 ára aki reiðhjóli á almannafæri. Eigi verður talið, að yngri börn hafi nauðsynlega þekkingu á umferðarreglum né nægan styrk til að stjórna reiðhjóli svo öruggt sé.

Í 5. mgr. er yngi mönnum en 18 ára bannað að reiða börn á reiðhjóli. Virðist full ástæða til að setja aldurmark í þessum efnum, þar sem barnið hlýtur að vera ökumanni til nokkurrar tálmunar við aksturinn.

Í 6. mgr. eru ákvæði um það, að ekki megi flytja þá hluti á reiðhjóli, er hindri hjólreiðamanninn við stjórn þess eða geti valdið öðrum vegfarendum óþægindum.

Loks er tekið fram, að reglur greinar þessarar gildi um reiðhjól með hjálparvél, þó þannig, að á þeim megi aldrei flytja farþega.

Um 61. gr.

Grein þessi samsvarar að efni ákvæðum 13. gr. l. 24/1941, en er mun fyllri og með nokkrum nýmælum.

Í 2. mgr. er það nýmæli, að menn skuli ganga á hægri vegarbrún og aldrei fleiri en tveir samhliða, þar sem ekki er gangstígur eða gangstétt meðfram akbraut. Þessi regla er í samræmi við erlend umferðarlög, enda augljóst, að hún er til stóraukins öryggis, þar sem af henni leiðir, að sú umferð, sem gangandi manni stafar hætta af, kemur á móti honum, og hann getur því varazt hana.

Þá er í 3 mgr. lögð sú skyldi á gangandi menn, sem ætla yfir veg, að nota gangbrautir, þar sem þær eru, en ganga að öðrum kosti þvert yfir veginn með jöfnum hraða.

Um 62. gr.

Samsvarar að nokkru 2. gr. l. 24/1941 og svipuð ákvæði eru í lögreglusamþykktum. Rétt þykir að lögfesta þau.

Um 63.—64. gr.

Þessar greinar samsvara að efni til ákvæðum 12. gr. l. 24/1941. Eru nokkrar smábreytingar gerðar, sem ekki þarfnast skýringa. Þó má á það benda, að krafizt er leyfis lögreglustjóra til að reka megi hópa búfjár á vegum í þéttbýli. Þá er gert ráð fyrir, að einn gæzlumaður fari fyrir, þegar búfjárhópar eru reknir um vegi, þar sem umferðar má vænta. Bæði þessi nýmæli eru til aukins öryggis fyrir umferðina.

Um 65. gr.

Í 1. mgr. er lögreglunni fengin heimild til að stjórna umferð, þegar hún telur þess þörf.

Ákvæði 2. mgr. svara til ákvæða 2. og 3. mgr. 7. gr. l. 24/1941 með þeirri viðbót, að sömu aðilum og ákveða, hvaða vegir skulu njóta aðalbrautarréttar, er veitt heimild til að setja aðrar varanlegar sérreglur um umferð á ákveðnum vegum.

Í 3. mgr. er sveitar- eða bæjarstjórn í kauptúni eða kaupstað veitt heimild til þess, með samþykki lögreglustjóra, að setja reglur um notkun stöðureita og gjald fyrir þá. Það er nú algengt erlendis, að gjald sé tekið fyrir bifreiðastæði og þá notaðir gjaldmælar. Hefur það gefizt vel. Er þess að vænta, að slíkt fyrirkomulag verði tekið upp á næstunni hér á landi, og er því nauðsynlegt, að ákveðin skipan sé gerð á þessum málum.

Ákvæði 5. mgr. svara að nokkru til 2. og 3. mgr. 3. gr. l. 23/1941.

Um 66. gr.

Reglur um umferðarmerki eru nú í 2. mgr. 5. gr. l. 24/1941. Reglur þær, sem hér er gert ráð fyrir, eru mun ýtarlegri, en í samræmi við venju. Rétt er að benda sérstaklega á 6. mgr. Þar er þeim, sem stjórna vinnu við vegagerð eða raska vegi, þannig að hætta geti stafað af, gert að setja upp greinileg viðvörunarmerki. Hefur verulegur misbrestur verið á þessu hingað til.

Rétt þykir, að sami aðili og kostar viðhald vegar, kosti einnig uppsetningu og viðhald umferðarmerkja. Þess skal getið til skýringar, að eðlilegt er að telja umferðarmerki við vegamót við aðalbraut með kostnaði við aðalbrautina og hliðstætt um önnur vegamót.

Um 67. gr.

Grein þessi svarar að efni til 1., 2. og 3. mgr. 34. gr. l. 23/1941. Í 1. mgr. eru þó þýðingarmiklar breytingar frá þeim reglum, sem gilt hafa. Fébótaábyrgðarregla sú, sem hér kemur fram, nær til fleiri tegunda ökutækja en áður. Er hér miðað við öll vélknúin ökutæki, sem skráningarskyld eru samkvæmt 11. gr. frumvarpsins. Virðist sjálfsagt að rýmka ákvæði laga á þessu sviði, enda alkunna, að mörg önnur ökutæki en bifreiðar eru nú þegar í umferð á vegum og valda þar svipuðum hættum. Breytingin er í samræmi við ákvæði nýrra umferðarlaga á Norðurlöndum. Að því er varðar ábyrgðarreglurnar sjálfar, þá hefur það gilt, að sá, er ábyrgð ber á bifreið, er fébótaskyldur, nema leitt sé í ljós, að slysi eða tjóni hefði ekki orðið afstýrt, þótt bifreiðin hefði verið í lagi og ökumaður sýnt fulla aðgæzlu og varkárni. Hér á landi hefur reynslan orðið sú, að þeim, er ábyrgð ber á bifreið, hefur sjaldnast tekizt að sanna gallaleysi tækisins eða fulla aðgæzlu eða varkárni ökumanns. Hefur gildandi reglum því í framkvæmd verið beitt sem um algera (objectiva) bótaábyrgð væri að ræða. Annars staðar á Norðurlöndum hefur og farið á sömu lund. Orðalag gildandi reglu er til þess fallið, að menn reyni að losna undan ábyrgð í skjóli hennar. Hún ýtir þannig undir menn til þess að leggja í hæpin málaferli. Á hinn bóginn munu tryggingarfélög miða iðgjöld við reynsluna og er því ekki sennilegt, að alger ábyrgðarregla valdi iðgjaldahækkun. Reglan hefur um langt skeið gilt í Noregi um bifreiðar og gefið góða raun. Hún er og í samræmi við þá þróun, sem orðið hefur í skaðabótarétti á síðari árum, bæði hér og annars staðar. Til þess að taka af öll tvímæli um, hver beri ábyrgð gagnvart þriðja manni í þeim tilvikum, sem síðari málsliður 1. mgr. fjallar um, þykir rétt að taka beint ákvæði um það í frumvarpið. Um ábyrgð eiganda þess tækis, sem dregið er, og eftir atvikum ökumanns þess, fer eftir almennum reglum.

Ákvæði 2. mgr. eru að efni til í samræmi við ákvæði 2. mgr. 34. gr. l. 23/1941, eins og þau hafa verið framkvæmd, þannig að þess er ekki krafizt, að ökutækið sé til afnota fyrir almenning gegn borgun, en nægilegt, að gjald eigi að koma fyrir flutninginn.

Ákvæði 3. mgr. eru í samræmi við ákvæði 3. mgr. 34. gr. l. 23/1941.

Um 68. gr.

Grein þessi svarar til ákvæða 4, mgr. 34. gr. l. 23/1941. Hér er lagt til, að dómstólarnir geti beitt víðari sjónarmiðum en verið hefur, er þeir meta þátt hvers aðila í slysi eða tjóni.

Um 69. gr.

Ákvæði 1. mgr. svara til ákvæða 1. mgr. 35. gr. l. 23/1941. Sú breyting er þó gerð, að *skráður* (skráningarskyldur) eigandi ber alltaf ábyrgðina gagnvart þriðja manni, nema tækinu hafi verið stolið.

Reglan miðar að því að tryggja tjónþola, þannig að ljóst sé, hver ábyrgðina ber. Hugtakið „umráðamaður" í gildandi lögum er svo óákveðið, skv. skýringum Hæstaréttar á því, að mjög er fallið til vafasamra deilna.

Ákvæði 3. mgr. eru í samræmi við ákvæði 3. mgr. 35. gr. l. 23/1941. Þó er tekið fram, að ákvæðin nái til annarra en ökumannanna.

Ákvæði 4. mgr. eru í samræmi við ákvæði 5. mgr. 34. gr. l. 23/1941.

Um 70. gr.

Grein þessi er að mestu í samræmi við ákvæði 1., 2. og 3. mgr. 36. gr. l. 23/1941. Skyldutrygging nær þó til fleiri ökutækja en bifreiða. Tryggingarfjárhæðir eru og hækkaðar nokkuð frá því, sem nú er, enda leiðir það af tilgangi ábyrgðartryggingarinnar, að upphæðirnar verða að vera svo háar, að nægi til greiðslna sem flestra tjóna.

Þó hefur, í samráði við utanríkisráðuneytið, verið felld niður undanþáguheimild erlendra sendiherra og sendiræðismanna frá vátryggingarskyldu.

Um 71. og 72. gr.

Greinarnar eru að efni til samhljóða ákvæðum 6., 7. og 9. mgr. 36. gr. l. 23/1941.

Um 73. gr.

Ákvæði 1. mgr. svara til ákvæða 8. mgr. 36. gr. l. 23/1941. Hér er þó beint tekið fram, að vátryggingarfélag geti eigi aðeins krafið vátryggingartaka, heldur og aðra, sem sök eiga á slysi af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Hins vegar er veitt heimild til að lækka fjárhæð endurkröfunnar, ef ástæður þykja til. Reglan er sanngjörn og í samræmi við 25. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954.

2. mgr. er nýmæli. Algengt er, að menn húftryggi (kaskotryggi) ökutæki sín að fullu. Fjártjón eiganda tækisins lendir þá á vátryggingarsala, þegar skemmdir verða á tækinu, og aðhald það, sem tjónið er annars fallið til að skapa, er að litlu eða engu gert. Ákvæðinu er ætlað að bæta hér um og hvetja ökumenn til varúðar. Nefndin hefur og mjög rætt um að setja í frumvarpið sams konar ákvæði um skyldutryggingu. Eigi verður þó talið fært að fara þá leið. Það mundi raska mjög þeim aðaltilgangi ábyrgðartryggingarinnar, að þeir, sem bíða tjón, eigi greiðan og öruggan veg til þess að fá tjón sitt bætt. Samkvæmt þeim reglum, sem gilt hafa, og lagt er til, að haldist óbryttar að mestu, eru það í rauninni tjónþolar, sem eru tryggðir og eiga sjálfstæðan rétt gegn vátryggingarsala án tillits til viðskipta hans og vátryggingartaka. Ef hluti áhættunnar er lagður á bifreiðareiganda (vátryggingartaka) raskast þessi réttarstaða mjög. Auk þess mundi af því hljótast mjög aukið starf og kostnaður opinberra aðila og skipti vátryggingarfélaga og þeirra, sem rétt eiga eða skyldur bera í sambandi við tjón, yrðu torveld og umfangsmikil.

Um 74. gr.

Ákvæði 1. og 2. mgr. eru nýmæli. Það er föst venja, að vátryggingarfélag, er bifreið hefur tryggt, tekur að sér vörn máls, sem höfðað er gegn þeim, sem ábyrgð ber á henni, til greiðslu bóta á tjóni, sem af notkun hennar hefur hlotizt. Hér er lagt til, að bótakrefjanda sé gert að stefna vátryggingarfélaginu til réttargæzlu og er það í samræmi við venju. En jafnframt er honum heimilað að stefna vátryggingarfélaginu til sjálfstæðs dóms og getur hann þá fengið aðfararhæfan dóm gegn því. Breytingin á að geta sparað málaferli og orðið öllum, sem hlut eiga að máli, til hagræðis.

Ákvæði 3. mgr. eru að efni til í samræmi við ákvæði 37. gr. l. 23/1941, en breytingar til samræmis við lög nr. 27/1951 um meðferð opinberra mála í héraði.

Um 75. gr.

Ákvæði 1. mgr. eru í samræmi við ákvæði 3. mgr. 1. gr. reglugerðar nr. 88 frá 1929, sem rétt þykir að lögfesta.

Í 2. mgr. er bótakrefjanda settur frestur til að gera vátryggingarfélagi viðvart um bótakröfu. Verður að telja slíkt tímamark eðlilegt. Nægilegt er að lýsa kröfu, þótt hún verði ekki ákveðin að því, er fjárhæð varðar.

Um 76. gr.

Hér er um nýmæli að ræða. Hefur verið talið að vátryggingarfélög beittu endurkröfurétti sínum mjög lítið og misjafnt. Hér er um mikilsverðan þátt varnarvörzlu að ræða. Eigi má því velta á ákvörðunum, sem geta mótazt af einkahagsmunum að meira eða minna leyti, hvort endurkröfurétti sé beitt. Tillögur hafa og komið fram um að skylda vátryggingarfélögin til að beita endurkröfurétti, og sums staðar er sú regla lögfest. Telja verður þó, að slík skipan valdi óyfirssjáanlegri fyrirhöfn og kostnaði fyrir tryggingarfélögin og missi auk þess þráfaldlega marks. Hér er því gert ráð fyrir, að ákvörðun um það, hvort endurkröfurétti skuli beitt, sé í höndum sérstaks aðila og þannig um búið, að varnarvörzlusjónarmiðum sé fyrst og fremst beitt, en jafnframt séð fyrir, að sérþekking á málinu, bæði almenn og sérstök, fái notið sín.

Trúnaðarmenn vátryggingarfélaganna hafa verið með í ráðum um nefndarskipun þá, sem horfið er að.

Ætlazt er til þess, að nefndin hafi við úrskurð sinn öll þau sjónarmið, er máli skipta, m. a. sök aðila og efnahag.

Um 77. gr.

Greinin svarar til 3. mgr. 36. gr. l. 23/1941.

Um 78. gr.

Hér er um nýmæli að ræða. Er grein þessi sniðin eftir ákvæðum 29. gr. laga um vátryggingarsamninga, nr. 20 frá 1954.

Um 79. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 80. gr.

Um áfengi og bifreiðaakstur er rætt í sambandi við 25. gr. og vísast til þess. Þar er og vikið nokkuð að refsingum, en til viðbótar skal nánar vikið að nokkrum atriðum.

1. mgr. er nær samhljóða upphafi 38. gr. l. 23/1941, sbr. 14. gr. l. 24/1941. Ákvæðin eru og í samræmi við lög hinna Norðurlandanna, að því undanskildu, að þar er hámarksrefsing 6 mánaða fangelsi, sem þó getur orðið 1 ár, er sérstakar ástæður eru til, sbr. síðar.

Því verður ekki neitað, að fangelsisrefsing án takmarka að ofan, er annaðhvort tilgangslaust ákvæði eða varhugavert. Fangelsisrefsing er harðasta refsing, sem lög leyfa, og getur, eins og kunnugt er, orðið ævilöng, ef um stór brot er að ræða, t. d. manndráp af ásetningi, nauðgun o. fl. Refsingu fyrir allan þorra brota samkvæmt hegningarlögunum eru á hinn bóginn sett takmörk að ofan og tiltölulega fá brot varða meiru en 8 ára fangelsi.

Það er augljóst mál, að hið almenna refsiákvæði laganna verður að veita dómstólum vítt svigrúm í refsimati, því að brotin eru mjög misjafnlega hættuleg og vítaverð og engin leið að flokka þau að nokkru ráði. Telja verður þessa nauðsynlega svigrúms gætt, þótt hámarkið sé sett varðhald eða fangelsi í 1 ár. Er því lagt til, að þetta hámark verði sett í lögin. Jafnframt skal tekið skýrt fram, að ekki er ætlazt til, að hér verði um neina linkind að ræða í framkvæmd, enda hefur aldrei, svo vitað sé, verið beitt hærri refsingu fyrir brot á bifreiða- eða umferðarlögum.

Að sjálfsögðu er mjög oft um að ræða brot á hegningarlögum og öðrum lögum, jafnframt brotinu á bifreiða- og umferðarlögum, t. d. 215., 219., sbr. og 165. og 163. gr. hgl. Getur þá að sjálfsögðu orðið um hærri refingu að ræða en 1 ár.

Raddir hafa komið fram um, að rétt væri að beita varðhaldsrefsingu í stað sekta meira en nú er gert. Fallast má á það, að dómstólar hefðu almennt mátt beita þyngri refsingum en gert hefur verið. Hins vegar ber þess að gæta, að ástand fangelsismála landsins setur því þröng takmörk, að varðhalds- eða fangelsisrefsingu sé beitt.

2. mgr. er í samræmi við gildandi lög.

3. mgr.: Nokkur brot eru þannig vaxin, að rétt er, að þau séu sett í sérflokk og þyngri refsingar lagðar við. Er það í samræmi við 38. gr. l. 23/1941 og lög á Norðurlöndum. Refsingin er þó þyngd, þannig að lágmarksrefsing er varðhald, þótt um fyrsta brot sé að ræða.

4. mgr.: Þegar um ítrekað brot er að ræða á ákvæðum þeim, sem talin eru í þessari málsgrein, er lágmarks- og hámarksrefsing hin sama og fyrir fyrsta brot gegn ákvæðum, sem greind eru í 3. mgr. Athygli skal vakin á því, að þeir, sem eru miður sín af þeim ástæðum, sem greindar eru í 2. og 4. mgr. 24. gr., eru hér settir á bekk með þeim, sem neytt hafa áfengis án þess að um slíka ölvun sé að ræða, sem í 4. mgr. 25. gr. getur.

5. og 6. mgr. eru í samræmi við gildandi lög.

Um 81. gr.

1. mgr. samsvarar 1. mgr. 39. gr. l. 23/1941 með allmiklum breytingum þó, einkum í þá átt, að rýmkuð er heimild til ökuleyfissviptingar.

Rétt þykir, að hin almenna regla komi fram í upphafi greinarinanr. Í stað orðsins „má" í gildandi lögum, er sett orðið „skal". Miðar sú orðalagsbreyting að því, að ökuleyfissviptingu verði oftar beitt en verið hefur, ekki aðeins við menn, sem aka á vítaverðan hátt, heldur engu síður um menn, sem reynslan sýnir, að eru til trafala og tjóns í umferðinni umfram það, sem venjulegt er. Þeir menn geta þó verið valinkunnir og heiðarlegir í öllu athæfi, en þeim vankostum búnir, t. d. klauffengnir, hvatvísir eða silalegir, að þeir valda miklum óþægindum eða tjónum, þótt ekki sé stórfellt hverju sinni. Slíkir menn eru ekki hæfir til aksturs og ef þeir gera sér þess eigi grein sjálfir, verður löggjöfin og lagaframkvæmdin að grípa fram fyrir hendur þeim til öryggis umferðinni.

2. mgr.: Akstur með áfengisáhrifum, sem nokkru nema, er að sjálfsögðu vítaverður og fellur því undir 1. mgr. Rétt þykir þó, í samræmi við gildandi lög og það, sem víða tíðkast annars staðar, m. a. á Norðurlöndum, að hafa sérákvæði um áfengisneyzlu við akstur. Heimildin til ökuleyfissviptingar er rýmkuð frá því, sem nú er, þegar um brot gegn 2. sbr. 4. mgr. 25. gr. er að ræða. Samkvæmt frumvarpinu *skal* ökuleyfissviptingu þá beitt undantekningarlaust. Gildandi reglur eru á hinn bóginn látnar haldast, ef um er að ræða brot á 1. og 2 sbr. 3. mgr. 25. gr., þ. e. að sleppa má ökuleysissviptingu, ef um málsbætur er að ræða.

3. mgr.: Þar sem sú leið er valin, að ökuleyfissviptingu skuli beitt að mun meira en verið hefur, verður ekki hjá því komizt, að sviptingartíminn verði styttur að lágmarki til. Ber tvennt til. Ökuleyfissvipting kemur mjög hart, og þó misjafnlega, niður, og dómstólar myndu því stundum hika við að beita henni um langan tíma, þótt þeiri teldu rétt að beita henni um skamman. Réttindasvipting er og mjög til þess fallin að hamla gegn brotum, þótt hún sé fyrst og fremst öryggisráðstöfun, en sviptingartími, sem verulegu nemur, er mjög til þess fallinn að draga úr hæfni ökumanns, er hann byrjar akstur af nýju.

Í samræmi við þá stefnu, að tekið er mjög hart á ölvun við akstur, er þó sviptingartími fyrir brot á 2. sbr. 4. mgr. 25. gr. ákveðinn eigi skemmri en 1 ár.

Ákvæðið um, að dómari kveði á um, hvort réttindasvipting um stundarsakir

skuli koma til frádráttar sviptingartíma þeim, sem í dómi segir, er í samræmi við almennar refsiréttarreglur.

4. mgr. er að aðalefni til í samræmi við 2. mgr. 39. gr. l. 23/1941. Heimildin til þess, að maður geti fengið leyfi af nýju, er dálítið rýmkuð, en á hinn bóginn örugglega búið um, þannig að sá einn getur notið þessarar undaþágu, er telja má víst, að sé orðinn hæfur til aksturs.

6. mgr. svarar til 4. mgr. 39. gr. l. 23/1941. Hún er nokkru ýtarlegri og sökunaut veitt meira öryggi en verið hefur. Er það í samræmi við þá almenn skoðun í lögfræði, að sakborningur eigi rétt á vernd dómstóla, þegar hann er sviptur frelsi eða réttindum.

7., 8. og 9. mgr. gefa ekki efni til athugasemda, enda í samræmi við gildandi lög.

Benda má þó á, að samkvæmt gildandi lögum ber að tilkynna lögreglustjórum, ef maður hefur verið sviptur ökuleyfi, þótt aðeins sé til bráðabirgða.

Þessu mun ekki hafa verið fylgt, enda lítt framkvæmanlegt og þarflítið. Virðist nægja, að tilkynnt sé um þá ökuleyfissviptingu, sem gerð er með dómi.

Um 82. gr.

Ákvæði greinar þessarar svara að nokkru til ákvæða síðari málsliðar 1. mgr. 15. gr. l. 24/1941, en eru mun fyllri.

Verulega þykir á það skorta, að almenningur hér á landi hafi til að bera þá umferðarmenningu og þekkingu í umferðarmálum, sem nauðsynleg er. Er því gert ráð fyrir, að bætt verði úr þessu með aukinni fræðslu.

Ætlast er til, að fræðslan verði tvíþætt, þ. e. almenn og miðuð við aðstæður á hverjum stað. Gert er ráð fyrir, að ríkisvaldið sjái um framkvæmd hinnar almennu fræðslu og beri allan kostnað af henni. Hér mundi t. d. vera um að ræða útvarpsfyrirlestra og sýningar fræðslukvikmynda og útgáfu bóka og rita. Ætlazt er til, að sveitar- og bæjarstjórnir sjái um hina staðbundnu fræðslu og beri kostnað af henni. Myndi sú fræðsla að meginefni fjalla um sérreglur um umferð í hlutaðeigandi hreppi eða bæ.

Þess má geta, að víða erlendis er mikil áherzla lögð á umferðarfræðslu, og er talið, að hún hafi gefið góða raun.

Um 83. gr.

Ákvæði greinar þessarar eru nýmæli. Lagt er til, að tekin verði upp kennsla í umferðarreglum í öllum barna- og unglingaskólum og að um skyldunám verði að ræða. Má á það benda, að á undanförnum árum hefur umferðarkennslu verið haldið uppi í nokkrum barnaskólum og þótt gefa góða raun.

Um 84. gr.

Ákvæðið er nýmæli, sem telja verður sjálfagt og þarfnast ekki skýringa.

Um 85. gr.

Samsvarandi gildandi ákvæði í 33. gr. l. 23/1941 nær einungis til bifreiða. Rétt þykir að rýmka ákvæðið, þannig að það nái til allra skráningarskyldra ökutækja, sem ætluð eru til mannflutninga. Af öryggisástæðum er nauðsynlegt að setja sérstakar reglur um búnað ökutækja þeirra, sem greinin fjallar um, tryggingu, ökumenn o. fl. Verður að hafa sérstakt eftirlit með leigustarfseminni og þykir því rétt, að hún verði háð leyfisveitingu.

Um 86. gr.

Að efni til svarar grein þessi til ákvæða 32. gr. l. 23/1941 og þarfnast ekki skýringa.

Um 87. gr.

Ákvæði greinar þessarar svara að nokkru til ákvæða 3. mgr. 21. gr. l. 23/1941, en heimildin er mun víðari, enda er í frumvarpinu gert ráð fyrir nýjum hæfnisskilyrðum ýmissa ökumanna og nýjum reglum um gerð og búnað ökutækja.

Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa.

Um 88. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um 89. gr.

Í frumvarpi þessu eru mörg nýmæli. Verði það að lögum ber nauðsyn til, að almenningi gefist nokkurt tóm til að kynna sér hinar nýju reglur og að tími verði til að veita fræðslu um þær samkv. 1. mgr. 82. gr., áður en þær koma til framkvæmda.

Um 90. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Reykjavík, 31. ágúst 1956.

Sigurjón Sigurðsson. Geir G. Zoëga Theodór B. Líndal.
Ben. Sigurjónsson. Sigurgeir Jónsson.

Fylgiskjal.

Greinargerð um vinstri og hægri handar umferð.

Þegar taka á afstöðu til þess, hvort vinstri handar umferð skuli höfð eða hægri handar, vaknar fyrst sú spurning, hverjir séu kostir og gallar hvorrar reglunnar um sig. Nefndin hefur kynnt sér þetta mál rækilega og þróun þess hér og í öðrum löndum. Raunin hefur orðið sú, að hvorug aðferðin hafi í sjálfu sér neina sérstaka kosti umfram hina. Þróunin á hverjum stað virðist hafa mótazt af gömlum venjum, er áttu rót sína að rekja til umferðar á hestum, vopnabúnaðar o. fl. Reglan um hægri handar umferð er runnin frá Rómarétti, sem, eins og kunnugt er, mótaði mjög alla réttarskipun í Evrópu, en þó sérstaklega á meginlandinu. Hér á landi varð vinstri handar umferð ríkjandi m. a. af því, að fótaskör kvensöðla var á vinstri hlið hestsins. Þegar hraðgengum, vélknúnum farartækjum fjölgaði, svo sem raun ber vitni, og ferðir manna úr einu landi í annað urðu mjög tíðar, komu upp ný úrlausnarefni og vandamál. Á meginlandi Evrópu hafði þróunin orðið á þann veg, að hægri handar umferð varð ríkjandi í flestum hinna stærri landa, t. d. Frakklandi, Rússlandi og Þýzkalandi. Í ýmsum löndum var þó vinstri handar umferð, en smám saman var horfið að hægri handar umferð í flestum þeirra.

Nú er svo komið, að hægri handar umferð er alls staðar á meginlandi Evrópu nema í Svíþjóð. Hægri handar umferð er og höfð í Ameríku. Í Bretlandi, ýmsum löndum Bretaveldis og Eire tíðkast á hinn bóginn vinstri handar umferð eins og hér.

Í Bretlandi og Svíþjóð hefur það undanfarið komið til álita að breyta um til hægri handar umferðar, en ekki orðið úr því. Í Svíþjóð hefur málið verið rannsakað mjög ýtarlega og nefndir sérfræðinga látið uppi álit sín. Hafa þær yfirleitt allar verið meðmæltar breytingunni. Síðast gerðist það, að þing Svía samþykkti í nóv. 1953, að enn skyldi skipa nefnd til rannsóknar í máli þessu. Skilaði hún áliti síðla árs 1954 og lagði til, þó ekki alveg einróma, að tekin yrði upp hægri handar umferð. Sænska þingið samþykkti síðan, að fara skyldi fram almenn þjóðaratkvæðagreiðsla um málið í október 1955. Þátttaka var lítil og breytingartillagan var felld. Má því vænta, að vinstri stefnan haldist enn í Svíþjóð um óákveðinn tíma. Í Bretlandi hefur og verið nokkuð athugað um, hvort breyta beri til, en eigi eru líkur til, að horfið verði að því ráði, fyrst um sinn a. m. k.

Bifreiðaverksmiðjur framleiða bifreiðar ýmist með hægri- eða vinstri handar stýri og eru báðar gerðir notaðar hvar sem er. Aðalreglan mun þó vera sú, að vinstri handar stýri sé notað, þar sem hægri handar umferð er, og gagnstætt. Álit manna á því, hvor gerðin henti betur hvorri umferðarreglu, hægri handar eða vinstri, er nokkuð mismunandi. Sumum þykir betra að hafa vinstri handar stýri þar sem hægri handar umferð er, því að þá sé hægt að hafa betri gát á ökutækjum, sem eru umferðarmegin á vegi. Aðrir telja betra að hafa stýrið þeim megin, sem ökureglan býður að ekið sé, því að þá sé auðveldara að gæta vegbrúnar, t. d. þegar farartæki mætast. Fyrri regluna munu margir telja betri, þar sem vegir eru góðir og umferð mikil. Hin síðari hins vegar þar sem umferð er lítil, vegir mjóir og vegbrúnir varhugaverðar. Annars ræður og að sjálfsögðu miklu, hverju hver og einn hefur vanizt og aðrar persónulegar ástæður. Við fljótlega athugun mætti ætla, að staða stýrisins skipti hér miklu og er því á þetta minnzt. Nánari athugun leiðir þó til þess, eins og að ofan greinir, að hér er ekki um atriði að ræða, sem neina úrslitaþýðingu hefur.

Þess var áður getið, að hægri handar umferð hefur mjög unnið á og verður að telja hana aðalreglu í alþjóðaumferð. Sú staðreynd skiptir megin máli, því að eins og samgöngutækni nútímans er háttað á vegum, ber nauðsyn til að samræmis gæti í reglum þeim, sem fylgt er. Koma þar til hin sömu sjónarmið og um umferð í lofti og á sjó. Þetta sjónarmið skiptir þó ekki sama máli alls staðar. Mestu skiptir það þar sem vegir liggja yfir landamæri og mismunandi umferðarreglur gilda. Kom þetta berlega í ljós, er umferðarmál Skandinavíuskagans voru tekin til sameiginlegrar rannsóknar fyrir nokkrum árum. Sömuleiðis er Svíar tók til sérstakrar athugunar að breyta umferðarreglum sínum.

Norðmenn og einnig Danir höfðu vitanlega mikinn áhuga á, að breyting til hægri handar umferðar næði fram að ganga í Svíþjóð. Norskar bifreiðar, sem ekið var yfir landamærin, voru 1954 nokkuð yfir 100 þúsund og tala sænskra bifreiða var svipuð og þó nokkru meiri. Skýrslur sýndu, að þar sem norskar og sænskar bifreiðar voru valdar að slysum, var það oftast vegna mismunandi umferðarreglna.

Þannig urðu 1955 231 slys í Noregi, sem sænskar bifreiðar áttu hlut að, og áttu sænskir bifreiðastjórar sök á 215 þeirra, þar af voru 85 eingöngu vegna vinstri reglu Svía, en 57 sumpart og 64 eingöngu af öðrum ástæðum. Upplýsingar þessar eru frá vátryggingarfélögunum og eru slysin þar talin nokkru fleiri en tilkynnt hafa verið lögreglunni.

Norræn þingmannanefnd, skipuð m. a. til að stuðla að samræmingu á norrænum umferðarreglum, hefur og fengizt nokkuð við rannsókn á slysum vegna ólíkra umferðarreglna á Norðurlöndum. Lagði nefndin mikla áherzlu á nauðsyn þess, að samræma umferðarreglur á Norðurlöndum. Hún lætur þess getið, að 1954 hafi 8 dauðaslys og 312 minni slys á mönnum orðið vegna ólíkra umferðarreglna. Er upplýst, að 726 slys af 1086 slysum, er komu til lögreglurannsóknar á Norðurlöndum 1954, hafi orðið vegna mistaka útlendra en norrænna bifreiðarstjóra, þar af hafi 411 slys beinlínis orðið vegna vinstri stefnu Svía.

Framangreindar tölur sýna, að verulega aukin slysahætta stafar af mismunandi umferðarreglum í löndum, sem hafa sameiginleg landamæri eða mjög tíðar samgöngur.

Hér víkur málinu að ýmsu leyti öðru vísi við vegna legu landsins. Akstur yfir landamæri kemur eigi til greina og menn hafa því nokkurn tíma til að átta sig á breyttum aðstæðum. Akstur Íslendinga erlendis er hlutfallslega miklu fátíðari heldur en þeirra þjóða manna, er landamæri eiga saman. Búast má við, að ýmsir þeirra erlendu manna, sem aka bifreiðum hér, verði eigi síður vanir vinstri handar umferð en hægri. Samkvæmt því, sem fram hefur komið, munu og íslenzkir ökumenn ekki hafa fundið mjög til erfiðleika af breyttum umferðarreglum, er þeir aka erlendis. Sú hefur og orðið niðurstaðan um erlenda menn, sem hér hafa ekið. Þrátt fyrir þessa sérstöðu okkar verður þó að telja til bóta, að umferðarreglur hér verði samræmdar

þeim reglum, sem telja má næst því að vera alþjóðareglur og hafa sífellt unnið á. Hér á landi hafa og margir þeir aðilar, sem reynslu og þekkingu hafa á akstri vélknúinna ökutækja, talið breytingu til hægri handar umferðar æskilega. Má þar til nefna Félag ísl. bifreiðaeigenda og bæjarverkfræðinginn í Reykjavík.

Hér verður þó að gera mikilsverðan fyrirvara. Ef breytt yrði um hér á landi, hlyti það að kosta mikið fé. Væntanlega myndi það einnig leiða af sér aukna slysahættu um sinn, en nefndin telur hana þó minni en ætla mætti í fljótu bragði.

Þegar umferðar- og bifreiðalög voru sett 1940, var hægri handar umferð lögleidd, en horfið frá því síðar, að þau tækju gildi að þessu leyti. Ný lög voru því sett, er létu eldri regluna haldast. Eina ástæðan fyrir því, að hætt var við breytinguna, var sú, að brezkur her var þá hér í landi, og búizt var við, að breytingin mundi valda sérstakri hættu, er þannig stóð á. Litlu síðar kom hingað herlið frá Bandaríkjum Norður-Ameríku. Hefði þá og mátt búast við, að andstæðar umferðarreglur mundu valda aukinni slysahættu. Reynslan sýndi þó, að þessi hætta var ofmetin og allar líkur benda til þess, að breytingin, sem fyrirhuguð var, hefði áhættulítið mátt ganga fram. Áhættusjónarmiðið verður því ekki talið svo mikilvægt, að þeim ávinningi, sem ynnist við breytinguna, beri að fórna þess vegna.

Kostnaðarhliðin hlýtur á hinn bóginn að skipta mestu máli og er því rétt að athuga hana nokkru nánar.

Þegar lagabreytingin 1940 var undirbúin, var lausleg áætlun gerð um, hver kostnaður hlytist af breytingunni. Þar var fyrst og fremst um að ræða kostnað af breytingu strætisvagna og annarra almenningsvagna á fjölförnum leiðum, en þeir voru þá 30 að tölu. Kostnaðurinn var áætlaður eigi meiri en kr. 50000.00 samtals. Síðan hefur strætisvögnum fjölgað og kostnaður við breytingar hækkað mikið, en flestar bifreiðarnar eru nokkuð gamlar. Er því ekki kostandi miklu til breytinga, enda margar þeirra komnar að því að verða teknar úr umferð, nema e. t. v. á fáförnustu leiðum. Hefur verið safnað nokkrum upplýsingum um bifreiðar þessar, aldur þeirra og kostnað við breytingar og þá miðað við bifreiðar fyrir 20 farþega eða fleiri, en öðrum minni bifreiðum sleppt, enda breytingar á þeim, ef til kemur, ekki kostnaðarsamar.

Nú eru í notkun 99 slíkar bifreiðar, eldri en frá 1950 og 72 yngri, eða samtals 171 bifreið. Í flokki yngri bifreiðanna eru 20 strætisvagnar Reykjavíkur og kosta langmest breytingar á þeim. Breytingar eru aðallega að flytja hurðir af vinstri hlið á hægri, svo og stýri á sama hátt á nokkrum þeirra, enn fremur að breyta lítilsháttar sætaskipun. Hefur verið leitað til sérfróðra manna í bifreiðasmíði um upplýsingar og áætlanir í þessu efni. Telst svo til, að kostnaður við breytingar þessar muni verða sem hér segir:

1. Breytingar á bifreiðum frá 1950—1956:	
a. 23 strætisvagnar í Reykjavík, að meðtöldum 3 strætisvögnum, sem nú eru í smíðum, og 6 strætisvagnar á Hafnarfjarðarleið, samtals 29 bifreiðar	kr. 3000000.00
b. 46 almenningsbifreiðar aðrar	— 1400000.00
2. Breytingar á bifreiðum eldri en frá 1950	— 700000.00
3. Álag til vara ca. 10%	— 500000.00
Samtals	kr. 5600000.00

Breytingar þessar mundu framkvæmdar í bifreiðasmiðjum hérlendis, sem myndu væntanlega þurfa til þess nokkurn tíma. Yrði því breytingin, ef til kæmi, til hægri handar umferðar, að hafa nokkurn aðdraganda, sem að vísu af öðrum ástæðum yrði að vera sem stytztur, t. d. vegna fyrirhugaðrar umferðarfræðslu. Gæti því breyting þessi trauðla komið til framkvæmda, fyrr en 1½—2 árum eftir lagasetningu. Á þeim tíma mundu allmargir gömlu vagnarnir ganga úr sér, en nýja vagna væri æskilegt að gera þannig, að breyting yrði fljótgerð.

Líklegt má telja, að þörf væri að auka nokkuð innflutning almenningsvagna samfara umferðarbreytingunni meðan stæði yfir breytingar á bifreiðunum, enda er fyllsta þörf á nýjum bifreiðum til endurnýjunar á gömlum, úreltum, viðhalds- og eldsneytisfrekum bifreiðum, sem hefur orðið að notast við miklu lengur en hagkvæmt er eða öruggt í rekstri.

Breyting sú, sem hér er rædd, er miðuð við hagsmuni almennings. Því verður ekki talið sanngjarnt, að eigendur bifreiðanna beri kostnað af henni, nema þá að litlu leyti. Virðist þá liggja næst, að ríkissjóður beri kostnaðinn. Auk kostnaðar við breytingu bifreiða er og um nokkurn kostnað að ræða við umferðarmerki o. þ. h., en bæði vegamálastjóri og bæjarverkfræðingur Reykjavíkur hafa látið í ljós við nefndina, að sá kostnaður verði ekki verulegur.

Allir nefndarmenn eru sammála um, að kostnaður við breytingu úr vinstri handar umferð í hægri aukist stórlega með hverju ári, sem líður, og sé því sjálfsagt að breyta nú, með nokkrum biðtíma þó, ef kostir breytinga yrðu taldir þyngri á metunum en kostnaður sá, áhætta og óþægindi, sem vitað er eða líklegt má telja, að verði breytingunni samfara. Nefndarmenn eru og sammála um, að frá umferðarlegu sjónarmiði sé æskilegt, að komið verði á hér sömu akstursreglum og gilda í flestum nágrannalöndum vorum. Þótt nefndarmenn, svo sem að framan greinir, séu á einu máli um, að breytingin sé æskileg, hlýtur fjárhagshlið málsins alltaf að vera úlitamál og skipta ríkissjóð og aðra talsverðu. Nefndin hefur því ekki treyst sér til að mæla einróma með breytingu og samið meðfylgjandi frumvarp miðað við vinstri handar umferð. Þarf eigi nema smá orðabreytingar á fáum greinum, ef til breytingar kæmi.

Reykjavík, 31. ágúst 1956.

Sigurjón Sigurðsson. Geir G. Zoëga. Ben. Sigurjónsson.
Theódór B. Líndal. Sigurgeir Jónsson.