

Ólafur W. Stefánsson

Til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Reykjavík, 24. október 2012

Athugasemdir vegna frumvarps til umferðarlaga (179. mál, þskj. 180).

Þegar frumvarp til umferðarlaga (495. mál, þskj. 814) lá fyrir þingi 2010-2011 sendi undirritaður samgöngunefnd Alþingis og innanríkisráðuneytinu “minnisblað”, dags. 20. maí 2011, þar sem settar voru fram athugasemdir almenns eðlis vegna frumvarpsins, og í fylgiskjali var að finna athugasemdir og ábendingar vegna einstakra greina frumvarpsins. Var þá komið að þinglokum, og frumvarpið hlaut ekki afgreiðslu.

Frumvarpið var endurflutt á næsta þingi, 2011-2012, (656. mál, þskj. 1050), með nokkrum breytingum, bæði með tilliti til athugasemda sem borist höfðu þingnefnd, og þá að nokkru leyti athugasemda frá undirrituðum, og að öðru leyti að mati ráðuneytisins. Þetta frumvarp komst aldrei til umræðu, og ekki var leitað umsagna um það. Undirritaður sendi innanríkisráðuneytinu endurnýjaðar athugasemdir og ábendingar vegna frumvarpsins, dags. 1. júní sl.

Frumvarpið nú (179. mál, þskj. 180) er endurflutt fyrra frumvarp, “í nær óbreyttri mynd”, eins og segir í almennum athugasemdum. Undirritaður telur ástæðu til að áréttta fyrri sjónarmið sín vegna frumvarpsins og senda þau umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sem nú hefur málið til meðferðar. Fara hér á eftir almennar athugasemdir.

Meginefni *umferðarlaganna frá 1987* eru sjálfar umferðarreglurnar. Reglur þessar gilda um háttsemi vegfarenda, gangandi og þeirra sem stjórna ökutækjum, og hvernig fari er leiðir þeirra skerast. Kveðið er á um hvernig hinum almennu umferðarreglum verður breytt með umferðarmerkjum. Þá eru þar ákvæði um öikumanninn og ökutækin, þær kröfur sem gerðar eru til þeirra svo að öryggi af umferðinni verði sem best tryggt. Og ákvæði eru um hvernig fer ef tjón hlýst, um ábyrgðarreglur og um váttryggingaskyldu, og um það hvernig taka skal á háttsemi sem er andstæð lögnum, með viðurlögum sem geta verið refsing og svipting réttinda.

Við samningu frumvarps til umferðarlaganna var byggt á umferðarreglum sem samþykktar höfðu verið með svonefndum *Vínarsamningi um umferð* á ráðstefnu Sameinuðu þjóðanna í Vínarborg 1968, og hliðsjón var höfð af endurskoðun umferðarlöggjafar á hinum Norðurlöndunum sem fram fór í kjölfar þess samnings. Þær umferðarreglur tóku að sjálfsögðu mið af þróun sem orðið hafði á umferð á alþjóðavísu og því þróaða vegakerfi iðnríkja sem þá hafði mótast.

Hið *nýja frumvarp* er sagt fela í sér *heildarendurskoðun* umferðarlaganna. Þar eru vissulega nokkur mikilvæg atriði sem hæst standa og þarfnast sérstakrar skoðunar

hvert um sig, en eru þó að litlu leyti viðfangsefni þessara athugasemda. Breytingar á viðurlagakaflanum miða að því að flokka brot eftir vægi, þannig að alvarlegri brot varði þyngri viðurlögum. Þá eru tekin upp strangari ákvæði um ölvunarakstur, ökuréttindaaldur er hækkaður og ítarlegri ákvæði eru um ökunám og ökukennslu. Einnig má nefna nýmæli um eftirlitshlutverk Vegagerðarinnar og heimild hennar til að leggja á stjórnvaldssektir. Nokkur ákvæði eru í frumvarpinu til samræmis við reglur sem teknar hafa verið upp í EES samninginn, m.a. um ökuskírteini og gildistíma þeirra, sem taka eiga gildi í ársbyrjun 2013. Ákvæði um fébætur og váttryggingar eru ekki í frumvarpinu þar sem gert er ráð fyrir að um það efni verði kveðið í sérlægum. Auk þessa felur frumvarpið í sér margvíslegar breytingar á einstökum ákvæðum.

Frá setningu umferðarlaganna 1987 hafa *engar þær breytingar orðið á umferð* hér á landi sem raska þeim grundvelli sem þá var lagður. Vísir að nútíma umferðarmannvirkjum hafði þá þegar litið dagsins ljós. Og engar meginbreytingar hafa orðið á umferðarreglum Vínarsamningsins um umferð, en breytingar hafa verið gerðar til að tryggja viðurkenningu annarra á hinn nýju gerð ökuskírteina innan EB/EES. Samningi um umferðarmerki sem samþykktur var á ráðstefnunni í Vín 1968 hefur verið breytt nokkuð og við hann hafa verið gerðir sérstakir Evrópuviðaukar. Umferðarreglur á hinum Norðurlöndunum byggja enn á þeim grunni sem lagður var á áttunda áratugnum. Engu að síður hafa þar þróast breytingar á umferðarreglunum en skipulagi reglnanna hefur ekki verið breytt.

Vegna langra kynna minna af löggjöf á þessu sviði á árum áður réðst ég í að taka saman athugasemdir við frumvarpið. Fara hér á eftir *almennar athugasemdir* um nokkur atriði, en inn í sjálfan frumvarpstextann hafa verið færðar athugasemdir og ábendingar við einstakar greinar, og er að öðru leyti vísað til þeirra. Athugasemdirnar byggjast m.a. á könnun á samsvarandi reglum í nágrannalöndunum, einkum í Danmörku og Noregi. Sú könnun hefur þó ekki náð til annarra heimilda en sjálfra reglnanna en ekki til greinargerða eða handbóka sem kunna að skýra efni þeirra og ættu að vera aðgengilegar þeim sem starfa að þessum málum. Verður einkum vikið að athugasemdum við þau ákvæði sem geyma sjálfar *umferðarreglurnar* og það sem þeim tengist. Fyrst ber þess að geta að ekki verður séð að þær breytingar sem lagðar eru til taki mið af *þróun sambærilegra reglna erlendis*. Á nokkrum stöðum er hins vegar vikið að því að höfð hafi verið hliðsjón af því sem tíðkist við ökukennslu. Hafa ber þá í huga að ákvæði umferðarlaganna eru *lagareglur*. Túlkun sem notuð er við ökukennslu þarf ekki að henta sem lagaregla, þótt hún kunni að vera rétt svo langt sem hún nær. En í lagareglu hafa orðin annað gildi og geta þá þrengt möguleika á frekari túlkun við svipuð tilvik, og á annan veg en án hins nýja ákvæðis, án þess þó að svo hafi verið ætlunin við kennsluna. Til lagatexta eru gerðar ákveðnar kröfur um skýrleika sem e.t.v. þykir ekki nútímalegt, en ýmsar breytingar samkvæmt frumvarpinu eru rökstuddar með því að gildandi ákvæði séu ekki nútímaleg. Rétt er að taka fram að umferðarreglur eru ekki alls staðar settar fram með sama hætti. Í Noregi er orðalag umferðarreglnanna (trafikkregler), sem koma fram í stjórnvaldsreglum (forskrift) sem konungur setur, en ekki í settum lögum, mjög knappt, en þeim fylgdu á sínum tíma frá ráðuneytinu ítarlegar skýringar (greinargerð), eins og þær væru athugasemdir með lagafrumvarpi. Í dönsku umferðarlögunum sem umferðarlögin hér taka helst mið af er orðalag hins vegar yfirleitt ítarlegra.

Umferðarlögin kveða á um meginreglur miðað við *náttúrulegar aðstæður*, ef svo má að orði komast, þ.e. umferð þar sem engin eru umferðarmerki eða annað til leiðbeiningar. Þá er ákveðið skipulag á framsetningu umferðarreglnanna, þar sem gerð er grein fyrir einstökum reglum, hverri reglu fyrir sig, miðað við einfalda framþróun aksturs. Við hvert tilvik sem upp kemur í umferðinni kunna hins vegar fleiri en ein regla að eiga við. Svo háttar t.d. til um akstur að hringtorgi, um það og út úr því. Þá koma margar reglur við sögu. Ekki á við að slá öllum þessum reglum saman í eina reglu um afmarkað tilvik, reglu sem ekki getur heldur orðið tæmandi. Á því er svo byggt að sérstakar reglur gildi um umferðarmerki og hvað þau tákna. Og þá ber að fara eftir því sem þau merkja. Ákvæði um hvernig fara skuli eftir einstökum merkjum á eða við veg á því ekki að setja í lögin. Og umferðarmerki hvers konar kunna að hverfa eða þau sjást ekki af einhverri ástæðu, svo sem vegna gróðurs, þoku, snjóá eða vegna þess að þau mást. Þá kunna almennu reglurnar að rakna við.

Umferðarlögin eru *lagareglur en hvorki kennslubók né handbók*. Þar á því að öðru jöfnu ekki að skilgreina annað en það sem fjallað er um í lögunum, og þá ekki það sem lögin gera ráð fyrir að verði skilgreint annars staðar. Umferðin og umferðarreglurnar eru á sinn hátt alþjóðlegar og því þarf að huga að því að reglur hér á landi séu í samræmi við það sem almennt tíðkast. Er þá nauðsynlegt að skilgreiningar og efnisákvæði séu í sem bestu samræmi við samsvarandi erlendar skilgreiningar og ákvæði. Eru allmargar athugasemdir gerðar við einstök ákvæði frumvarpsins af því að svo er ekki. Einnig ber við að felld eru niður grundvallarákvæði sem gilda eiga, og jafnvel er dæmi um að ranglega sé sagt til um erlenda löggjöf og efni hennar, t.d. um hringtorg. Hingað koma erlendir öikumenn og öikumenn héðan fara um erlendis. Þetta samræmi er nauðsynlegt til að úrlausn mála verði sem mest samræmd.

Það er meginefni umferðarlaganna að kveða á um *hátternisreglur*, þær reglur sem gilda um háttsemi vegfarenda, gangandi vegfarenda og þeirra sem stjórna ökutækjum, og hvernig fari þegar leiðir þeirra skerast. Viðfangsefni laganna er þannig *umferðin sjálf en ekki vegurinn*. Enda þurfa umferðarreglurnar að gilda víðar en á vegum (venjulegri akbraut). Afmörkun laganna er því ekki annars vegar vegurinn og hins vegar allt annað. Slíkar reglur þurfa því einnig að gilda um umferð á jöklum og á ísilögðu vatni, svo sem ef þar verður árekstur. Sama er, ef því er að skipta, um umferð á ræktuðu landi, og óháð eignarhaldi á því. Og reglurnar þurfa líka að gilda þótt umferð á svæði sé óheimil, af hvaða ástæðu sem er. Því á ekki við að afmarka gildissvið umferðarlaganna sem eitt og gildissvið laga um náttúruvernd annað. Umferðarreglurnar sem slíkar gilda þótt umferð kunni að vera óheimil, hvort sem er samkvæmt náttúruverndarlögum eða af öðrum ástæðum. *Náttúruverndarlögin* hljóta sjálf að *skilgreina sitt svið*, hvar þau banna eða heimila umferð og þá hvaða umferð; en þau geta þá ekki byggt á skilgreiningu umferðarlaganna á því hvað er vegur og hvað utan vega. Ekki frekar en vegalögin. Vegur samkvæmt *umferðarlögum* er það svæði sem umferðin fer eftir, *yfirborðið*; samkvæmt *vegalögum* er það *mannvirkið* sjálft með öllu því sem þarf til að gera veg, hvort heldur hann er byggður upp eða grafinn í jörðu, og með viðeigandi búnaði. Hugtakið “utan vega” samkvæmt náttúruverndarlögum verður ekki afmarkað með skírskotun til hugtaka í umferðarlögum.

Það er *umferðin sjálf* sem er viðfangsefnið. Reglurnar þurfa því að ná til umferðarinnar eins og hún þróast. Ætla verður að í þeim efnum séu gildandi umferðarreglur í meginatriðum fullnægjandi. Ljóst er þó að tímabært er t.d. að huga að ítarlegri umferðarreglum vegna hjólreiða og hjólastíga. Við þróun umferðarinnar reynir þó

fyrst og fremst á beitingu sérreglna um umferð sem byggjast á notkun umferðarmerkja. Ákvæði voru á sínum tíma sett um umferðarmerki vegna hjólastíga, um umferðarljós fyrir strætisvagna, o.s.frv., og þannig mun áfram þurfa að gera. En það er í sjálfu sér ekki viðfangsefni umferðarlaganna *af hverju eða hvort beitt er heimildum* til að hafa áhrif á umferðina, með umferðarmerkjum o.s.frv. Það ræðst m.a. af því hvernig vegur er gerður hvort hann er með fleiri en einni akbraut og hversu margar akreinar þar eru. En það hvort umferð á vegi skuli njóta aðalbrautaréttar (við einstök vegamót eða almennt), hvort einstefna skuli vera á vegi, hvar ekki megi leggja ökutækjum, og hvar leggja megi tilteknum ökutækjum, hvar komið skal fyrir sérstökum akreinum, hvar umferð skal takmörkuð og hvar sérákvæði eiga að gilda um hámarkshraða, svo að dæmi séu tekin, ræðst af eðli umferðarinnar og mismunandi sjónarmiðum og hagsmunamati við úrlausn. Umferðarlögin kveða fyrst og fremst á um að þegar slíkar ákvarðanir eru teknar þarf tiltekið stjórnvald að koma að ákvörðun og staðfesta hana, og sjá svo um að ákvörðunin verði framkvæmd, með viðeigandi merki og formlegri birtingu ákvörðunar. Að því búnu ber vegfarendum að fara eftir þeim reglum.

Samning lagafrumvarps eins og þessa er *vandaverk*. Þar þarf að gæta sæmræmis og þess að heildarsýn sé yfir verkið. Að sjálfsögðu þurfa athugasemdir með frumvarpi að vera skýrar og nákvæmar, að greina það sem ætlunin er að breyta og hvers vegna, og skýra ný ákvæði, og að rétt sé farið með þegar vísað er í annað efni. Sums staðar í frumvarpinu gætir nokkurrar ónákvæmni og annars staðar virðist sem ákvæði hafi ekki verið hugsuð til enda. Þegar *nýmæli* eru tekin upp þarf að gæta þess í hvert samhengi þau eru sett. Þegar þannig ætlunin er að kveða á um umferð á hjólastígum er ekki nægilegt að kveða á um að hjólreiðamenn megi þar fara; það þarf jafnframt að huga að réttarstöðu gangandi vegfarenda og annarra ökumanna á hjólastígunum, svo og skyldu ökumanna þegar hjólastígur liggur að akbraut og því þegar leiðir hjólastígs og akbrautar skerast, og hvernig þar megi leggja ökutækjum. Að þessu hefur ekki verið nægilega gætt í frumvarpinu.

Athygli vekur að ákvæði um *sérstakan hámarkshraða* tiltekinna flokka bifreiða hafa verið felld niður, og eiga þá sömu reglur að gilda um þá flokka og aðra (fólksbifreiðir o.fl.). Hér er um að ræða stór, fyrirferðarmikil og þung ökutæki, sem kunna að vera með eftirvagn. Aflið sem í þessum ökutækjum býr er mikið. Alvarleg slys hafa orðið af völdum slíkra ökutækja; ökumanni hefur ekki tekist að bregðast við breyttum aðstæðum, þau lenda utan vegar, velta eða lenda í árekstri. Afleiðingar þess þegar slík ökutæki valda tjóni geta orðið miklar. Ökutækin eru mjög næm fyrir utanaðkomandi áhrifum, svo sem hálfu, vindkvíðum, vindsveipum frá öðrum ökutækjum, breytingum á yfirborði vegar og tilfærslu á farmi. Þessi áhrif segja ekki síður til sín þegar um er að ræða fólksbifreið með eftirvagn og tengitæki, þar sem bifreiðin er tiltölulega létt, og vagninn sem dreginn er getur verið fyrirferðarmikill í samanburði við bifreiðina. Þjálfun ökumanna, jafnvel þótt góð sé, segir þá ekki allt, þar sem ökutækin geta að ósekju lent í árekstri við aðra. Um ökumenn margra þessara ökutækja eru gerðar ríkar kröfur um aksturs- og hvíldartíma, og sérstaklega er tekið á hraðabrotum við akstur þeirra. Þá er áskilið að mörg þeirra séu búin sérstökum hraðatakörum til að hamla miklum hraða. Gætir þá skökku við ef reglur heimila aukinn hraða. Allt lítur þetta að því að mikil ábyrgð hvílir á þeim sem stjórna þessum ökutækjum. Vandkvæði annarra við framúrakstur eiga ekki að leiða til þess að heimila þurfi aukinn hámarkshraða ökutækjanna; afleiðingar framúraksturs verða þá væntanlega enn meiri. Og það að mæta slíkum ökutækjum getur verið hættuspil, því hvað leynist að baki, að

ekki sé minnst á ef ryk eða úði þyrlast upp. Þessi ökutæki eru hvarvetna erlendis látin sæta sérstakri takmörkun á hámarkshraða, jafnvel á hraðbrautum, og eru gildandi reglur hér á landi jafnvel rýmri en víðast hvar erlendis. Þetta gildir einnig í löndum þar sem vegir eru þröngir, mjóir eða bugðóttir, svo sem er t.d. um fjallvegi. Varað er við þessari breytingu. Í þessu sambandi er ástæða til að nefna sérstaklega hækkun á leyfðum hámarkshraða bifreiða sem draga hjólhýsi eða tjaldvagn.

Ákvæði um *fébótaábyrgð og váttryggingar* eru ekki í frumvarpinu. Reglur um fébótaábyrgð og hvernig henni er háttað, hvort þar eigi að gilda almennar reglur skaðabótaréttarins eða hlutlæg ábyrgð, varða reglur um umferðina og umferðaröryggi, og eru því mikilvægur þáttur umferðarlöggjafarinnar, ekki síður en viðurlagareglur. Og um váttryggingarskylduna á hið sama við. Henni verður naumast haldið uppi án atbeina þeirra stofnana sem starfa að umferðaröryggi. Ekki eru þessir þættir slitnir úr sambandi við annað í loftferðalögum eða siglingalögum. Skiptir þá ekki máli þótt málefni sem varða váttryggingastarfsemi almennt falli undir annað ráðuneyti en umferðaröryggi. Um löggæslu, réttarfar og viðurlög hefur verið fjallað í umferðarlögum þótt þau málefni hafi ekki alltaf heyrð undir sama ráðuneyti og umferðarmálin, og áður fyrr áttu ýmis atriði undir samgönguráðuneyti (flutningastarfsemi og Vega-gerðin) þótt löggjöfin heyrði þá undir dómsmálaráðuneyti. Ekki getur verið óeðlilegt að áfram verði kveðið á um fébótaábyrgð og váttryggingaskyldu í umferðarlögum.

Meginatriði í þessu efni er að sjálf *bótareglan* sé skýr, þ.e. hvað falli undir hina sérstöku hlutlægu ábyrgð. Grundvöllur bótareglunnar nú er tjón vegna slyss af notkun ökutækis enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. En að öðru leyti fer bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum. Þá er skylt að kaupa váttryggingu vegna þessarar ábyrgðar, og almenn slysatrygging skal keypt vegna ökumanns og farþega í ökutæki. Hlutlægu ábyrgðarreglunni var breytt með umferðarlögunum 1987, og tillaga var þá uppi um að færa þá regluna til samræmis við það sem er víða erlendis, þar sem ábyrgðarreglan er miðuð við það tjón sem hlýst af ökutækinu vegna umferðarslyss eða annars umferðaróhapps eða vegna sprengingar eða bruna sem stafar frá eldsneytiskerfi í ökutækinu, þ.e. binda regluna við tjón í umferðinni og út frá eldsneytiskerfi ökutækisins. Þennan grundvöll eða annan sambærilegan þarf að tryggja. Þar má þá kveða nánar á um að hve miklu leyti hlutlæga ábyrgðarreglan gildir utan þess svæðis þar sem rætt er um sem almenna umferð, en augljóst er þá hjóta almennar skaðabótareglur að gilda um ábyrgð á tjóni. Með sama hætti má kveða nánar á um hvað falli undir slysatryggingu í umferðinni. En umfram allt hljóta stjórnvöld umferðarmála að koma að framkvæmd váttryggingarskyldunnar.

Sem fyrr greinir byggja umferðarlögin á ákveðnu *skipulagi*. Mikil reynsla hefur fengist af beitingu umferðarreglnanna sem og annarra ákvæða laganna; við ákvörðun á ábyrgð vegna tjóna og við ákvörðun viðurlaga, hjá váttryggingafélögum, lögreglu, ákærvaldi, og við úrlausn dómsmála, bæði einkamála og sakamála. Breytingar á umferðarlögunum nú fela ekki í sér sérstakar breytingar á því skipulagi, og hefði þá verið eðlilegt að sú skipan héldist áfram, eftir því sem unnt er, og samanburður ákvæða frá einum tíma til annars þannig auðveldaður. Slíkt hefur áður verið gert við breytingar á umferðarlögunum, og svo hefur einnig verið gert við breytingar á almennum hegningarlögum. Margar þær breytingar sem fram koma í frumvarpinu eru síður en svo til þess fallnar að skýra ákvæði, og of mörgum efnisatriðum er oft blandað óskipulega saman. Fjöldi ákvæða þar sem vísað er til þess að reglur skuli

settar skiptir ekki öllu máli, heldur hitt að ákvæðið standi í eðlilegu sambengi við önnur efnisatriði.

Undirritaður sendi samgönguráðuneytinu á árinu 2009 ítarlegar athugasemdir við frumvarpsdrög sem þá voru kynnt á heimasíðu ráðuneytisins. Þær athugasemdir voru að takmörkuðu leyti teknar til greina. Var látið við svo búið standa þegar frumvarp var fyrst lagt fram 2010 og aftur á næsta þingi, þótt afstaðan hafi ákveðið verið sú að á því frumvarpi væru miklir meinbugir. Um síðir varð svo úr undir vor 2011 að teknar voru saman athugasemdir við það frumvarp sem þá lá fyrir, og voru þær sendar samgöngunefnd Alþingis og innanríkisráðuneytinu. Um það og framhaldið greinir í upphafi athugasemdanna.

Auk hinna almennu athugasemda sem raktar hafa verið fylgja ítarlegar athugasemdir og ábendingar við einstakar greinar frumvarpsins. Eru það sömu athugasemdir og ábendingar og færðar voru inn í texta frumvarps þess, sem lá fyrir þinginu 2011-2012, og sendar innanríkisráðuneytinu á liðnu vori. Á þeim hafa nú verið gerðar nokkrar breytingar, lagfæringar og leiðréttingar sem og viðbætur, og þær felldar inn í hinn fyrri texta. Er ekki ástæða til að tilgreina sérstaklega einstök atriði þessara athugasemda og ábendinga. Þetta varðar flest ákvæði frumvarpsins, skipulag kafla og efnisatriða, texta einstakra ákvæða og ummæli í athugasemdum, bæði almennum og við einstakar greinar. Er þar á stundum vikið að ósamræmi í texta, að ekki sé vakin athygli á breytingum miðað við gildandi lög, misskilingi og rangfærslum. Engar athugasemdir eru hins vegar gerðar við athugasemdahluta frumvarpsins, að öðru leyti en því sem fram kemur við í athugasemdum við einstakar greinar. Í þeim hluta er þó ýmislegt sem ástæða hefði verið til að leiðrétta eða gera athugasemdir við og haga hefði mátt á annan hátt.

Frumvarp til umferðarlaga liggur nú fyrir Alþingi í fjórða sinn. Frumvarpinu er ætlað að taka gildi 1. janúar 2013. Hvort svo verður skal ásagt látið, en í frumvarpinu eru mörg álitæfni sem taka þarf afstöðu til, og er ekki ljóst að hve miklu leyti þau komu til skoðunar í samgöngunefnd þingsins á sínum tíma. Í athugasemdum við gildistöku-ákvæði frumvarpsins er nefnt að nauðsynlegt þyki að nokkur tími líði frá samþykkt frumvarpsins þar til lögin taka formlega gildi, enda þurfi í millitíðinni að fara fram víðtakt og markvisst kynningarstarf auk þess sem stjórnkerfisbreytingar þurfi að undirbúa. Eiginlegar breytingar á umferðarlögunum hafa ekki verið gerðar síðan á árinu 2008. Ekki skal hér lagt mat á hraða málsins í þinginu. En ljóst er að eitt atriði þarf að lögfesta sem fyrst þar sem eru ákvæði sem taka eiga gildi 19. janúar 2013 í samræmi við fyrirmæli í EB/EES tilskipun um ökuskírteini, og reyndar átti að innleiða fyrir 19. janúar 2011.

Framangreindar athugasemdir ásamt fylgiskjali eru hér með sendar umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til viðeigandi meðferðar.

Virðingarfyllst,

Ólafur W. Stefánsson
Hrefnugötu 10
Reykjavík

Umferðarlög, frv., 179. mál, aths.
október 2012 ÓWS

Athugasemdir og ábendingar vegna einstakra greina frumvarps til umferðarlaga.

Athugasemdir þessar og ábendingar voru að stofni til teknar saman vegna frumvarps sem lá fyrir 140. löggjafarþingi 2011-2012 (656. mál, þskj. 1050) og voru þær sendar innanríkisráðuneytinu vorið 2012. Eru þær skráðar með bláu smærra lettri og textinn inndreginn; breytingar á efnisgreinum eru sýndar með bláum lit, viðbætur með skáletri, og orð sem falla eiga niður yfirstrikuð.

Frumvarpið frá þinginu 2011-2012 hefur nú verið endurflutt á 141. löggjafarþingi 2012-2013 (179. mál, þskj. 180), “í nær óbreyttri mynd”. Fyrri athugasemdir og ábendingar hafa nú verið yfirfarnar og þær lagfærðar, leiðréttar og aðeins auknar. Eru þær breytingar felldar inn í textann sem sendur var í vor og sendar umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis; breytingar á efnisgreinum eru auðkenndar með breyttu lettri.

Þingskjal 1050 — 656. mál.

Frumvarp til umferðarlaga.

(Lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

Í frumvarpinu hefur verið valin sú leið að hafa fyrirsögn með hverri grein. Það hentar þó ekki alltaf. Oft getur verið heppilegt að skipa efni undir einni og sömu fyrirsögn í fleiri greinar, og kemur fyrirsögnin þá á undan greinatölu, svo sem er í umferðarlögunum (UMFL).

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Markmið.

Markmið laganna er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.

Umferðarlögin þjóna tilteknu markmiði þótt ekki hafi það verið tekið fram í texta laganna. Markmið þeirra er þó augljóst, það er að tryggja umferðaröryggi. Það er gert með því að tryggja viðunandi réttarkerfi með reglum um það hvernig umferðin (fyr þeirra sem fara um) fer fram, þ.e. um samskipti vegfarendanna, hvort sem þeir eru gangandi eða þeir stjórna ökutæki, og um stöðu þeirra sem þar eru á ferð. Er þar kveðið á um það þegar fleiri vegfarendur eru á ferð, svo sem það þegar leiðir skerast. Reglur eru um þá sem stjórna ökutækjum og bera ábyrgð á þeim, svo og um ástand ökutækja og búnað. Þá er þar kveðið á um hvernig fer ef ekki er farið eftir settum reglum, svo sem um refsingu og önnur viðurlög. Og í UMFL er einnig kveðið á um þann mikilsverða þátt sem er hin einkaréttarlega ábyrgð á því ef út af bregður, og um það hvernig réttarstaða þess sem fyrir tjóni verður er tryggð, þ.e. með lögmaetri váttryggingu. Allt miðar þetta að umferðaröryggi.

Fjöl margar ákvarðanir um umferð eru teknar af stjórnvöldum á grundvelli ákvæða í lögnum. Sumt af þessu er ákveðið í lögnum sjálfum en annað er ákveðið af stjórnvöldum á grundvelli heimilda í lögnum. Grundvallarumferðarreglurnar eru í sjálfum lögnum, en löggin gera ráð fyrir að frá þeim verði vikið, og koma þar einkum til reglur sem leiða af fyrirmælum sem gefin eru með umferðarmerkjum, merkjum á yfirborði vegar eða með umferðarljósnum, svo og reglur um hámarkshraða. Löggin kveða einungis að litlu leyti á um það hvort frá hinum almennu reglum verði vikið og sérreglur gildi. Ákvörðun um það ræðst af margvíslegum ástæðum.

Umferðarlöggin koma hvorki að mótun á skipulagi vegakerfisins né framkvæmdum við það, ekki heldur að mótun samgöngukerfis eða skipulagningu á starfsemi sem tengist umferðinni. Við þá mótun koma til álita margvísleg sjónarmið, m.a. pólitísk og atriði er varða umhverfissjónarmið, og niðurstaðan ræðst af samspili þessara þátta. Þessi atriði eru að verulegu leyti í höndum sveitarstjórna. Ákvörðun um það efni þarf þannig alls ekki að vera í höndum þeirra sem fara með stjórn umferðarmála. Löggin kveða hins vegar á um það að til þess að útfæra ákvörðun sem áhrif hefur á umferðina þurfi tiltekið stjórnvald að koma að henni og hún síðan útfærð á tiltekinn hátt (með umferðarmerki, auglýsingu o.s.frv.). Það hlýtur að vera matskennt hvort tillit er tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar. Í greininni er talað um “jafnræði” milli vegfarenda. UMFL eru þannig upp byggð, “einkum með tilliti til áhersluatriða”, svo sem fram kemur í athugasemdum við frumvarp það sem varð að lögnum 1987, að fremst koma reglur fyrir alla umferð en síðan koma umferðarreglur, og þá fyrst reglur fyrir gangandi vegfarendur og þar á eftir reglur fyrir öikumenn. Þar á eftir koma svo reglur um ökutæki o.s.frv. Þá byggja löggin á aðgreiningu mismunandi umferðar, gangandi, hjólandi og akandi. Ekki nýtur öll umferð vélknúinna ökutækja jafnræðis, svo sem er um sérstakar akreinar fyrir strætisvagna og kröfur sem gerðar eru til stórra og þungra ökutækja. Hvert skyldi svo vera jafnræði vegfarenda á Miklubrautinni? Og það óháð “samgöngumáta”. Hvað er samgöngumáti? eru það flutningar með bílum, vögnum á teinum eða spori, fljótabátum, skipum og loftförum? Eða umferð gangandi, hjólandi, á bifhjóli, í fólksbifreið, leigubifreið, rútu, vörubifreið o.s.frv.? Umferðarlöggin fjalla þó eingöngu um umferð ökutækja á landi. Er hægt að gæta fullkomins jafnræðis í þessum eignum? Markmiðslýsingar eru sjaldan góðar til að festa í lög. Í athugasemdum með lagafrumvörpum er hins vegar gjarnan gerð grein fyrir markmiði laga.

2. gr. Gildissvið.

Samkvæmt fyrirsögn er gert ráð fyrir að efni greinarinnar sé gildissvið umferðarlaganna. Í 1. og 2. mgr. er gildissviðið afmarkað, annars vegar er það “umferð á vegum” samkvæmt 1. mgr., og svo “umferð ökutækja á eignarlöndum og þjóðlöndum” samkvæmt 2. mgr.

Ákvæðin í 3. og 4. mgr. varða hins vegar ekki gildissvið laganna. Þar er annars vegar ákveðið að reglur um umferð ökutækja gildi um “reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé” (3. mgr.) og svo að reglur um gangandi vegfarendur gildi einnig um “þann sem fer á skíðum” o.s.frv. (4. mgr.). Þessum ákvæðum ætti því að skipa annars staðar svo sem nánar greinir.

Ákvæði laga þessara gilda, nema annað sé ákveðið, um umferð á vegum, ~~nema annað sé ákveðið.~~

Meginviðfangsefni umferðarlaga er “umferð á vegum”, sbr. 1. gr. UMFL, en þar segir að ákvæði laganna gildi, “nema annað sé ákveðið, um umferð á vegum”. Löggin

gilda sem sé um ýmislegt annað en umferðina; þau fjalla um ýmis konar stjórnýslu, svo sem um leyfisveitingar, útgáfu skírteina, réttarfar, viðurlög o.s.frv. Með 1. mgr. frv. er orðaröðinni breytt, þannig að orðin "nema annað sé ákveðið" eru færð aftast í málsgreinina. Þessi breyting er í engu skýrð í athugasemdum við frv. greinina. Að tilgreina að lögin gildi um "umferð á vegum, nema annað sé ákveðið", vísar fremur til þess að gildissviðið tengist veginum en ekki því sem er utan vega. Slík tilvísun er þó ekki allskosta heppileg enda gildissviðið strax í 2. mgr. frv. víkkað út en þar segir að ákvæði laganna "gildi einnig um umferð á eignarlöndum og þjóðlendum". Þar með er gildissviðið nú heldur betur fært út. Það er mjög varhugavert að hugsa svo þröngt að umferðarlögin eigi fyrst og fremst að fjalla um umferð á vegum. Skyldi ætlunin þá vera að ekki þurfi ökuskríteini til aksturs utan hefðbundinna vega, að þar gildi ekki reglur er banni ölvunarakstur o.s.frv.? Lagt er til að málsgreinin verði eins og hún er í UMFL.

Rétt er að benda á rangfærslur í athugasemdum við 2. gr. Í 1. mgr. er ranglega vísað til þess að í 1. gr. gildandi UMFL sé "lagt til" að ákvæði laganna gildi "nema annað sé sérstaklega tekið fram" en í lögunum segir "nema annað sé ákveðið". Þá er þar vísað til eldri umferðarlaga, nr. 40/1968, þar sem með réttu á að vísa til laga nr. 26/1958. Lögin frá 1968 eru einungis endurútgefin lög en ekki sett lög.

Í athugasemdunum segir réttilega um (2. mgr.) 1. gr. UMFL að þar sem vegur er fyrir sérstaka tegund umferðar gildi ákvæði laganna eftir því sem við eigi. Í 4. mgr. athugasemdanna segir svo að leitast sé við að steypa saman í eitt almennt gildissviðsákvæði ákvæðum 1. og 3. gr. og 5. gr. a gildandi laga og að einfalda fyrirmæli um gildissvið umferðarlaga þannig að skýrt liggi fyrir til hvaða atriða lögin taki, og að samkvæmt 1. mgr. 2. gr. sé lagt til að meginreglan verði sú að ákvæði laganna gildi um umferð á vegum, "eftir því sem við eigi", en í frumvarpstextanum segir hins vegar "nema annað sé ákveðið" sem ekki er alveg það sama. Með þessu mun falla niður það ákvæði sem er í 2. mgr. 1. gr. laganna um sérstaka tegund umferðar. Það ákvæði hefur vissulega ákveðið gildi en í athugasemdunum er í engu skýrt hver áhrif þessi niðurfelling hefur. Í þessu sambandi er rétt að benda á ábendingu við skilgreiningu á akbraut í 1. tölulið 3. gr. en þar er lagt til að við skilgreininguna bætist ákvæði sem varðar hjólastíga og umferð um hjólastíga.

Í athugasemdum við 3. gr. frv. kemur fram það viðhorf að umferðarlögin eigi fyrst og fremst að gilda um umferð á vegum, og lagt er upp úr því að greina á milli aksturs í almennri umferð og þess sem nefnt er "akstur utan umferðar". Sagt er að með þessu sé leitast við að aðlaga íslenska löggjöf því fyrirkomulagi sem fyrirfinnst í nágrannalöndum þar sem umferðarlögin eigi að "mestu" leyti við í almennri umferð. Af þessu tilefni er rétt að vísa í eftirfarandi ákvæði norsku vegtrafikkloven þar sem segir um gildissvið laganna: "Denne lov gjelder all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn." Og í 1. gr. í sænsku trafikkföörordning segir: "Denna förordning innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng." Hvorutveggja löggjöfin byggir því á víðu gildissviði löggjafarinnar, enda er viðfangsefnið umferðaröryggi. En rétt er að Svíar hafa þess utan "terrängkörningslag" og "terrängkörningsföörordning" þar sem eru reglur um umferð "í náttúrunni" ef svo má segja. Í Noregi er umferðarreglunum sjálfum skipað í reglugerð (forskrift). Þær gilda um umferð á vegum.

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

Í 3. mgr. 1. gr. UMFL segir að ákvæði laganna gildi einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja á "lóðum, lendum, afréttum og almenningum". Í fyrri gerðum frv.

hefur því orðalagi verið haldið en nú er þeim orðum skipt út og vísað til “eignarlanda og þjóðlenda”. Í athugasemdum með frv, er engin skýring gefin á þessari breytingu. Enn vantar nokkuð á að lokið sé meðferð þjóðlendumála á öllu landinu. Er þá ekki forsvaranlegt að byggja á skiptingu alls landsins í eignarlönd annars vegar og þjóðlendur hins vegar. Er enda allsendis óljóst hvort það samsvari því sem nú er vísað til, þ.e. lóða, lenda, afrétta og almenninga. Meginatriðið er að umferðarreglurnar gildi hvarvetna. Er því eindregið mælt með óbreyttu orðalagi.

Hér á við það sem segir við 1. mgr. að ónákvæmni gætir í umfjöllun um þessa málsgrein í athugasemdum með frv. Þannig segir í 1. mgr. athugasemdanna að ákvæði laganna, þ.e. UMFL, gildi “loks einnig, „eftir því sem við á“, um umferð ökutækja á eignarlandi og þjóðlendum, sbr. skilgreiningu í lögum um náttúruvernd, nr. 44/1999”, en eins og að ofan greinir segir þar “eftir því sem við á, um umferð ökutækja á lóðum, lendum, afréttum og almenningum”.

~~Ákvæði laganna um umferð ökutækja gilda einnig, eftir því sem við á, um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.~~

Ljóst er að samkvæmt 1. mgr. gilda ákvæði laganna um umferð á vegum. Þau taka þá að sjálfsgöðu til þeirrar umferðar sem er för reiðmanna og rekstur búfjár. Það sem skýra þarf er hvaða reglur eigi að gilda um þessa umferð. Því er í 1. mgr. 3. gr. UMFL ákveðið að ákvæði um umferð ökutækja gildi eftir því sem við á um þessa umferð. Það þýðir m.a. það að reiðmenn skulu halda sig á hægri vegarhelmingi. Af því leiðir svo að sömu reglur gilda um reiðmenn og fjárrekstur, eftir því sem við á, á lóðum o.s.frv. sem greinir í 2. mgr. Bent er á að ákvæði þetta varðar ekki gildissvið laganna, sbr. fyrirsögn greinarinnar, og á því ekki heima í þessari grein. Ákvæði þessa efnis fer hins vegar vel sem viðbót við skilgreininguna á ökutæki í 3. gr. frv., og þá með þessu orðalagi: “Ákvæði um umferð ökutækja gilda, eftir því sem við á, einnig um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.”

Einnig kemur til álita að skipa þessu ákvæði og ákvæði næstu málsgreinar saman sem sjálfstæðri grein á eftir 3. gr. svo sem gert er í 3. gr. UMFL.

~~Ákvæði laganna um gangandi vegfarendur gilda einnig um þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum, hjólaskautum eða svipuðum tækjum, sem og um þann sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Þau gilda og um þann sem sjálfur ekur hjólastól eða samsvarandi tæki.~~

Þetta ákvæði varðar heldur ekki gildissvið laganna. Í sjálfu sér er viðbótin um “hjólaskauta” óþörf, enda segir í framhaldinu “eða svipuðum tækjum”. Fyrirbærin eru auk þess fleiri, sbr. hjólabretti. Hjólastóll sem hér getur mundi vera knúinn áfram með stig- eða sveifarbúnaði. Ákvæðið með viðeigandi orðalagsbreytingu fer betur sem sérstök málsgrein í 14. gr. frv. í kaflanum um gangandi vegfarendur, þannig: “Sem gangandi vegfarandi telst einnig sá sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum eða svipuðum tækjum, sem og sá sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Sama er um þann sem sjálfur ekur hjólastól eða samsvarandi tæki.” Einnig kemur til álita að skipa þessu ákvæði og ákvæði næstu málsgreinar að framan sem sjálfstæðri grein á eftir 3. gr.

3. gr.
Skilgreiningar.

Skilgreining hugtaka, orða og orðasambanda er af hinu góða. Skilgreining í lagatexta þarf að fela í sér skýringu á hugtaki sem þar er notað og vísa má til.

Skilgreiningin þarf að falla vel að máli, og hafa þarf í huga að hugtak og skilgreining kunna að eiga sér samsvörun í erlendum málum og réttarreglum, í þessu tilviki Vínarsamningi um umferð, EB/EES reglum og norrænum reglum, þar sem samræmd túlkun skiptir máli. Skilgreiningar í lögum eru til skýringar á efni sjálfs lagatextans, en margar skilgreininganna í frv. varða ekki efni þess. Þá er ekki rétt að skilgreina í lögum hugtök sem gert er ráð fyrir að stjórnvald setji reglur um. Hafa ber í huga að skilgreiningar í lögum geta ekki verið tæmandi fyrir tiltekið svið, og þær geta ekki komið í stað handbókar eða kennslubókar. Samkvæmt frv. eru skilgreind 34 orð og hugtök en í frv. sem lagt var fram á síðasta þingi voru skilgreiningarnar 49 talsins. Í UMFL eru skilgreiningar 28. Í ábendingum hér að neðan er lagt til að nokkrar skilgreiningar verði felldar niður, en í ábendingum við 50. og 53. gr. er bent á að skilgreina þurfi hugtökin flytjandi (í stað flutningsaðila) og farstarfsmaður, svo sem var í fyrri gerð frv. og er í UMFL.

Í lögum þessum er merking orða og orðasambanda sem hér segir:

1. **Akbraut:** Sá hluti vegar sem ~~fyrst og fremst er~~ ætlaður er fyrir umferð ökutækja, þó ekki hjólastígur. Ákvæði um umferð á akbraut gilda einnig um umferð á hjólastíg.

Hér hefur orðunum “fyrst og fremst” verið bætt inn í skilgreininguna, án skýringar, en í umferðarlögum er akbraut skilgreind þannig: “Sá hluti vegar, sem ætlaður er fyrir umferð ökutækja.” Flokkum vegfarenda eru ætlaðir tilteknir hlutar vegarins. Akbraut er þannig ætluð ökutækjum. Akbrautin er í sjálfu sér ekki ætluð öðrum, þótt þeim kunnir að vera heimil notkun hennar. Aðrir hlutar vegar eru t.d. gangstétt sem ætluð er gangandi. Svo eru umferðareyjar. Gangstéttir og umferðareyjar eru ekki ætlaðar fyrir umferð ökutækja. Svo eru sérstakir vegir, stígar, gangstígar, hjólastígar og reiðvegir, sem ætlaðir eru sérstakri umferð. Það skiptir ekki máli í þessu sambandi þótt gangandi megi fara yfir akbraut. Skilgreining á akbraut er alþjóðleg. Þannig er Körebane: den del af vejen, der er bestemt for kørende, herunder dog ikke cykelsti eller ridesti. Reglerne om færdsel på kørebane gælder også for færdsel på cykelsti og ridesti. (DK), Kjørebane: Den del af vegen som er bestemt for vanlig kjøring. (N), Körbana: En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller vägren. (S), og Carriageway means the part of a road normally used by vehicular traffic; ... (Vín).

Athygli vekur að í dönsku skilgreiningunni er tekið fram að hjólastígar og reiðvegir teljist ekki akbraut. Akbraut er hluti vegar, og hjólastígur er vegur. Hjólastígur er ætlaður fyrir hjóltreiddar sem er umferð reiddhjóla sem teljast til ökutækja (ekki er þó talað um hjóltreiddar sem akstur); aðrir hafa þar takmarkaðan rétt. Sama er með reiðvegi. Reiðvegir eru vegir. Þeir eru ætlaðir reiddmönnum en ekki öðrum, sbr. reglugerð um umferðarmerki. Gert er ráð fyrir því að ákvæði laganna um umferð ökutækja gildi, eftir því sem við á, einnig um reiddmenn, sbr. 3. mgr. 1. gr. Hjóltreiddar eru umferð ökutækja og því væri rétt að takmarka skilgreininguna með sama hætti og Danir gera. Að reglur um umferð ökutækja gildi um reiddmenn breytir ekki því að ökutæki eiga ekki rétt til umferðar á reiðvegum, ekki einu sinni reiddhjól. En umferðarreglurnar fyrir reiddmenn gilda á öllum vegum, akbrautum og reiðvegum. Því verður að telja rétt að takmarka skilgreininguna á akbraut að því er varðar hjólastíga með sama hætti og Danir gera. Ekki verður séð að tilefni sé til að breyta þeirri meginskilgreiningu sem nú gildir að akbraut sé sá hluti vegar sem ætlaður er fyrir umferð ökutækja. En við ákvæðið bætist eftirfarandi texti: þó ekki hjólastígur. Ákvæði um umferð á akbraut gilda einnig um umferð á hjólastíg.

2. **Akrein:** Hver og ein af samhliða reinum sem akbraut er skipt í að endilöngu með ~~merkjum yfirborðsmerkingum~~ eða er nægilega breið fyrir umferð bifreiða í einni röð.

Samkvæmt UMFL skiptist akbraut í akreinar, annað hvort með merkjum á yfirborði vegarins, eða þegar þar má mynda reinar sem eru, hver fyrir sig, nægilega breiðar fyrir umferð bifreiða í einni röð. Akreina-merki eru í formi lína (táknmynd) að endilöngu á yfirborði vegar, mismundandi að gerð. Orðið “merking” táknar almennt “hvað átt er við, inntak eða þýðing” og svo athöfnina “það að merkja”. Orðið “yfirborðsmerking” er ekki heppilegt orð. Yfirborðslegt? Orðið “merki” hefur auðvitað margs konar merkingu. Umferðarmerki er þannig táknmynd en það er líka skilti þar sem merkinu hefur verið komið fyrir. Og táknmyndin hefur ákveðna merkingu sem vegfarendur eiga að fara eftir. Ef akbraut nægir fyrir tvær samhliða raðir bifreiða er hún tvær akreinar, óháð því hvort þær eru merktar. Hin viðmiðunin er svo bundin því að akreinar séu merktar (akbrautinni er þá skipt að endilöngu með merkjum). Þau merki eru reyndar stundum hulin vegna snjóá eða ísingar eða þau mást vegna slits. En auk þessa eru akreinar oft gefnar til kynna með umferðarmerkjum, til hliðar við veg en einnig á skilti eða með ljósum yfir vegi. Af skilgreiningunni leiðir að rein fyrir hjólreiðar telst ekki akrein.

Dæmi um erlendar skilgreiningar á akrein: Vognbane: enhver af de baner, i hvilke kørebanen kan deles, og som hver er tilstrækkelig bred til at kunne benyttes af en række køretøjer med 4 hjul. (DK); Kjørefelt: Hvert enkelt av de langsgående felt som en kjørebane er delt i ved oppmerking, eller som er bredt nok for trafikk med en bilrekke. (N); Körväg: Ett sådant längsgående väglinje av en körbana som anges med vägmärkning eller, om någon vägmärkning inte finns, är tillräckligt brett för trafik i en fil med fyrhjuliga fordon. (S); Lane means any one of the longitudinal strips into which the carriageway is divisible, whether or not defined by longitudinal road markings, which is wide enough for one moving line of motor vehicles other than motorcycles; (Vín).

~~3. Akstur á afmörkuðum, skilgreindum svæðum: Sérhæfður akstur ökutækja á afmörkuðum, skilgreindum og merktum svæðum utan almennrar umferðar, t.d. á aksturskeppnissvæði.~~

Ekki verður séð sérstakt tilefni til að lögfesta þessa skilgreiningu. Að slíkum svæðum er vikið í 38. og 40. gr. (akstursípróttir) og 2. mgr. 70. gr. frv. en skilgreiningin segir lítið meira en hugtakið sem skýra á. Felst það ekki í orðinu “akstur” að um sé að ræða “akstur ökutækja”?

~~4. Almenn umferð: Öll meðferð ökutækja og önnur umferð samkvæmt lögum þessum á vegum sem opnir eru almenningi.~~

Spyrja má hvað er “meðferð ökutækja”? Er það að setja keðjur undir bíl, bæta lofti í hjólbarða eða skipta um hjólbarða? Og hvað er þá “önnur umferð”? Er ekki umferð för gangandi sem og ökutækja, sem og rekstur búfjár. Er þá almenn umferð “umferð á vegum sem opnir eru almenningi”? Minnt er á að í skilgreiningu á vegi samkvæmt 29. tölulíð felst að það sé “eða þess háttar sem notað er til almennrar umferðar”. Lokun vegar þarf sem sagt að vera virk. Er almenn umferð þá ekki það sama og umferð? En hvað er þá með umferð á lóðum, lendum, afréttum og almenninum, eða umferð á hjarni? Ekki verður séð að þörf sé á þessari skilgreiningu?

~~5. Almenningsvagn: Ökutæki ætlað til flutnings fleiri en átta farþega sem notað er til reglubundins áætlunaraksturs samkvæmt fyrir fram ákveðnum akstursleiðum.~~

“Ökutæki ætlað til flutnings farþega” mundi vera bifreið, sbr. skilgreiningu í 8. tölulið. “Bifreið til flutnings fleiri en átta farþega” er hópbifreið, sbr. skilgreiningu í 17. tölulið. Er “reglubundinn áætlunarakstur” ekki akstur samkvæmt áætlun sem liggur fyrir, þ.e. samkvæmt reglum, á tilteknum leiðum og samkvæmt tímaáætlun? Sem sagt á (en ekki samkvæmt) “fyrirfram ákveðnum akstursleiðum”? Þetta mundi þá vera “hópbifreið í reglubundnum flutningum”. Frumvarpið byggir á því að sérstakar reglur varðandi akreinar og akstur við biðstöðvar gildi vegna almenningsvagna samkvæmt þessari skilgreiningu. Í umferðarlöggjöf erlendis hafa þessar sérreglur hins vegar verið látnar gilda fyrir hópbifreiðir almennt, svo sem gerð verður grein fyrir á viðeigandi stöðum. Að meginstefnu munu biðstöðvar hins vegar einungis merktar fyrir hópbifreiðir í reglubundnum flutningum, þ.e. vegna strætisvagna og áætlunarbifreiða, sbr. reglugerð um umferðarmerki. Varhugavert er að skipa svona reglum hér á landi með öðrum hætti landi en almennt tíðkast. Því ætti ekki að vera þörf á þessari skilgreiningu.

6. *Áspungi*: Þungi sem flyst á veg af hjólum á einum ás ökutækis.

7. *Bifhjól*: Vélknúíð ökutæki sem hvorki telst bifreið né torfærutæki, ~~og~~ er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, *og er* á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur *hjólum* eða fleiri ~~hjólum~~, með sprengirými yfir 50 sm³ *sé ef það er* búið brunahreyfli, og hannað *er* til hraðari aksturs en 45 km á klst.

Samkvæmt UMFL er kveðið á um að bifhjól á þremur hjólum eða fleiri skuli vera “innan við 400 kg að eigin þyngd”. Þessi viðmiðun er ekki höfð með hér. Í athugasemdum með frv. er ekki vikið að breytingum á skilgreiningu þessari. Hvernig er þetta í EB/EES tilskipun? Bifhjól á fjórum hjólum?

Hér þarf að gæta þess að hvorki skarist skilgreiningar á bifhjóli, bifreið, léttu bifhjóli eða torfærutæki, né að eitthvað misfarist. Hefur ekki gefist tækifæri til að yfirfara skilgreiningarnar út frá því sjónarmiði. Þá þarf að taka afstöðu til þess hvort létt bifhjól teljist flokkur bifhjóla eða alveg sjálfstæður flokkur. Samkvæmt þessu teljast létt bifhjól ekki til bifhjóla, hvað sem orðinu bifhjól líður. Er það ekki svolítið skondið? Þægilegra mundi að skilgreina létt bifhjól áfram sem bifhjól, að þau séu flokkur bifhjóla, svo sem nú er. Þá þarf að huga vandlega að orðaskipan og kommusetningu.

8. *Bifreið*:

a. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, ~~og eftir atvikum til að draga annað ökutæki~~, 400 kg að eigin þyngd eða meira, án rafgeyma sé það rafknúíð, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga.

b. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til að draga annað ökutæki og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst.

c. ~~b.~~ Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.

Í UMFL er skilgreiningin á bifreið þrískipt. Eins og a-liður er hér orðaður er lýsing á dráttarbifreið felld inn í skilgreininguna. Líta verður svo á að orðin “og eftir atvikum” í textanum feli í sér viðbót við “farþega- eða farmflutninga”. Hér er hins vegar um að ræða bifreiðir sem ekki eru ætlaðar til farþega- eða farmflutninga

heldur eingöngu til að draga annað ökutæki. Þessi ökutæki ættu því áfram að vera sjálfstæður liður eins og er í UMFL. Ökutækin á beltum eru það sem nefnt er beltabifreið (snjóbíll). Hliðsætða er beltabifhjól (vélsleði).

Í UMFL er áskilið að ökutæki samkvæmt a-lið sé “á fjórum hjólum eða fleiri eða á þremur hjólum” og tengist áskilnaður um 400 kg eigin þyngd þá ökutækjum á þremur hjólum. Þessi viðmiðun var í frv. því sem lagt var fram á síðasta þingi en þessarar breytingar ekki getið í athugasemdum. Þá er þess að geta að í UMFL eru torfærutæki undanskilin í a-lið. Þarf a.m.k. að yfirfara vel hvernig þessi skilgreining passar við skilgreiningu á torfærutæki. Ekki er í athugasemdum með frv. vikið að breyttri skilgreiningu á bifreið. Þannig er ekki vikið að ákvæðinu um að þyngd rafgeyma skipti ekki máli við skilgreiningu í a-lið. Að hvaða leyti byggist þetta á EES/ESB reglum?

9. *Dráttarvél:* Vélknúid ökutæki sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki, er á hjólum og/eða beltum og er eigi hannað til hraðari aksturs en 40 km á klst.

Hraðaviðmiðun hefur verið bætt inn í skilgreininguna, svo sem er í t.d. dönskum lögum. Engin skýring kemur fram á þessu í athugasemdum með frv.

10. *Eftirvagn:* Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru ~~vélknúnu~~ ökutæki, ~~þ.m.t.:~~
- a. ~~eftirvagn sem~~ og aðallega er ~~ætlað~~ ~~ætlaður~~ til farþega- ~~eða~~ ~~og~~ ~~vöru~~ farmflutninga,
 - b. ~~eftirvagn sem~~ sem ekki fellur undir a-lið, ~~eftir atvikum með búinn~~ er áfestum vélum ~~eða~~ ~~og~~ tækjum, svo og
 - c. ~~ferðavagn~~ ~~hjólhýsi~~, ~~fellihýsi~~ og ~~tjaldvagn~~.

Hér hafa þrír mismunandi flokkar ökutækja sem hönnuð eru til að vera dregin af öðru ökutæki verið felldir undir eina skilgreiningu. Um það segir í athugasemdum með frv: “Lagt er til að skilgreiningar á eftirvagni og tengitæki verði sameinaðar. Aðgreining á tengitæki og eftirvagni hefur einkum byggst á því að á tengitæki sé áfest vél eða tæki, t.d. loftþessa eða annað tæki, en á eftirvagni sé farmur. Þar sem sömu lögmál gilda um tengitæki og eftirvagn þykja ekki efni standa til þeirrar aðgreiningar sem verið hefur hingað til í gildandi lögum.”

Eftirvagnar (vagnar ætlaðir til flutninga) og tengitæki (sem eru fyrst og fremst ökutækið sjálft) hafa löngum verið meðhöndluð sem tveir aðskildir flokkar ökutækja, í löggjöfinni og í máli fagfólks (bílorðafólks). Þessir flokkar eru ólíkir að gerð. Vissulega væri til bóta að eiga samheiti fyrir þetta tvennt, en ógerlegt er að skella orðinu eftirvagn yfir hvoru tveggja. Til þess þyrfti a.m.k. að finna nýtt heiti á það sem nú er nefnt eftirvagn. Það þarf að vera unnt að tala um eftirvagn í farmflutningum án þess að þurfa að taka fram að þá sé ekki átt við ferðavagn eða núverandi tengitæki. Í reglugerð um gerð og búnað ökutækja hefur eftirvögnum verið skipt í annars vegar festivagna (þ.e. vagna þar sem hluti af þyngd vagnsins hvílir á dráttartækinu) og svo hins vegar aðra eftirvagna sem aftur skiptast eftir því hvort lóðréttir kraftar geta flust milli ökutækjanna, nefndir tengivagnar, eða ekki, nefndir hengivagnar. Þessi hugtök eiga sér samsvörun í erlendum tungumálum og regluverki. Sem dæmi má nefna að

Danir nota p ahengskoret j um öll ökutæki sem ætluð eru til   vera dregin af öðru  kut ki. Svo hafa þeir p ahengsvogn og s ttevogn, sem samsvara okkar eftirvögnum, og p ahengsredskab (okkar tengitæki). P ahengsvogn er þ   dallega ætlaður til farþega- eða farmflutninga, þ  ekki s ttevogn (okkar tengivagnar og hengivagnar), en s ttevogn er  dallega ætlaður til fólks- eða farmflutninga og tengdur við dr ttart ki  þannig   þungi þess hvílir   hluta   dr ttart kinu (okkar festivagnar). P ahengsredskab er svo " ndet p ahengskoret j end p ahengsvogn og s ttevogn). Svo segir: Campingvogn anses som p ahengsredskab.   ensku er almennt heiti fyrir eftirvagna trailer. Þeir geta skipst   full-trailer (tengivagn), semi-trailer (festivagn) og center-axle trailer (eftirvagn með miðlægum  si). Þ  getur eftir atvikum verið talað um "trailer and semi-trailer" og "trailer incl. semi-trailer".

  a-lið er hefðbundinn eftirvagn. Ekki er r tt   áskilja e  eftirvagn sé til farþega- og farmflutninga (ekki vöruflutninga, samr emis vegna), enda mun það sjaldgæft; annað hvort nægir.   b-lið eru tæki sem nú eru skilgreind sem tengitæki, og   c-lið eru sérstakir vagnar sem álitaefni getur verið hvort flokka eigi sem eftirvagn eða tengitæki, en r tt hefur þ tt   festa   l g   um þ  vagna fari sem tengitæki. Ekki     vera þörf     tiltaka   dr ttart ki  skuli vera vélknúið. Skilgreining   tengitæki   UMFL tekur til ökutækja sem hönnuð eru til   vera dregin af öðru ökutæki og er ekki eftirvagn. Þannig er ekki áskilið   tengitæki s  búið áfestum vélum eða tækjum, þ tt svo sé oft. Dæmi um tengitæki sem hvorki er búið áfestum tækjum eða vélum er t.d. m tuneytisvagn (kaffisk r) sem ætlaður til neyslu matar. Hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagnar mundu ekki vera talin hönnuð til farþega- eða farmflutninga, en ekki mun útilokað   það sé unnt. Þannig má hlaða farangri ofan   tjaldvagn, jafnvel er þar búnaður til   svo megi gera.   hjólhýsi má auðvitað flytja vistir, og þar er   sjálfu sér unnt   flytja fólk. Til þess er þ  alls ekki ætlast, og banna Danir beinlínis flutning farþega   hjólhýsi. Vegna þessara eiginleika hefur verið talið rétt   lögfesta   þessir vagnar flokkist með tengit kjum. Þar með er þ  ekki sagt   sömu reglur þurfi   öllu   gilda um tengitæki og hjólhýsi, ekki frekar en   sömu reglur þurfi   gilda um eftirvagna og tengitæki. H pi  er t.d.   einfalda hra areglur vegna allra þessara tækja. Þ  þarf   hafa   huga   "hjólhýsi" eru ekki eingöngu   hjólum; til eru "hjólhýsi"   mei um til   draga   hjarni. Heppilegt væri   nota eitt heiti fyrir vagna þessa. Orðin dragh si, dragvagn og ferðavagn hafa verið nefnd. Bein h  ing   campingvogn gæti verið  tileguvagn. Skilgreiningar   eftirvagni og tengitæki  ttu   vera efnislega óbreyttar miðað við UMFL, eins og greinir   neðan. Liðurinn   ofan hefur hins vegar verið lagfærður miðað við framangreindar  bendingar.

Liðurinn orðist þannig:

Eftirvagn:  kut ki sem hannað er til   vera dregið af öðru ökutæki og  dallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga.

N r liður bætist við   réttri stafr sri .

Tengitæki:  kut ki sem hannað er til   vera dregið af öðru ökutæki og er ekki eftirvagn. Fer avagnar teljast til tengitækja.

11. *Eigin þyngd*: Þyngd ökutækis, sem tilbúið er til notkunar,   meðtöldum búnaði sem því fylgir   jafnaði, eldsneyti, smurolíu, kælivatni, varahj li, verkfærum og þess háttar.

12. **Gangbraut:** Sérstaklega merktur hluti vegar ~~með umferðarljósum, eða skilti og yfirborðsmerkingum~~, sem er ætlaður gangandi ~~og hjólandi~~ vegfarendum til að komast yfir akbraut.

Ekki er ástæða til að tiltaka í skilgreiningunni hvernig gangbrautin skuli merkt. Það kemur fram í reglugerð um umferðarmerki o.fl. Þá er ekki rétt að tilgreina í skilgreiningunni að hjólandi megi nota gangbraut. Gangbrautin er ætluð gangandi vegfarendum. Um rétt hjólandi vegfarenda á gangstéttum og gangstígum er kveðið í 41. gr. frv. en sá réttur er skilyrðum bundinn. Sama regla á auðvitað að gilda um gangbrautir þótt þess sé ekki getið í UMFL. Í 13. tölulið um gangstéttir er hjólandi umferðar þannig réttilega ekki getið.

13. **Gangstétt:** Sá hluti vegar til hliðar við akbraut sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum.

14. **Göngugata:** Vegur sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum. ~~Umferð annarra ræðst af merkingum, svo og þjónustuumferð sem getur verið heimiluð á tilteknum tímum sólarhrings á göngugötu.~~

Ekki þarf að taka fram að um umferð annarra, þ.m.t. þjónustuumferð, fari eftir merkingum. Ekki er víst að eitthvað sé ákveðið um það efni í öllum tilvikum. Ef önnur umferð er heimiluð fer um það samkvæmt ákvörðun og umferðarmerki. Um hjólreiðar gilda væntanlega sömu reglur og á gangstétt. Síðari málsliðurinn er þannig óþarfur.

15. **Heildarþyngd:** Þyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum. Leyfð heildarþyngd ökutækis er sú heildarþyngd sem leyfð er við skráningu þess.

~~16. **Hjólastígur:** Stígur aðallega ætlaður umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I og merktur þannig.~~

Ekki verður séð sérstök þörf á að lögfesta skilgreiningu á hjólastíg. Hjólastígur telst til vega samkvæmt skilgreiningu, og orðið skýrir sig alveg sjálft. Umferðarreglur eru á sínum stað, og þar er kveðið á um rétt léttra bifhjóla I til umferðar þar, ef svo á að vera. Samræmis vegna ætti þess vegna einnig að skilgreina gangstíga/göngustíga og reiðvegi/reiðstíga, en þess er ekki þörf. Í reglugerð um umferðarmerki eru ákvæði um merki sem tákna hjólreiðastíga, gangstíga, gang- og hjólreiðastíga og reiðvegi. Ef stígar eru þannig merktir eru þeir ætlaðir viðkomandi umferð og í reglunum segir að aðrir (aðrir ökumenn) megi ekki nota stígana. Það gildir þá væntanlega einnig um hjólreiðar. En ef stígur er ekki merktur samkvæmt reglugerð nýtur umferðin þar ekki sams konar verndar. Gangstétt er hins vegar skilgreind, en gangstéttin er aðgreindur hluti vegar, til hliðar við akbrautina.

17. **Hópbifreið:** Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega, einnig þótt bifreiðin sé jafnframt ætluð til annarra nota.

Tengsl við D-flokk ökuréttinda í 56. gr.!

~~18. **Hringtorg:** Vegamót þar sem hringlaga svæði er í miðjunni með akbraut umhverfis.~~

Hringtorg er í raun vegur sem liggur í hring, eða hringlaga vegur. Að hringtorgi liggja að jafnaði vegir úr fleiri áttum. Á mótum torgsins og aðliggjandi vega myndast þá vegamót. Lögun hringa og vegamóta getur verið mismunandi. Það er langt í frá að

hringtorg séu nýlunda í umferð hér á landi. Miklartorg, Melartorg, Hagartorg og Skúlatorg í Reykjavík urðu til um miðja liðna öld og gegndu mikilvægu hlutverki við að anna mikilli umferð, sérstaklega Miklartorg. Ekki er kunnugt um lönd þar sem lögfestar hafa verið sérstakar reglur um umferð um hringtorg. Akstur að, um og frá hringtorgi lýtur almennum reglum umferðarlaganna, sbr. ábendingar við 18. gr. frv. Skilgreining á hringtorgi er því óþörf.

19. Lagning ökutækis: Staða ökutækis ~~Ökutæki komið fyrir í kyrrstöðu~~, með eða án ökomanns. Stöðvun ökutækis ~~skemur í minna~~ en þrjár mínútur og eða stöðvun til að hleypa farþegum inn eða út og til að lesta farm eða losa eða vegna lestunar og lösunar farms telst þó ekki lagning þess.

Skilgreiningu þessari hefur verið breytt frá UMFL og fyrri gerð frv., þannig að staða ökutækis skemur en þrjár mínútur telst ekki lagning. Þessarar breytingar er hvorki getið í athugasemdum við 3. gr. né í almennum athugasemdum um breytingar frá fyrra frv. Málið snýst um “stöðu” ökutækis (ökutækið stendur) og er þá óþarfi að tala um kyrrstöðu. En lagning sem undanþegin er getur varðað við ákvæði 27. gr.

20. Létt bifhjól: ~~Vélknúð~~ Ökutæki á tveimur eða þremur hjólum sem er með brunahreyfli ekki yfir 50 rúmsentimetrar að slagrúmmáli ~~sprengrými ekki yfir 50 sm³~~ eða með rafvél ~~rafgeymi~~ og ekki er hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. Létt bifhjól greinast í létt bifhjól í flokki I sem ekki er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. og létt bifhjól í flokki II sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. ~~Ákvæði laganna um bifhjól eiga einnig við um létt bifhjól, nema annað sé tekið fram.~~

Skilgreining á léttu bifhjóli er hér í sjálfu sér óbreytt miðað við UMFL. Með þessu frv. er svo tekin er upp stigskipting léttu bifhjóla, í flokk I (neðri flokkur) og flokk II (efri flokkur), miðað við hönnunarhraða. Er það gert að dönskum hætti eins og segir í athugasemdum. Segir að það sé gert í ljósi þess að samkvæmt gildandi lögum “falla bifhjól sem komast upp að 25 km hraða á klst. í flokk reiðhjóla”, og hafa þar með engar reglur verið um lágmarksaldur til að aka slíku bifhjóli eða um skráningu slíks bifhjóls. Ekki segir reyndar í lögunum að þetta séu bifhjól heldur eru það “lítil vél-eða rafknúin hjól”. Rétt er að flokkar “knallert” eru tveir í Danmörku en þar er miðað við 30 km hraða á klst. Þar gilda lægri aldursmörk fyrir minni gerðina og þau hjól eru ekki skráningarskyld. Minni gerðinni má aka á hjólastígum, en meginreglan er þar sú að hjóltreiddar eru ekki heimilaðar á gangstígum og gangstéttum. Frumvarpið virðist miðað við það að fara megi á minni gerðinni á gangstígum og gangstéttum. Voru það ekki mistök að hleypa þessum hjólum þangað á sínum tíma? Gerðar eru orðalagsbreytingar á megin skilgreiningunni. Um réttindi til að aka léttu bifhjóli er kveðið á sínum stað, svo og umferðarreglur vegna léttu bifhjóla. Gengið er út frá því að báðir flokkar léttu bifhjóla verði skráningarskyldir. Vegna mismunandi reglna sem ætlað er að gildi um þessa flokka hljóta skráningarkerki hjólanna þó að vera mismunandi að gerð.

Skilgreiningin á léttu bifhjóli byggist á tilskipun 2002/24/EB, sbr. ábendingar við skilgreiningu á reiðhjóli hér að neðan. Samkvæmt tilskipuninni eru tiltekin ökutæki undanþegin ákvæðum hennar, þ. á m. ökutæki sem tilgreind eru í a-lið 2. másl. skilgreiningarinnar um reiðhjól, svo og ökutæki sem hönnuð eru fyrir hámarkshraðann 6 km/klst. eða minna. Spurning er hvort tilgreina þurfi þessi hraðamörk.

~~21. Óvarinn vegfarandi: Vegfarandi sem ekki er varinn af yfirbyggingu ökutækis í umferð, svo sem gangandi og hjólandi vegfarandi, þ.m.t. ökumaður og farþegi bifhjóls og torfærutækis.~~

Hér um að ræða skilgreiningu sem ekki er í UMFL og ekki var í fyrri gerð frv. Í athugasemdum með frv. segir að hugtakið nái til “gangandi og hjólandi vegfarenda og einnig til þeirra sem ferðast á bifhjóli”. Hugtakið kemur fyrir á tveimur stöðum (75. og 76. gr.) í frv. og verður ekki séð að sérstökum tilgangi verði náð með lögfestingu skilgreiningarinnar.

22. *Reiðhjól: Ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og ekki er eingöngu ætlað til leiks ~~búið til aksturs í almennri umferð.~~*

Ákvæði um hjólreiðar gilda, nema annað sé ákveðið, einnig um:

a. Hjól með hjálparfótstigi ~~eða sveifarbúnaði~~, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarks-nafnafl er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrir ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið.

~~b. Annað lítið vélknúið ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og hannað er til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur m.a. vélknúið hlaupahjól, tvíhjóla ökutæki á einum öxli og hjólastóll sem eigi er hannaður til hraðari aksturs en 15 km á klst. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut.~~

b. *Rafknúið ökutæki sem ekki er með stig- eða sveifarbúnað og er aðallega ætlað til að flytja einn mann, þann sem stjórnar því, og eigi er hannað til meiri hraða en 20 km á klst.*

c. *Rafknúinn hjólastól sem eigi er hannaður til hraðari aksturs en 15 km á klst.*

Í athugasemdum með frv. kemur fram að lögð er til breyting á “skilgreiningu á hugtakinu „reiðhjól“. Er þar í a-lið bætt við hjóli með hjálparfótstigi sem búið er hjálparvél og fer ekki hraðar en 25 km á klst. Enn fremur er lagt til að til reiðhjóla megi telja lítið rafknúið ökutæki sem hannað er til aksturs á hraða frá 6 km til 25 km á klst., en í núgildandi lögum er miðað við 8 km á klst. Ekki er gerð krafa um sérstakan hámarkshraða rafknúins hjólastóls sem fellur undir skilgreiningu á reiðhjóli eins og er í gildandi lögum, þ.e. 15 km á klst.

Ekkert kemur fram í athugasemdunum um þá breytingu á almennu skilgreiningunni í 1. másl. að horfið sé frá þeirri þrengingu að hjólið sé ekki eingöngu ætlað til leiks. Með því að segja að reiðhjól sé “búið til aksturs í almennri umferð” felst samkvæmt athugasemdum að það sé búið til aksturs á vegum sem opnir eru almenningi. Erfitt er að sjá hvernig hægt er tæknilega að útfæra þetta. Samkvæmt sænskum reglum er reiðhjól (cykel) skilgreint þannig: “Ett fordon som är avsett att drivas med trampeller vevanordning och inte är ett lekfordon.” Er ekki líklegt að til séu EB/EES reglur um leiktæki þar sem finna megi skilgreiningu á hjóli sem ætlað er til leiks (leiktækjum)? Rétt væri að halda ákvæðinu óbreyttu eins og það er í UMFL. Reiðhjól

getur verið með fleiri en tvö hjól. Þannig telst hjólastóll (á fjórum hjólum), sem knúinn er áfram með sama búnaði, reiðhjól samkvæmt skilgreiningunni. Og ef fatlaður notar stólinn gilda nú um þá för reglur um gangandi vegfarendur, sbr. 2. mgr. 3. gr. UMFL, sbr. og ábendingar við 4. mgr. 2. gr. frv. en þar er miðað við að ákvæðið gildi um hjólastóla almennt en ekki eingöngu þegar fatlaður notar hann.

Í síðari málsliðnum er kveðið á um að ákvæði um hjóltreidar gildi um tiltekin vélknúin ökutæki (a- og b-liður). Þetta varðar þó ekki skilgreiningu á reiðhjóli heldur skilgreiningu á þessum tilteknu ökutækjum sem öll munu vera rafknúin. Rétt væri að þessi málsliður með staflaðum verði gerður að sérstakri málsgrein. Þá er nauðsynlegt að skilgreina þessi ökutæki nánar.

Fyrst er að nefna hjól með stig- eða sveifarbúnaði, sbr. a-lið. Þar er um að ræða tilbrigði af því sem í gamla daga var kallað “reiðhjól með hjálparvél” og getið er um í tilskipun 2002/24/EB um vélknúin ökutæki á tveimur eða þremur hjólum sem “hjól með hjálparfótstigi, búin rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarks-nafnafl er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar ökutækið hefur náð hraðanum 25 km/klst. eða fyrr ef hjóltreidamaðurinn hættir að stíga hjólið”. Þessi tæki eru tilgreind í tilskipuninni í því skyni að fella þau undan skilgreiningunni á léttu bifhjóli. Í sænskri skilgreiningu á reiðhjóli er þannig þessi skilgreining: “Cykel: ... 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter over 25 kilometer i timmen, och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.”

Vélknúin ökutæki sem tilgreind eru í b-lið eru margs konar en skilgreiningin er ekki nægilega skýr. Hvað felst í “annað lítið vélknúin ökutæki sem ekki telst til léttu bifhjóls og hannað er til aksturs á hraða frá 6 km á klst upp í 25 km á klst.”? Undir samsvarandi skilgreiningu í UMFL, “lítið vél- eða rafknúin ökutæki, sem hannað er til aksturs á hraða frá 8 km og upp í 25 km á klst.”, munu hafa verið felld þau ökutæki sem greinir í a-lið skilgreiningarinnar að ofan, svo og svokallaðar vespur sem ætla verður að nú eigi að fella undir skilgreiningu á léttu bifhjóli II (minni gerðin). Í skilgreiningu UMFL er stig- eða sveifarbúnaður ekki áskilinn. Þessi skilgreining mun eiga uppruna í tilskipun 2002/24/EB, en hún gildir um öll vélknúin ökutæki á tveimur eða þremur hjólum, einnig þau sem hafa tvö hjól á sama ási, sem eru ætluð til aksturs á vegum, og þar undir eru létt bifhjól, sbr. skilgreiningu að ofan. Í 1. gr. tilskipunarinnar er tekið fram að hún gildi ekki um tiltekin ökutæki, þ. á m. ökutæki samkvæmt h)-lið, en það eru þau ökutæki sem hér greinir í a-lið. Tilskipunin gildir heldur ekki um “ökutæki sem hönnuð eru fyrir hámarkshraðann 6 km/klst. eða minna”, sbr. a)-lið. Þessi takmörkun varðar skilgreiningu á léttu bifhjóli en ekki þau ökutæki sem eru undanþegin. Hraðaviðmiðunin 6-25 km/klst. á þannig ekki við hér. Neðri mörkin skipta ekki máli en efri mörk eru mismunandi eftir flokkum.

Tilskipunin gildir ekki um eftirfarandi ökutæki:

- a) ökutæki sem hönnuð eru fyrir hámarkshraðann 6 km/klst. eða minna;
- b) ökutæki sem gangandi vegfarendum er ætlað að stjórna;
- c) ökutæki fyrir fatlaða;
- d) ökutæki sem ætluð eru til nota í keppnum á vegum eða utan vega;
- e) ökutæki sem eru í notkun fyrir beitingardag tilskipunar 92/61/EBE;
- f) dráttarvélar og vélbúnaður til nota við landbúnaðarstörf eða áþekk störf;
- g) ökutæki með samhverfum hjólum, aðallega hönnuð fyrir frístundanotkun utan vega, með eitt hjól að framan en tvö að aftan;
- h) hjól með hjálparfótstigi, búin rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksnafnafl er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar ökutækið hefur náð hraðanum 25 km/klst. eða fyrr ef hjóltreidamaðurinn hættir að stíga hjólið.

Í b-liðnum (um vélknúin ökutæki) er nefnt að undir skilgreininguna falli m.a. hlaupahjól, tvíhjóla tæki á einum öxli (ási) og hjólastólar, endurtekið er að tækin séu vélknúin, en þau eru væntanlega öll rafknúin. Þessi ökutæki falla einnig undir undanþágur tilskipunarinnar, sbr. b)- og c)-liði. Í sænskri skilgreiningu á reiðhjóli segir: “Cykel: ... 2. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för at föras ev den åkande, och c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.” Sem dæmi má hér nefna einása tæki fyrir aðeins einn mann, með stigbretti og stöng til að styðjast við, og förinni og hraða er stýrt með líkamsbeitingu. Svona tæki getur sjálfsgagt líka verið á bretti með hjóli að framan og aftan (hlaupahjól). Er lagt til að nýr b-liður verði orðaður með hliðsjón af sænska ákvæðinu, og að í nýjum c-lið komi ákvæði um hjólastóla, sbr. að neðan.

Leiðbeiningu við útfærslu á skilgreiningu á hjólastól má finna í norskum skilgreiningum: “Rullestol: Innretning, med 3 eller flere hjul og/eller belter, som er særskilt konstruert for forflytning av en person med redusert gangevne. Innretningen må ha egenvekt ikke over 250 kg (inklusive eventuelle batterier), lengde ikke over 180 cm og bredde ikke over 80 cm. Dersom innretningen er motordrevet, må den være konstruert for en hastighet som ikke overstiger 10 km/t. Slik innretning anses ikke som kjøretøy etter vegtrafikkloven par. 2.” Skilgreiningin í c-lið taki mið af þessu.

Nokkrir fleiri flokkar ökutækja eru felldir eru undan ákvæðum tilskipunarinnar, sbr. d)-g)-liði. Að þessum ökutækjum er ekki vikið nánar, en einn flokkur ökutækja sem fellur undir g)-liðinn er trúlega golfbílar, notaðir á golfvöllum.

- d) ökutæki sem ætluð eru til nota í keppnum á vegum eða utan vega;
- e) ökutæki sem eru í notkun fyrir beitingardag tilskipunar 92/61/EBE;
- f) dráttarvélar og vélbúnaður til nota við landbúnaðarstörf eða áþekkt störf;
- g) ökutæki með samhverfum hjólum, aðallega hönnuð fyrir frístundanoftun utan vega, með eitt hjól að framan en tvö að aftan;

Ákvæði í b-liðnum þar sem segir “Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut” er óraunhæft. Þessi ökutæki mega fara eftir gangstígum og gangstéttum með sama hætti og reiðhjól. Ótækt er að banna fortakslaut fyrir þeirra á akbraut. Að þessu atriði er ekki vikið í athugasemdum.

Rétt er að taka fram að ökutæki sem falla undir nýja b- og c-liði munu að jafnaði vera meiri fyrirferðar eða á annan hátt en venjulegt reiðhjól og verða stjórnendur þeirra að hafa það í huga með sama hætti og hjólreiðamenn, sbr. ábendingar við 42. gr.

Að lokum: Æskilegt væri að fram kæmi í athugasemdum við lagafrumvarp vísun til EES/ESB gerða þar sem það á við, enda væri það ótvírætt til upplýsinga við skýringu á viðkomandi ákvæði.

~~23. Sérrein: Akrein sem einungis er ætluð ákveðinni tegund umferðar, einni eða fleiri, svo sem akstri almenningsvagna, leigubifreiða, ökutækja með ákveðinn lágmarksfjölda farþega, reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I. Umferðarmerki gefa til kynna leyfilegan akstur á sérrein. Umferðarreglur fyrir akbrautir gilda um sérreinar, eftir því sem við á.~~

Í 2. mgr. 13. gr. UMFL. segir: “Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja, skal ökumaður nota þá rein, sem ökutæki hans er ætluð.” Þá er einnig vikið að sérstökum akreinum í 2. mgr. 23. gr. UMFL. Samsvarandi ákvæði eru í 2. mgr. 16. gr. og 5. mgr. 22. gr. frv. Sérstakar akreinar hafa þekkt hér lengi. Þannig voru sérstakar akreinar, klifurreinar (fyrir þunga og hægfara umferð), á

veginum yfir Hellisheiði í mörg ár eftir að vegurinn var malbikaður. Þá hafa sérstakar akreinar lengi verið til í Reykjavík fyrir strætisvagna. Einnig má nefna sérstakar akreinar við gjaldskýli Hvalfjarðarganga. Svo má nefna aðra tegund sérstakra reina sem eru reinar fyrir hjóltreiddar. Allar þessar akreinar/reinar skal merkja svo sem nánar er kveðið á um í reglugerð um umferðarmerki. Sérreinar eru hluti akbrautar og þá gilda auðvitað umferðarreglur fyrir akbraut þar. Þarf ekki að taka það fram. Sérreinar kemur fyrir í tveimur ákvæðum frv., þ.e. í 15. og 16. gr Er engin ástæða er til að lögfesta skilgreiningu fyrir þessar akreinar/reinar. Þetta eru einfaldlega sérstakar akreinar eða reinar.

24. *Stöðvun ökutækis:* Stutt hlé sem ökumaður ákveður sjálfur að gera á akstri sínum og ekki er tilkomið vegna annarrar umferðar, umferðarmerkja, fyrirmæla lögreglu eða þess háttar.

25. *Torfærutæki:* Torfærubifhjól, torfæruþjórhljól og bifhjól á beltum sem svo til eingöngu eru notuð utan almennrar umferðar og eru ekki yfir 400 kg að eigin þyngd (550 kg ef tækin eru ætluð til farmflutninga).

Hér eru tilgreindar þrjár tegundir ökutækja en skilgreiningu vantar alveg á þeim tækjum. Hvað er torfærubifhjól eða torfæruþjórhljól? Bifhjól á beltum? Samkvæmt skilgreiningu á bifhjóli í 7. tölulíð er bifhjól jafnan á hjólum. Nauðsynlegt er að skilgreina þetta nánar, og er vísað til skilgreiningar í UMFL. Og að það samræmist skilgreiningum á bifreið og bifhjóli.

26. *Vegamót:* Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.

27. *Vegöxl:* ~~Hluti Sá hluti~~ vegar sem ~~liggur milli akbrautar og vegbrúnar~~ er utan akbrautar (kantlínu).

Þessi skilgreining er ekki á réttum stað í stafrófsröðinni.

Samkvæmt reglugerð um umferðarmerki er vegöxl sá hluti vegar sem er utan akbrautar (kantlínu). Gangstétt er hluti vegar, á milli akbrautar og vegbrúnar. En hún er ekki vegöxl. Það er þá ekki alveg rétt að segja að vegöxlin sé "sá hluti vegar", hann er "hluti vegar". Norðmenn segja að "skulder" sé sá hluti vegar sem liggur utan kantlínu. Danir nota um þetta orðið "rabat" en þeir hafa auk þess "midterrabat" um svæði sem á milli akbrauta. Hafa ber í huga að svæðið milli akbrautar og vegbrúnar (utan akbrautar) stendur ekki alltaf undir nafni, svo sem er þegar vegöxlin er mjó ræma utan við malbikaða akbraut. Því kann stundum að vera rétt að nota orðalagið "vegöxl við hæfi" eins og þegar kemur að notkun vegaxlar fyrir gangandi vegfarendur.

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

29. *Vegur:* Vegur, gata, hjólastígur, gangstétt, torg, ~~Akbraut, stígur~~, brú, veggöng, ~~torg, húsasund~~, bifreiðastæði, húsasund, ~~veggöng~~, götuslóði, ~~vegslóði~~, stígur eða þess háttar sem notað er til almennrar umferðar.

Í athugasemdum segir að gerðar séu breytingar á skilgreiningu á hugtakinu vegur, þannig að í stað orðsins „götuslóði“ komi „vegslóði“. Segir að í raun sé um „þrengingu á hugtakinu „vegur“ að ræða, en með tilliti til framfara í gerð umferðarmannvirkja og þróunar umferðar hér á landi þykir rétt að hugtakið nái yfir svæði sem á einhvern hátt hefur verið þróað sem vegur fyrir umferð ökutækja“. Sé þetta í samræmi við skilgreiningu á vegi fram kemur í frumvarpi til laga um breytingu á lögum um náttúruvernd sem lagt hefur verið fram á Alþingi á 140. löggjafarþingi

(þskj. 231, 225. mál). Jafnframt sé veggöngum bætt við skilgreininguna, ekki síst í ljósi þess að þau verða æ algengari.

Samkvæmt UMFL er vegur “Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar.” Lýsingin leitast við að tilgreina hin mismunandi heiti sem þær leiðir eru nefndar sem umferð fer um. Og af því leiðir að þar gilda umferðarreglur laganna um þá háttsemi. Tilgangur umferðarlaganna (umferðarreglnanna) er að kveða á um hvernig umferðin fer fram, nánast hvar sem hún fer fram. Hjólastígar og reiðvegir eru þannig vegir. Ef þeir eru merktir sem slíkir er öðrum en gangandi þar óheimil umferð samkvæmt reglum um umferðarmerki, og umferðarreglurnar gilda þar um það þegar farið er fram úr, mest eða þegar leiðir skerast o.s.frv. Ákvæði umferðarlaganna taka hins vegar ekki til þess hvort heimilt sé að aka á túni eða ræktuðu landi, eða inni á lóð einstakra manna. Með sama hætti taka umferðarlögin ekki afstöðu til þess hvort aka megi “utan vega” á afréttum, þjóðlendum, á eyðisöndum, á fjöllum eða heiðum, hvort sem þær eru þaktar snjó, eða jörð er auð, né heldur á jöklum. Vegur er þannig hver sú leið þar sem er almenn umferð. Þessi skilgreining hefur ekkert með vegtæknilega skilgreiningu á vegi að gera. Í skilningi vegalaga er vegur mannvirki með öllu því sem þarf til að gera veg, þannig t.d. brú og jarðgöng. Samkvæmt umferðarlögunum er það yfirborðið, svæðið sem umferðin fer um. Þessi skilgreining er heldur ekki til þess fallin að afmarka hvaða leiðir aka má samkvæmt náttúruverndarlögum. Varhugavert er að tengja efni þessara laga saman með því að vísa á milli laga enda kallar það á spurningu hvort túlka eigi hugtakið vegur með sama hætti í báðum lögunum. Náttúruverndarlög eiga að geta staðið fyrir sínu, sjálfstætt og án tillits til ákvæða umferðarlaga eða hugtaka sem þar eru notuð. Hugtakið vegur sem og fyrirbærið akstur utan vega þarf alls ekki að tákna það sama í báðum tilvikum.

Fráleitt er að stilla því upp að akbraut sé vegur. Samkvæmt skilgreiningu nr. 3 er akbraut sá hluti vegar sem ætlaður er umferð ökutækja. Gangstéttin er einnig hluti vegar, sbr. skilgreiningu nr. 26. Hjólastígur er líka vegur, sbr. að ofan. Umferðarlögin þurfa að gilda á öllum leiðum þar sem umferð fer fram. Ef vegslóði er þrengra hugtak en götuslóði þá á að nota það víðara; þess vegna mætti líka nota orðið slóði. Ef beltabifhjól (vélsleðar) eða beltabifreiðir (snjóbílar) fara í röð og mynda slóð á hjarni/jökli mundi er það teljast vegur. Verði árekstur, t.d. ef ekið aftan á þann sem á undan fer, við slíkar aðstæður mundu reglur umferðarlaganna gilda. Mælt er með því að skilgreiningin verði í meginatriðum óbreytt eins og hún er í UMFL. Erlend sýnishorn: “Vej: vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat” (DK); “Med veg forstås i denne lov også gate og plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg.” Vegtrafikkloven, “Veg: Offentlig eller privat veg, gate eller plass (herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, vinterveg unntatt merket løype for beltemotorsykkkel, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg) som er åpen for alminnelig ferdsel.” Trafikregler (N); ““Road” means the entire surface of any way or street open to public traffic;” (Vin).

30. *Vélknúid ökutæki*: Ökutæki ~~sem ætlað er til aksturs á landi og er búið aflvél til að knýja það áfram.~~ Ökutæki samkvæmt 2. mgr. í 22. tölulíð teljast þó ekki vélknúin ökutæki. Vélknúin ökutæki skiptast í bifreið, bifhjól, dráttarvél, vinnuvél, létt bifhjól og torfærutæki.

Samkvæmt skilgreiningu nr. 34 er ökutæki skilgreint þannig að það sé ætlað til aksturs á landi. Þá er ekki ástæða til að endurtaka það í skilgreiningu á vélknúnu ökutæki.

Í skilgreiningu á reiðhjólí í 22. tölulið kemur fram að ákvæði um hjólreiðar gildi, nema annað sé ákveðið, einnig um tiltekna flokka hægfara vélknúinna ökutækja. Þessi ökutæki falla eftir sem áður undir skilgreininguna á vélknúnu ökutæki eins og hún birtist hér að framan, nema annað komi til. Þetta atriði skiptir máli þegar kemur að reglum um skráningu ökutækja og um fébótaábyrgð og váttryggingar. Vélknúin ökutæki verða almennt skráningarskyld samkvæmt 70. gr. og stefnt er að því að váttryggingaskylda nái til allra vélknúinna ökutækja. Vætanlega mun þessi váttryggingarskylda þó ekki þurfa að ná til þeirra hægfara vélknúinna ökutækja sem fellt eru undir ákvæði um hjólreiðar. Til að taka af tvímæli um þessi atriði er þó nauðsynlegt að við skilgreininguna hér bætist ákvæði þar sem segir að framangreind ökutæki samkvæmt 2. másl. (sem verði 2. mgr.) í 22. tölulið teljist ekki vélknúin ökutæki. Einnig kemur til álita að flytja ákvæðið sem er í 22. tölulið inn þennan tölulið. Þá er rétt að í skilgreiningunni komi fram hverjir séu flokkar vélknúinna ökutækja, þ.e. bifreið, bifhjól, dráttarvél, vinnuvél, létt bifhjól, torfærutæki.

31. **Vinnuvél:**

- a. Vélknúin ökutæki sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búinð áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.
- b. Vélknúin ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga eða til að draga annað ökutæki, er á hjólum og er eigi hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst., *þó eigi bifhjól.*
- c. Vélknúin ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni.

Í UMFL eru bifhjól undanskilin skilgreiningunni samkvæmt b-lið. Svo þarf að vera áfram, enda falla bifhjól að óbreyttu beinlínis undir skilgreininguna.

32. **Vörubifreið:** Bifreið sem aðallega er ætluð til farmflutninga, er *meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd með leyfða heildarþyngd meiri en 3,5 tonn* og er að hámarki fyrir sex farþega. ~~Sama gildir um flutningabifreið.~~

Hvað er flutningabifreið? Fólksflutningabifreið? Þetta á ekki við. Er annars nokkur þörf á þessari skilgreiningu? Hvernig koma sex farþegar inn í myndina? Í 59. gr. er talað um "meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd". Hvert er annars sambandið við 59. gr. (ökuréttindaflokkar)?

33. **Þéttbýli:** Svæði afmarkað með *sérstökum merkjum sem tákna sérstöku merki sem tákna* þéttbýli.

Rétt er að segja að svæðið sé afmarkað með sérstökum merkjum. Merkja þarf bæði innkomu á svæðið og brottför af svæði. Eitt merki nægir því ekki.

34. **Ökutæki:** Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori. *Ákvæði um umferð ökutækja gilda, eftir því sem við á, einnig um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.*

Í ábendingu við 3. mgr. 2. gr. að framan var lagt til að ákvæðið sem þar er bætist við skilgreininguna á ökutæki.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða *nánar* á um ~~nánari~~ skilgreiningar á hugtökum samkvæmt *grein þessari lögum þessum*.

*Í athugasemdum við greinina segir að lagt sé til að kveða megi *nánar* á um inntak þeirra skilgreininga sem fram koma í frv. Naumast getur verið ætlunin að veita eigi almenna heimild til skilgreina öll hugtök sem koma fyrir í frumvarpinu/lögunum. Og þá ekki heldur til að breyta innihaldi skilgreiningar. Hins vera kann að vera þörf á að kveða *nánar* á um einhver atriði sem þá væru til skýringar en ekki til breytinga. Svo kann t.d. að vera um skilgreiningar á einstökum flokkum ökutækja sem þá kæmu væntanlega fram í reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Æskilegt væri að fram kæmi í athugasemdum í hvaða tilvikum talið væri að slíks gæti verið þörf. Annars eðlis er heimild sem er í 2. mgr. 61. gr. UMFL til að ákveða að ökutæki af tiltekinni gerð skuli falla undir annan flokk ökutækja en leiðir af almennri skilgreiningu, sbr. ábendingar við 68. gr. frv.*

II. KAFLI

Reglur fyrir alla umferð.

Ákvæði frv. sem og UMFL eru þannig upp byggð að umferðarreglum er skipað eftir flokkum vegfarenda. Fyrst koma reglur fyrir alla umferð í II. kafla, svo kemur III. kafla með umferðarreglum fyrir umferð gangandi, og síðan IV. kafla með umferðarreglum fyrir öikumenn. Með frv. eru lagðar til nokkrar breytingar sem fela í sér röskun á þessari flokkun. Þannig eru í niðurlagi 1. mgr. 4. gr. og 6. gr. komin ákvæði sem varða öikumenn en ekki aðra vegfarendur; ákvæði sem nú eru í kaflanum um öikumenn. Þá hafa ákvæði sem varða óhreinkun vegar (6. gr.) og rekstur búfjár (8. gr.) verið færð inn í þennan kafla. Þessi ákvæði varða fyrst og fremst öikumenn (rekstur búfjár lýtur reglum um öikumenn svo sem greinir í skilgreiningum) og þá sem í ökutæki eru. Eru þessi ákvæði nú í sérstökum kafla aftar í lögunum (IX. kafla, 77. og 78. gr.). Ber að varast slíka röskun á uppbyggingu UMFL. Þá dregur það úr vægi kaflans að fylla hann með ákvæðum sem fara um víðan völl.

4. gr.

Meginreglur. Almenn aðgæsluskýlda.

Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum og þannig að eigi trufla eða tefji umferð að óþörfu. Hann skal og sýna þeim sem *búa býr* eða *staddir eru staddir* er við veg tillitssemi ~~og skal haga sér þannig í umferðinni að öðru leyti að eigi valdi óþarfa ónæði.~~

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

Lögreglan og Veghaldari skulu ~~skal~~ í samráði við viðkomandi skólafyrirvöld gera ráðstafanir í samráði við viðkomandi skólafyrirvöld og lögreglu til að vernda börn gegn hættu af akandi umferð í umferðinni á leið þeirra til og frá skóla.

Í 1. máls. og fyrri hluta 2. máls. 1. mgr. eru ákvæði sem varða alla vegfarendur. Niðurlag 2. máls. hefur verið umorðað þannig að það gildi um alla vegfarendur, sem ekki eiga að valda óþarfa ónæði. Hvað með alla þá sem valda ónæði í miðborg Reykjavíkur um helgar? Munu óspektir og hávaði þar þá verða brot á umferðarlögum? Þetta er ákvæði sem í fyrri gerð frv. varðaði hraða og aksturshætti og varðaði öikumenn. Þessi ákvæði eru nú í 35. gr. UMFL í kaflanum sem geymir

umferðarreglur fyrir öikumenn. Miðað við skipulag UMFL eiga þessi ákvæði áfram að vera í þeim kafla.

Með 3. mgr. er lögð til einkennileg breyting. Samkvæmt því virðist ekki gert ráð fyrir því að lögreglan sinni forvarnastarfi við skóla, heldur verði það alfarið á hendi veghaldara, í samráði við lögreglu. Hvernig á veghaldari að gera ráðstafanir er varða löggæslu, ekki hefur hann boðvald yfir lögreglunni. Þarf veghaldari að ræða við lögregluna um það hvort hún ætli ekki að sinna hraðæftirliti í nágrenni skóla? Í athugasemdum með frv. segir að þetta verkefni sé nú “sameiginlega á forræði veghaldara og lögreglustjóra” og að eðlilegra sé að veghaldari hafi einn forræði. Ekki er rétt að segja að þetta sé sameiginlegt verkefni, þetta er verkefni þeirra beggja, hvors á sínu sviði. Er rétt að orða ákvæðið í samræmi við það. Í mgr. segir að vernda skuli börn “gegn hættu í umferðinni”. Hér er væntanlega ekki átt við alla hættu í umferðinni, heldur mundi vera um að ræða “hættu af akandi umferð” og væri rétt að orða ákvæðið þannig.

Breyting á fyrirsögn greinarinnar er ekki til bóta. Ákvæði í niðurlagi 1. mgr. gilda ekki um alla umferð og eiga því að færast annað. Fyrirsögnin á að vera óbreytt, “meginreglur”. Ákvæðið í 1. mgr. er ein helsta grunnstoð allra umferðarreglna. Tillitssemi og varúð eru grundvallarreglur og undirstaða alls umferðaröryggis.

5. gr.

Leikir o.fl.

Eigi má stökkva af eða upp í ökutæki á ferð eða vera utan á ökutæki á ferð.

Eigi má draga vagn, sleða eða þess háttar aftan í ökutæki, sbr. þó 69. gr. Eigi má hanga í ökutæki á ferð eða draga með ökutæki á vegi þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum, ~~hjólaskautum~~ eða svipuðum tækjum.

Eigi má vera að leik á vegi þannig að til óþæginda verði fyrir umferð.

Viðbótin um “hjólaskauta” í 2. mgr. er óþörf þar sem svo er vísað til “svipaðra tækja”. Tækin eru enn fleiri, t.d. hjólabretti, sbr. ábendingu við 5. mgr. 2. gr.

6. gr.

Óhreinkun vegar o.fl.

Eigi má fleygja ~~eða út úr ökutæki á ferð~~, skilja eftir á vegi ~~eða strengja yfir opinn veg í leyfisleysi~~ neitt það sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir ~~umferðina aðra vegfarendur~~.

Ef eitthvað sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina fellur eða rennur af ökutæki á veg skal ~~það ökumaður sjá til þess að hluturinn sé þegar fjarlæggt fjarlægður~~. Ef það er eigi unnt skal vara vegfarendur við með merkjum eða á annan hátt þar til það sem hættu eða óþægindum veldur hefur verið fjarlæggt.

Lögreglan getur krafist þess að loftstrengur sem lagður hefur verið yfir veg verði fjarlægður ef hann hefur í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina.

Þessi ákvæði eiga ekki við í kaflanum með reglum um alla umferð. Þau snúa að nokkru að öikumönnum og eiga því heima á svipuðum stað og í UMFL (á eftir 89. gr.) í kafla um hindrun á vegi, sbr. ábendingar á eftir fyrirsögn þessa kafla. Textinn er færður til fyrra horfs. Það er fleira en hlutir sem geta haft í för með sér hættu, svo

sem fiskur, olía o.fl. sem ekki mundi talað um sem hluti. Strengur yfir veg er nýmæli og annars eðlis en eitthvað sem er tilfallandi, og er þá rétt að lögreglan geti krafist þess að hann verði fjarlægður. Komi það sem sérstök málsgrein.

7. gr.

Fyrirmæli og leiðbeiningar fyrir umferð.

Ökumanni er óheimilt að aka gegn rauðu umferðarljósi.

Vegfarandi skal fara eftir ~~fyrirmælum og~~ leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru til kynna með umferðarmerkjum, *merkjum á yfirborði vegar, ljós- eða umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða á annan hátt öðrum hætti á eða við veg*, sbr. 85. gr. ~~Fyrirmæli og~~ leiðbeiningar þessar gilda framar almennum umferðarreglum.

Leiðbeiningar gefnar Fyrirmæli gefin með umferðarljósum gilda framar leiðbeiningum ~~fyrirmælum~~ um biðskyldu eða stöðvunarskyldu samkvæmt umferðarmerki.

Vegfarandi skal ~~án tafar~~ fara eftir ~~fyrirmælum og~~ leiðbeiningum um umferð sem lögreglan ~~lögregla~~ eða sá annar sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð gefur. Þær leiðbeiningar og gilda þau framar ~~fyrirmælum og~~ leiðbeiningum sem *gefnar gefin* eru á annan hátt.

~~Ef ökumaður má ætla að merkjagjöf um stöðvun lögreglu, ljós og/eða hljóðmerki, beinist að honum skal hann stöðva ökutæki sitt strax ef það er hægt án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.~~

Ákvæði þessarar greinar eru ein þau þýðingarmestu af ákvæðum UMFL. Hér eru tilgreind frávík frá hinum almennu reglum, hvernig þau verða gefin og forgangur þeirra frávíka. Þessi ákvæði eiga því heima framar í frv., strax á eftir 4. gr.

Í athugasemdum með frv. gr. segir að í 5. gr. UMFL sé eingöngu fjallað um leiðbeiningar til vegfarenda og því sé ástæða til að skerpa á ákvæðinu þannig að fara skuli eftir fyrirmælum og leiðbeiningum. Er heil hugsun í þessu? Hvað getur verið skýrara en að fara skuli eftir leiðbeiningum? Eru slíkar leiðbeiningar ekki fyrirmæli? Umferðarmerki eru sett upp til leiðbeiningar; það gefur til kynna að tiltekna reglur gildi um umferð, t.d. biðskylda. Bendingar lögreglu við umferðarstjórn eru til leiðbeiningar um að tiltekin umferð skuli halda áfram en önnur bíða. Sama meinloka er að þörf sé á að taka fram að fara skuli “án tafar” eftir fyrirmælum og leiðbeiningum. Ef ekki er strax brugðist rétt við leiðbeiningum sem fara á eftir, þá hefur ekki verið farið eftir þeim, jafnvel þótt það verði gert síðar. Þær breytingar sem lagðar eru þannig til eru ekki til að auka skilning á ákvæðinu eða til að skýra það frekar og eru því óþarfar. Inn í ákvæðið hefur verið bætt að fara skuli eftir “merkingum á yfirborði vegar”. Í ábendingu við skilgreiningu á akrein í 3. gr. að framan kemur fram að orðið “merking” táknar almennt “hvað átt er við, inntak eða þýðing” og svo athöfnina “það að merkja”. Orðið “yfirborðsmerking” sé því ekki heppilegt orð í þessu sambandi. Hér er um að ræða merki á yfirborði vegar. Rétt væri að tilgreina þessi merki næst á eftir umferðarmerkjum, og síðan má slá saman ljós- og hljóðmerkjum. Orðin “á eða við veg” má telja óþörf, en vísað er til 85. gr. Athuga þarf að samræmi sé í texta 2. mgr. og textanum í 85. gr.

Að segja að óheimilt sé að aka gegn rauðu umferðarljósi, sbr. 1. mgr., hentar vel í mæltu máli. En þegar kemur að lagamáli er annað uppi á teningnum. Umferðarljós segja líka til um umferð gangandi. Strax í 2. mgr. segir að fara eigi eftir fyrirmælum og leiðbeiningum sem gefin eru til kynna með umferðarljósum. Þá kemur ýmislegt í ljós. Hvað þegar ekið er eftir vegi og rautt ljós sést 50 metra framundan. Á þá að nema strax staðar? Nei það má aka áfram allt fram að ljósastaur eða stöðvunarlínu; það má hins vegar ekki aka fram með ljósinu. Og ef framundan eru fleiri en eitt ljós fyrir mismunandi akstursstefnur, annað rautt en hitt gult eða grænt. Jú það má aka mót hinu græna ljósi ef það á við akstursstefnu ökumanns. Og þá ef rautt ljós kemur eftir að ekið hefur verið inn á vegamót. Jú, það má halda áfram akstri. Nú svo má aka gegn rauðu ljósi við forgangsakstur við tiltekna aðstæður. Allt sýnir þetta að slagorð henta ekki í lagamáli. Innihald reglunnar er að ekki megi aka móti rauðu ljósi inn á vegamót eða svæði þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum. Ákvæðið í 1. mgr. gengur ekki upp. Auðvitað er það ekkert nýtt að ekki skuli aka gegn rauðu ljósi. Umferðarljós hafa verið notuð í Reykjavík ein 60 ár og enginn hefur efast um þær reglur sem um þau gilda. Hæstaréttardómur frá árinu 2006 fól ekki í sér nein ný tíðindi. Hann staðfesti einungis að brot hefðu verið “réttilega heimfærð til refsíákvæða”, m.a. 1. mgr. 4. gr. UMFL. Þess vegna er þá engin ástæða til að breyta ákvæðinu.

Í frv. nú hefur verið bætt nýrri málsgrein, 5. mgr., sem ætlað er að “skerpa á skyldu ökumanns skv. 2.–4. mgr. til að stöðva ökutæki sitt strax og án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur ef ætla má að merkjagjöf lögreglu beinist að honum”. Reglur eru settar um merkjagjöf lögreglunnar, sbr. 80. gr. frv., og eftir þeim eiga vegfarendur að fara, sbr. 4. mgr. Eins og sú málsgrein er í frv. á það að gera “án tafar” en í 5. mgr. á að gera það “strax”. Auðvitað verður merkjagjöfin að beinast að viðkomandi, og sá að hafa möguleika á að skynja það. En það er sönnunatriði. Áður en ný lagaregla er búin til verður að skýra það sem þegar er í gildi. Það sem segir í hinn nýju málsgrein felst þegar í 4. mgr. Ákvæðið er því allendis óþarft.

8. gr.

Rekstur búfjár.

Eigi má án leyfis lögreglu reka búfé á vegi. Rekstri búfjár skulu ætíð fylgja nægilega margir gæslumenn. Búfé skal vikið fljótt og greiðlega úr vegi ef þess gerist þörf vegna annarrar umferðar.

Þessi grein á ekki heima í þessum kafla, þar sem eru reglur fyrir alla umferð. Rekstur búfjár lýtur reglum um ökumenn. Í UMFL er ákvæðið í sérstökum kafla um “hindrun á vegi”, sbr. ábendingu við fyrirsögn kaflans.

9. gr.

Vistgötu. ~~Vistgata.~~

Vistgata er svæði sem afmarkað er með sérstökum merkjum sem tákna vistgötu.

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

~~Um vistgötu ber að aka hægt og eigi hraðar en 15 km á klst.~~ Ökumaður skal sýna gangandi vegfaranda sérstaka tillitssemi og víkja fyrir honum. Gangandi vegfarandi má eigi hindra för ökutækis að óþörfu.

~~Eigi má leggja Vistgötu skal merkja sérstaklega. Vélknúnum ökutækjum má ekki leggja í vistgötu nema á sérstaklega merktum staðum. Ákvæði þetta gildir eigi um reiðhjól.~~

Eiginlegar vistgötur er nokkuð sérstakt fyrirbæri, þar sem gert er ráð fyrir að blandist saman með sérstökum hætti mjög hæg umferð akandi, umferð gangandi, og svo leikur. Vistgötur hafa verið auðkenndar með sérstöku umferðarmerki sem lýsir þessari reglu, m.a. er þar sýnt barn að leik. Nokkrar götur hafa verið merktar sem vistgötur hér á landi; t.d. Þórsgata og lítill hluti neðst í Vesturgötu í Reykjavík og hluti af Strandgötu í Hafnarfirði. Ekkert þessara dæma hefur þó í reynd uppfyllt þær kröfur sem gerðar eru um vistgötu. Þórsgatan er reyndar íbúagata en vantar það umhverfi sem þar á að vera og hitt eru miðbæjargötur.

Fyrirmynd að vistgötu er að finna í Evrópuviðbæti frá 1971 (27. gr. a (bis) við Vínarsamninginn um umferð. Þar segir:

Special rules applicable to residential areas signposted as such

In residential areas, signposted as such:

- (a) Pedestrians may make use of the road over its entire width. Games are allowed;*
- (b) Drivers shall proceed at very low speed, as specified by national legislation and which in no case should exceed 20 km (12 miles) per hour;*
- (c) Drivers shall not put pedestrians at risk nor behave in an obstructive manner. If necessary they shall stop;*
- (d) Pedestrians shall not impede vehicular traffic unnecessarily;*
- (e) Parking is forbidden except where allowed by parking signs;*
- (f) At intersections, road users emerging from a residential area shall give way to*

other

road users, except when otherwise provided in domestic legislation.

Svo sem fram kemur er umferð gangandi og réttur til að vera að leik megin einkenni vistgötu. En vegur er almennt ekki vettvangur fyrir leiki, sbr. 5. gr. frv. Með frv. virðist ætlunin vera að draga mjög úr þessu sérkenni vistgötunnar. Ber að varast það. Einkenni vistgötu er fremur íbúagata, sbr. enska orðið "residential area". Greinina á að byggja á 7. gr. eins og hún er í UMFL. Þetta er sérregla, í kaflanum um alla umferð, og því þarf að taka vel á rétti þeirra gangandi og réttinum til að vera að leik. Huga þarf vel að orðavali. Ekki á að vera erfitt fyrir þann sem ekur innan um gangandi að finna út hver er venjulegur gönguhraði. Varðandi lagningu ökutækja í vistgötu ber að hafa í huga að eftirvagnar og þess háttar tæki eru ekki heppileg þar. Bann við lagningu ökutækja má því ekki einskorða við vélknúin ökutæki.

10. gr.

Almennar reglur um forgangsakstur.

~~Nú notar Ökumaður ökutækis sem ætlað er til forgangsaksturs forgangsakstri skal, þegar nauðsyn ber til, nota sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur og skulu aðrir vegfarendur þá víkja úr vegi í tæka tíð. Aðrir ökumenn skulu gefa til kynna með stefnumerkjum hvert þeir hyggjast víkja, draga úr hraða og gæta varúðar gagnvart öðrum vegfarendum. Þeir skulu einungis nema staðar ef nauðsyn ber til og þá utan akbrautar. Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu ökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.~~

Ráðherra setur reglur um forgangsakstur, og getur undanþegið þann akstur frá ákvæðum laga þessara. Hann ákveður og hvernig ljós- og hljóðmerkjum við forgangsakstur skuli háttað. Þau má eingöngu nota þegar nauðsyn ber til og er stjórnanda ökutækisins skylt að taka tillit til annarra vegfarenda.

Vélknúið ökutæki, sem í einstakt skipti er notað til ~~forgangs~~aksturs í þjónustu lögreglu, slökkviliðs eða í lífsnauðsyn, svo sem við flutning sjúks manns eða slasaðs, og er greinilega auðkennt að framan með hvítri veifu, er við þann akstur jafnsett ökutæki ~~sem ætlað er til forgangsakstur. skv. 1. mgr.~~ Ökumaður ökutækisins skal tilkynna lögreglunni um aksturinn svo fljótt sem auðið er að honum loknum. ~~Heimildarlaus~~ Notkun hvítrar veifu ~~í öðrum tilvikum en fjallað er um í þessari grein~~ er bönnuð.

~~—Við forgangsakstur samkvæmt þessari grein er ökumanni heimilt, ef brýna nauðsyn ber til, að víkja frá ákvæðum IV. kafla um umferðarreglur fyrir ökumenn vélknúinna ökutækja og V. kafla um ökuhraða, enda gæti hann sérstaklega ákvæða 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð.~~

~~—Ökumaður í forgangsakstri skal ávallt fara eftir leiðbeiningum sem lögreglan gefur við umferðarstjórn. Við akstur á móti rauðu eða gulu ljósi á gatnamótum þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum skal ökumaður draga svo mikið úr hraða að hann geti tafarlaust stöðvað ökutæki sitt fyrir umferð úr þverstæðri átt.~~

~~—Ökutæki á vegum forsetaembættisins, Alþingis og ráðuneyta, þegar það er í fylgd lögreglu í tengslum við opinberar heimsóknir og þess háttar, getur fallið undir 1., 3. og 4. mgr. án þess að það sé sérstaklega skráð til slíks aksturs.~~

~~—Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um forgangsakstur, þar á meðal um skráningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um þjálfun og námskeið fyrir þá sem sinna forgangsakstri.~~

Fullnægjandi er að hafa orðið forgangsakstur eitt í fyrirsögn greinarinnar. Annað þarf ekki.

Vegna þess hve þýðingarmiklar þær reglur eru sem gilda um fargangsakstur er rétt að í UMFL komi einungis fram meginreglur. Öðrum atriðum verði hins vegar skipað með reglugerð. Meginreglan er sú að við forgangsakstur hefur sá akstur forgang, og aðrir vegfarendur eiga að auðvelda þann akstur og ekki hindra. Horfa þarf til þess að ekki er hægt að kveða fortakslaust á um alla hluti. Stundum þarf t.d. að vera unnt að sinna verkefni sem tengist forgangsakstri án merkjagjafar, en þá nýtur aksturinn að sjálfsögðu ekki forgangs. Eigi er þörf á að kveða ítarlega á um hvernig ökumenn (þeir eru úr hópi “annarra vegfarenda”) sem víkja eiga úr vegi skuli bera sig til. Um það fer einfaldlega eftir öðrum ákvæðum laganna, þ.e. almennum reglum. Um sjálfan forgangsaksturinn gildir sú meginregla að ökumaður skal taka tillit til annarra vegfarenda. Þau frávik sem heimiluð eru frá umferðarreglum byggja á þeirri meginreglu. Lýsing 3. og 4. mgr. á því hvernig ökumaður skal bera sig að við forgangsakstur er ekki allskostar rétt. Samkvæmt reglum 643/2004 er heimilt að láta hjá líða að fylgja leiðbeiningum fyrir umferð sem gefnar eru með umferðarmerkjum, umferðarljósum o.þ.h., þ.e. því sem kemur fram í 2. mgr. 7. gr. frv. Frávik frá reglu 3. mgr. 7. gr. frv., þ.e. frá því að fara eftir leiðbeiningum lögreglu, eru þar engin. Þarf þá ekki að taka fram að fara eigi eftir þeirri reglu. Varðandi akstur “á móti”

umferðarljósi er vísað til ábendinga við 7. gr. Um er að ræða akstur inn á vegamót eða svæði þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum. Rétt er að þessar reglur verði nánar útfærðar í reglum svo sem verið hefur. Hugsanlega má útfæra þær reglur nánar sem starfsreglur fyrir einstaka hópa ökumanna, svo sem lögreglu, slökkvilið o.s.frv.

11. gr.

Aðgát við slys- eða brunastað og við hópögungur.

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

Vegfarandi má eigi rjúfa eða *á annan hátt* hindra ~~á annan hátt~~ för hóps barna undir leiðsögn stjórnanda, *líkfylgdar* eða annarrar hópöngu ~~nema með leyfi lögreglu~~.

Ákvæði greinarinnar eiga við um alla vegfarendur. Þannig er í 1. mgr. m.a. átt við gangandi vegfarendur ekki síður en þá akandi. Miðað við 5. mgr. 8. gr. UMFL hefur líkfylgd verið felld út úr 2. mgr. Þótt eiginlegar líkfylgdir, þ.e. gangandi hópur á eftir líkvagni, eigi sér lítt stað á höfuðborgarsvæðinu kann öðru vísi að vera háttáð annars staðar á landinu. Og ákvæðið ver líkfylgd fyrir hvers konar truflun, hvort heldur er af völdum gangandi eða akandi. Staðsetning ákvæðisins vísar og til þess að einkum er átt við gangandi líkfylgd en ekki röð ökutækja. Slík fylgd hlýtur að lúta almennum reglum nema lögreglan stjórnir þá umferðinni. Tilvísun til líkfylgdar á því fullan rétt á sér áfram. Benda má á að í dönskum umferðarlögum er för líkfylgdar tryggð með þessum hætti. Ef lögreglan hefur heimilað að rjúfa hópöngu eða hindra þá er það ekki vegfarandinn sem rýfur gönguna hana heldur lögreglan. Er niðurlagið því óþarft.

12. gr.

Skemmdir á umferðarmerkjum.

Eigi má án leyfis ~~veghaldara setja upp~~, nema brott eða breyta umferðarmerki.

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

Við 1. mgr. hefur því verið bætt að ekki megi setja upp umferðarmerki, auk þess sem almennt er vísað til leyfis veghaldara. Augljóst á að vera að ákvæðinu er ekki ætlað að fjalla um lögmeta starfsemi. Um uppsetningu umferðarmerkja er annars fjallað í 85. gr.

13. gr.

Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.

Vegfarandi, sem á hlut að ~~umferðarslysi eða öðru~~ umferðaróhappi, *hvort sem hann á sök eða ekki*, skal þegar nema staðar, ~~hvort sem hann á sök á því eða ekki~~.

Vegfarandinn ~~Hann~~ skal enn fremur ~~grípa til eftirfarandi ráðstafana, eftir því sem við á:~~

a. veita *þeim sem kunna að hafa slasast slösuðum hverja* þá hjálp sem *auðið er honum er unnt*,

- b. taka þátt í þeim aðgerðum til að tryggja umferðina til verndar umferðaröryggi sem óhappið gefur efni til, til, til,
- c. skýra veita öðrum aðila sem á hlut að óhappinu hlutdeild í slysinu, eða hefur orðið fyrir tjóni vegna þess, upplýsingar, samkvæmt beiðni, um frá nafni nafn, kennitölu og heimili heimilisfang, ef sá fer þess á leit,
- d. skýra þeim, sem orðið hefur fyrir tjóni á fasteign eða munum, frá nafni, kennitölu og heimilisfangi, ef sá fer þess á leit,
- e. tilkynna lögreglunni, svo fljótt sem auðið er, ef vegfarandinn hefur valdið öðrum skaða sem ekki telst óverulegur, tilkynna lögreglu um atburðinn hafi vegfarandi valdið minni háttar tjóni gagnvart öðrum aðila,
- f. tilkynna þeim sem orðið hefur fyrir tjóni eða lögreglunni, svo fljótt sem auðið er, ef vegfarandinn hefur valdið tjóni á fasteign eða munum tilkynna tjónþola eða lögreglu um tjón sem hann hefur valdið á eign eða hlut og enginn er viðstaddur til að taka á staðnum sem getur tekið við upplýsingum um nafn, kennitölu og heimili vegfarandans skv. e-lið.

Hafi vegfarandi látist eða slasast í umferðarslysi skal sá sem á hlut að því tilkynna lögreglunni um slysið svo fljótt sem auðið er.

Hafi einhver vegfarandi látist eða slasast alvarlega í óhappinu umferðarslysi má eigi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn óhappsins þess. Ökutæki sem átt hefur hlut að óhappinu Ef ökutæki veldur verulegri hættu fyrir umferðina skal þó færa það úr stað, ef staðsetning þess er til hættu fyrir umferðina.

Greinin hefur verið endursamin miðað við fyrri gerð frv. og er sú uppsetning til bóta. Í athugasemdum við greinina segir að bætt hafi verið við skyldu sjónarvottar eða aðila "að umferðaróhappi að gefa upplýsingar um ökutæki, þegar það á við". Greinin fjallar einungis um þá vegfarendur sem átt hafa hlut að umferðaróhappi. Þar mundi vera um að ræða öikumenn annars vegar og hins vegar gangandi vegfarendur sem slasast. Sér þess ekki stað í textanum að vikið sé að sjónarvottum (vitnum) eða skyldu til að gefa upplýsingar um ökutæki, og þá ekki hvaða upplýsingar á að gefa. Um það efni fer eftir almennum reglum.

Lagt er til að gerðar verði nokkrar breytingar. Óþarfi á að vera að tala um "umferðarslys og önnur umferðaróhöpp". Umferðaróhapp (sbr. fyrrsögnina) er víðara hugtak og nær það einnig til umferðarslysa (slys á fólki). Í greininni kemur að öðru leyti fram að um er að ræða líkamstjón og eigna. Lagt er til að síðari málsliður 1. mgr. (með stafliðunum) verði sérstök málsgrein. Þá er lagt til að efni c-liðar, sem fjallar um skyldur þess sem á hlut að óhappi til að segja deili á sér, verði skipt í tvo aðgreinda liði, þar sem annar liðurinn fjalli um skyldur gagnvart öðrum aðilum óhappsins, en hinn fjalli um skyldur gagnvart þeim sem ekki eru aðilar óhappsins og verða fyrir eignatjóni. Með kennitölu (í c- og f-lið) mundi vera átt við íslenska kennitölu. Erlendir ferðamenn hafa ekki slíka kennitölu. Í d-lið frv. textans er vikið að tilkynningarskyldu til lögreglu "hafi vegfarandi valdið minni háttar tjóni gagnvart öðrum aðila". Hér gætir misskilnings á þeim (danska) texta sem ætla verður að hafi verið hafður til hliðsjónar (ikke ubetydelig skade på en anden person). Hér er ekki um að ræða eignatjón, en um það er fjallað í e-lið (sem verði f-liður), heldur líkamstjón, og þar er ekki um að ræða "minni háttar tjón" heldur "skaða sem ekki telst

óverulegur". Þetta er sem sagt það sama og fjallað er um í 2. mgr. frv. textans, og á hann því að falla niður. Auk þessa eru lagðar til orðalagsbreytingar.

III. KAFLI

Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur.

14. gr.

Notkun gangstétta, göngustíga o.fl.

Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt, ~~eða~~ göngustíg ~~eða~~ vegöxl. *Ef ekki er gangstétt, gangstígur eða vegöxl við hæfi má nota hjólastíg eða ~~Vegöxl og~~ akbraut ~~má~~ nota ef gangstétt eða göngustígur er ekki til staðar. Gangandi vegfarandi sem notar ~~Eftir~~ vegöxl eða akbraut skal að jafnaði ganga ~~gengið~~ við vinstri vegarbrún miðað við gönguátt og ekki fleiri en tveir samhliða. Ef gangandi vegfarandi leiðir reiðhjól eða létt bifhjól skal hann að jafnaði ganga við hægri vegarbrún. *Gangandi vegfarandi ~~Hann~~ má þó nota gagnstæða vegarbrún ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.**

Á gangstétt, gangstíg, hjólastíg eða vegöxl má gangandi vegfarandi hvorki leiða reiðhjól eða létt bifhjól né flytja með sér fyrirferðarmikla hluti, ef það er til verulegra óþæginda fyrir aðra. Gangandi vegfarandi sem notar hjólastíg má ekki vera til óþæginda þeim sem þar hjóla.

Sem gangandi vegfarandi telst einnig sá sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum eða svipuðum tækjum, sem og sá sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Sama er um fatlaðan einstakling sem sjálfur ekur hjólastól eða samsvarandi tæki.

Í athugasemdum við greinina segir að greinin sé efnislega í samræmi við 11. gr. UMFL en orðalagið einfaldað og fært til nútímalegra horfs. Á þetta við um 1. mgr. Síðan segir að ákvæði 2. mgr. hafi verið felld niður þar sem of miklar hömlur séu þar lagðar á "ökumenn bifhjóla og reiðhjóla með því að banna þeim að leiða hjól sín á gangstétt, gangstíg eða vegöxl".

Það fer ekki milli mála að hvort heldur er gangstétt eða gangstígur (göngustígur) er ætlað fyrir gangandi umferð. Það felst í skilgreiningunum sjálfum. Með ákvæðinu eins og það er í UMFL er hins vegar verið að kveða á um að gangandi vegfarandi eigi að nota gangstétt, gangstíg eða vegöxl, en ekki aðra hluta vegarins. Er það með sama hætti og kemur fram í 16. gr. frv. um ökumenn og akbraut. Víða er vegöxl einungis mjó ræma utan við malbikaða akbraut og hentar ekki fyrir gangandi umferð. Er þá ekki hægt að ætlast til að slík vegöxl henti, og er þá rétt að miða við að veöxl sé við hæfi. Vætanlega er fátítt að vegöxl sé á vegi þar sem er gangstétt eða gangstígur. Með sama hætti og ákvæði eru um hjólreiðar á gangstéttum og gangstígum í 41. gr. frv. þarf í þessari grein að víkja að rétti gangandi á hjólastíg.

Um rétt hjólreiðamanns til að fara eftir gangstétt og gangbraut er fjallað í kaflanum um reiðhjól. Er sá réttur takmarkaður þannig að hjólreiðarnar valdi ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum. Með sama hætti er rétt að viðhalda því banni sem er við því að leiða reiðhjól eða létt bifhjól á gangstétt, gangbraut eða vegöxl eða flytja með því fyrirferðarmikla hluti ef það er til verulegra óþæginda fyrir aðra. Ekki er rétt að tala um að "ökumaður" leiði hjól. Þegar hann hefur stigið af baki er hann ekki lengur ökumaður. Gildandi ákvæði heimilar ekki að farið sé með almenn bifhjól

eftir gangstétt, gangstíg eða vegöxl, einungis létt bifhjól. Lagt er til að greinin verði endursamin með með hliðsjón af 11. gr. UMFL og því sem að framan greinir.

Við þessa grein mætti svo bæta nýrri málsgrein (3. mgr.) sem svarar til ákvæðins sem er í 4. mgr. 2. gr. frv. með viðeigandi aðlögun. Ákvæðið gæti einnig staðið sem sérstök grein á eftir 15. gr.

15. gr.

Ganga yfir akbraut.

Gangandi vegfarandi sem ætlar yfir akbraut ~~eða sérrein~~ skal hafa sérstaka aðgát gagnvart ökutækjum sem nálkast. Hann skal fara yfir akbrautina án óþarfrar tafar.

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

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

Sérrein er hluti akbrautar og því óþarft að tilgreina hana sérstaklega. Samkvæmt óbreyttri skilgreiningu á akbraut í 3. gr. teljast hjólastígar einnig akbraut; enda er þar um að ræða umferð ökutækja. Í ábendingu við þá skilgreiningu er lagt til að hjólastígar verði þar undanskildir, en hins vegar verði kveðið á um að ákvæðin um umferð á akbraut gildi einnig um umferð á hjólastíg.

IV. KAFLI

Umferðarreglur fyrir ökumenn.

16. gr.

Notkun akbrauta ~~og sérreina~~.

Ökumaður skal *nota aka á* akbraut. Bannað er að aka eftir gangstétt, göngustíg ~~eða, hjólastíg og~~ göngugötu, sbr. þó 2. mgr. 26. gr. og 4. mgr. 41. gr.

Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi *tegundir umferðar akstur ökutækja* skal ökumaður ~~að jafnaði~~ nota þá rein sem *ætlud er umferð þess háttar ökutækja ökutæki hans er ætlud*.

Létu bifhjóli I skal aka eftir hjólastíg, nema annað sé gefið til kynna með merkjum. Hraða á hjólastíg skal haga þannig að ekki hafi í för með sér hættu eða óþægindi fyrir aðra umferð þar. Hjólreiðamaður og ökumaður léttis bifhjóls I má einungis nota hjólastíg hægra megin á veginum í akstursstefnunna, nema annað sé gefið til kynna með merkjum.

Reiðhjóli eða létu bifhjóli I má ekki aka eftir hjólastíg ef ökutækið, vegna breiddar þess, hlaðið eða óhlaðið, getur valdið öðrum ökumönnum á hjólastígnum verulegum óþægindum.

Veghaldara er heimilt, að fengnu samþykki lögreglu, að ákveða hvaða ökutæki megi almennt eða í einstökum tilvikum aka á sérreinum og skal sú ákvörðun tilgreind með umferðarmerkjum. Við ákvörðunina skal þess m.a. gætt að tekið sé tillit til umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.

Í 1. mgr. 13. gr. UMFL segir að ökumaður skuli “nota” akbraut. Ákvæðið felur það jafnframt í sér að ökumaður á ekki að nota aðra hluta vegarins. Er þá ekki vikið að vegum sem alls ekki eru akbraut. Að nota akbraut felur í sér meira en að “aka”, og nær þannig einnig til þess að leggja ökutæki. Sögnin að nota kemur fyrir í 2. mgr. Í síðari máls. er bannað að aka “eftir” gangstétt o.s.frv. Það bann ber að skilja í samræmi við önnur ákvæði sem heimila akstur “yfir” gangstétt o.fl., sbr. 2. mgr. 26. gr UMFL og 2. mgr. 26. gr. frv., og kveða á um stöðvun eða lagningu “á” gangstétt o.fl., sbr. 3. mgr. 27. gr. UMFL og 3. mgr. 27. frv. Og það má “hjóla” þar, sbr. 4. mgr. 39. gr. UMFL og 4. mgr. 41. gr. frv. sem vísað er til.

Í athugasemdum segir um 1. og 2. mgr. að þær séu efnislega í samhljóða gildandi ákvæði. Inn í 2. mgr hefur þó verið bætt orðunum “að jafnaði”, þannig að ökumaður skuli að jafnaði nota sérrein sem hans umferð er ætluð. Í athugasemdum er ekki að þessu vikið en þessi orð voru ekki í fyrri gerð frv., og eru ekki í UMFL. Það er eðli sérreina að viðkomandi skal nota þær, og er rétt að það komi skýrt fram. Þannig á að nota hjólarein þar sem hún er, rein fyrir strætisvagna, klifurrein o.s.frv.

Þar sem tekin hafa verið í frumvarpið ákvæði um hjólastíga er þörf á að víkja að þeim, og umferð eftir þeim. Hjólastígar eru eðli máls samkvæmt ætlaðir hjólreiðamönnum, og þá ekki öðrum öikumönnum. Hjólreiðar eru þannig akstur. Við skiptingu lётtra bifhjóla í tvo flokka er rétt að tekin sé afstaða til þess hvar þeim megi að öðru leyti aka á vegi. Í dönsku umferðarlögunum er minni gerð “knallert” heimiluð för eftir hjólastígum, en hins vegar hvorki eftir gangstétt né gangstíg. Ef tekið er mið af þeim reglum ætti að heimila akstur lётtra bifhjóla I á hjólastíg. Sá akstur má þó ekki vera til hættu eða óþæginda öðrum, svo sem greinir að ofan. Að umferð lётtra bifhjóla (undirskilið létt bifhjól I) á hjólastíg er vikið í 25. gr., sbr. ábendingar við þá grein.

Sem dæmi um sérstakar reinar fyrir mismunandi tegundir ökutækja í 2. mgr. má nefna sérstakar reinar fyrir hjólreiðar (sem er annað en hjólastígur), en einnig sérstakar akreinar, svo sem akreinar fyrir strætisvagna o.fl. og svo klifurreinar sem ætlaðar eru þungum og hægfara ökutækjum. Það segir sig sjálft að slíkar reinar verða ekki til nema þar til bærir aðilar ákveði það. Slíkar ákvarðanir hafa hingað til verið teknar á grundvelli 81. gr. UMFL, sbr. 81. gr. frv. Er eðlilegt að svo sé áfram, og ef ástæða er til að setja fram ákveðnar forsendur fyrir slíkri ákvörðun á slíkt heima í tengslum við það ákvæði. Í reglugerð um umferðarmerki er kveðið á um sérstakar akreinar (fyrir strætisvagna o.fl.); þar er jafnframt ákveðið hver önnur ökutæki megi nota þær akreinar (leigubifreiðir o.fl.). Frávik frá þeirri reglu kunna svo að vera ákveðin og eru þau þá gerð með viðeigandi umferðarmerki. E.t.v. er ekki rétt að segja að reinar séu fyrir mismunandi tegundir ökutækja; það er frekar fyrir mismunandi tegundir umferðar, eða mismunandi eðli umferðarinnar. 3. mgr. ætti að falla niður, sem og orðið sérrein í fyrirsögn.

17. gr.

Hvar skal aka á vegi.

Ökumaður skal vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. ~~Á akbraut með tvær eða fleiri~~ ~~Við akstur á vegi sem skipt er í~~ akreinar í sömu akstursstefnu skal nota skulu öikumenn að jafnaði ~~velja að aka á hægri akrein þegar ekki er mælt fyrir um eða heimiluð notkun vinstri akreinar verði því við komið en nota vinstri akrein til að aka fram hjá öðru ökutæki,~~ sbr. þó 4. mgr. 22. gr.

Nú er akbraut með þremur akreinum, og má þá eigi aka á þeirri akrein, sem er lengst til vinstri miðað við akstursstefnu, nema einstefnuakstur sé á akbrautinni.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því að eigi sé hætta á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. ~~Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en 3 sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna. ---/---~~ Utan þéttbýlis skal ökutæki sem háð er sérstökum hraðareglum skv. 36. gr. *auk þess* vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra ~~á loknum framúrakstri~~.

Aka skal hægra megin við umferðareyju og þess háttar sem komið er fyrir á akbraut. Þó má aka vinstra megin ef það er gefið til kynna með umferðarmerki eða ekið er á akbraut með einstefnuakstri.

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

Meginreglan er að aka skuli vel til hægri á vegi. Við 1. mgr. hefur nú verið bætt ákvæði sem ætlað er að áréttu þessa reglu þegar tvær akreinar eru í sömu akstursstefnu en þar er heimilað að aka á vinstri akrein af tveimur samliggjandi akreinum við vissar aðstæður, svo sem við framúrakstur og þegar valin er akrein við vinstri beygju. Hefur þessi regla verið mistúlkuð og misnotuð, og er ákvæðinu, sem mun að norskri fyrirmynd, ætlað að spyrna við þessu. Ákvæðið er til bóta en er eins og það er sett fram þó ekki markvisst. Ákvæðið sjálft talar um "veg" sem skipt er í akreinar í sömu akstursstefnu. Það er akbrautinni sem er skipt í akreinar, og svo segir reyndar í athugasemdum við greinina, akreinar kunna að vera fleiri en tvær, og akrein kann að vera fyrir umferð á móti. Í athugasemdunum er einnig vikið að "greinaskiptum (sic) akreinum". Ákvæðið fjallar um staðsetningu ökutækja á vegi en ekki framúrakstur. Ákvæðið hefur því verið umritað.

Ákvæði sem er í 2. mgr. 14. gr. UMFL um akstur á vegi með þremur akreinum hefur verið fellt niður. Þetta er þýðingarmikil regla um bann við akstri á akrein lengst til vinstri þar sem umferð kemur á móti. Málsgreinin á svo sannarlega áfram heima í lögum, jafnvel þótt yfirvöld stefni að því að svona vegir hverfi. Ekki þarf annað til að svona regla verði virk en að önnur akbraut Miklubrautar lokist og öll umferð færist á hina akbrautina. Hafa verður í huga að þetta eru reglur sem gilda óháð því hvort vegur er akreinamerktur, nú eða hvort merkingar sjást.

Ákvæðið í 2. másl. 2. mgr. er heimatilbúið og í athugasemdum segir að hliðsjón hafi verið höfð af viðmiðunum og venjum sem myndast hafi í ökunámi og ökukennslu. Þetta getur að sjálfsögðu hentað við kennslu, en sem réttarregla segir það ekki mikið umfram það sem kemur fram í fyrri másl. 2. mgr. um að ekki sé hætta á árekstri. Hver skynjar hve langt maður ekur á þremur sekúndum. Ekki eru nefndar erlendar réttarreglur sem fordæmi; væntanlega munu þær engar. Ekki er mælt með þessu ákvæði.

Í 3. mgr. er vísað til ökutækja sem háð eru sérstökum hraðareglum samkvæmt 36. gr. Hefur ekki verið haft í huga að samkvæmt þeirri grein frv. er miðað við að slíkar reglur heyri sögunni til. Það er svo önnur saga og hugmyndir sem ástæða er til að vara við. Regla með vísun til 36. gr. á sér samsvörun í dönsku umferðarlögunum, og einnig í Vínarsamningnum. Norðmenn hafa slíkt ákvæði reyndar sem almenna reglu. En það sem er í 2. og 3. mgr. eins og frumvarpið er á að fara í eina málsgrein.

18. gr.

Akstur á vegamótum og í beygjum ~~og hringtorgum~~.

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

Ökumaður ~~veiknúsins ökutækis~~ sem ætlar að beygja á vegamótum skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir ~~aðra sem fara í sömu átt~~. Hann skal sérstaklega gefa gaum að umferð ~~gangandi og hjólandi vegfarenda, svo og umferð~~ sem á ~~móti og á~~ eftir kemur, ~~og gefa stefnumerki í samræmi við fyrirhugaða akstursstefnu~~.

Við hægri beygju ber að aka sem næst hægri brún akbrautar og skal beygjan tekin eins kröpp og unnt er. Við vinstri beygju skal aka sem næst miðlínu akbrautar og á akbraut með einstefnuakstri eins nálægt vinstri brún og unnt er. Beygjuna skal taka þannig að þegar ökutækið kemur út af vegamótunum sé það hægra megin á akbrautinni sem beygt er inn á.

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

Nú koma Tveir ökumenn ~~sem koma~~ úr gagnstæðum áttum á vegamót og ætla báðir að beygja til vinstri. ~~Mega þeir þá skulu~~ aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum þegar þeir mætast ef það er unnt án hættu eða óþæginda.

~~Þar sem ein beygjuakrein er inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu skal beygjan tekin svo sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.~~

~~Ökumaður sem nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri akreinar í akstursstefnu sína skal í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá akrein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar. Þar sem tvær beygjureinar eru inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu skal sá sem velur hægri akrein í beygju koma inn á akrein lengst til hægri á akbraut sem ekið er inn á.~~

~~Ökumaður sem ekur að hringtorgi skal veita þeim sem eru í torginu forgang. Í hringtorgi sem skipt er í tvær akreinar skal ökumaður velja hægri akrein, ytri hring, ætli hann að aka út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum. Ökumaður á ytri hring skal veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu. Óheimilt er að skipta um akrein við hringtorg eða á milli ytri og innri hrings í hringtorgi.~~

Ákvæði 1-3. mgr. Eftir því sem við á gilda einnig ákvæði greinar þessarar um akstur yfir akbraut eða af henni, þótt ekki sé um vegamót að ræða.

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

Grein þessi hefur að geyma sama efni og 15. gr. UMFL en efnisskipan er verulega breytt. Í athugasemdum er vísað til þess að verið sé að laga gildandi reglur að

breytingum á umferðarmannvirkjum og gera reglurnar skýrari. Víst er að gildandi reglur eiga sér fulla samsvörun í erlendum reglum sem búa við sambærileg umferðarmannvirki. Og deila má um skýrleikann. Viðbætur við texta sem sagðar eru til skýringar kunna að henta í almennum leiðbeiningum en hæpið er að þær séu til bóta í lagatexta, en þær leiða til þess að frávik myndast frá reglum nágrannalanda og Vínarsamningsins. Þá hefur verið bætt inn efnisreglum sem fjallað er um í öðrum ákvæðum frv., svo sem um umferð á móti í 21. gr., um viðhorf til gangandi vegfarenda í 26. gr. og um stefnumerki í 32. gr. frv. Brýtur það gegn þeirri efnisskipan umferðarreglnanna að útskýra hverja meginreglu fyrir sig. Þegar út í umferðina kemur þarf svo að jafnaði að beita fleiri reglum hverju sinni. Efnisákvæði greinarinnar í UMFL eru í samræmi við eðlilega atburðarás; fyrst aðkoma að vegamótum, síðan aðgát við beygju, þá sjálf beygjan, svo innkoma á akbraut eftir beygju og loks sú staða þegar ökutæki mætast sem bæði ætla að taka vinstri beygju.

Samkvæmt frv. gr. er ákvæði um komu að vegamótum sem nú er í 1. mgr. sett í 5. mgr. En ákvæði sem fjalla um lok beygju koma svo fyrir á tveimur stöðum, á undan í 3. másl. 2. mgr. og svo í 2. másl. 5. gr. Fjallað er um beygjureinar og beygjuakreinar, þ.e. rein inni á vegamótum, á þann hátt að það geri kröfu um merki á yfirborði vegar. Ekki er þó víst að slík merki séu alls staðar, né heldur að þau sjáist alltaf. Nýmæli um beygjureinar og akstur inn á akbraut eru meira kennslubókardæmi en lagaregla og ekki í samræmi við erlenda löggjöf. Akreinamerki á vegamótum eru í eðli sínu eins og almennt á akbrautum, og um akreinaskipti gilda þá sömu reglur. Óbrotin lína bannar skipti á reinum þar eins og annars staðar. Dæmi um óbrotna línu inni á vegamótum eru fátíð, en slíkar línur hafa þó þekkt við akstur út af hringtorgum. Merki á yfirborði vegar sem notuð hafa verið við beygjureinar fela ekki í sér þau fyrirmæli sem segir í niðurlagsorðum 5. mgr. Og það er ekki rétt að merki á vegamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar séu í samræmi við niðurlag 5. mgr. eins og segir í athugasemdum við frv. Þegar ekin er Kringlumýrarbraut í suður eru tvær akreinar ætlaðar umferð sem beygir til vinstri; yfir akreininni til hægri er merki til leiðbeiningar þeim sem ætla í Kringluna. Akreinarnar austur Miklubraut eru ekki sérstaklega merktar; sú til hægri er fyrir umferð áfram og þar með í Kringluna, en hún er ekki eingöngu fyrir þá sem þangað ætla. Nauðsynlegt er að hafa í huga að aðstæður í umferðinni geta verið mismunandi. Umferð er mismikil, stundum mikil, stundum lítil; er umferð á báðum reinum eða öllum? Sá sem ekur á vinstri beygjurein kann að velja akreinina til vinstri þar sem eru þrjár akreinar; þá opnast miðakreinin. Aðstæður geta breyst eftir að rein hefur verið valin; umferð á undan kann að teyfjast og umferðin til hliðar kann að renna hraðar fram, þá getur skapast tækifæri til færa sig á vinstri akrein. Fleiri dæmi eru um tvær akreinar fyrir beygju á vegamótum, tvær beygjureinar og tvær eða þrjár akreinar í sömu akstursstefu, svo sem á vegmótum Suðurlandsbrautar í vestur og Kringlumýrarbrautar í suður og vegamótum Njarðargötu til suðurs og Hringbrautar til austurs. Slík dæmi kunna að vera enn fleiri, og tilvikum kann að fjölga þar sem eru tvær (og jafnvel fleiri, hvað þá?) beygjureinar inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu. En öll breyting á akstursstefnu krefst að sjálfsögðu aðgæslu, og ef umferð er á báðum beygjureinum má umferð á þeirri til hægri að sjálfsögðu ekki þvinga umferðina á vinstri reininni. Aðstæður eru mismunandi eftir því hvort akreinarnar áfram eru tvær eða fleiri. Ef stutt er fram að fjölgun akreina í sömu akstursstefnu eða fram að frárein eða vegamótum til hægri, og ætlunin er að halda áfram veginn, kann að vera eðlilegt að velja strax akrein með tilliti til fyrirhugaðrar akstursstefnu. Allt ræðst þetta þannig af umferðinni, merkjum og aðstæðum að öðru leyti. Merkin sem vísað er til í athugasemdunum fela ekki á sér að þannig “skuli” farið að. Um þetta gildir nú ákvæði 4. mgr. 15. gr. UMFL þar sem segir: “Nú er akbraut, sem beygt er inn á, með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu, og skal þá beygjan, þrátt fyrir ákvæði 3. mgr., tekin svo sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.” Er þetta alkunn

regla. Það sem öllu skiptir er “sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar”.

Í 3. mgr. er ákvæði um það þegar ökutæki koma úr gagnstæðum áttum og ætla bæði að beygja til vinstri. Er þar lagt til að þá skuli beygjan tekin þannig að þeir aki vinstra megin fram hjá hvor öðrum. Segir í athugasemdum að þetta sé meginreglan í umferð í dag, en samkvæmt 5. mgr. 15. gr. UMFL segir að þessi háttsemi sé heimil. Ef ekki væri ákvæði um þessar aðstæður mundu báðir ökumenn eiga að bíða. Við þröngar aðstæður, sem geta bæði verið vegna ónógrar breiddar vega og eðlis vegamótanna eða stærðar ökutækja, gefst ekki færi á að mætast þannig að ökumenn aki vinstra megin fram hjá hvor öðrum. Sú aðferð getur hins vegar gengið á stöðum þar sem rúmt er. Því hefur löggjöf erlendis verið háttáð þannig að þessi aðferð sé heimil, en hún er ekki fyrirskipuð. Fer best á að svo verði áfram. Í báðum tilvikum er við það miðað að þetta sé unnt án hættu eða óþæginda.

Í 6. mgr. hefur verið leitast við að móta reglur um umferð um hringtorg. Í athugasemdum við greinina segir að horft hafi verið til reglna í lögum annarra ríkja (sem þó eru ekki tilgreind), og að tekið hafi verið mið að viðmiðunum og venjum sem horft hafi verið til við ökukennslu. Sé þannig leitast við að móta reglur um umferð um hringtorg við þær aðstæður sem þar greinir (tvær akreinar), en ekki almennt. Hringtorg er í sjálfu sér ekki annað en vegur sem liggur í hring, með aðliggjandi vegum, og þar eru því vegamót, fleiri en ein. Hringtorg eru margvísleg að gerð. Tilbrigði umferðar um hringtorg geta því verið fleiri en fram koma í málsgreininni, og fer það allt eftir umferðarmagni, stærð og mótun torgs, sem og aðliggjandi vega, en það ræðst af aðstæðum og því hvaða viðfangsefni verið er að leysa og hvernig. Oftar en ekki eru hringtorg hugsuð til að ná niður hraða, og fer akstur inn og út af torginu þá fram eins og þegar beygt er. Í öðrum tilvikum kann umferðinni að vera stýrt þannig að hún renni vel áfram. Sum torg eru eingöngu fyrir eina röð ökutækja, önnur fyrir fleiri raðir, eftir atvikum merktum akreinum. Sum eru stór, eins og Hagatorg, og með fjölda aðliggjandi akbrauta. Það sem gerir umferð um hringtorg sérstaka er að þar reynir á margar umferðarreglur samtímis, og farið er frá einum vegamótum yfir á önnur. Það reynir á meginregluna í 1. mgr. 4. gr. frv. um tillitsssemi, reglu um staðsetningu áður en komið er að torgi, ökuhraða, biðskyldu (sem ekki er lagaregla heldur samkvæmt umferðarmerki) gagnvart umferð um torgið, akstur á akreinum og val á akrein (jafnvel þótt þær séu ekki merktar), hvort heldur þegar komið er að torgi, inni í torginu, og þegar farið er út af því og inn á nýja akbraut, um aðgát við akreinaskipti, tillitsssemi þegar akbraut mjókkar eða akreinum fækkar og um merkjagjöf. Það sem greinir í 6. mgr. fellur að því sem hér var lýst, nema það sem segir um akreinaskipti við, í eða út af hringtorgi. Það að fara af innri hring (vinstri akrein) á ytri hring (hægri akrein) áður en farið er út af torgi, þ.e. strax og það hentar, þannig að aðvífandi umferð kemur á eftir vegna biðskyldu, er erlendis talið æskilegt og það eykur flæði umferðar um torgið, enda er það í samræmi við þá almennu reglu að umferðin skuli að jafnaði vera vel til hægri á akbraut. Ljóst er að regla frv. mundi ekki henta ef á torgi væru þrjár akreinar. Nú og umferð inni í hringtorgi hefur ekki forgang nema á grundvelli umferðarmerkis. Um akreinaskipti eru almennar reglur, en unnt er að takmarka eða banna akreinaskipti með þar til ætluðum merkjum. Á nokkrum stöðum þar sem pláss fyrir umferð út af torgi er þrengra en í torginu sjálfu hefur verið komið fyrir akreina merkjum sem auðvelda þeim sem er á innri hring (vinstri akrein) aksturinn út af torginu en halda aftur af umferð á ytri hring (hægri akrein); hún er í raun meðhöndluð eins og hún sé ekki komin inn á torgið, þótt þar geti einnig verið ökutæki sem búið er að fara fram hjá vegamótum. Upp kemur svo sú spurning hvort lagaregla um akreinaakstur sem lýst er í frumvarpinu muni standa í vegi fyrir því að notuð séu annars konar akreina merki en samræmist þeirri reglu.

Sérstakar reglur um umferð um hringtorg er ekki að finna í umferðarreglum hinna Norðurlandanna, en það sem hér hefur verið lýst er í samræmi við leiðbeiningar sem finna má á vefsíðum,

t.d. norsku vegagerðarinnar:

<http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+regler/Trafikkregler/Kjoring+i+rundkjoringer> þar sem segir m.a.: Det finnes ikke særskilte trafikkregler for kjøring i rundkjøring. De regler som gjelder ellers, må derfor tilpasses kjøring i rundkjøring.

og Transportstyrelsen í Svíþjóð:

<http://transportstyrelsen.se/sv/Vag/trafikregler/Generella-trafikregler/Cirkulationsplats/>

Hringtorg eru þannig ekkert nýmæli. Þau hafa þekkt hér á landi frá því um miðja öldina sem leið. Umferð um hringtorg hefur hvarvetna reynst bæði greið og örugg, án sérstakra lagareglna. Hönnun Miklatorgs fól það t.d. í sér að um torgið rann greiðlega ótrúlega mikil umferð.

Frá upphafi hringtorga hér á landi mun umferð í torginu hafa notið forgangs gagnvart aðvífandi umferð. Það hefur þó ekki byggst á lagaákvæði heldur ákvörðun yfirvalda hverju sinni og umferðarmerki. Mun svo vera víðast hvar en þó þekktist annað. Má benda á hið mikla Stjörnutorg í París þar sem aðvífandi umferð (akstur inn á torgið) hefur forgang. Í Danmörku og Noregi gildir sama fyrirkomulag og hér (forgangur ákveðinn samkvæmt reglum 81. gr.), en í Svíþjóð er lögfest að umferð um hringtorg hafi forgang. Engu að síður er þar talið nauðsynlegt að merkja hringtorg sérstaklega og með biðskyldumerki. Eflögfesta á slíka reglu þá á hún heima í 25. gr. frv. Niðurstaðan er sú að í stað 1.-5. mgr. komi 15. gr. UMFL óbreytt, og að sérstök ákvæði um hringtorg falli þá brott.

Við greinina hefur, miðað fyrri frv., bæst ný málsgrein sem að efni til er ætlað að koma í stað fyrri málsgreinar sem nú er í 16. gr. UMFL. Í sömu grein er einnig málsgrein um ökutæki í vegavinnu sem ætla verður að eigi að vera áfram í lögum. Ef þær verða ekki í sérstakri grein eins og nú er geta þær átt heima aftast í greininni um vegamót.

19. gr.

Að snúa ökutæki, aka aftur á bak og skipta um akrein.

Ökumaður skal Áður en hann ökumaður snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu eða óþæginda óþægindi fyrir aðra.

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

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

Þegar akreinum sem ætlaðar eru fyrir umferð í sömu akstursstefnu fækkar skulu ökumenn af gagnkvæmni aðlaga akstur sinn hinum breyttu aðstæðum, og eftir atvikum breyta hraða. Þar sem tvær samhliða akreinar renna saman í eina á vegi skulu

~~ökumenn aka þannig að eitt ökutæki fari í senn af hvorri akrein eftir því sem við verður komið og umferðarmerki gefa það til kynna.~~

~~Frárein skal nota strax og hún byrjar til að draga úr hraða áður en beygt er. Sama gildir um rein sem ætluð er fyrir tiltekna tegund umferðar og rein sem nota skal við beygju.~~

Fyrstu fjórar málsgreinarnar eru efnislega í samræmi við 17. gr. UMFL með orðalagsbreytingum. Athugasemd er gerð við upphaf 1. og 2. mgr. Þetta væri að segja þar "Ökumaður skal ...". Þá er lagt til að niðurlag 1. mgr. verði þannig "það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra". Er sá texti í samræmi við ákvæðið eins og það er í UMFL og það sem segir í 2. og 3. mgr. Þegar akreinum fækkar, orðað "renna saman" í 4. mgr., mundi það að jafnaði sýnt með umferðarmerki. Ekki þarf að taka fram að akreinar séu samhliða, það eru þær alltaf. En akreinum fækkar af því að ekki er lengur rými fyrir tvær samhliða bifreiðir. Ekki þarf akreina-merki til, svo getur borið við að ekkert sé merkið. Málsgreinina má gera skýrari og undirstrika gagnkvæmnina.

Aðalatriðið með frárein (5. mgr.) er að ökutækið fari strax á frárein. Að draga úr hraða gildir jafnan þegar beygt er. Að danskri fyrirmynd mætti bæta við ákvæði um sérstakar reinar, sbr. 16. gr., og beygjuakreinar. Þessar reinar þurfa ekki að vera akreinar, t.d. hjólareinar.

20. gr.

Akstur við biðstöð hóp bifreiða almenningsvagna o.fl.

~~Ökumaður sem á vegi, þar sem leyfður hámarkshraði er 50/60 km á klst. eða minni, í þéttbýli nálgaströð biðstöð þar sem hóp bifreið almenningsvagn hefur numið staðar, skal draga úr hraða, færa sig yfir á vinstri akrein eða nema staðar ef nauðsyn ber til ef ökumaður hennar almenningsvagnsins hefur gefið merki um að hann ætli að aka af stað, draga úr hraða og, ef nauðsyn ber til, nema staðar þannig að hóp bifreiðin geti ekið frá biðstöðinni. Ökumaður hóp bifreiðarinnar almenningsvagnsins skal eftir sem áður hafa sýna sérstaka aðgát til að draga úr hættu.~~

~~—Ákvæði 1. málsl. 1. mgr. gildir ekki þegar hámarkshraði á vegi er meiri en 50 km á klst. Við þær aðstæður skal ökumaður sem nálgaströð biðstöð almenningsvagns, sem hefur numið staðar, færa sig yfir á næstu akrein til vinstri í tæka tíð ef aðstæður leyfa.~~

~~Ökumaður sem nálgaströð merkta skólafreið sem numið hefur staðar á biðstöð til að hleypa farþegum inn eða út skal hafa sérstaka aðgát. Sama á við þegar skólafreið er ekið frá slíkum stað.~~

Í grein þessari er lagt til að reglan nái til almenningsbifreiða sem svo eru nefndar, sbr. skilgreiningu, í stað hóp bifreiða almenn, einnig sbr. skilgreiningu. Þegar regla þessi var í móttun var hún látin ná til þrengri hóps bifreiða (strætisvagna, í áætlunarferðum) en síðar varð. Þróunin varð sú erlendis að reglan var látin ná til allra hóp bifreiða, og svo varð með UMFL. Rökin voru m.a. að almenningsvagnar yrðu ekki endilega greindir frá öðrum hóp bifreiðum þannig að aðvífandi ökumaður gæti skynjað það. Þá skaði ekki þótt fleiri njóti reglunnar. Reyndar er eitt skilyrði reglunnar að ekið sé frá biðstöð, þótt alls sendis sé óvíst að aðvífandi ökumaður sjái hvort slíkt merki sé á staðnum. En ef ökumaður hóp bifreiðari misnotar aðstöðuna

getur það varðað hann ábyrgð. Er því rétt að áfram verði miðað við að reglan nái til allra hópþifreiða.

Í UMFL er byggt á því að reglan gildi um biðstöð í þéttbýli. Þéttbýli er það svæði sem afmarkað er sem þéttbýli, og þar gildir almennur hámarks hraði, 50 km/klst., nema annað sé ákveðið. Segja má að höfuðborgarsvæðið sé allt þéttbýli í þessu sambandi. En innan þess svæðis er hins vegar heimilaður hærri hámarks hraði á mörgum vegum, allt upp í 80 km/klst. Er ekki óeðlilegt að þá sé staldrað við. Þróun erlendis hefur því verið að takmarka regluna við lægri hámarks hraða, 50 eða 60 km/klst. Norðmenn miða þannig við 60 km/klst, en Danir halda sig hins vegar við þéttbýli og 50 km/klst. Tekið er undir að reglan verði þrengd, hvort sem miðað verði við 50 eða 60 km/klst. Eðlilegt er að þetta verði fellt inn í sjálfa regluna. Biðstöð er í þessu sambandi viðkomustaður þar sem hópþifreið nemur staðar við veg til að hleypa farþegum inn eða út, og farþegar bíða komu þifreiðarinnar. Í i-lið 2. mgr. 35. gr. frv. er sérstaklega tekið á hraða þegar ökutæki nálgast hópþifreið eða skólalífreið sem numið hefur staðar. Á því ekki við að fjalla um hraða hér. Þá er varhugavert að taka upp reglu um að aðvifandi ökumaður skuli færa sig yfir á aðra akrein, slíkt býður einungis heim hættu. Rétt er að nota “hafa sérstaka aðgát” í báðum tilvikum, en ekki ýmist “sýna” eða “hafa”.

21. gr.

Þegar ökutæki mætast.

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

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

Í 4. málsli. 1. mgr. er snúið við reglunni um það þegar ökutæki mætast á mjóum vegi. Í UMFL segir nú að sá skuli vægja “sem betur fær því við komið” en nú segir að sá sem “fyrstur kemur” skuli njóta forgangs en sá sem síðar kemur vægja. Í athugasemdum er gildandi regla sögð of óáþreifanleg, og að þess í stað skuli koma fortakslausari viðmiðun. Þetta er nú ekki sannfærandi. Ákvæði þetta kemur í beinu framhaldi af fyrri málsliðum. Bent skal á að við slíkar aðstæður skiptir margt annað máli en það hver fyrstur kemur, svo sem ástand vegar, stærð ökutækja og búnaður. Minni þifreiðum er stundum auðveldara að víkja eða aka aftur á bak. Jeppum er að jafnaði auðveldara að aka út fyrir veg en venjulegum fólksbíl eða stórum flutningavagni. Ökutæki á leið niður brekku á auðveldara með að víkja en ökutæki á uppleið. Í 19. gr. Vinarsamningsins er þannig ákvæði um ökutæki sem mætast á “fjallvegum” þar sem mælt er fyrir um skyldu ökutækis á niðurleið til að greiða götu ökutækis sem er á uppleið, þótt í því sambandi kunni marvíslegar aðstæður að leiða til annarrar niðurstöðu. Að sjálfsögðu þurfa báðir ökumenn að sýna aðgát þegar ekið er á mjóum vegi, og er að því vikið í öðrum ákvæðum, sbr. 23. gr. (framúrakstur) og 35. gr. (ökuhraði). En í öllum tilvikum gildir einnig meginreglan í 1. mgr. 4. gr. frv. (1. mgr. 4. gr. UMFL) um tillitsemi. Tillitsemi eða kurteisi þarf ekki að vera óáþreifanleg. Gildandi regla er án efa farsælli.

22. gr.

Almennar reglur um framúrakstur.

Aka skal vinstra megin fram úr ökutæki. Þó skal aka hægra megin fram úr ~~ökutæki~~ ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega ~~slíka vinstri~~ beygju. Hjólreiðamaður og ökumaður léttis ~~bífhjóls I bífhjóls~~ má aka hægra megin fram úr öðru ~~slíku~~ ökutæki ~~en reiðhjóli og léttu bífhjóli, nema ökutækið á undan beygi til hægri eða undirbúi greinilega hægri beygju.~~

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

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

Sá sem ekur fram úr ~~öðru ökutæki~~ skal hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess ~~ökutækis~~ sem ekið er fram úr. ---/--- ~~Ef Sá sem~~ ekið ~~er fram úr hefur~~ vinstra megin ~~fram úr~~ skal sá sem ~~ekur fram úr færa sig aka~~ til hægri á ný svo fljótt sem unnt er án hættu eða óþæginda. ~~Ekki Hann~~ þarf þó ~~færa ökutækið aftur á akreinina ekki að aka~~ til hægri ef ~~sá sem ekur fram úr ætlar ætlunin er að aka~~ þá þegar ~~að aka~~ fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

~~—Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 17. gr. má í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu, þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara, aka hægra megin fram hjá ökutæki á annarri akrein. Þegar þannig stendur á má ekki skipta um akrein nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því.~~

~~—Aka má fram hjá ökutæki ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein sem ætluð er sérstakri tegund umferðar. Aka má fram hjá ökutæki í vegavinnu á þann hátt sem hentugastur er, enda sé sýnd full aðgæsla.~~

Hér hefur verið brotið upp það skipulag sem er á ákvæðum UMFL um framúrakstur. Þar er almennum ákvæðum um framúrakstur ... skipað fyrst, þá koma ákvæði um bann við framúrakstri, síðan sérstakar reglur um framúrakstur, svo og akreinaakstur í þéttri umferð, og loks sérreglur um framúrakstur við gangbraut. Með því að skipa almennum reglum fyrst verður sérstaða sérreglnanna skýrari. Er þessi tilhögun t.d. í samræmi við uppbyggingu dönsku umferðarlaganna. Telja verður óheppilegt að breyta þeirri skipan. Ákvæðin í 5. og 1. másl. 6. mgr. ættu því áfram að vera í sérstakri grein, þá á eftir 24. gr.

Miðað við UMFL hefur því verið bætt inn í 3. másl. 1. mgr. að reiðhjól og létt bífhjól megi ekki fara fram úr öðru ökutæki (öðru en reiðhjóli eða léttu bífhjóli) sem beygir til hægri. Í 2. másl. er mælt fyrir um að aka skuli fram úr ökutæki hægra megin ef

ökutækið beygir til vinstri eða undirbýr slíka beygju. Samkvæmt upphafsorðum 3. másl. er hjólreiðamanni þetta almennt heimilt. En sagan er ekki öll. Takmarkanir á framúrakstri koma strax fram í 2. mgr., og um bann við framúrakstri er fjallað í 24. gr. frv. Þessi viðbót við 3. másl. á þannig ekki rétt á sér.

Orðin “beygja til vinstri eða” sem bætt hefur verið inn í b-lið 2. mgr. eiga ekki rétt á sér þar, enda er í 1. mgr. 24. gr. frv. bann við framúrakstri rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Breytt orðalag miðað við UMFL í c-lið, “ökumaður sem á eftir ekur hafi ekki byrjað” er ónákvæmt. Í lögunum segir “enginn sem á eftir ekur hafi byrjað”. Í þéttri umferð kunna fleiri að hefja framúrakstur en sá sem er næstur á eftir; annar eða þriðji að aftan og hann stefnir framúr öllum. 3. og 4. mgr. verði ein málsgrein svo sem er í UMFL.

23. gr.

Aðgæsluskylda ökumanns við framúrakstur.

Þegar ökumaður verður þess var að ~~ökutæki ökumaður~~ sem á eftir kemur ~~verði ekið ætla að aka~~ fram úr vinstra megin skal hann vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er ~~og gefa stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr, sbr. þó 5. mgr. 22. gr.~~ Má hann ekki auka hraðann eða torvelda framúraksturinn á annan hátt.

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

Fyrirsögnin nefnir aðgæsluskyldu ökumanns við framúrakstur, og ætla mátti að það væri sá ökumaður sem ætla að aka fram úr. Svo er þó ekki, í greininni er fjallað um þann ökumann sem aka á fram úr. Ákvæði um stefnumerki eiga ekki heima í þessari grein, þau eru í 32. gr. Fulllangt er þó gengið að fyrirskipa merkjagjöf þegar ökumaður telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr. Merkjagjöf getur verið ágæt kurteisi á vegum úti sem mæla má með. En þessi regla á alls ekki alltaf við í akreinaakstri, og hún gengur ekki upp í þéttbýli.

24. gr.

Bann við framúrakstri.

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. ~~Sama gildir þegar komið er að gangbraut eða á henni. Óheimilt er að aka fram úr öðru ökutæki þegar óbrotin miðlína er langsúmi á milli akbrauta þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu þar sem hálf eða fullbrotnar línur eru hinum megin langsúmi á milli akbrauta. ---/---~~ Heimilt er þó að aka fram úr öðru ökutæki ef skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi og:

- ökutækin eru á akbraut með tveimur eða fleiri *akreinum* í akstursstefnu þeirra,
- ökutæki er beygt er til vinstri, en þá skal ekið fram úr því hægra megin,
- umferð á vegamótum er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum,
- ~~umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina,~~ og

d. e. umferð hefur forgang gagnvart umferð af hliðarvegi, sbr. 2. mgr. 25. gr.

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

Ákvæði greinarinnar á ekki við um akstur fram úr *tvíhjóla* reiðhjóli *eða* ~~og tvíhjóla~~ léttu bifhjóli ~~I þegar því er ekið við brún vegar.~~

Eins og að framan greinir hafa sérákvæði um bann við framúrakstri við gangbraut verið færð inn í þessa grein, en í UMFL eru þau í sérstakri grein. Með þeim hætti var sérstaða ákvæðisins undirstrikuð, og er mælt með því að svo verði áfram. Rétt er að taka fram að ákvæðið sem hér er í 2. másl. 1. mgr. er fortakslaust og gildir hvort sem umferð er lítil eða mikil og hvernig sem yfirsýn er. Er óraunhæft að gera ráð fyrir því að ekki sé ekið fram úr ökutæki við þessar aðstæður, og er hann ótvírætt oft tíðkaður. Eftir sem áður hvílir aðgæsluskylda á ökumanni samkvæmt öðrum ákvæðum, sbr. 26. gr. (gangandi vegfarendur) og 35. gr. (ökuhraði). Ákvæðið kom í UMFL úr eldri umferðarlögum, en samsvarandi ákvæði er ekki að finna í löggjöf nágrannalandsanna. Ætti ákvæðið því að falla brott. Þess í stað ætti ákvæðið sem er er í d-lið 2. mgr., sbr. 2. másl. 24. gr. UMFL, að kveða almennt á um framúrakstur við og á gangbraut, hvort sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum eða ekki. Þannig háttar til í dönskum umferðarlögum en þar er sérstök grein sem segir: Ökumaður sem nálgast gangbraut má ekki aka fram úr öðru ökutæki ef það ökutæki hindrar fulla útsýn yfir gangbrautina.

Inn í 1. mgr. hefur verið bætt ákvæðum um akreinalínur. Reglur umferðarlaganna um umferð, hvort heldur er um akstur á akreinum, framúrakstur, akreinaskipti eða þegar ökutæki mætast, eru miðaðar við venjulegar aðstæður, og þannig hvort sem þar eru umferðarmerki eða merki á akbrautinni. Ef umferðarmerki eru eða merki á akbraut þá fer umferðin samkvæmt þeim og þeim reglum sem um það gilda, sbr. 7. gr. frv., og gilda þær reglur frammar almennu reglunum. Ef lýsa ætti reglum um akreinaerki í lögnum þyrfti að gæta þess að sú lýsing næði til allra tilvika. En að lýsa einu tilbrigði í einni grein gengur ekki. Í þessu tilviki er t.d. ekki tekið á því þegar óbrotin lína er og umferð á báðum akreinum er í sömu stefnu. Ákvæðið á því ekki heima hér. Ákvæði 2. mgr. (Heimilt er þó) ætti að sameinast 1. mgr., svo sem er í UMFL. Þá ætti 3. mgr. að hefjast á orðunum “Eigi má heldur aka”. Ákvæðið er framhald af banninu í 1. mgr.

Í 3. mgr. er vikið að reiðhjóli og léttu bifhjóli, svo sem er í UMFL. Í Danmörku nær samsvarandi ákvæði eingöngu til “lille knallert”, og aðeins til þeirra tækja sem eru tvíhjóla. Í Noregi nær samsvarandi ákvæði til tvíhjóla ökutækja almennt (þá stórra bifhjóla), en þó því aðeins að ökutækið sé “plassert til høyre i kjørefeltet”. Rétt væri væntanlega að sníða ákvæðið að dönsku reglunni. Niðurlagið á þá væntanlega ekki við.

Svo sem að framan greinir ættu hér að koma tvær greinar, önnur um framúraksturog akreinaakstur í þéttri umferð og hin um bann við framúrakstri við gangbraut.

xx. gr.

Í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara má aka hægra megin fram úr ökutæki á annarri akrein. Þegar þannig stendur á má ekki

skipta um akrein nema þess þurfi til að beygja á vegamótum, aka af akbraut, stöðva ökutæki eða leggja því.

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

xx. gr.

Ökumaður sem nálgast gangbraut má ekki aka fram úr öðru ökutæki ef það hindrar fulla útsýn yfir gangbrautina.

25. gr.

Skylda til að veita öðrum forgang.

Ökumaður skal hafa sérstaka aðgát við vegamót.

Þegar ekið er inn á ~~veg~~ eða yfir veg skal ökumaður veita umferð ökutækja *úr báðum áttum á þeim vegi* forgang ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.

Ökumaður skal *einnig* veita umferð forgang *þegar hvarvetna þar sem* ekið er ~~inn á veg~~ af bifreiðastæði, lóð eða landareign, bensínstöð eða ~~öðru~~ svipuðu svæði utan vegar, ~~eða~~ af *götuslóða vegslóða*, stíg, göngugötu, vistgötu, heimreið ~~eða svipuðum vegi~~, og *hvarvetna þegar ekið er af vegi*, ~~vegöxl eða~~ yfir ~~gangstíg~~, gangstétt, ~~eða~~ hjólastíg ~~eða vegöxl sem rís hærra en akbrautin á þeim vegi sem ekið er inn á~~. *Hjólreiðamaður eða stjórnandi léttis bifhjóls, sem ekur af hjólastíg, sem ekki er lagður meðfram vegi, inn á eða yfir veg, svo og hjólreiðamaður eða stjórnandi léttis bifhjóls sem beygir af hjólastíg inn á akbraut skal ennfremur veita forgang.*

Þegar ökumenn *ella* stefna svo að leiðir þeirra skerast ~~á vegamótum, opnum svæðum eða svipuðum stöðum~~ skal sá þeirra sem hefur hinn sér á hægri hönd veita honum forgang, nema annað leiði af 19. gr.

Ökumaður sem á að veita ~~öðrum~~ forgang skal *gefa* greinilega *og með því tæka tíð* að draga úr hraða eða nema staðar *gefa* til kynna að hann muni veita forgang ~~með því að draga úr hraða í tæka tíð eða nema staðar~~. Hann má því aðeins aka áfram að það sé unnt án hættu eða óþæginda ~~fyrir önnur ökutæki~~ miðað við hvar ~~önnur ökutæki þau~~ eru á *veginum*, ~~veg og~~ hver fjarlægð þeirra er og hraði.

~~Þegar~~ ökumaður *má eigi ætla að* beygja til vinstri ~~á vegamótum~~ *fyrir en það er unnt án óþæginda fyrir þer honum að veita* umferð ~~sem~~ á móti. ~~kemur forgang~~, *Þegar beygt er til hægri má ökumaður ekki valda hjólreiðamönnum eða stjórnendum léttra bifhjóla sem aka beint áfram óþægindum. Þegar hjólastígur er lagður með vegi og umferð er heimil í báðar áttir má ökumaður ekki beygja til vinstri fyrir en það er unnt án óþæginda fyrir hjólreiðamenn og stjórnendur léttra bifhjóla sem aka beint áfram. Sama er þegar beygt er til hægri gagnvart hjólreiðamönnum og stjórnendum léttra bifhjóla svo og gangandi vegfarendum, hjólreiðamönnum og ökumönnum á létta bifhjóli í flokki I sem fara þvert yfir akbraut þá sem hann ætla að fara á. Samsvarandi reglur gilda ~~Sama á við~~ um akstur yfir eða af akbraut þar sem eigi eru vegamót.*

Ökumaður, sem nálgast eða ekur inn á vegamót, skal haga akstri sínum þannig að ~~hann valdi ekki~~ umferð á veginum sem *sker leið hans hann fer yfir verði ekki fyrir*

óþarfa óþægindum ef hann neyðist til að nema þar staðar á vegamótunum. ---/--- Á vegamótum, þar sem umferð er stjórnad með umferðarljósum, má ökumaðurinn eigi aka inn á vegamótin, jafnvel þótt grænt ljós logi, á grænu ljósi ef honum má vera ljóst af aðstæðum í umferðinni að hann muni eigi komast yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð sem sker leið hans úr þverstæðri átt. Á sama hátt má eigi aka af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað hafi umferð úr þverstæðri átt ekki komist út af gatnamótunum.

Efnisskipan geinarinnar er eins og í 25. gr. UMFL, en gerðar hafa verið orðalagsbreytingar “til nútímalegra horfs” svo sem segir í athugasemdum. Forgangsreglan kemur fram í 2.-4. mgr. Í 2. mgr. mundi rétt að taka fram að það er umferð úr báðum áttum sem hefur forgang, þar sem 3. og 4. mgr. fjalla svo um forgang í öðrum tilvikum er rétt að það komi fram í inngangi þeirra málsgreina, þannig að þar segi “skal einnig veita” og svo “þegar ökumenn ella”. Þá þarf ekki í 4. mgr. að tilgreina nánar hvar annars staðar leiðir skerast, enda á hún ekki lengur við þegar vísað hefur verið til 19. gr. sem er nýmæli. Í 3. mgr. er rétt að orða textann þannig að forgangur gildi “þegar ekið er” en ekki “hvarvetna þar sem ekið er”; reglan gildir þegar umferð er. Og þegar síðar í ákvæðinu segir “ekið er ... af ... vegöxl” ber að hafa í huga að samkvæmt skilgreiningu á vegöxl í 3. gr. er vegöxl hluti vegarins. Um það þegar ekið er frá vegarbrún er kveðið í 19. gr. Í framhaldinu segir um það þegar ekið er “yfir gangstíg, gangstétt eða hjólastíg”. Gangstétt er samkvæmt skilgreiningu í 3. gr. hluti vegarins. Gangstígar og hjólastígar eru hins vegar aðgreindir stígar. Í 2. og 3. mgr. 26. gr. er kveðið á um skyldu ökumanna gangvart gangandi vegfarendum á gangsvæðum. Álíta má að ákvæði þetta eigi sér samsömun í 3. mgr. 26. gr. dönsku umferðarlaganna, og þegar það ákvæði er skoðað kemur fram að þar er fjallað um akstur af vegi yfir gangstétt, hjólastíg eða vegöxl sem rís hærra en akbrautin á heim vegi sem ekið er inn á. Mundi rétt að lögfesta slíkt ákvæði. Hér mundi átt við tilvik þar sem er gangstéttarbrún, og þá væntanlega einnig þótt flái sé á henni eða hún kúpt. En í fyrri hlutanum er átt við þau tilvik þar sem svæðið utan vegarins er á sama fleti og vegurinn sem ekið er inn á (vegurinn er þá sléttur). Í sambandi við 4. mgr. er þess að geta að í athugasemdum við greinina er vikið að því að í málsgreinina hafi verið bætt tilvísun til 19. gr. Í athugasemdunum er efnis 4. mgr. þeirrar greinar (sem er nýmæli) sérstaklega getið (á sérkennilegan hátt), en vísunin til greinarinnar tekur að sjálfsgöðu til allrar greinarinnar.

Rétt er að undirstrika í 5. mgr. að forgang skuli gefa til kynna greinilega og með aðgerðum í tæka tíð. Við 3. og 6. mgr. þarf svo að bæta ákvæðum um hjólastíga og hjólreiðamenn og stjórnendur léttra bifhjóla. Við 8. mgr., sem ætti að bætast við 7. mgr., hefur verið bætt, miðað við UMFL og fyrri gerð frv., málslið sem telja verður óþarfan. Akstur af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað felst í fyrri málsliðnum (má ekki aka inn á vegamótin þótt grænt ljós logi), en ekki er ástæða til að setja ríkari skilyrði fyrir því að umferðin komist áfram. Í 8. mgr. (og í UMFL) er talað um umferð “úr þverstæðri átt”, en umferðin þarf ekki að vera þverstæð (90°). Vegamót geta verið flóknari, það getur verið umferð sem beygir í veg fyrir. Og áttirnar kynnu að vera tvær. En í athugasemdum vegna hins nýja 2. másl. er talað um “gagnstæða átt” (umferð á móti)! Auk þess sem að framan greinir hefur texti greinarinnar verið lagfærður og þá m.a. höfð hliðsjón af dönsku lagagreinininni.

Ef ætlunin er að lögfesta reglu um að hringtorg skuli njóta forgangs gagnavart aðvífandi umferð, sbr. athugasemdir við 18. gr., á slíkt ákvæði í þessari grein.

26. gr.

Sérstakar skyldur gagnvart gangandi vegfarendum.

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

Ökumaður sem ekur yfir gangstétt, göngustíg eða *ad öðru leyti* inn á akbraut ~~af frá~~ lóð eða svæði við veginn skal bíða meðan gangandi vegfarandi fer fram hjá. Sama á við um akstur inn á eða yfir göngugötu.

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

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

Við gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal ökumaður bíða eftir gangandi vegfaranda sem er á gangbrautinni á leið yfir akbrautina þótt umferð sé að öðru leyti heimil í akstursstefnu ökumannsins. Ef gangbrautin er við vegamót og ökumaður kemur að henni úr beygju á vegamótunum skal hann aka hægt og bíða meðan gangandi vegfarandi sem er á gangbrautinni eða á leið *inn út* á hana kemst fram hjá.

Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal aka þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið *inn út* á hana hættu eða óþægindum. Skal ökumaður nema staðar, ef nauðsynlegt er, til að veita hinum gangandi færi á að komast yfir akbrautina.

Ökumaður skal forðast, svo sem unnt er, að nema staðar á gangbraut.

Hér þarf að leiðrétta texta í 2. mgr. þar sem segir “inn á akbraut frá lóð eða svæði”. Rétt mundi að orða þetta “aka inn á akbraut af lóð eða svæði”, sbr. orðalag í 25. gr. Inn í 1. og 2. mgr. þarf að skjóta orðunum ”ad öðru leyti”. Það sem segir í niðurlaginu getur falist í því sem lýst er í fyrrihlutanum. Í 4. og 5. mgr. þarf að lagfæra það sem segir að gangandi vegfarandi sé á leið “út á” gangbraut. Hann er á leið “inn á”. Samkvæmt 25. gr. er ekið “inn á veg”.

27. gr.

Stöðvun ökutækis og lagning þess.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því *á þeim stað eða* þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir *umferðina aðra umferð*.

Á vegi má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin *miðað við akstursstefnu*. Þar sem einstefnuakstur er má þó setja aðrar reglur, sbr. 1. mgr. 81. gr. Utan þéttbýlis má *einungis* stöðva eða leggja ökutæki *hægra megin miðað við akstursstefnu*. ~~Þó má stöðva eða leggja ökutæki~~ vinstra megin, *ef nauðsyn krefur vegna sérstakra aðstæðna ef ómögulegt reynist að stöðva eða leggja því hægra megin á vegi*. Stöðva skal ökutæki eða leggja því við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða, *ef unnt er*, utan hennar, ~~ef unnt er~~.

Eigi má stöðva ~~veiknið~~ ökutæki eða leggja því á gangstétt, göngustíg, göngugötu eða hjólastíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 81. gr. Sama á við um umferðareyjar og svipaða staði. *Ákvæði 1. másl. gildir ekki um reiðhjól og tvíhjóra létt bifhjól*.

Þegar ökumaður yfirgefur ~~vélunnið~~ ökutæki skal tryggja að ökutækið geti ekki farið af stað sjálfkrafa. Ökumaðurinn skal ennfremur gera ráðstafanir til að tryggja að aðrir geti ekki heimildarlaust notað ökutækið. Virkja skal lögboðna þjófavörn. ~~hann stöðva vél þess og búa svo um að það geti ekki runnið sjálfkrafa eða aðrir látið það fara af stað.~~ Ráðherra getur sett reglur um hvaða gerðir lása skuli nota.

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

Hugtökin langing ökutækis og stöðvun ökutækis eru skilgreind í 3. gr. Miðað við texta 1. mgr. 27. gr. UMFL hefur orðalagi 1. mgr. verið breytt lítilsháttar. Er sú breyting ekki til bóta. Það er bæði staðsetningin og það hvernig ökutækinu er komið fyrir eða lagt sem skiptir máli. Spurning er hvaða annarri umferð þetta geti valdið hættu eða óþægindum. Það er einfaldlega umferðinni. Halda á orðalagi UMFL. Í 3. og 4. málsl. 2. mgr. er ákvæði um stöðvun/lagningu utan þéttbýlis skipað á annan hátt en er í 3. másl. 2. mgr. 27. gr. UMFL. Nýja ákvæðið var ekki í fyrri frv., og í athugasemdum með frv. nú er þessi breyting ekki skýrð. Virðist gengið fulllangt með ákvæðinu. Hugsanlega mætti víða miða vegi þar sem lítil er umferð (fáfarna vegi).

Í 3. mgr. er vikið að því að heimila megi stöðvun eða lagningu ökutækja á gangstétt, gangstíg, gangbraut eða hjólastíg. Samsvarandi ákvæði er í 2. mgr. 27. gr. UMFL en ekki er kunnugt um að sú heimild hafi nokkurs staðar verið nýtt. Engu að síður fer ekki fram hjá neinum að reglum um þetta er ekki fylgt eftir nema þá helst á svæðum þar sem stöðuverðir ganga vaktir. Á þessu þarf að ráða bragarbót. Nefna má að Danir hafa sett þá almennu reglu að heimilt sé að stöðva eða leggja ökutæki sem er 3500 kg að leyfðri heildarþyngd eða minna þannig að hluti ökutækisins sé á gangstétt, nema annað sé ákveðið í staðbundnum reglum, enda hafi það ekki í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferð á gangstéttinni. Þá taka þeir fram að ákvæðið í 1. másl 3. mgr. eigi ekki við um reiðhjól og tvíhjóra létt bifhjól. Er rétt að taka tillit til þessa. Loks má geta þess að Danir kveða nánar á um efni 4. mgr. þar sem m.a tekið er tillit til nýunga um þjófavörn og lása. Mundi rétt að taka tillit til þessa.

28. gr.

Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því:

- a. á gangbraut eða *framan við útkeyrslu af hjólastíg eða* innan 5 metra áður en að *gangbrautinni eða útkeyrslunni* ~~henni~~ er komið,
- b. á vegamótum eða innan 5 metra frá næstu brún akbrautar *eða hjólastígs* á þvervegi,
- c. þannig að skyggi á umferðarmerki eða umferðarljós,
- d. í veggöngum, *eða göngum* undir brú ~~eða á brú, nema sérstaklega sé ráð fyrir því gert,~~
- e. í eða við blindhæð eða beygju eða annars staðar þar sem vegsýn er skert,
- f. þar sem akbraut er skipt í akreinar með óbrotinni *línu (hindrunarlínu)* ~~mið eða deililínu milli akreina~~ eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur inn á rétta akrein, ~~og~~
- g. á hringtorgi, -
- h. *á biðstöð leigubifreiða til mannflutninga, og*
- i. *á svæði sem afmarkað er sitt hvoru megin við biðstöð hópferðabifreiða. Nú er svæði ekki afmarkað og gildir bannið þá næstu 12 metra til hvorrar hliðar frá merki.* —~~Að undanskildum þeim ökutækjum sem staði eru ætluð er bannað að stöðva eða leggja ökutæki á eftirtöldum staðum:~~

- a. — á merktu stæði fyrir bifreið fatlaðra,
- b. — á biðstöð almenningsvagns eða innan 15 m áður en að henni er komið, nema annað sé gefið til kynna með umferðarmerkjum,
- c. — á merktu stæði fyrir leigubifreið, vörubifreið og hópbifreið,
- d. — á merktu stæði ætluðu bifreið til rafhleðslu,
- e. — á merktu stæði ætluðu lögreglu og sjúkrabifreið,
- f. — á merktu stæði ætluðu reiðhjóli, og
- g. — á merktu stæði ætluðu bifhjóli.

Eigi má leggja ökutæki:

- a. á brú,
- b. ~~a.~~ framan við innkeyrslu (útkeyrslu) að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að eða frá húsi eða lóð, eða að öðru leyti þannig að torveldi verulega akstur þangað eða þaðan að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð,
- c. ~~b.~~ við hlið ökutækis sem stendur við brún akbrautar, annars en *tvíhjóla* reiðhjóls, eða *tvíhjóla* léttis bifhjóls eða *tvíhjóla* bifhjóls með hliðarvagn,
- d. ~~c.~~ þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og
- e. ~~d.~~ við vatnshana slökkviliðs.

Miðað við 28. gr. UMFL hafa verið gerða nokkrar breytingar á ákvæðum greinarinnar. Í d-lið 1. mgr. er lagt til að bannað verði að stöðva eða leggja ökutæki á brú, nema sérstaklega sé ráð fyrir því gert. Samkvæmt UMFL er einungis bannað að leggja ökutæki á brú. Mikill eðlismunur er á umferð í göngum og undir brú annars vegar og umferð eftir brú hins vegar, en þessi tilvik eru færð undir einn hatt. Í veggöngum og göngum undir brú (viadukt) bregður gjarnan birtu sem gerir akstur þar varhugaverðan. Því er eðlilegt að hafa bannreglu þar. Öðru máli gegnir um umferð á brú. Þetta eru ekki sambærileg tilvik. Ástæðulaust er að setja almennt bann við því að stöðva ökutæki á brú. Auðvitað er unnt að ákveða slíkt bann þar sem efni þykja til slíks. Svo er spurning um það hvað sé brú í nútíma vegagerð; hvað með stór ræsi. Rétt væri að bann við stöðvun ökutækis á brú verði áfram miðað við að það sé gefið til kynna með umferðarmerki. Álitamál kann að vera hvort almennt bann við lagningu ökutækja á brú eigi rétt á sér, en lagt er til að slíkt bann verði látið halda sér, og þá í lokamálsgreininni. Í f-lið 1. mgr. er tilgreind “óbrotin mið- eða deililína milli akreina” sem skiptir akreinum en í lögnum segir nú “hindrunarlína” sem skiptir akreinum. Um er að ræða línur sem skipta akreinum, þær línur eru óbrotnar og heita hindrunarlínur. Orðin “milli akreina” eru þá undirskilin. Rétt mundi að vísa til óbrotinnar línu (hindrunarlínu). Í a- og b-liðum þarf svo að hafa hjólastíga í huga. Í a-lið er vísað til “útkeyrslu” af hjólastíg, “udkörsel fra cykelsti” á dönsku, í leit að öðru heppilegra orði.

Búin hefur verið til sérstök málsgrein, 2. mgr., vegna sérmerktra bifreiðastæða. Engum hefur trúlega dottið í hug áður að ökutækjunum sem ætluð eru sérstök bifreiðastæði mætti ekki leggja í þau stæði. Þannig að engin er réttlætingin fyrir málsgreininni sem slíkri. Ljóst er að reglur 27. gr. um bann við stöðvun og lagningu ökutækja eru almennar reglur. Textinn segir til um hvenær ákvæðin eiga við, og slík svæði þarf almennt ekki að merkja sérstaklega, en ef sérstök ástæða er til má þó hnykkja á banninu með merkjum. Þar fyrir utan er heimilt að ákveða bann við stöðvun eða lagningu ökutækja, eða ákveða hvers konar takmörkun á þeirri hegðun, svo með því að takmarka heimild við tiltekin ökutæki, með ákvörðun á grundvelli 81. gr. frv. Slíkt bann þarf þá að merkja, annað hvort með bannmerki eða með merki sem heimilar tiltekna hegðun, en þau merki banna að jafnaði jafnframt hegðun sem því er andstæð. Samkvæmt reglugerð um umferðarmerki heimila umferðarmerki vegna bifreiðastæða fyrir tiltekin ökutæki öðrum ekki að leggja í þau stæði; stæðin eru “eingöngu” ætluð þeim ökutækjum eins og þar segir. Brot gegn þessu varða þá

viðurlögum á grundvelli umferðarmerkis og e-liðar 1. mgr. 110. gr. frv., sbr. e-lið 1. mgr. 108. gr. UMFL (brot gegn öðrum ákvæðum um stöðvun og lagningu). Tilbrigði á sérmerktum bifreiðastæðum kunna að vera fleiri en þau sem talin eru í 2. mgr. Þannig eru sérmerkt bifreiðastæði við ráðuneyti, sendiráð og víðar. Þau merki fela þó ekki í sér bann með sama hætti og í hinum tilvikunum. Merking á opinberum vegi er auðvitað háð heimild samkvæmt 81. gr. frv. Upptalning í 2. mgr. á þessum sérmerktu bifreiðastæðum er því allsendis óþörf, og þá málsgreinin öll. Að tveimur tilvikum sem þar eru talin þarf þó aðeins að huga nánar, en þar er ekki um eiginleg bifreiðastæði að ræða heldur biðstöðvar, þ.e. biðstöðvar fyrir leigubifreiðir til mannflutninga og fyrir hópbifreiðir. Þessar biðstöðvar eru þó ekki sambærilegar. Biðstöð leigubifreiða er staður þar sem leigubifreiðir bíða viðskiptavina. Þær þurfa ekki að vera við akbraut. Biðstöð hópbifreiða er hins vegar viðkomustaður hópbifreiða í áætlunarferðum (stoppistöð). Þessar biðstöðvar eru við akbraut en ekki inni á bifreiðastæðum. Það eru farþegarnir sem bíða bifreiðarinnar, en ekki bifreiðin sem bíður farþega nema hugsanlega að tímajöfnun fari þar fram. Þessi tilvik eiga heima í 1. mgr. og ættu að bætast þar við. Við biðstöðvar hópbifreiða þarf reglan að snúast um víðáttu svæðisins sem bannið á að ná til. Að jafnaði mundi slíkt svæði merkt sérstaklega og er rétt að miða við að svo sé. Ef svæðið er ekki afmarkað þarf að ákveða hve víðtækt bannið á að vera. Trúlega má þá miða við styttra svæði en 2x15 metra, t.d. 12 metra til hvorrar hliðar frá merki, svo sem er samkvæmt dönsku umferðarlögunum. Svíar miða við 20 metra áður en komið er að merki og fimm metra handan þess. Bent skal á að samsvarandi lagaákvæði mun yfirleitt látið ná til hópbifreiða almennt, en samkvæmt reglugerð um umferðarmerki er viðkomandi umferðarmerki þó eingöngu ætlað strætisvögnum og áætlunarbifreiðum. Svíar tala þó um “fordon i linietrafik och skolskjuts”. En það eru yfirvöld sem ákveða hvar slíkar biðstöðvar eru, og annast merkingu þeirra, og þá hverjum þær biðstöðvar eru ætlaðar. Þetta ákveða yfirvöld þá á grundvelli 81. gr. frv. Hér má vekja athygli á því að samkvæmt norskum og sænskum umferðarreglum er heimilt að hleypa farþegum inn eða út á slíkri biðstöð ef það hindrar ekki hópbifreið eða strætisvagni. Slík heimild mundi vera til hagsbóta fyrir farþega sem kynnu að vera fluttir í einkabifreið eða leigubifreið að biðstöð eða frá henni.

Bann við lagningu ökutækja á brú er látið halda sér, sbr. athugasemdir við 1. mgr. að framan, og þá sem a-liður. Aðrir liðir færast þá aftar um einn staflíð. Í a-lið 3. mgr. er ákvæði þar sem kveðið er á um bann við lagningu ökutækja fyrir framan innkeyrslur. Í athugasemdum við greinina segir að gildandi ákvæði, þ.e. b-liður 2. mgr. 28 gr. UMFL, þar sem segir að orðalagið “þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan” sé óskýrt og hafi það valdið óvissu í framkvæmd. Þess vegna sé lagt til að orðalagið verði gert skýrara þannig að beinlínis verði bannað að leggja “að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð”, sbr. a-lið 3. mgr. Þannig verði ekki áskilið að ökutæki sé að öllu leyti lagt fyrir framan innkeyrslu heldur nægi að ökutækið sé a.m.k. staðsett þar að hluta og að það torveldi með því inn- eða útakstur. Gera verður athugasemd við þessa röksemdafærslu. Ákvæðið nú er tvíþætt. Annars vegar gildir bannið þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð. Skiptir þá ekki máli hvort eða hversu mikið lagningin hamlar akstri að eða frá. Hins vegar gildir bannið ef ökutækið torveldar akstur þangað eða þaðan. Til skýringar þá er bann þetta þannig orðað í Vínarsamningnum “in front of vehicle entries to properties” eða “þar sem ekið er að eign eða landi”. Norðmenn orða ákvæðið þannig “foran inn- eller utkjørsel”. Og danska ákvæðið er þannig orðað “ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom eller i øvrigt således, at kørsel til eller fra ejendom væsentlig vanskeliggøres”. Ekki er mælt með hinu nýja orðalagi. Hins vegar má lagfæra gildandi texta aðeins:” - framan við innkeyrslu eða útkeyrslu að eða frá húsi eða lóð, eða að öðru leyti þannig að torveldi verulega akstur þangað eða þaðan”. Og er orðið “verulega” nýmæli. Rétt er að undirstrika að bann þetta gildir við inn- eða útkeyrslu hvort sem merki eru sett þar á yfirborðið eða ekki; þar

sem merkt er afmarkar það eingöngu það svæði sem bannið tekur til. Samkvæmt c-lið 2. mgr. 28. gr. er ekki bannað leggja við hlið reiðhjóls, léttis bifhjóls eða bifhjóls. Samkvæmt b-lið 3. mgr. frv. gr. eru bihjól ekki tilgreind. Sömu sjónarmið eiga í raun við um öll þessi ökutæki; þau mun að jafnaði mega færa til þótt ökutæki hafi verið lagt við hlið þeirra. Bent skal á að samkvæmt dönsku reglunni er miðað við tvíhjóla hjól, og bifhjól án hliðarvagns. Í dönskum reglum er hér einnig ákvæði um bann við lagningu ökutækja á akbraut á hraðbrautum (hovedvej) utan þéttbýlis. Að lokum er því svo velt upp hvort enn séu sömu ástæður og áður til viðhalda banni við að leggja ökutæki við vatnshana slökkviliðs. Eru vatnshana slökkviliðs allir eins? Reyndar þarf að afmarka það svæði sem bann á að gilda á. Ef ástæða þykir til að banna lagningu þar má ákveða það á grundvelli 81. gr.

Í athugasemdum við 27. og 28. gr. er vikið að reglum um gjald vegna stöðvunarbrota. Þær reglur varða ekki efnisatriði þessara ákvæða, heldur eingöngu það hvort viðurlög við broti eru álagning stöðvunarbrotagjalds eða refsing (sektir). Hingað til hefur verið við það miðað að brot sem falla undir reglurnar um stöðvunarbrott sæti ekki refsingu nema brotið hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina, sbr. 2. mgr. 100. gr. UMFL. Ef brotið er hættubrot þá skal refsa fyrir það. Ekki virðist sjálfgefið að fella hættubrot undir reglurnar um stöðvunarbrott.

Vegna lokamálsgreinar í athugasemdum við 28. gr. er rétt að taka fram að ákvæðin um brottflutning ökutækja í 112. gr. frv. taka til allra brota samkvæmt reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, en ekki eingöngu lagningar “á grundvelli 4. mgr.” Óljóst er við hvað hér er átt, en greinin sjálf er einungis þrjár málsgreinar.

29. gr.

Undantekningar vegna ökutækja í vegavinnu.

Ákvæði 27. og 28. gr. gilda ekki um ökutæki í vegavinnu, enda sé nauðsynlegt að stöðva það eða leggja því vegna vinnunnar og fullnægjandi varúðarráðstafanir gerðar. Sama á við um ökutæki lögreglu, ~~eða~~ slökkviliðs eða *vegna* sjúkraflutninga eða *annarrar sambærilegrar ökutæki ætlað sambærilegru* þjónustu.

30. gr.

Akstur, stöðvun og ~~eða~~ lagning ökutækja ~~ökutækis~~ utan vega í þéttbýli.

Í þéttbýli má ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúna ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja.

Ákvæði 1. mgr. gildir þó ekki um akstur vegna óhjákvæmilegrar þjónustu, ~~þ.e. akstur lögreglu og slökkviliðs, akstur vegna~~ sjúkraflutninga eða *annarrar sambærilegrar óhjákvæmilegrar umferðar sem upp kemur annan sambærilegan akstur.*

Þetta ákvæði fjallar um bann við akstri vélknúinna ökutækja, stöðvun þeirra og lagningu, utan vega í þéttbýli. Samsvarandi ákvæði er í 5. gr. a í UMFL. Ákvæðið er þar sem sagt í kafla “fyrir alla umferð”. Ákvæðinu er með réttu komið fyrir í kaflanum um öikumenn. Rétt mundi þó að flytja greinina aftur fyrir næstu grein. Ákvæði þessu var m.a. ætlað að hnykkja á því að vélslæðum (beltabifhjólum) skuli ekki ekið um opinbera garða eða á auðu svæði við hlið akbrautar, og að bifreiðum sé ekki lagt á slíkum stöðum.

Lagt er til að niðurlag 2. mgr. verði með sama hætti og er í niðurlagi 2. mgr. 5. gr. a í UMFL. Ljóst er að hér er ekki um að ræða jafn þrönga viðmiðun og í greininni að framan.

31. gr.

Skyldur ~~ökumanns~~ þegar ökutæki er stöðvað eða lagt ~~hefur stöðvast~~ í sérstökum tilvikum ~~sérstöku tilviki~~.

Nú er ~~stöðvast~~ ökutæki, *sem* vegna umferðaróhapps, ~~eða~~ vélarbilunar eða af öðrum orsökum, *stöðvað* á stað þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja ~~því~~, og Skal þá, *eins fljótt og unnt er*, flytja það á viðeigandi stað ~~eins fljótt og unnt er~~, nema annað leiði af *ákvæðum ákvæði* 3. mgr. 13. gr. Hafi ~~ökutækið ökutæki verið stöðvað stöðvast~~ á þannig stað eða svo að *hafi í för með sér hættu hætta* eða óþægindi ~~stafi af~~ fyrir umferðina og skal *þá* ökumaður, *nema ökutækið sé þegar fjarlæg*, gera ráðstafanir ~~með hættuljosi og viðvörunarþríhyrningi~~ til að vara aðra vegfarendur við ~~þar til það hefur verið flutt brott~~. Vélknúid ökutæki, *annað en tvíhjóra létt bifhjól eða tvíhjóra bifhjól án hliðarvagns, svo og eftirvagn og tengitæki*, skal auðkenna með viðvörunarþríhyrningi. Skal honum komið þannig fyrir að vari ökumaður sem nálgast við í tæka tíð. Nú er ökutæki *búið hættuljosi* og skal *þá á vegum utan þéttbýlis nota það til að vekja athygli á hættunni*.

Ráðherra *setur getur sett í reglugerð nánari reglur ákvæði um viðvörunarþríhyrninga búnað ökutækis sem stöðvast í sérstöku tilviki, notkun hans og hvernig þeim skuli komið fyrir til hvaða flokka ökutækja reglurnar nái*.

Fyrirsögn greinarinnar sem og ákvæðið talar um að ökutæki hafi stöðvast vísar til þess að stöðvunin sé ekki af völdum ökumanns heldur þeirra tilvika sem vísað er til. Nú kann ökumaður einnig að stöðvað ökutæki vegna þessara tilvika, og þá rétt að orða ákvæðið með hliðsjón af því. Rétt væri að gera ráð fyrir því framfar í 3. máls. að ökutæki kundi að hafa verið flutt á brott. Þá er þess að geta að þegar kemur að því að vara við hættu með viðvörunarþríhyrningi á ekki allt það sama við um öll ökutæki. Þá er alhæfur áskilnaður um notkun hættuljosa hæpinn og mun ekki styðjast við fordæmi. Ljós eyða rafmagni sem getur valdið skemmdum, langvarandi notkun ljósa á ekki alls staðar við, og þá ekki á vel upplýstum vegi, í íbúðahverfi eða á björtum degi. Rétt er kveða á um að nota skuli viðvörunarþríhyrning, en að nánar verði kveðið á um hvernig honum skuli komið fyrir í reglum, sbr. 2. mgr. Jafnframt er rétt að kveða á um notkun hættuljosa, en þau eru ekki skyldubúnaður í öllum ökutækjum, í samræmi við dönsk ákvæði, og þá miðað við að þau ljós séu aðeins á vegum utan þéttbýlis. Niðurlag 3. másl. 1. mgr. sem og framhald greinarinnar verði orðað með hliðsjón af framangreindu. Í 2. mgr. þarf ekki að tiltaka að um sé að ræða viðvörunarbúnað “ökutækis sem stöðvast í sérstökum tilvikum”. Það leiðir af efni greinarinnar, en í niðurlaginu komi ákvæði um það hvernig búnaðinum skuli komið fyrir.

32. gr.

Merki og merkjagjöf.

Ökumaður skal þegar nauðsynlegt er, til að koma í veg fyrir eða ~~að~~ afstýra hættu, ~~skal ökumaður með gefa~~ hljóð- eða ljósmerki eða á annan *hentugan* hátt vekja athygli annarra vegfarenda á hættunni. ~~Merki skal gefa þannig að sem minnstum óþægindum valdi og ekki að nauðsynjalausu. Hljóðmerki í tengslum við framúrakstur má einungis nota utan þéttbýlis. Hljóðmerki má eigi nota lengur en nauðsyn ber til.~~ Þegar myrkur er eða birtu *hefur að öðru leyti brugðið er tekið að bregða* skal ökumaður vélknúins ökutækis *nota gefa* ljósmerki í stað hljóðmerkis, nema *hættan hætta* sé yfirvofandi.

Hljóðmerki má eigi nota nema í þeim tilvikum sem greinir í 1. og 2. málsl., og ekki lengur en nauðsyn ber til. Ljósmerki skal gefa með því að blikka aðalljósum.

Ökumaður skal gefa merki áður en ekið er frá brún vegar og áður en snúið er eða beygt. Ökumaður skal enn fremur gefa merki áður en skipt er um akrein eða önnur ekki óveruleg breyting á akstursstefnu ökutækis til hliðar er gerð, og þess er þörf til leiðbeiningar annarri umferð. Merkið skal gefið með stefnuljósi ef ökutækið skal eða má vera búið slíku ljósi, en annars með því að rétta út hönd.

Ökumaður skal með góðum fyrirvara veita öðrum vegfarendum leiðbeiningar um breytingu á fyrirhugaðri akstursstefnu sinni. Leiðbeiningar eru veittar með því að gefa stefnumerki með stefnuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta út hönd.

~~Stefnumerki skal gefa áður en ökumaður:~~

- ~~a. beygir á vegamótum,~~
- ~~b. ekur inn á og eftir frárein,~~
- ~~c. ekur af aðrein og inn á veg,~~
- ~~d. ekur að eða frá brún vegar,~~
- ~~e. skiptir um akrein,~~
- ~~f. ekur fram úr öðru ökutæki og aftur inn á sömu akrein eftir framúrakstur,~~
- ~~g. vill gefa öðrum til kynna að honum sé óhætt að aka fram úr,~~
- ~~h. ekur inn í eða út úr bifreiðastæði,~~
- ~~i. ekur út úr hringtorgi,~~
- ~~j. ekur á ytri hring torgs fram hjá gatnamótum af torginu, og~~
- ~~k. breytir akstursstefnu við akstur aftur á bak.~~

~~Í öðrum tilvikum en greinir í a - k lið 3. mgr. skal ökumaður enn fremur á sama hátt gefa stefnumerki ef hann má ætla að slíkt geti komið öðrum vegfarendum að gagni eða stuðlað að gagnkvæmum skilningi vegfarenda á milli um akstursstefnu.~~

Ökumaður, sem stöðvar eða dregur snögglega úr hraða ökutækis, skal gefa merki þegar þess er þörf öðrum til leiðbeiningar. Merkið skal gefa með hemlaljósi ef ökutækið skal eða má vera búið slíku ljósi eða hættuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta upp hönd. Nota skal hættuljós, ef ökutæki er búið slíku ljósi, ef á vegi utan þéttbýlis myndast skyndilega biðröð sem vara þarf við, til að vekja athygli ökumanna sem á eftir koma við hættunni.

Merki skv. 2. og 3. 3. og 4. mgr. skal gefa gefið tímanlega á undan fyrirhugaðri aðgerð og á greinilegan og ótvíræðan hátt áður en stefnu ökutækis er breytt, snögglega dregið úr hraða þess eða það er stöðvað. Merkjagjöf skal hætt í síðasta lagi þegar aðgerðinni er lokið hún á ekki lengur við.

Ástæða er til að umskrifa og einfalda að nokkru ákvæðið í 1. mgr., en þó einkum til að leggja ríkari áheslu á notkun ljósmerkja til að vara við hættu og að hljóðmerki skuli ekki gefið nema nauðsyn beri til.

Ákvæði 2. og 3. mgr. svara til 2. mgr. 31. gr. UMFL. Í UMFL er einstökum tilvikum þegar merki skal gefa lýst í eðlilegri röð miðað við það hvernig akstur fer fram, frá því ekið er af stað, síðan beygt, snúið við, skipt um akrein o.s.frv. Í frv. er tilvikum skipað í staflíði og röðin önnur. Er mælt með því að óbreytt verði sú skipan sem er í lögunum. Margar athugasemdir þarf að gera við einstök atriði í málsgreinunum tveimur Óþarfi er að tvítaka (í 2. og 6. mgr.) hvenær merki skuli gefið (með góðum

fyrirvara – tímanlega). Þau tilvik sem getur í staflíðunum varða ekki öll fyrirhugaða akstursstefnu. Þegar kemur að einstökum staflíðum er þetta að segja. Beygja (a-liður) getur verið víðar en á vegamótum. Akstur inn á frárein er sama og að skipta um akrein. Akstur eftir frárein, þ.e. eftir að komið er inn á fráreinina, er í akstur beint áfram eftir fráreininni en fráreinin liggur síðan í beygju. Ekki er þörf á stefnumerki eftir að komið er inn á fráreinina eða aðra akrein, meðan þeirri rein er fylgt, nema það hugsanlega skipti máli fyrir umferð á móti. Akstur af akrein er með sama hætti akreinaskipti. Akstur að brún vegar þarfnast sjaldnast merkjagjafar. Aðdragandi framúraksturs getur kallað á merkjagjöf; akstur fram úr öðru ökutæki er annað hvort akstur til hliðar eða akreinaskipti. Merkjagjöf meðan á framúrakstri stendur sem og merkjagjöf til að leiðbeina um framúrakstur er ágætis kurteisi “úti á vegum” en á alls ekki við alls staðar. Akstur inn á eða af bifreiðastæði er væntanlega akstur að eða frá vegarbrún ef stæði er þar, en ella er það væntanlega beygja. Þegar ekið er út af hringtorgi er um beygju að ræða, og eftir atvikum skipt um akrein. Akstur áfram eftir hringtorgi er í raun akstur áfram (vegurinn liggur í boga/hring) sem ekki kallar á merkjagjöf; sama er um áframhaldandi akstur á innri akrein (miðað við tvær akreinar). En ef ekið er fram hjá vegamótum (útkeyrslu), eftir atvikum í innri hring, getur þó verið rétt að gefa merki til leiðbeiningar. Ef ekið er fram hjá vegamótum á ytri akrein þarf að gefa merki. Í athugasemdum við greinina segir að í UMFL sé ekki ákvæði um að gefa skuli merki við akstur aftur á bak þegar breytt er um akstursstefnu; þannig sé komið sérstakt ákvæði um það í frv. (k-liður). Hið rétta er að ekkert gefur tilefni til að álykta að það sem segir um akstur frá brún vegar, í beygju, til hliðar eða að snúa við, og jafnvel að skipta um akrein, gildi aðeins um akstur fram á við. Auðvitað gildir þetta hvort sem ekið er áfram eða aftur á bak; þarf ekki að taka það sérstaklega fram. Vakin er athyg li á að ekki er í frv. gert ráð fyrir að gefa skuli merki þegar ekið er til hliðar á vegi, án þess að um akreinaskipti sé að ræða, en um það er ákvæði í 2. másl. 2. mgr. 31. gr. UMFL. Þá er þess að geta að í athugasemdunum segir að í 6. mgr. sé skerpt á ákvæði um að merki skuli gefa “tímanlega”. Er þar um misskilning að ræða, það orðalag er vissulega í 4. mgr. 31. gr. UMFL. Það sem svo segir í 4. mgr. er í raun kurteisishjal, og á ekki heima í lagatexta.

Þessar athugasemdir sýna að í raun er upptalningin í 3. mgr. með þeim annmörkum sem raktir hafa verið eins og væri hún í kennslubók. En sem lagaregla er þetta ekki gott. Niðurstaðan er sú að í stað 2 og 3. mgr. komi ný (ein) málsgrein, samsvarandi 2. mgr. í UMFL, og þá með hliðjón af hliðstæðu ákvæði í dönsku umferðarlögunum. Er þá lagt til að þar sem nú segir í 2. másl. 2. mgr. 31. gr. UMFL að gefa skuli merki öðrum til leiðbeiningar við “akstur til hliðar á vegi, nema um óverulega breytingu á aksturstefnu” sé að ræða komi “önnur ekki óveruleg breyting á akstursstefnu til hliðar er gerð”, og er þá miðað við að þessa sé þörf til leiðbeiningar annarri umferð. Þá falli 4. mgr. niður. Loks er lögð til orðalagsbreyting í 6. mgr., til einföldunar en jafnframt til skýringa, að vísað verði til “fyrirhugaðrar aðgerðar” um þau tilvik þegar gefa á merki, og tekið verði fram að merkjagjöf skuli í síðasta lagi hætt þegar aðgerð er lokið.

Í 5. mgr. er vikið að hættuljósi, auk hemlaljóss, og notkun þess þegar ökumaður ætlar að stöðva eða draga snögglega úr hraða. Samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja eru hættuljós ætluð til notkunar ef ökumaður neyðist til að stöðva ökutækið þannig að hætta skapist skyndilega eða ef ökutæki stendur óökufært. Þau geta einnig verið þannig tengd að á þeim kvikni sjálfkrafa ef hraði ökutækisins minnkar mjög snögg, t.d. við árekstur. En hættuljós eru ekki ljós sem notuð eru við akstur. Það er því á nokkrum misskilningi byggt að nefna þau í þessu sambandi. Um notkun hættuljósa í viðvörðunarskygni hafa verið sett ákvæði erlendis, t.d. í Danmörku og er þar miðað við að ökutæki sé þannig búið. Annars vegar skal þar nota þau til að vara við þegar skyndilega myndast biðröð eða önnur hætta. á hraðbrautum (motorveje), og

hins vegar má nota þau til á vegum utan þéttbýlis til að vekja athygli ökumanna sem á eftir koma við hættu. Með hliðsjón af þessu er lagt til að hér verði kveðið á um notkun hættuljós, ef ökutæki er búið slíku ljósi, þegar á vegi utan þéttbýlis myndast skyndilega biðröð sem vara þarf við, til að vekja athygli ökumanna sem á eftir koma við hættunni. Í 31. gr. er einnig vikið að notkun hættuljóss þegar ökutæki er stöðvað í sérstökum tilvikum.

Tekið skal fram að danska ákvæðið um merkjagjöf við akreinaskipti greinir á milli akreinaskipta á hraðbrautum (motorveje) og á öðrum vegum. Á hraðbrautum er reglan strangari. Þar skal gefa merki við akreinaskipti og aðra ekki óverulega breytingu á akstursstefnu til hliðar, og er þá ekki áskilnaður um að þess sé þörf öðrum til leiðbeiningar. Á öðrum vegum er reglan hins vegar eins og lagt er til um 2. mgr. að merki skal gefa við akreinaskipti eða aðra ekki óverulega breytingu á akstursstefnu ökutækis til hliðar, og þess er þörf til leiðbeiningar annarri umferð. Í Danmörku eru fleiri ákvæði sem gilda sérstaklega um akstur á hraðbrautum. Væri vert athugunar hvor slík ákvæði eigi heima í umferðarlögum nú, en verulegur hluti Reykjanesbrautar mundi væntanlega geta talist hraðbraut í þessu sambandi, þ.e. vegur með aðskildar akbrautir og tvær eða fleiri akreinar í hvora átt, án vegamóta þar sem umferð skerst.

33. gr.

Ljósanotkun.

Við akstur vélknúins ökutækis skulu *háljós eða lágljós lögboðin aðalljós* eða önnur *viðurkennd* ökuljós *jafnan ávallt* vera tendruð.

Við akstur *ökutækis annarra ökutækja en vélknúinna* í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið, skulu lögboðin ljós vera tendruð. *Ökutæki sem eigi skal búið ljósum skal þá auðkennt samkvæmt reglum sem ráðherra setur.*

Á samtengdum ökutækjum er nægilegt er að afturljós séu tendruð á aftasta vagni og númersljós tendrað við skráningarkerki aftasta vagnsins.

Nota skal háan ljósgeisla þegar *sjónsvið vegsýn* ökumanns nægir *annars* ekki til að aka örugglega *með lágum ljósgeisla* miðað við ökuhraða.

Háan ljósgeisla má eigi nota:

- þegar ekið er um nægilega vel lýstan veg,
- þegar ekið er á móti öðru ökutæki *það nærri, þannig* að valdið geti ökumanni þess glýju, eða
- þegar ekið er *svo skammt* á eftir öðru ökutæki *enda kunni að* ljósgeislinn *að valda geti valdið* ökumanni *þess glýju, og notkun lágs ljósgeisla veitir ökumanninum fullnægjandi sjónsvið til að aka óþægindum, að því tilskildi að ökumaður sem á eftir kemur geti ekið örugglega miðað við hraða ökutækisins og birtu að öðru leyti.*

Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla. *Ökuljós má eigi nota þannig að valdið geti öðrum vegfarendum óþægindum.*

Í þoku, þétrí úrkomu eða skafrenningi *utan þéttbýlis* má nota þokuljós í stað eða ásamt lágum ljósgeisla. *Hjálparljós má eigi nota til annars en þau eru ætluð.*

Ljós má ekki nota þannig að valdið geti öðrum ökumönnum glýju.

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

Í 1. mgr. koma orðin “lögboðin aðalljós eða önnur ökuljós” í stað orðanna “lögboðin ljós eða önnur viðurkennd ökuljós” svo sem segir í UMFL. Lagt er til að

notað verði “háljós eða lágkjós eða önnur viðurkennd ökuljós”. Aðalljós eru bæði háljós og lágkjós; því þarf að tiltaka að það sé annað hvort þeirra sem nota á. Ljósini eru lögboðin og þarf þá ekki að tiltaka það. Önnur viðurkennd ökuljós eru dagljós. Í athugasemdum við greinina er látið að því liggja að orðið “jafnan” sé ekki nógu skýrt og því er tekið upp orðið “ávallt”. Orðið “jafnan” er notað til áherslu um tiltekna reeglu. Oft nægir að segja “nota skal” en til áherslu er orðinu bætt við. Því segir í 32. gr. UMFL að lögboðin ljós skuli jafnan vera tendruð. En í 2. mgr. segir svo að lögboðin ljós skuli vera tendruð. Það á auðvitað líka að gera jafnan, en við tiltekna aðstæður. Orðið “jafnan” er notað í yfir hundrað lögum, og þá um að eitthvað skuli alltaf vera eða gera svo og svo, og þá ekki að jafnaði, oftast eða stundum. Benda má á að orðið “jafnan” er kemur fyrir í upphafi 35. gr. frv. Orðið fer vel í máli. Og ástæða er til að gæta samræmis í orðavali í lagatexta.

Ákvæðið í 2. mgr. á að ná til aksturs allra ökutækja, líka þeirra sem falla undir 1. mgr. Ökutæki sem notar dagljós samkvæmt 1. mgr. verður að nota aðalljós samkvæmt reglu 2. mgr. Sum dagljós eru jafngild lágkjósum, en önnur eru það ekki. Reglan gildir hvenær sem birta er ekki fullnægjandi og hver svo sem ástæðan er. Þarf að lagfæra textann að þessu leyti. Í 3. mgr. er orðið “vegsýn” notað í stað “sjónsvið”. Segir í athugasmedum að það sé nákvæmara orðalag. Þetta er þó ekki rétt. Það er sjónsviðið sem er takmarkað, t.d. vegna myrkurs, svo sem umhverfi vegarins, en ekki vegsýnin ein. 3. mgr. verði þá eins og í UMFL. Í 6. mgr. hefur því verið bætt inn í ákvæðið að þokuljós megi ekki nota í þéttbýli. Hver skyldu vera rök fyrir því? Mundi ekki mega nota þau á Miklubrautinni eða Sæbraut, nú eða þá á vegunum í útjæðri Reykjavíkur? Eru þéttbýlismörkin ekki við Straumsvík, ofan Hafnarfjarðar, við Rauðavatn og ofan Álafoss? Þessi takmörkun á ekki rétt á sér. Í b-lið 4. mgr. er ákvæði um bann við notkun háls ljósgeisla þegar ökutæki mætast, þannig að ljósið geti valdið öikumanni glýju. Er lagt til að í stað orðanna “þannig að” komi “það nærri að”. Þá er lögð til að orðalagsbreyting á c-liðnum (okutæki sem ekur á eftir öðru ökutæki), þannig að fram komi að ekki megi nota háan ljósgeisla ef ljósgeislinn kann að valda öikumanninum á undan glýju, og notkun lágs ljósgeisla veitir öikumanninum (sem á eftir fer) fullnægjandi sjónsvið.

Lagt er til að áfram verði ákvæði sem eru í 32. gr. UMFL sem felld hafa verið niður. Eru það ákvæði um ökutæki sem ekki skulu búið ljósum í 2. málsli. 2. mgr., um notkun hjálparljósa í 2. málsli. 6. mgr., og ákvæði 7. mgr. um að ljós megi ekki valda öðrum glýju. Er lagt til að þessu verði skipað með sama hætti áfram, þó svo að ákvæðið um glýju snúi eingöngu að öikumönnum. Undir ákvæði um hjálparljós mundu falla hættuljós, sem ekki skal nota til annars en þau eru ætluð. Á það hefur verið bent að í dönsku lögunum er sérstakt ákvæði um ljósabúnað samtengdra ökutækja, þannig að tekið er fram að nægilegt sé að afturljós séu tendruð á aftasta vagni og númerljós tendrað við skráningarkerki aftasta vagnsins. Er lagt til að þessi regla verði tekin upp.

34. gr.

~~Hættuljós og viðvörunarþríhyrningar.~~

Stöðuljós skulu vera tendruð ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á vegi í myrkri, dimmviðri eða þegar birta er af öðrum ástæðum ófullnægjandi. Ef ökutækið skal eigi búið ljósum skal það auðkennt samkvæmt reglum sem ráðherra setur.

Ef nokkur kostur er skulu hættuljós vera tendruð ef ökutæki stöðvast eða því er lagt af óviðráðanlegum orsökum á akbraut. Ávallt skal setja upp viðvörunarþríhyrning.

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

Ef vélknúnu ökutæki sem ekki er meira en 6 m á lengd og 2 m á breidd er lagt samhliða brún vegar í þéttbýli þarf einungis að nota stöðuljós það sem nær er miðju vegar, nema ökutækið sé tengt öðru ökutæki.

Um stöðvun eða lagningu vagnlesta gilda ákvæði 3. mgr. 33. gr.

Ákvæði 1.-4. mgr. eiga ekki við ef vegur er svo vel lýstur að ökutækið sést greinilega úr nægilegri fjarlægð, eða það hefur verið stöðvað eða því lagt á bifreiðastæði eða á öðru svæði sem auðkennt er til að leggja ökutækjum.

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

~~Nota má hættuljós í akstri til að vara við hættu á vegi.~~

Grein þessi kemur í stað 33. gr. UMFL. Í 1. mgr. eru ítarleg ákvæði um að nota skuli stöðuljós þegar ökutæki er stöðvað eða því lagt á vegi við tiltekna aðstæður (birtu), sem og undanþága frá þeirri reglu. Þess í stað kemur nýtt ákvæði um notkun hættuljósa “ef nokkur kostur er” þegar ökutæki “stöðvast eða því er lagt af óviðráðanlegum orsökum á akbraut”. Ávallt skuli þó setja upp viðvörunarþríhyrning, væntanlega við þær sömu aðstæður; og samhliða þessu megi eigi nota önnur ljós. Í athugasemdum við greinina segir að það eigi að vera fortakslaus regla að hættuljós skuli, ef nokkur kostur er, vera tendruð ef ökutæki er stöðvað eða því lagt á akbraut. Þessi fyrirvari er sagður miðast eingöngu við tilvik að ekki sé fært að tendra hættuljós vegna rafmagnsleysis ökutækisins. Og þetta á að gilda hvort sem um rökjur eða birtu er að ræða og óháð því hvort akbraut er í þéttbýli eða utan þess. Nokkurs ósamræmis gætir nú hér þar sem í frv. gr. er talað um að ökutæki hafi stöðvast eða verið lagt af óviðráðanlegum orsökum en í athugasemdum er talað um stöðvun og lagningu almennt. Nú er þess að geta að í 31. gr. frv. eru ákvæði um þetta sama efni. Hér virðast settar saman óraunhæfar reglur og í engu samræmi við raunveruleikann.

Vissulega eru viðvörunarþríhyrningar og hættuljós nýmæli sem staðalbúnaður ökutækja sem hafa þarf í huga við mótun reglna. En engin ástæða er til að umturna eldri reglum þess vegna. Er því rétt að endurskoða ákvæðið út frá gildandi ákvæði og t.d. hliðstæðu ákvæði í dönsku umferðarlögunum. Þar kemur fram að hvorki er gert ráð fyrir notkun hættuljósa eða viðvörunarþríhyrnings við þau tilvik sem undir þessa grein falla. Í 31. gr. frv. er miðað við hættulegar aðstæður, og er það út af fyrir sig skiljanlegt, enda má ekki misnota búnað sem ætlaður er til að vara við raunverulegri hættu. Stöðvun eða lagning ökutækja er að öðru leyti ekki heimil við hættulegar aðstæður samkvæmt 1. mgr. 27. gr., og því ekki hægt að kveða þá á um notkun viðvörunarbúnaðar. En í 31. gr. er gert ráð fyrir reglum um viðvörunarþríhyrninga og notkun þeirra.

Fellt hefur verið brott ákvæði sem er í 3. mgr. 33. gr. UMFL þar sem segir að nægilegt sé að nota stöðuljós nær miðju vegar á “ekki” löngum ökutækjum, og ákvæði í 4. mgr. greinarinnar um undanþágu frá ljósaskyldu við lagningu reiðhjóra og bifhjóra. Í athugasemdum með frv. eru þessi ákvæði sögð úrelt. Án fyrra ákvæðisins væri það lögbrot að nota ekki stöðuljós nær vegarbrún. Ákvæðin eru alls ekki úrelt og þau hafi ekki verið felld úr dönsku lögunum. Er lagt til að þessi verði áfram, en miðað verði við tvíhjóra hjól og án hliðarvagns, svo sem dæmi eru um. Þá er lagt til að tekið verði upp ákvæði um samtengd ökutæki með sama hætti og í 33. mgr.

Í ábendingum við 31. og 32. gr. hefur verið vikið að hættuljósum og notkun þeirra. Eru þar lögð til ákvæði um notkun þeirra, þegar um er að ræða ökutæki búin þeim, annars vegar til að vekja athygli á hættu og hins vegar til að vara við hættu sem myndast þegar skyndilega myndast biðröð sem vara þarf við. Og er í báðum tilvikum miðað við að ákvæðin gildi einungis um tilvik á vegi utan þéttbýlis. Er þetta með hliðsjón af dönskum ákvæðum. En almennt ákvæði um að nota megi hættuljós til að vara við hættu þegar ökutæki er á ferð mun ekki þekkjast. Ber því að fella það niður. Við 33. gr. er lagt til að ákvæði um að hjálparljós megi eigi nota til annars en þau eru ætluð verði áfram, en það ákvæði mundi ná til hættuljósa.

Aftast í IV. kafla UMFL (umferðarreglur fyrir ökumenn) er sérstök grein (35. gr.) sem fjallar um óþarfa hávaða og mengun. Þeim ákvæðum hefur í frv. verið hnoðað inn í eina helstu meginreglu laganna í 4. gr. í II. kafla, þar sem fjallað er um reglur fyrir alla umferð. Ákvæðin, lítilsháttar breytt, eiga ekki heima þar, og ættu að koma hér sem sérstök grein hér, svohljóðandi:

xx. gr.

Ökumaður vélknúins ökutækis skal haga meðferð þess og akstri þannig að frá því stafi hvorki hávaði né reykur eða önnur loftmengun að óþörfu.

Í námunda við íbúðabyggð má óþarfur og truflandi akstur eigi fara fram. Hraða og akstursháttum að öðru leyti skal þar haga þannig að eigi valdi truflun að óþörfu.

V. KAFLI Ökuhraði.

35. gr.

Almennar reglur.

Ökuhraða skal jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður skal þannig miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn má aldrei vera meiri en ~~hámarks~~hraði ~~sá sem ákveðinn hefur verið á vegi.~~ svo að öÖkumaður skal haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar ~~sem~~ fram undan ~~er og sem~~ hann sér yfir og áður en kemur komið er að hindrun ~~sem gera má ráð fyrir~~. Þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan skal aðlaga ökuhraða ~~hinu breytta sjónsviði hinni breyttu vegsýn~~.

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

- a. í þéttbýli,
- b. þegar útsýn er takmörkuð vegna birtu eða veðurs,
- c. við vegamót, ~~í hringtorgum~~ og í beygjum,
- d. áður en komið er að gangbraut,
- e. við blindhæð eða annars staðar þar sem vegsýn er skert,
- f. þegar hætta er á að ljós valdi glýju,

- g. þegar ökutæki mætast á mjóum vegi,
- h. þegar vegur er blautur eða háll,
- i. þegar ökutæki nálgast **almenningsvagn**, hóp bifreið eða merkta skólabifreið sem numið hefur staðar til **þess** að hleypa farþegum inn eða út,
- j. þegar ökutæki nálgast barn á eða við veg,
- k. þegar ökutæki nálgast aldraðan eða fatlaðan vegfaranda eða vegfaranda sem ber auðkenni sjónskertra,
- l. þegar ökutæki nálgast búfé á eða við veg, **eða**
- m. þar sem vegavinna fer fram, **og**
- l. ~~m.~~ þar sem umferðaróhapp hefur orðið.

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

Þegar vegur er blautur skal ökumaður, eftir því sem unnt er, aka þannig að vegfarendur verði ekki fyrir aurslettum.

Miðað við 36. gr. UMFL hefur því verið bætt inn í 1. mgr. að ökuhraði skuli aldrei vera meiri en sá hámarkshraði sem ákveðinn hefur verið fyrir veg. Þetta er ótrúleg framsetning. Til hvers skyldu hámarkshraðareglur vera? Til að ákveða hámarkshraða. Hámarkshraði hverju sinni er miðaður við góðar aðstæður. Ökumaður sem skiptir frá háum ljósgeisla í lágan þarf að aðlaga hraðann að breyttu sjónsviði. Sjónsviðið verður þrengra. Út af fyrir sig breytist vegsýn líka, það sést skemmra fram á við. Hafa ber í huga að hindrun kann að vera á vegi þótt hún sé ekki sjáanleg. Þess vegna þarf að gera ráð fyrir hindrun. Eins og vikið hefur verið að að framan er akstur í hringtorgi nánast ekkert annað en akstur um vegamót og í beygjum. Þá er einnig vísað til ábendinga varðandi það að sömu reglur um varúð og tillitssemi eigi að gilda gagnvart öllum hóp bifreiðum en ekki eingöngu almenningsvögnum, auk þess em almenningsvagnar falla undir skilgreininguna á hóp bifreið. Það munu reyndar margar skólabifreiðir einnig gera. Farþegar þeirra eiga allir sömu vernd skilið. Hér er ákvæði ekki bundið við biðstöð, sbr. hins vegar 20. gr. Að öðru leyti eru nokkrar orðalagsbreytingar til samræmis við gildandi ákvæði, færðar inn í textann.

36. gr.

Almennar hraðatakmarkanir.

Hraðamörk á vegum skulu ákveðin að teknu tilliti til m.a. umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.

Í þéttbýli má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst., nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna.

Utan þéttbýlis má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. **Ákveða má hærri hraðamörk allt að á vegum með malar slitlagi, en 90 km á klst. á tilteknum vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.**

Ákveða má hærri hraðamörk *en greinir í 1. og 2. mgr. á vegarköflum vegum, allt að , þó eigi meira en 110 km á klst., ef akstursstefnur eru aðgreindar og aðstæður að öðru leyti leyfa og , enda mæli* veigamikil umferðaröryggissjónarmið *mæla* eigi gegn

því.

Ákveða má lægri hraðamörk á vegarköflum þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum. Í þéttbýli má á sama hátt ákveða lægri hraðamörk fyrir nánar tilgreind svæði.

Á afmörkuðum bifreiðastæðum skal hámarksökuhraði vera 15 km á klst.

Hraðamörk, önnur en 15 km á klst., Hámarkshraði skulu tilgreind skal tilgreindur í heilum tug kílómetra sléttum tölum, að undanteknum hámarksökuhraðanum 15 km á klst.

—Ráðherra setur í reglugerð, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, nánari ákvæði um þær tegundir vega þar sem heimilt er að ákveða minni eða aukinn hámarkshraða, þar á meðal um rafræna stjórnun hraða á vegum.

Í athugasemdum við greinina er hún sögð í meginatriðum í samræmi við 37. gr. UMFL, en með breytingum. Breytingarnar reynast vera í ekki færri en sjö liðum!

Ökuhraði er ein af helstu orsökum umferðarslysa. Afleiðingar umferðarslysa ráðast ekki eingöngu af eigin hegðun og aðgætum akstri. Sá sem er aðgætinn getur hæglega orðið fórnarlamb annarra sem hratt fara og aka ógætilega. Í 35. gr. kemur fram hve margt skiptir máli við mat á ökuhraða. Í 36. gr. er svo sett hámark á heimilan ökuhraða. Í 1. mgr. eru sett fram sjónarmið um það sem meðal annars ber að taka tillit til. Sjónarmiðin sem nefnd eru togast heldur betur á, umhverfi, skilvirkni, öryggi. Þetta eru sjónarmið sem taka þarf tillit við sérhverja ákvörðun um tilhögun umferðar. Og sjónarmiðin eru auðvitað enn fleiri. Ef slík upptalning á að vera í lögum á hún heima í 81. gr. frv. en þar sem kveðið er á um frávík frá almennum umferðarreglum.

Almennur ökuhraði í þéttbýli er 50 km/klst. Hugtakið þéttbýli er skilgreint í 3. gr. sem svæði sem er afmarkað með viðeigandi merkjum. Í 4. og 5. mgr. er heimilað að ákveða hærri eða lægri hraðamörk, hvort heldur er innan þéttbýlis eða utan. Ef svo er gert ber að merkja það samkvæmt almennum reglum. Þarf ekki að taka það sérstaklega fram í lagagreininni, jafnvel þótt það sé innan þýttbýlismarka.

Heimilaður almennur hámarkshraði utan þéttbýlis er hér landi hærri en almennt gerist erlendis. Þar mun heimilaður grunnhraði ýmist vera 70 eða 80 km/klst. Ástæða er til að íhuga alvarlega hvort svo eigi ekki einnig að vera hér. Sú flokkun vega sem búin var til á sínum tíma á ekki við lengur. Bundið slitlag er komið á marga vegi sem ekki þola 80 km reglu. Lögfesta mætti 80 km reglu, en heimila að ákveða megi allt að 90 km á einstökum vegum. Þá yrði hámarkshraði á fáfarnari vegum í strjálbýli og á fjallvegum í lægri mörkunum en efri mörkin á meginleiðum. Ákvörðun um þetta væri í höndum Vegagerðarinnar, sbr. 81. gr. frv., en eðli máls samkvæmt væri þá tekið tillit til allra aðstæðna, gerðar vegar, hönnunar, eðlis umferðar, umferðarmagns og umferðaröryggis. Varhugavert er að fara herra en 90 km á almennum vegum, og alls ekki á fáförnum vegum. Öðru máli gegnir hins vegar um vegi sem hannaðir eru með tilliti til umferðaröryggis fyrir aukinn ökuhraða. Mundi þar einkum vera um að ræða vegi þar sem umferð í gagnstæðar áttir fer eftir aðskildum akbrautum. Samkvæmt UMFL er slíkt heimild fyrir hendi, hækkun upp í 100 km/klst, en hefur enn ekki verið notuð. Má segja að forsendur til slíkrar hækkunar hafi ekki verið fyrir hendi fyrr en um þessar mundir. Ákvörðun um slíka hækkun yrði ekki eingöngu tekin út frá sjónarmiði umferðaröryggis heldur einnig með hliðsjón af umhverfisvernd og orkunýtingu. Ekki er líklegt að unnt sé að móta almennar reglur um þetta. Slík ákvörðun á að vera pólitísk og þá á ábyrgð ráðherra. En komi til þess að slíkt heimild

verði nýtt þarf að skerpa á vissum umferðarreglum sem gilda á slíkum vegum (hraðbrautum) svo sem vikið hefur verið að að framan.

Í 6. mgr. er sérákvæði um hámarkshraða á afmörkuðum bifreiðastæðum. Álitamál er hvort slíkt almennt ákvæði er raunhæft. Eðlilegt er að það sé ákvörðunaratriði hvort þetta skuli gert. Hvað með bifreiðastæði þar sem engin bifreið er? Og hver á að ákveða?

Að þessu slepptu vekur athygli að ákvæði sem eru í 38. gr. UMFL um leyfðan hámarkshraða nokkurra flokka stærri og þyngri ökutækja, svo og ökutækja sem draga annað ökutæki, eru felld niður. Með þessu er alvarlega vegið að umferðaröryggi á vegum. Og þau rök að samræma þurfi heimilan ökuhraða allra ökutækja eru ekki sannfærandi. Stór og þung ökutæki eru hættugildir, hversu reyndir sem öikumenn þeirra eru. Dæmin sýna að ökutækin taka völdin af stjórnendum þeirra hversu góðir sem þeir eru. Hvassar vindkviður, vindsveipir frá öðrum ökutækjum, óvænt breyting á yfirborði vegar, hreyfing á farmi eða eftirvagni, óvænt fyrirstaða, skyndileg sveifla í akstri og margt fleira hefur áhrif á aksturinn, og afleiðingarnar láta ekki á sér standa. Sökin þarf ekki að vera stjórnendanna en afleiðingarnar ráðast af því afli sem fylgir ökuhraðanum og þyngdinni. Og þegar tvö ökutæki rekast á eykst aflið. Vissulega kann aukinn hraði að draga úr framúrakstri. En framúrakstur verður enn hættulegri með auknum hraða þess sem farið er fram úr. Og að mæta slíkum ökutækjum getur verið mikið hættuspil. Því hvað leynist að baki, að ekki sé talað um ef úði eða ryk þyrlast á vegi? Það verður að vara við þessu. Og sérstaklega ber að varast að hækka hámarkshraða ökutækja með ferðavagn (hjólhýsi o.fl.). Hér má líka benda á að á árinu 2007 var bætt inn í 100. gr. UMFL ákvæði sem þyngdi refsingu við hraðabrotum þyngri ökutækja og ökutækja með eftirvagn o.fl. Og samsvarandi ákvæði er í 95. gr. frv. Fullyrða má að í öllum löndum gildi reglur sem takmarka hámarkshraða stórra ökutækja, eitthvað í líkingu við það sem hér hefur gilt. Eru reglurnar hér jafnvel að sumu leyti rýmri. Jafnvel í löndum þar sem reglur eru hvað frjálslýndastar, t.d. Þýskalandi. Og slíkar takmarkanir gilda líka á hraðbrautum. Það er víðar en á Íslandi þar sem eru fjallvegir og þröngir vegir. Hvarvetna gilda slíkar takmarkanir. Nú, svo eru mörg þessara ökutækja búin hraðatakörkurum sem takmarka mögulegan hraða þeirra. Og ástæðan er auðvitað sú að mikill hraði þeirra er óæskilegur. Skýtur þá skökku við að setja reglur sem beinlínis stuðla að því að ökutækjunum verði ekið enn hraðar. Nauðsynlegt er að halda reglum svipuðum þeim sem hér gilda, og ef eitthvað er heldur þröngja þær eins og varðandi þungaflutningana.

Miðað er við að hin almennu hraðamörk haldist að meginstefnu. Sléttar (jafnar) tölur, sbr. 7. mgr., eru tölur sem enda á 0, 2, 4, 6, 8. Ætlunin mun sjálfsagt hafa verið að tilgreina skuli hraðamörk í heilum tug kílómetra.

37. gr.

Ökuhraði sérstakra gerða ökutækja ~~Lægr~~ hámarkshraði ökutækis.

Þrátt fyrir ákvæði 36. gr. má

- a. ökuhraði hópibifreiðar sem er meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd aldrei vera meiri en 90 km á klst.,
- b. ökuhraði annarra bifreiða, sem eru meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd aldrei vera meiri en 80 km á klst.,
- c. ökuhraði bifreiðar með eftirvagn eða skráð tengitæki, þ.m.t. ferðavagn, aldrei vera meiri en 80 km á klst.,
- d. ökuhraði bifreiðar með eftirvagn, sem er án hemla og meira en 750 kg að heildarþyngd, eða óskráð tengitæki aldrei vera meiri en 60 km á klst.,

- e. ökuhraði dráttarvélar aldrei vera meiri en 40 km á klst.,
- f. ökuhraði léttis bifhjóls II aldrei vera hærri en 45 km á klst.,
- g. ökuhraði léttis bifhjóls I aldrei vera hærri en 25 km á klst., og
- h. ökuhraði vélknúins ökutækis eða vagnlestar þar sem hjól á einum ási eða fleiri eru har massiv hjulbeklæðning aldrei vera meiri en 15 km á klst.

Við skráningu eða viðurkenningu vélknúins ökutækis má ákveða sérstök lægri hraðamörk ef þess er þörf vegna byggingar ökutækisins.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð ákvæði um hraðamörk sérstakra gerða vélknúinna ökutækja ~~sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis~~ en segir í 1. mgr. 36. gr. ef það samræmist umferðaröryggi og tæknilegum eiginleikum ökutækja þess er þörf vegna hönnunar ökutækisins.

Í 5. mgr. 38. gr. UMFL er hliðstætt ákvæði og er frv.gr. Málið er þó ekki það að setja eigi ákvæði um sérstakan hraða tiltekinna ökutækja, heldur að setja reglur um að ákveða megi hraðamörk fyrir tiltekin ökutæki. Tilbrigði þessa eru þó ekki fyllilega ljós, svo að ákvæðið þarf að íhuga frekar.

Miðað er við að þau ákvæði sem nú eru í 1.-4. mgr. 38. gr. UMFL komi í þessari grein (liðir a-d í 1. mgr.), sbr. ábendingar við 36. gr. Liðum e-g í 1. mgr. og 2. mgr. er bætt við með hliðsjón af dönskum ákvæðum.

VI. KAFLI

Sérreglur um akstursípróttir og aksturskeppni.

Ákvæði þessa kafla eru í UMFL í sérstakri grein (34. gr.) í kaflanum um umferðarreglur fyrir öikumenn. Flytja ætti kaflann aftar, og þá aftur fyrir kaflann sem er um “sérreglur fyrir reiðhjól”.

38. gr.

Leyfisveitingar og almennar reglur um aksturskeppni.

Leita skal leyfis Umferðarstofu til að halda aksturskeppni á lokuðum eða afmörkuðum, skilgreindum svæðum. Ef um aksturskeppni á þjóðvegi er að ræða skal leita samþykkis Vegagerðarinnar. Ef um aksturskeppni utan vega er að ræða skal leita samþykkis viðkomandi sveitarstjórnar.

Við undirbúning og framkvæmd aksturskeppni ber að taka tillit til þess að keppnin og annar akstur keppenda valdi eigi öðrum verulegum óþægindum eða hættu eða skemmdum á vegi eða náttúruspjöllum.

Keppnishaldari er ábyrgur fyrir skemmdum á vegum og öðrum mannvirkjum, svo og á náttúru, sem hljótast af aksturskeppni eða öðrum akstri keppenda eða starfsmanna við keppni.

Umferðarstofu er heimilt að víkja frá ákvæðum umferðarlaga um hámarkshraða að því er varðar ökutæki er taka þátt í aksturskeppni á vegi, enda verði þá umferð annarra ökutækja þar bönnuð og aðrar viðeigandi öryggisráðstafanir gerðar.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um akstursípróttir og eftirlit með aksturskeppnum og framkvæmd þeirra, svo og um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursípróttir sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa.

Hér eru aðeins nokkrar athugasemdir. Umferðarstofa hefur skrifstofu í Reykjavík, hvergi annars staðar. Hvernig er hún í stakk búin til að sinna leyfisveitingum fyrir aksturskeppni norðanlands eða austan? Er ekki eðlilegra að segja að leyfi þurfi til að halda aksturskeppni, eða að eigi megi halda aksturskeppni nema með leyfi? Ekki er nóg að leita leyfis. Hverjar eru kröfur til leyfishafa? Hver á að leyfa aksturskeppni á þjóðvegi? Eða keppni utan vega? Á bara að leita samþykkis? Hvað með keppni á öðrum vegum en þjóðvegum, t.d. innan Reykjavíkur? Keppni “á lokuðum eða afmörkuðum, skilgreindum svæðum” er væntanlega keppni “utan vega”. Hvert er samspil Vegagerðarinnar (1. mgr.) og Umferðarstofu (4. mgr.) að því er varðar aksturskeppni á þjóðvegum? Það þarf samstarf við sveitarstjórnir og lögreglu. Koma aksturskeppnir annars lögreglunni ekkert við? Samkvæmt UMFL þarf leyfi lögreglustjóra fyrir allri aksturskeppni, og svo eftir atvikum samþykki Vegagerðarinnar eða sveitarstjórnar. Umferðarstofu er sagt heimilt að víkja frá reglum. Mundi það ekki vera svo að henni eigi að vera heimilt að ákveða frávik? Hvað er með frávik frá reglum um ökuhraða í keppni utan vega? Hvað með reglur um fébótaábyrgð og váttryggingar? Í reglum ætti að koma fram hvaða gjöld megi ákveða vegna leyfisveitinga, og hver með það eftirlit og í hverju það skuli fólgið, og þá hvort krefja megi um greiðslu fyrir það eftirlit. Í 5. mgr. er vikið að eftirliti með framkvæmd keppna, en löggæsla er ekki nefnd, né heldur þátttaka í kostnaði.

39. gr.

Akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum.

Umferðarstofu er heimilt að leyfa starfsemi þar sem akstur barna fer fram á þar til gerðum æfingasvæðum.

Börn frá fimm ára aldri mega aka rafbílum sem sérstaklega eru hannaðir fyrir börn á æfingasvæðum, sbr. 1. mgr. Með sama hætti mega börn sem náð hafa tíu ára aldri eða eru a.m.k. 140 sm á hæð aka öðrum gerðum vélknúinna leiktækja á sérstökum svæðum í skemmtigörðum.

Hér er það sama. Umferðarstofu er heimilt! Leyfi þarf o.s.frv. Eru engar kröfur gerðar til leyfishafa? Þarf engar reglur um þennan akstur? Leyfisgjöld? Eftirlit?

40. gr.

Undanþága til æfinga og keppni vegna aldurs.

Að fengnu leyfi Umferðarstofu er heimilt að víkja frá ákvæðum laga þessara um ökuskríteini og um lágmarksaldur ökumanna við æfingar og keppni á lokuðum svæðum eða afmörkuðum svæðum utan vega. Undanþága þessi gildir þó ekki um þann sem sviptur hefur verið ökurétti.

Undanþága að því er varðar þann sem ekki hefur náð 18 ára aldri skal háð skriflegu samþykki foreldris eða annars forsjármanns.

Nánar skal kveðið á um lágmarksaldur ökumanna miðað við ökutæki samkvæmt þessari grein í reglugerð sem ráðherra setur.

Hver fær heimild frá Umferðarstofu til að víkja frá reglum um ökuskríteini? Ætlunin hlýtur að vera sú að Umferðarstofu sé heimilt að veita undanþágu, eða víkja frá ákvæðum laganna. En er ekki rétt að það verði hlutverk ráðherra að heimila slík frávik, og það í settum reglum.

VII. KAFLI

Sérreglur fyrir reiðhjól, og bifhjól og torfærutæki.

Í athugasemdum við kafla þennan er “áréttað” að með 4. mgr. 2. gr. frv. sé ráðgert að ákvæði laganna um reiðhjól gildi einnig eftir því sem við á um rafknúna hjólastóla og lítill vél- eða rafknúin ökutæki eins og þau hugtök eru skilgreind í 3. gr. Nú er það svo að tilvitnuð málsgrein er ekki í þessu frv., en í fyrri gerð frv. var þannig grein. Samkvæmt skilgreiningu 3. gr. á reiðhjóli gilda ákvæði um hjólreiðar um þess konar tæki. Ákvæði kaflans ná einnig til torfærutækja, sbr. 43. gr. Hér er um að ræða sérreglur, og eru það þá reglur sem koma til viðbótar eða í stað þeirra reglna sem eru í IV. kafla (umferðarreglur fyrir öikumenn), en þar er víða vikið að þessum flokkum ökutækja.

41. gr.

Reiðhjól.

Hjólreiðamenn skulu hjóla í einfaldri röð. Þar sem nægilegt rými er mega tveir þó hjóla samhliða ef það er unnt án hættu eða *óþarfa* óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Ef gefið er merki um framúrakstur mega hjólreiðamenn eigi hjóla samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefji.

Hjólreiðamaður skal *jafnan* að jafnaði hjóla *í akstursstefnu á hjólastíg, hjólarein eða* hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri í akstursstefnunna *á akbraut sem er ætluð almennri umferð*. Akreinina *til hliðar við hlið akbrautar* má þó *ef þörf krefur* nota *við til* framúrakstur ef eigi er unnt að fara fram úr hægra megin.

Hjólreiðamaður, sem nálgast vegamót og ætlar *beint áfram eða að beygja* til vinstri, skal, *má þrátt fyrir ákvæði 1. og 3. mgr. 18. gr., áfram vera hægra megin á veginum. Ætli hann til vinstri skal hann* fara beint áfram *yfir inn á* vegamótin og beygja þá fyrst þegar það er unnt án óþæginda fyrir aðra umferð. Gildir þetta þrátt fyrir umferðarmerki eða önnur merki, nema þau séu sérstaklega ætluð hjólreiðamönnum. *Ákvæði þessi gilda einnig þegar farið er yfir eða af akbraut þar sem ekki eru vegamót.*

Heimilt er að hjóla *eftir á gangbraut, á gangstétt- og göngustíg og í göngugötu*, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum *eða sveitarstjórn hefur ekki sérstaklega lagt bann við því. Þegar gangstétt eða göngustíg er deilt í reinar fyrir gangandi vegfarendur og hjólreiðar skal hjólað eftir viðeigandi rein. Merkja skal aðskilnað reina greinilega, á yfirborði með óbrotinni hvítri línu að endilöngu, og með umferðarmerki. Ef hjólastígur er lagður meðfram samhliða göngustíg er einungis heimilt að hjóla eftir á hjólastígnum. Hjólreiðamaður á gangbraut, gangstétt, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum.*

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

Hjólreiðamaður má ekki meðan á ferð stendur halda sér fast í annað ökutæki eða í öikumann eða farþega annars ökutækis.

Læsa skal reiðhjóli, sem lagt er, nema því sé lagt um stutta stund, og ganga Ganga skal þannig frá því reiðhjóli sem er lagt að eigi stafi hætta af eða truflun af.

Í upphafi þarf að hafa í huga að hér er um að ræða sérreglur. Hjólreiðamenn eru öikumenn. Um hjólreiðar gilda ákvæði IV. kafla þar sem eru umferðarreglur fyrir öikumenn. Þar er hægri reglan, ákvæði um staðsetningu á vegi, notkun sérreina, vegamót, beygjur, framúrakstur, merkjagjöf og hvað annað. Ákvæði þessa kafla eru því einungis sérreglur. Það sem almennt gildir þarf ekki – og á ekki – að ræða hér. Hvort það er nútímalegt skal ósagt látið.

Í 2. mgr. segir að hjólreiðamenn skuli hjóla í akstursstefnu sína! Hvernig hjóla menn í aðra átt en þeir stefna? Og það skal gert að jafnaði. Hvert þá ella? Hjólastígur er sérstakur stígur ætlaður fyrir hjólreiðar. Ef hann er samhliða göngustíg ber að nota hann, sbr. 4. mgr. Svo eru til reinar fyrir hjólreiðar. Ef hjólarein er á vegi þá ber að nota hana; nota á sérrein samkvæmt 2. mgr. 16. gr. Aðalreglan er að vera til hægri, á sérrein ef því er að skipta. Hér er hins vegar verið að ræða um staðsetningu á vegi; hægra megin á akrein til hægri. Nú, akrein getur aldrei verið við hlið akbrautar; hún er hluti akbrautar.

Ákvæðið í 3. mgr. er ekki nægilega skýrt. Í 18. gr. (2. og 5. mgr. skv. frv., 1. og 3. mgr. skv. breytingum) eru hin almennu ákvæði um staðsetningu ökutækja þegar kemur að vegamótum. Ökumaður á almennt val á akreinum í sína akstursstefnu og hann á að færa sig til vinstri við vinstri beygju. Í sérreglu fyrir hjólreiðar þarf, ef reglan á að virka, að koma fram að sá sem ætlar beint áfram eða til vinstri skuli áfram vera hægra megin á veginum, þ.e. hann á ekki val um akreinar og honum ber ekki að færa sig til vinstri fyrir beygju svo sem hin almenna regla segir. Í 3. mgr. 39. gr. UMFL segir í upphafinu að sá sem nálgast vegamótin megi “vera áfram hægra megin”. Þar sem um nýung var að ræða þótti rétt að hafa ákvæðið valkvætt. Sérregla þessi þótti bæta stöðu hjólreiðamanna. Rétt er þessi regla verði fest í sessi. Málsgreinina þarf því að endurbæta, og má þá skjóta tilvísun til 18. gr. inn í textann. Bæta má og við ákvæði um þau tilvik þegar farið er yfir eða af akbraut þar sem ekki eru vegamót. Vísu má á danskt ákvæði til samanburðar.

Við samningu UMFL hefur augljóslega láðst að tilgreina að hjólreiðar væru einnig heimilar á/efir gangbraut, og er rétt að bæta því inn í 1. og 3. másl. 4. mgr. Í athugasemdum með frv. segir reyndar að í fjórða lagi sé lagt til að “ákvæði núgildandi 4. mgr. 39. gr. um að hjólreiðamaður á gangstétt eða gangstíg skuli víkja fyrir gangandi vegfarendum, nái einnig yfir hjólreiðar á gangbraut, sbr. 3. mgr. 41. gr. frv.”. Hér mundi vera átt við 4. mgr. 41. gr. Nú er það svo að heimildin til að hjóla á gangstétt og gangstíg er í fyrri másl. 4. mgr. 39. gr. UMFL er ákvæði um að hjólreiðamaður skuli víkja er í síðari másl. Þetta er sem sagt lagt til, reyndar aðeins við 3. másl. en ekki 1. másl. En svo er nú alls ekki. Þessa gætir ekki í frv. Bent skal þó á að í skilgreiningu á gangbraut í 3. gr. segir að gangbraut sé “ætlud gangandi og hjólandi vegfarendum”, sjá. ábendingar við þá grein. Rétt er að þessar hjólreiðar varða för eftir gangbraut en ekki það þegar hjólað er eftir veginum og fara þarf yfir gangbrautina; þá koma til ákvæði í 26. gr. Rétt mundi því að segja “hjóla eftir” í stað “hjóla á”. Í 1. og 3. másl. 4. mgr. hefur verið bætt ákvæði um samsvarandi rétt til hjólreiða á göngugötu. Í athugasemdunum segir að í þriðja lagi sé lagt til að lögfest verði í 1. másl. 4. mgr. heimild til að hjóla á göngugötu. Að 3. másl. er þar hins vegar ekki vikið.

Eins og ákvæðið er orðað í 1. másl. 4. mgr. eru hjólreiðar heimilaðar “enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum”, auk þess sem segir í 3. másl. að hjólreiðamaður skuli “víkja fyrir gangandi vegfarendum”. Hjólreiðar sem nú fara fram á göngustígum eru án efa miklu meiri og hraðari en gert var ráð fyrir þegar ákvæði þessa efnis var lögfest upp úr 1980, að norskri fyrirmynd. Núgildandi norsk heimild til hjólreiða er miklu þrengri og gerir ríkar kröfur til hjólreiðamanna í námunda við gangandi vegfarendur. Segir þar “Cykling ... er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.” Full ástæða er til að skerpa núgildandi reglur. Ef sveitarstjórn vill takmarka hjólreiðar, sbr. 1. másl., fer um það samkvæmt 81. gr. og merki eru sett upp, sbr. 85. gr. Og eftir því ber að fara samkvæmt 7. gr. frv. Það eru hinar almenn reglur sem ekki þarf að endurtaka.

Í athugasemdum segir að í 4. mgr. sé lagt til ákvæði um gangstétt/göngustíg sem skipt er með “miðlínu” í stíga fyrir gangandi og hjólandi. Svo er reyndar ekki, en í fyrri gerð frv. var ákvæði þessa efnis. Er slíku ákvæði hér bætt inn í textann en með orðunum “óbrotni hvítri línu” (hindrunarlínu). Reinarnar þurfa í sjálfu sér ekki að vera jafnbreiðar. Þær þurfa að vera nægilega breiðar fyrir hvora umferðina fyrir sig, og þurfa hjólareinarnar að vera vel breiðar með því ekki verður heimilt að nota ganghlutann til hjólreiða, hvorki þegar farið er fram úr eða þegar mæst er. Og undirstrika þarf aðgreiningu enn betur með áherslu á merki bæði á yfirborði stígsins og með umferðarmerki að danskri fyrirmynd. Í athugasemdum er og vísað til ákvæðis í 4. mgr. um það þegar hjólastígur er lagður “nálægt göngustíg”. Í sjálfri málsgreininni segir hins vegar “hjólastígur er samhliða göngustíg”. Hvorugt er trúlega rétta lýsingin. Hjólastígurinn mundi lagður með, eða meðfram, göngustígnunum.

Í 5. mgr. segir að hjólreiðamaður skuli að jafnaði hafa fætur á fótstigum. Í 5. mgr. 39. gr. UMFL segir að hann skuli að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum. Er það orðalag skýrara. Hvað mundi hann annars hafa á fótstígunum? Fellt hefur verið niður ákvæði sem er í 7. mgr. 39. gr. um að læsa skuli reiðhjóli, sem lagt er, nema því sé lagt stutta stund. Ekki er ástæða til að fella þessa skyldu niður. Ámóta skylda er lögð á bifreiðaeigendur, sbr. 27. gr. Þá hefur verið fellt niður ákvæði sem er í 6. mgr. 39. gr. um bann við því að hjólreiðamaður hangi í öðru ökutæki o.fl. Er mælt með því að sú regla gildi áfram.

42. gr.

Börn og reiðhjól.

Barn yngra en sjö ára má eigi hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns sem náð hefur 15 ára aldri.

Á reiðhjóli má eigi flytja fleiri farþega en það er ætlað til. Vanur hjólreiðamaður, sem náð hefur 15 ára aldri, má reiða barn yngra ~~börn yngri~~ en sjö ára, enda sé barninu ætlað sérstakt ~~séu þeim ætluð sérstök~~ sæti og þannig um búið að ekki stafi hætta af hjólteinunum.

Á reiðhjóli má eigi flytja stærri hluti en 3 metra á lengd og eins metra á breidd. Hlutar sem fluttir eru mega ekki koma veg fyrir að hjólreiðamaðurinn hafii fulla stjórn á hjólinu eða geti gefið viðeigandi merki. Hjólrreiðamaðurinn má heldur ekki hafa meðferðis hluti sem að öðru leyti geta verið til óþæginda annarri umferð.

Í reglugerð sem ráðherra setur ~~skv. 77. gr.~~ skal kveðið á um flutning barna farþega, á reiðhjóli, og um flutning farþega í eftirvagni eða hliðarvagni reiðhjóls.

Ráðherra setur reglur um mestu lengd, breidd, hæð og þyngd hluta sem flytja má ~~og farms~~ á reiðhjóli sem til þess er sérstaklega búið, svo og í eftirvagni eða hliðarvagni reiðhjóls.

Greinin fjallar einungis að hluta til um hvoru tveggja börn og reiðhjól. Frumvarpið gerir ekki ráð fyrir ákvæði sem svarar til 3. mgr. 40. gr. UMFL, en í athugasemdum kemur fram að “kveðið verði frekar” á um flutning farþega og farms á reiðhjóli í reglugerð, sbr. 3. mgr. frv. Eftir sem áður verður að telja eðlilegt að efnisreglur liggja fyrir um flutning á reiðhjóli, og er ákvæði þess efnis því sett inn sem ný 3. mgr., en jafnframt gert ráð fyrir heimild ráðherra til að setja reglur um flutning farþega og farms á reiðhjóli, og að sú heimild nái einnig til flutnings á eftirvagni og hliðarvagni

reiðhjól, sbr. nýjar 4. og 5. mgr. Er reglugerðarheimildin í 3. mgr. frv. þannig gerð útarlegri. Er í þessu sambandi óþarfi að vísa til 77. gr. frv., enda eiga reglur um flutning á reiðhjóli lítið sameiginlegt með reglum um flutning með vélknúnum ökutækjum. Lögð er til viðbót framan við 2. mgr., sem komi í stað 1. másl. 2. mgr. lagagreinarinnar, um að eigi megi flytja fleiri farþega á reiðhjóli en það er ætlað til. Þá er lagt til að í 2. mgr. verði ákvæðið miðað við að eitt barn kunni að vera eitt sem farþegi, án þess annað sé útilokað. Hliðsjón hefur verið höfð af samsvarandi ákvæði í dönsku umferðarlögunum. Minnt er á að samkvæmt skilgreiningu á reiðhjóli í 3. gr. gilda ákvæði um hjólreiðar einnig um tiltekin hægfara rafknúin hjól.

43. gr.

~~—Almennar reglur um akstur bifhjóla og torfærutækja.~~

Reglur þær sem fram koma í greininni eru ekki almennar reglur heldur sérreglur, sbr. fyrirögn kaflans. Hinar almennu reglur eru í IV. kafla frv. Skýrara hlýtur að vera að skipta efni greinarinnar upp, þannig að fjallað verði um hvern ökutækjaflokkinn fyrir sig. Og þá fyrst um létt bifhjól (á eftir reiðhjólum), svo bifhjól og loks torfærutæki. Greinar um létt bifhjól og bifhjól eru umritaðar með hliðsjón af ákvæði dönsku umferðarlaganna.

Létt bifhjól.

Létu bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki.

2. og 3. mgr. 41. gr. um staðsetningu á vegi og á vegamótum gilda einnig um létt bifhjól I.

Tvíhjóla létt bifhjól skal leiða yfir gangstétt eða gangstíg. Létu bifhjóli má þó aka yfir gangstétt eða gangstíg ef aksturinn er af hliðarvegi.

Ökumaður tvíhjóla létt bifhjóls skal við akstur hafa báða fætur á fótstigunum eða fóthvílunum og a.m.k. aðra hendina á stýrinu.

Ökumaður létt bifhjóls má ekki við akstur halda sér fast í annað ökutæki eða í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Á tvíhjóla létu bifhjóli má ekki flytja farþega. Á þríhjóla blétu bifhjóli má ekki flytja fleiri farþega en bifhjólið er gert fyrir.

Farþega yngri en fimm ára má ekki flytja á þríhjóla létu bifhjóli nema farþegasætið sé búið öryggisbelti.

Á létu bifhjóli má eigi flytja stærri hluti en 2 metra á lengd og 70 sm á breidd. Hlutir sem fluttir eru mega ekki koma í vega fyrir að ökumaðurinn hafi fulla stjórn á hjólinu eða geti gefið viðeigandi merki. Ökumaðurinn má heldur ekki hafa meðferðis hluti sem að öðru leyti geta verið til óþæginda annarri umferð. Ráðherra getur sett reglur um mestu lengd, breidd, hæð og þyngd hluta sem flyja má á létu bifhjóli, sem sérstaklega er búið til farmflutninga eða sem ökutæki fatlaðra.

xx. gr.

Bifhjól.

Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki.

Bifhjól má því aðeins nota á gangstétt eða gangstíg að ákvæði 2. mgr. 26. gr. eigi við.

Farþegi á aftursæti bifhjóls skal sitja klovvega.

Á bifhjóli og í hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til. Auk þessa má í hliðarvagni flytja eitt barn ygra en 10 ára.

Barn sem er lægra en 135 sm á hæð má eigi flytja á tvíhjóra bifhjóli, nema barnið hafi náð fimm ára aldri og það noti barnasæti eða annan öryggisbúnað sem uppfyllir kröfur samkvæmt 68. gr. Barn yngra en fimm ára má heldur eigi flytja á þríhjóra bifhjóli eða í hliðarvagni bifhjóls nema farþegasætið sé búið öryggisbelti.

Við eftirlit með því að framkvæmd ákvæðisins í 1. málsl. 5. mgr. getur lögreglan hvenær sem er krafist þess að mæld verði hæð barns sem flutt er á tvíhjóra bifhjóli. Lögreglan annast mælinguna.

~~Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarks hraði þar eigi meiri en 60 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt. Léttum bifhjólum í flokki I má þó ekki aka samhliða.~~

~~—Bifhjóli, öðru en bifhjóli í flokki I, má eigi aka á gangstétt, göngustíg eða hjólastíg, nema skilyrði 2. mgr. 26. gr. eigi við.~~

~~—Farþegi á bifhjólinu skal ætíð sitja fyrir aftan ökumann.~~

~~—Þrátt fyrir ákvæði 3. mgr. er óheimilt að flytja farþega á léttu bifhjóli í flokki I. Heimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli í flokki II sé ökumaður 20 ára eða eldri, enda sé bifhjólið til þess ætlað.~~

~~—Barn, sjö ára eða yngra, sem er farþegi á bifhjóli skal sitja í sérstöku sæti því ætluðu. Barn eldra en sjö ára skal ná með fætur niður að fóthvílum bifhjóls, en að öðrum kosti á fyrri málsliður við.~~

~~—Ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum og ökumaður báðar hendur á stýri og að jafnaði bæði (öllum) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.~~

~~—Eigi má aka torfærutæki á vegi sem ekki er einkavegur frekar en hér greinir:~~

~~—a.—sá sem þarf að aka yfir veg má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er,~~

~~—b.—aðstæður utan vegar gera það nauðsynlegt að aka eftir veginum, og~~

~~—c.—ökumaður torfærutækis skal víkja fyrir öðrum vegfarendum á veginum og nema staðar áður en hann fer inn á veg.~~

~~—Léttu bifhjóli í flokki I má aka á götum með 50 km hámarks hraða, á hjólastíg og hjólarein og á öðrum vegum sem eru sérstaklega merktir til aksturs slíkra bifhjóla.~~

Nauðsynlegt er að gera greinarmun á reglum um akstur bifhjóla og reglum um akstur léttu bifhjóla. Og skipa þeim ákvæðum í sérstökum greinum. Ákvæðin í 1.-6. og 8. mgr. eiga við um bifhjól en 7. mgr. um torfærutæki. Ákvæði 1. mgr. um að heimila akstur bifhjóla, annarra en léttu bifhjóla I, samhliða við tiltekna aðstæður í þéttbýli er nýmæli. Er ekki kunnugt um að slíkt sé heimilað erlendis. Þessi regla er hvorki samkvæmt Vínarsamningnum né í samræmi við danskar eða norskar reglur. Ákvæðið eins og það er sett fram mundi gilda nánast alls staðar í þéttbýli. Tvö bifhjól geta nánast teppt alla umferð á vegi af venjulegri breidd (með tveimur akreinum hvor í sína átt). Sú takmörkun á heimildinni sem greinir í athugasemdum við greinina “þegar aðstæður með tilliti til umferðar leyfa” skilar sér naumast í textanum. Er við

það miðað að slíkur samhliða akstur verði ekki heimilaður. Í 2. mgr. er gert ráð fyrir að bifhjóli í flokki I (mun eiga að vera léttu bifhjóli I) megi aka á gangstétt, göngustíg og hjólastíg. Frá því ákvæði um reiðhjól með hjálparvél (sem voru mjög hægfara), og síðar létt bifhjól, voru tekin upp hefur verið á því byggt að þau ökutæki noti akbraut en ekki gangstétt. Slíkt mun heldur ekki tíðkast annars staðar, og t.d. alls ekki í Danmörku þar sem notkun lille knallert hefur lengi tíðkast. Er miðað við að þessi akstur verði ekki heimilaður. Í Danmörku er hins vegar heimilt að aka lille knallert á hjólastígum, og er gert ráð fyrir því í ábendingum við 16. gr. Með skilgreiningu á reiðhjóli í 3. gr. frv. er svo gert ráð fyrir því að reglur um hjólreiðar gildi um tiltekin hægfara rafknúin hjól. Ákvæði sem varða ökumann, farþega og farm eru færð í búngun með hliðsjón af ákvæðum í dönsku umferðarlögunum.

Í 43. gr. UMFL eru sérákvæði um umferð torfærutækja en til þeirra teljast m.a. beltabifhjól (vélsleðar). Er þar kveðið á um hver er heimil umferð þeirra á vegi, en hún er mjög takmörkuð. Í 7. mgr. að framan eru nokkur þeirra atriða talin, en öðrum er sleppt. Ekki er ástæða til að víkja að akstri þessara ökutækja utan vega, um það gilda almennar umferðarreglur eftir því sem við á. En vegna eðlis þessara ökutækja fer umferð þeirra ekki vel innan um önnur ökutæki þegar kemur að akstri á vegum. Ákvæði 7. mgr. (a- - c-liðir) tekur ekki til allra þeirra atriða sem eru í 43. gr. UMFL. Er ástæða til. kveða einnig á um hin atriðin, þar sem fjallað er um flutning farþega, hraða ökutækja og brýna þjónustu. Rétt er þannig að ákvæði verði áfram um öll þessi atriði, og þessu skipað eins og í UMFL með nokkurri aðlögun, þannig:

xx. gr.
Torfærutæki.

Eigi má aka torfærutæki á vegi sem ekki er einkavegur frekar en hér greinir:

- a. Sá sem þarf að aka yfir veg, sem ekki er einkavegur, má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er. Sama er ef það er nauðsynlegt vegna aðstæðna utan vegar.
- b. Ökumaður skal nema staðar áður en ekið er inn á veg. Vegfarandi á veginum skal hafa forgang.
- c. Eigi má flytja farþega á torfærutæki sem er á hjólum, eða á ökutæki sem tengt er við torfærutæki þegar ekið er á vegi, sem ekki er einkavegur, eða á einkavegi þar sem umferð er almenn.
- d. Á vegi, sem ekki er einkavegur, eða á einkavegi, þar sem umferð er almenn, má eigi aka torfærutæki hraðar en 40 km á klst.
- e. Ákvæði 1., 4. og 5. mgr. gilda eigi um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu.

VIII. KAFLI

Ákvæðin í VIII.-XI. kafla (44.-67. gr.) fjalla nánast öll um ökumannin sem slíkan. Þessum ákvæðum er nú skipað í einn kafla í UMFL, "VII. UM ÖKUMENN", 44.-58. gr.). Mundi ekki fara betur að skipa þessu áfram í einn kafla, með heitinu: Ökumenn o.fl.? Sum ákvæðin kveða á um hlutverk annarra en ökumanna, svo sem veitingamanns/starfsmann hans og afgreiðslumanns eldsneytis (47. gr.), eigenda/umráðamanns (1. mgr. 49. gr.), flutningsaðila og farstafsmanna (52. og 53. gr.) og ökuskóla og ökugerði og ökukennara (62.-65. gr.).

**~~Akstur Bann við akstri~~ undir áhrifum áfengis,
ávana- og fíkniefna o.fl.**

44. gr.

Veikindi, áfengisáhrif o.fl.

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

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann vegna veikinda, hrörnunar, ~~ellihrumleika~~, ofreynslu, svefnleysis eða neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða af öðrum orsökum er þannig á sig kominn að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

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

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

Tóbaksreykingar eru bannaðar við stjórn bifreiðar til farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Í athugasemdum við greinina segir að greinin sé samhljóða 44. gr. UMFL. Ekki er það allskostar rétt. Til viðbótar orsökum sem valdið geta því að ökumaður sé ekki fær um að stjórna ökutæki kemur “ellihrumleiki”, og er það í beinu framhaldi af “hrörnun”. Ellihrumleiki er aðeins ein af fleiri tegundum hrörnunar. Verður ekki séð að það þjóni tilgangi að bæta þessu við ákvæðið.

45. gr.

~~Ölvunarakstur Bann við ölvunarakstri.~~

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

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,20‰, en er minna en 1,20‰, eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, en er minna en 0,60 milligrömm, eða ökumaður er undir áhrifum áfengis þótt vínandamagn í blóði hans eða útöndun sé minna telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20‰ eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,60 milligrömmum í lítra lofts eða meira telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki.

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

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

Enginn má hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef hann er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna að hann geti eigi stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega.

Eigi má fela manni í því ástandi sem að framan greinir stjórn ökutækis.

46. gr.

~~Akstur Bann við akstri~~ undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum ávana- og fíkniefna sem bönnuð eru á íslensku yfirráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Mælist ávana- og fíkniefni skv. 1. mgr. í blóði ökumanns telst hann vera undir áhrifum ávana- og fíkniefna og óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega.

Enginn má hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef hann er undir áhrifum ávana- og fíkniefna skv. 1. mgr.

Eigi má fela manni sem er undir áhrifum ávana- og fíkniefna skv. 1. mgr. stjórn ökutækis.

Ætla má að skilgreina mætti þau efni sem hér getur á annan hátt, þ.e. efni sem flokkuð hafa verið af ráðherra sem hættuleg umferðaröryggi. Og þá myndu undanskilin efni sem viðkomandi notar samkvæmt og í samræmi við löglegan lyfseðil; þannig að slík notkun væri refsilaus. En eftir sem áður mundi 44. gr. þó gilda, svo sem ef lyfin eru msnotuð.

47. gr.

Tilkynningarskylda vegna gruns um ölvunarakstur o.fl.

Þegar maður hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða starfsmenn hans vita eða hafa ástæðu til að ætla að hann sé stjórnandi ökutækis og að hann sé vegna áfengisneyslu ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega ber þeim að reyna að hindra hlutaðeigandi í því að aka ökutækinu með því m.a. að gera lögreglunni viðvart.

Eigi má selja eða afhenda ökumanni vélknúins ökutækis eldsneyti eða annað sem þarf til aksturs ef hann er augljóslega undir áhrifum áfengis eða undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Skylt er afgreiðslumanni sem veit eða hefur ástæðu til að ætla að ökumaður ætli að aka ökutækinu að reyna að koma í veg fyrir brotið með því m.a. að gera lögreglunni viðvart.

48. gr.

Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.

Ökumanni vélknúins ökutækis er skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- eða ~~og~~ munnvatnssýni með þeim hætti sem lögreglan ákveður ef:

- a. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr., sbr. 45. og 46. gr.,
- b. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga eða reglna sem settar eru samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið á um heimild til töku öndunar-, svita- eða munnvatnssýna,
- c. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á því eða ekki, eða
- d. hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Lögreglan getur fært ökumann til rannsóknar á öndunar-, svita- eða ~~og~~ munnvatnssýni eða til blóð- og þvagrannsóknar ~~og þess háttar~~ ef ástæða er til að

ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr., sbr. 45. og 46. gr., eða hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta í té svita- eða munnvatnssýni eða er ófær um það. Liggi fyrir grunur um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglan auk þess fært ökumann til læknisskoðunar. Sama á við þegar grunur er um akstur undir áhrifum áfengis og sérstakar ástæður mæla með því.

Lögreglan Lögregla annast töku öndunar-, svita- og munnvatns *sýna sýnis*. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvag *sýna sýnis*. Aðrar rannsóknir og klínískt mat skal framkvæmt af lækni eða hjúkrunarfræðingi. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Neiti ökumaður er heimilt að beita valdi við framkvæmd rannsókna, sbr. þó 4. mgr.

Um þvagrannsókn skv. 2. mgr. fer samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggi ótvírætt samþykki ökumanns.

Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um töku sýna og rannsókn skv. 1.–3. mgr. Vegna ~~kostnaðar við~~ töku og rannsóknar öndunarsýna ~~is~~ skal sá sem sakfelldur er greiða 20.000 kr. ~~gjald~~ sem ~~teljast telst~~ til sakarkostnaðar.

Rétt mun vera að tala um svita- “eða” munnvatnssýni í inngangsorðum 1. mgr. og í 2. mgr. Svo er gert í b-lið 1. mgr. Hvað mundi það ... vera sem sagt er “og þess háttar” í 1. másl. 2. mgr.?

49. gr.

Upplýsingaskylda o.fl.

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

Eigi má fela stjórn ökutækis þeim sem hefur ekki réttindi til að stjórna þess konar ökutæki ~~samkvæmt ákvæðum XI. kafla~~.

Ekki fer vel á að skipa ákvæði þessu í kafla um ölvunarakstur. Þetta er almennt ákvæði og gildir hvenær sem lögreglan telur þörf á að fá vitneskju um hver hafi stjórnað ökutæki. Það gildir hvort sem um er að ræða ölvunarakstur, hraðakstur, árekstur eða slys er að ræða, svo að dæmi séu tekin. Ákvæðið fer miklu betur á óbreyttum stað, þ.e. á eftir ákvæðum um kennslu- og æfingaakstur, 66. og 67. gr., en á undan ákvæðum um ökukennara og ökuskóla, 62.-65. gr., sbr. ábendingar sem þar eru skráðar. Umráðamaður ökutækis mundi vera sá einstaklingur sem hefur raunveruleg umráð þess með höndum. Óþarfi er í 2. mgr. að vísa til XI. kafla. Þar er fjallað um ökuréttindi og réttindaflokka.

IX. KAFLI

Aksturs- og hvíldartími ökumanna í ~~farþega- og farmflutningum~~ þungra ökutækja í atvinnuskyni.

Þetta er alltof löng fyrirsögn á kafla. Kaflinn ætti að koma verulega aftar, á eftir XIV. kafla um flutninga. Ótrúlegt er ef ekki má stytta ákvæði þessa kafla verulega. Svona ítarleg lagaákvæði eru ekki um vinnutíma í öðrum starfsgreinum. Um þetta efni gilda reglur samkvæmt EES samningnum, einkum reglugerð sem á að “taka upp í landsrétt”. Bent er á dönsku umferðarlögin en þar er þessu öllu skipað í fimm

málgreinum í einni lagagrein: Almenn reglugerðarheimild. Heimild til frávika frá reglum. Stjórnsýsla. Viðurkenning verkstæða. Eftirlit lögreglu.

Ákvæði þessa kafla kveða fyrst og fremst á um að settar skuli reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna (sem auðvitað á að fara eftir), og svo ákvæði um flutningsaðila og farstarfsmenn. Þau mættu vera aftar í lögnum, t.d. á eftir XIV. kafla (79. gr.).

50. gr.

Aksturs- og hvíldartími ökumanna o.fl.

Ráðherra setur reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast farþega- eða farmflutninga á vegum í atvinnuskyni, ökurita o.fl., þar sem m.a. skal kveðið á um: Í þágu umferðaröryggis skal ökumaður við akstur í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni á bifreiðum sem eru yfir ökutækjum yfir 3,5 tonn um að leyfðri heildarþyngd njóta nægjanlegrar hvíldar til að geta sinnt störfum sínum. Í því skyni skal kveðið á um hámark daglegrar, vikulegrar og tveggja vikna vinnuskyldu ökumanns og skyldu hans til hvíldar eða til að gera hlé á akstri.

—Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. mgr., ökurita o.fl. þar sem m.a. skal kveðið á um:

- a. *bifreiðir ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,*
- b. *lágmarksaldur ökumanna sem sjá um þá flutninga sem reglurnar taka til,*
- c. *leyfilegan aksturstíma ökumanns, sbr. 1. mgr., og skyldu hans til að gera hlé á akstri og til að taka hvíld frá akstri miðað við daglegan, vikulegan og tveggja vikna akstur,*
- d. *skyldu til að nota notkunar ökurita sem er búnaður ökutækis þar sem m.a. eru skráðar og geymdar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns auk hraða ökutækis,*
- e. *skyldu til að varðveita í ökuritaskífum, ökurita, á ökuritakorti eða með öðrum hætti upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma,*
- f. *skyldu til að afhend a ingar gögn gagna með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar, sbr. d- og e-lið,*
- g. *útgáfu, efni og form ökuritakorts sem er lykill að rafrænum ökurita og í eru varðveittar rafrænar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns,*
- h. *skyldu flytjanda flutningsaðila til að leita til viðurkennds viðgerðarmanns eða verkstæðis til að setja upp og skoða uppsetningar og skoðunar á ökurita,*
- i. *gjald fyrir ökuritakort,*
- j. *skyldu ökumanns og flytjanda flutningsaðila til að fylgja reglum sem ráðherra setur samkvæmt þessari grein,*
- k. *hvernig með skuli fara þegar tveir eða fleiri ökumenn skipta með sér akstri sem fellur undir grein þessa.*

Inngangsorðin eru óþarflega mörg. Málið snýst um að setja reglur, og svo um innihald þeirra. Vísað er til ábendinga sem koma á eftir fyrirsögn kaflans. Sýnd eru dæmi um hvernig breyta má orðalagi texta. Reglurnar munu gilda um bifreiðir (flokk ökutækja) sem eru yfir 3,5 tonn (almennt skrifað 3.500 kg) að leyfðri heildarþyngd. Það er skráningin sem gildir. Og þetta snýst um ökumenn sem annast farþegaflutninga eða farmflutninga, þ.e. annað nægir. Ekki farþega- og farmflutninga. Flutningsaðili er ekki gott orð, og notkun orðsins aðili fer ekki vel í máli, flytjandi er miklu betra. En það orð þarf trúlega að skilgreina í 3. gr.

51. gr.

Frávik frá aksturs- og hvíldartíma.

~~Sé umferðaröryggi ekki teft í tvísýnu er~~ Öökumanni *er* heimilt að víkja frá reglum ~~samkvæmt sem settar eru á grundvelli~~ c-lið ~~ar~~ 2. mgr. 50. gr. ... ~~varðandi aksturstíma~~ *ef hann þarf þurfi hann* að ná hentugum áfangastað ~~og~~ ~~enda sé~~ það *er* nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða til ~~þess~~ að koma í veg fyrir tjón á ökutæki eða farmi, ~~enda sé umferðaröryggi ekki stefnt í tvísýnu.~~

~~Noti~~ ökumaður ~~þessa heimild~~ skal ~~hann~~ í síðasta lagi við komu á áfangastað gera sérstaka grein fyrir ástæðum frávíka á ökuritaskífu eða á útprentun úr rafrænum ökurita eða í vaktskrá.

Dæmi um hvernig breyta má texta.

52. gr.

Skipulag vinnutíma, ábyrgð flytjanda flutningsaðila og notkun ökurita.

Flytjandi Flutningsaðili skal skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir reglum ~~sem ráðherra setur samkvæmt á grundvelli~~ 50. gr. og hafa eftirlit með því að eftir þeim sé farið í starfseminni. Með sama hætti skulu ökumaður og *flytjandi flutningsaðili* sjá til þess að ökuriti sé notaður og að fylgt sé reglum um notkun hans og um varðveislu gagna sem varða aksturs- og hvíldartíma.

Óheimilt er að miða laun ökumanns sem annast farþega- ~~eða og~~ farmflutninga á vegum í atvinnuskyni samkvæmt þessum kafla við ekna vegalengd eða flutt magn af farmi séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu. Jafnframt er óheimilt að veita ökumanni kaupauka eða launauppbót í þessum tilvikum.

Ósköp er “flutningsaðili” ljótt orð. Flytjandi er miklu betra. En hugtakið þarf að skilgreina. Sjá ábendingar við 50. gr.

53. gr.

Farstarfsmenn.

Farstarfsmönnum er skylt að haga vinnutíma og vinnutilhögun í samræmi við reglur sem ráðherra setur. Flutningsaðili ber ábyrgð á því að skrá vinnutíma farstarfsmanna.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skipulag vinnutíma farstarfsmanna sem annast farþega- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni. Í reglunum skal m.a. kveðið á um:

- ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- skilgreiningu vinnustaðar, vinnutíma og hvíldartíma,
- skyldu til ~~að skrá skráningar~~ vinnutíma, og
- skyldu til ~~að varðveita gögn varðveislugagna~~ í a.m.k. tvö ár frá því að viðkomandi tímabili lýkur.

Þarf ekki að skilgreina hugtakið farstarfsmaður?

X. KAFLI

Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.

54. gr.

Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar.

Ökumanni ~~ökutækis~~ er óheimilt *meðan á akstri stendur* að nota farsíma ~~við akstur~~ án handfrjáls búnaðar. Jafnframt er ökumanni óheimilt að senda eða lesa smáskilaboð eða nota farsíma á annan hátt meðan á akstri stendur.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um notkun annars fjarskiptabúnaðar *og svipaðs búnaðar sem valdið getur truflun við akstur, þar á meðal um bann eða takmarkanir á notkun hans* meðan á akstri stendur.

Ákvæðið tekur nú til allra ökumanna, einnig hjólreiðamanna. En engin þörf er á að taka fram að um ökumann ökutækis sé að ræða! Ökumaður hvers annars? Ekki eru nefnd fordæmi um lagaákvæði (erlend) sambærileg við það sem greinir í 2. másl. 1. mgr. Er þetta raunhæft? Síminn er ekki notaður við aksturinn, heldur meðan á akstri stendur. Í UMFL segir að ökumanni sé “við akstur óheimilt að nota”. Hér skiptir orðalag máli. Óþarft er að tilgreina akstur í fyrirsögn. Orðalagið í 2. mgr. er fært til samræmis við það sem er í UMFL.

XI. KAFLI

Ökuskírteini og ökuþróf.

55. gr.

Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út. Ríkislögreglustjórinn getur falið sýslumönnum að annast útgáfu ökuskírteinis.

Veita má ökuskírteini þeim sem:

- a. er fullra 18 ára að því er varðar B-réttindi skv. c-lið 1. mgr. 56. gr.,
- b. sér nægilega vel og er að öðru leyti nægilega heilbrigður, andlega og líkamlega, til að geta stjórnað ökutæki örugglega, sbr. þó 3. mgr. þessarar greinar,
- b. hefur hlotið verklega og bóklega kennslu í þar til bærum ökuskóla, fengið þjálfun í ökugerði og sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og þekkingu á umferðarlöggjöf og á ökutæki og meðferð þess til að geta stjórnað því örugglega, og
- c. hefur fasta búsetu hér á landi.

Ráðherra getur sett reglur um lægri aldursmörk og námskröfur til að mega stjórna léttu bifhjóli, bifhjóli í A1-flokki og dráttarvél og um hærri aldursmörk til að mega stjórna bifhjóli í A2- og A-flokki, svo og bifreið í C1-, C-, D1- og D-flokki sem og til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni.

Rétti til að veita þeim ökuskírteini sem í heimildarleysi hefur ekið ökutæki án þess að hafa fengið til þess réttindi skal fresta. Frestunin skal gilda í fjóra mánuði fyrir hvert skipti sem ekið er án ökuréttinda.

Ráðherra getur sett reglur um að veita megi fötluðum manni, sem er fullra 15 ára, ökuskírteini til að mega stjórna hægfara vélknúnu ökutæki sem er sérstaklega hannað fyrir fatlað fólk.

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

Ökumaður skal hafa ökuskírteini meðferðis við akstur og framvísa því sé þess krafist af lögreglu eða eftir atvikum eftirlitsmanni skv. XVI. kafla.

Ríkislögreglustjóri skal halda skrá um ökuskírteini og ökuferil samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði m.a. um:

- a. efni og form ökuskírteinis,

- b. skilyrði til útgáfu og endurnýjunar ökuskráteis,
- c. nánari kröfur skv. b–d-lið 2. mgr.,
- d. akstursmat skv. 57. gr. og námsheimild skv. 66. gr.,
- e. endurmenntun á fimm ára fresti fyrir ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni, og
- f. búsetuskilyrði og undanþágur frá þeim varðandi mismunandi flokka ökuréttinda.

Reglur um ökuskráteis byggjast nú orðið nær alfarið á EES reglum, og þá m.a. á nýrri tilskipun 2006/126/EB sem koma á til framkvæmda 19. janúar 2013, en reglur samkvæmt henni átti að vera búð að innleiða fyrir 19. janúar 2011. Ákvæði tilskipunarinnar eru ítarleg og gilda um fjölmörg svið, ökuréttindaaflokka, aldursskipilyrði, gildistíma, ökukennslu og próf, gerð og form ökuskráteis og fleira. Atila mætti að gera hefði átt nána grein fyrir efni tilskipunarinnar í athugasemdum með frumvarpinu. Þótt það hafi ekki verið fullkannað mundi trúlega ekki þurfa að breyta öðru í UMFL en almenna ákvæðinu um gildistíma ökuskráteis, þ.e. að ákvæðinu um gildistíma til fullra 70 ára aldurs verði breytt í 15 ára gildistíma og gildistíma “aukinna ökuréttinda”. Að öðru leyti ættu gildandi reglugerðarheimildir að vera fullnægjandi til að innleiða nauðsynlegar reglur (sem reyndar hafa þegar verið teknar upp í reglugerð um ökuskráteis frá 2011).

Ástæða væri til að sundurgreina ákvæði greinarinnar, svo og ákvæðin sem eru í e- - j- liðum í 2. mgr. 56. gr., en þau fjalla öll um ökuréttindi. Um þetta eru nú ákvæði í 48., 49. og 50. gr. UMFL. Hægt væri að kveða á um þetta efni með miklu einfaldari og skýrari hætti. En hér eru settar fram ýmsar ábendingar við efnisatriðin eins og þau eru.

Í 1. mgr. segir að ríkislögreglustjóri gefi út ökuskráteis, en hann geti falið sýslumönnum að annast útgáfuna. Í athugasemdum segir að þetta sé breyting frá því sem nú er, en ekki segir í hverju breytingin sé fölgín. Breytingin er sú að ekki verður unnt að fela lögreglustjórum einnig að annast útgáfuna. Sýslumaðurinn í Reykjavík mun þá eiga að annast þetta verkefni sem verið hefur í höndum lögreglustjóra. Öll ökuskráteis eru nú gefin út í nafni ríkislögreglustjóra, þótt umsókn sé lögð inn hjá sýslumanni. En málið snýst ekki eingöngu um það að gefa út skráteis. Það er sjálf umsýslan, málsmeðferðin, hver tekur ákvörðun um að gefa út ökuskráteis og með hvaða skilmálum. Hafa ber í huga að ríkislögreglustjóri getur ekki falið sýslumönnum verkefni; hann hefur ekki boðvald yfir sýslumönnum. Hafa sýslumenn aðgang að gögnum lögreglunnar? Ljóst er að lögreglan á að annast afturköllun ökuréttinda, sbr. 61. gr., að lögreglustjóri á að gefa út námsheimild, sbr. 66. gr., og hann á að gefa út heimild til handa leiðbeinanda, sbr. 67. gr. Er það ekki lögreglustjóri sem ákveður hvort ökuskráteis verður gefið út? Ákveða mætti að sýslumenn skuli annast tiltekin verkefni við umsókn um ökuskráteis. Í Danmörku annast sveitarstjórn meðferð umsókna um ökuskráteis, en í reglum er tekið fram að umsóknin skuli send lögreglunni til meðferðar sem tekur ákvörðun um útgáfu skráteis.

Samkvæmt a-lið 2. mgr. er ökuréttindaaldur hækkadur í 18 ár. Síðan segir “að því er varðar B-réttindi skv. c-lið 1. mgr. 56. gr.”. Sama regla gildir reyndar fyrir bifhjól. Hér ber að hafa í huga að önnur réttindi eru viðbótarréttindi, og þau eru þá háð sérstökum skilyrðum. Svo eru sérákvæði um létt bifhjól og dráttarvélar í 59. gr. Tilvísun til B-réttinda er því óþörf.

- Með b-lið er felldur niður áskilnaður um nægilega heyrn. Í athugasemdum segir að áskilnaður um heyrn þyki ekki eiga við þar sem mat þurfi að fara fram á því hvort heyrn sé fullnægjandi; annað eigi við um sjón. Auðvitað þarf mat að fara fram á því hvort sjón sé fullnægjandi sem og heyrn. Það þarf líka mat á líkamlegri hæfni. Sumt

mat er mælanlegt en annað síður. Mat getur verið almennt, og þá eftir flokkum ökutækja eða starfsemi, en einnig einstaklingsbundið svo sem er varðandi hreyfihamlaða. Áskilnaður um að viðkomandi skuli hafa nægilega heyrn hlýtur að eiga að gilda áfram. Það er svo spurning hver sá áskilnaður eigi að vera. Hann þarf ekki að skipta máli við grunnréttindi, heldur eingöngu þegar réttindi eru aukin. Vikið er að heyrn í tilskipuninni um ökuskírteini, og táknþölur eru fyrir áskilnað um heyrnartæki þar og í reglugerð um ökuskírteini.

- Í b-liðnum segir ennfremur að viðkomandi skuli vera “að öðru leyti nægilega heilbrigður, andlega og líkamlega” til að geta stjórnað ökutæki örugglega. Hér er vikið að heilbrigði en ekki hæfni viðkomandi. Í athugasemdum er þetta orðað þannig “er til þess nægilega andlega og líkamlega hæfur”. Málið snýst um það hvort viðkomandi sé hæfur. Á þetta reynir sérstaklega varðandi hreyfihamlaða. Í UMFL segir “nægilega hæfur andlega og líkamlega”, og er rétt að ákvæðið verði orðað svo áfram. Hér er um að ræða umsækjanda um ökuskírteini, og er þá undirskilið að hann þarf að hafa nægilega hæfni (danska förlighed) til þess að stjórna því örugglega. Enda reynir svo á það í prófi. Þessi áskilnaður, sem og áskilnaður um sjón og heyrn, gildir um öll ökutæki, en kröfurnar geta verið mismunandi strangar fyrir mismunandi flokka ökutækja, sem svo koma á fram í reglugerð (en alltaf er áskilnaðurinn “nægileg”). Sérstök tilvísun til 3. mgr. á hér ekki við enda er þar eingöngu talað um aldursskilyrði og námskröfur.

- Í c-lið er tilgreind sundurliðun á kennslu sem svo á að kveða á um í reglugerð, kveðið á um hjálfun í ökugerði sem er nýmæli í lögum, hvernig svo sem það mun ganga upp um land allt, um ökuskóla sem þá hlýtur að vera þar til bær. Þá er vikið að aksturshæfni sem er sama orðalag og er í UMFL, en hér á augljóslega að vera akstursfærni, þ.e. hversu leikinn hann er að stjórna ökutæki (danska færðighed). Endurtekin ummæli um að þetta sé til að geta stjórnað örugglega er óþörf.

- Í d-lið er svo áskilaður um “fasta búsetu hér á landi”. Segir í athugasemdum að lögfesta verði þá meginreglu. Þetta er einkennileg staðhæfing. Almenn snýst stjórnissýslan um hér búsett fólk. Það þarf miklu frekar ákvæði um það hvernig taka eigi á fólki sem hér á ekki búsetu. Svo segir að gert sé ráð fyrir undanþágu frá búsetuskilyrðinu í f-lið 9. mgr. Samkvæmt því á að setja nánari ákvæði um “búsetuskilyrði og undanþágur frá þeim”. Nánari ákvæði varða útfærsla á reglu, en ekki undantekningar frá reglu. Ekki hefur áður verið vikið að undanþágum svo ekki er hægt að kveða nánar á um þær. Ef undanþágur á að veita væri rétt að orða textann í f-lið þannig “svo og ákvæði um undanþágu frá því”. Vakin er athygli á að í c-lið 9. mgr. er vísað í “b-d-lið” 2. mgr. en f-liður 9. mgr. fjallar um efni d-liðar 2. mgr.

Í 3. mgr. er fjallað um aldursskilyrði og námskröfur vegna léttra bifjóra og dráttarvéla. Sérstök réttindi verða ekki gefin út til að stjórna dráttarvéllum samkvæmt orðun 59. gr. Þar eru hins vegar ákvæði um réttindi til að stjórna létu bifhjóli. Er eðlilegt að hafa þar almenn reglugerðarákvæði svo sem er í UMFL? Að auki er í 3. mgr. kveðið á um skilyrði vegna svokallaðra aukinna réttinda og bifhjóra. Bent er á að í h-lið 56. gr. er einnig fjallað um kennslu og próf. Væri ekki eðlilegra að draga þetta saman á einn stað?

Í 4. mgr. sem er nýmæli, sem ekki var í fyrri gerð frv. Viðkomandi “sem í heimildarleysi hefur ekið ökutæki án þess að hafa fengið til þess réttindi”. Ekið í heimildarleysi án þess að hafa fengið réttindi! Er þetta ekki tvítekning? Þetta mundi ekki vera heimildarleysi í eignarréttarlegum skilningi. Hvernig á að fresta rétti til að veita e-m réttindi? Fresta rétti hvers; útgefandans? Eða er það réttur umsækjandans? Hvenær verður sá réttur til, er það fyrir en hann uppfyllir skilyrði. Það mundi þá vera skilyrði að tiltekinn tími væri liðinn, en frá hvaða tímamarki á það að reiknast? Frá broti, frá refsingu, frá umsókn, frá því öllu öðru hefur verið fullnægt? Þetta þarf að skýra nánar.

Í 5. mgr. er fjallað um reglur sem heimili fötluðum manni að stjórna hægfara vélknúnu ökutæki sem er hannað fyrir fatlaðan mann. Tilfellið er að því ákvæði sem er um þetta í UMFL mun aldrei hafa verið beitt. Vissulega hafa fatlaðir ekið hægfara hjólastólum sem lúta reglum um umferð reiðhjóla. Ákvæði þessa efnis mun þó eiga rétt á sér áfram, en það má einfalda. Ráðherra getur heimilað að ökuskírteini fyrir hægfara ökutæki fyrir fatlaða séu gefin út til þess sem náð hefur 15 ára aldri.

Ákvæðið í 6. mgr. er sagt samhljóða 3. mgr. 48. gr. UMFL. Svo er þó ekki; það ákvæði nær einnig til þess að manni sé synjað vegna þess að hann sé ekki nægilega reglusamur (hann sé óreglusamur). Rétt er að slíkur maður njóti sama réttar og sá sem er háður notkun ávana- og fjíkniefna.

Í 7. mgr. er vikið að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar. Rétt væri að orða niðurlagið þannig “að kröfu lögreglunnar eða eftirlitsmanns samkvæmt 89. gr.”. Eftirlitsmönnum þessum ætti að veita heimild til að stöðva ökutæki á grundvelli heimildar í 3. mgr. 80. gr., sbr. 2. mgr. 79. gr. UMFL.

Ákvæði um ökuskírteinaskrá í 8. mgr. á betur heima í 9. mgr. Ökuskírteinaskrá fjallar um feril ökuréttinda viðkomandi, útgáfu, endurnýjun, réttindaflokka, sviptingar o.s.frv. Í reglum um ökuskírteinaskrá ætti að kveða á um aðgang að upplýsingum úr skránni. Í 8. mgr. er einnig ákvæði um halda skuli skrá um ökuferil (ökumanna), sbr. nú 2. mgr. 52. gr. UMFL. Ákvæði um ökuferilsskrá kom inn í UMFL 1987 sem skrá sem byggð væri á gögnum lögreglunnar, svo sem kærur og lögregluskýrslum um umferðarslys, og haldin er í því skyni að auka aðhald með ökumönnum. Skráin er því ein af skráum lögreglunnar, hluti af málaskráum lögreglunnar. Með tilkomu punktakerfis vegna umferðarlagabrota á árinu 1997, sbr. 2. másl. 2. mgr. 101. gr. UMFL og 100. gr. hér að neðan, er síðan haldin skrá um punktastöðu hvers og eins á tilteknu tímabili. Sú skrá er einnig ein af skráum lögreglunnar og notuð til að taka ákvörðun um sviptingu ökuréttar á grundvelli punktastöðu. Reglur sem setja á um punktakerfið samkvæmt UMFL eiga að kveða á um hver brot skuli sæta punktum og hve mörgum, en þar eru einnig ákvæði um skráningu punktanna. Um málaskrár lögreglunnar eru nú ákvæði í lögreglulögum (frá 1997) og í lögum um meðferð sakamála, og eiga ákvæði um ökuferilsskrá þannig ekki lengur heima í umferðarlögunum. En reglur um þessar skrár þurfa að vera til staðar, og þar þarf að kveða á um aðgang að upplýsingum úr þeim. Auk málaskrár lögreglunnar má svo til viðbótar nefna sakaskrá hjá ríkissaksóknara en þar koma fram viðurlög við brotum.

Í b-lið 9. mgr. er talað um “skilyrði til útgáfu og endurnýjunar ökuskírteinis”. Skyldu vera góð skilyrði í dag? Það eru sett skilyrði fyrir einhverju. Miðað við annað er þetta nokkuð snautlegt. Svo er í c-lið rætt um “nánari kröfur”. Um endurnýjun gildir nú 5. mgr 51. gr. UMFL “Endurnýja má ökuskírteini að loknum gildistíma enda fullnægi hlutaðeigandi enn skilyrðum til að fá ökuskírteini útgefið. Ráðherra getur sett reglur um að próf skuli tekið að nýju.” Í ákvæði í nýrri 9. mgr. í frv. 2012-2013 er fjallað um endurmenntun í tengslum við endurnýjun (sbr. og e-lið 9. mgr. í fyrra frv. og b-lið 1. mgr. 52. gr. UMFL). Í þessu sambandi er væntanlega ekki gert ráð fyrir prófi, eða hvað?

- Ákvæði c-liðar 9. mgr. er heldur stutt “nánari kröfur skv. b-d-lið 2. mgr.”. Sjá nú upphaf 1. mgr. 50. gr. og a- og b- lið 52. gr. Um d-liðinn í 2. mgr. er fjallað í f-lið 9. mgr., sbr. ábendingar að framan.

- Í d-lið 9. mgr. er vísað til akstursmats samkvæmt 57. gr. Eðlilegra væri að visunin væri “akstursmat, sbr. b-lið 1. mgr. 57. gr.”. Sama mundi eiga við þegar vísað er til námsheimildar samkvæmt 66. gr., þar ætti að koma “námsheimild, sbr. 4. mgr. 66. gr.”

- Í nýju frumvarpi á þingi 2012-2013 er efni e-liðar 9. mgr. gert að nýrri málsgrein á eftir 8. mgr. (Ríkislögreglustjóri ...). Ákvæðinu eru gerð skil í athugasemdum við greinina í frumvarpinu og segir að það sé nýmæli. Um þetta efni er þó kveðið í 52. gr. UMFL eins og henni var breytt árið 2006, og er það ákvæði trúlega skýrara en ákvæðið sem var í e-lið 9. mgr. En þessi framsetning er nýmæli miðað við fyrri gerð frv. Í athugasemdunum er þess hins vegar ekki getið að um þetta efni hafi verið ákvæði í fyrra frv., og að nýmælið sé því efnisákvæði í stað útfærsluheimildar. Þessa "nýmælis" er heldur ekki getið í almennum athugasemdum með frv. en þar segir að frumvarpið frá vorþingi 2012 sé endurflutt "í nær óbreytt mynd". Í gildi er því reglugerðarheimild en önnur svipuð kemur í staðinn. Hér að neðan er gert ráð fyrir ákvæði sem tekur á þessu í xxxx. gr.

Ekki að finna ákvæði sem er í 4. mgr. 50. gr. UMFL, þar sem segir "Heimilt er að synja manni um réttindi til að mega stjórna bifreið til farþegaflutninga á atvinnuskyni ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga eiga við um hagi hans." Þetta varðar m.a. það að þeir sem slíka starfsemi stunda hafi ekki gerst sekir um t.d. kynferðisbrot eða annars konar líkamsárás.

Setja mætti ákvæði sem heimilar ráðherra að setja reglur um að þegar útgefin ökuskírteini skuli innkölluð og ný gefin út í þeirra stað. M.a. til að tryggja að ökuskírteini fullnægi nýjum kröfum, sbr. ákvæði í tilskipun um ökuskírteini, sbr. og ábendingar við ákvæði til bráðabirgða. Tímabært væri þannig að kveða á um endurútgáfu ökuskírteina sem enn eru í gildi og gefin voru út fyrir upptöku EES ökuskírteina í ágúst 1997. Danir hafa lengi haft slíka reglu, og nýttu hana m.a. í tengslum við upptöku EB gerðar ökuskírteina á sínum tíma. Var innköllunin gerð í áföngum. Þeir hafa sérstakt gjald vegna þessara ökuskírteina, en gjald í þessu tilviki er ákveðið vel í lægri kantinum. Gjöld fyrir ökuskírteini er annars ákveðin í aukatekjulögum. Hér mætti annað hvort láta ráðherra ákveða gjald í þessu skyni eða bæta inn ákvæði í aukatekjulögin.

Ekki er hér eða í 56. gr. að finna ákvæði um flutning á hættulegum farmi (ADR réttindi).

- Ekki er heldur að finna þar ákvæði er varða farþega- eða farmflutninga í alþjóðlegri umferð.

- Tengja þarf ferli fyrstu umsóknar um ökuskírteini og umsókna um endurnýjun á skírteini og um útgáfu viðbótar ökuréttinda því kerfi sem fram kemur í 2.-6. mgr. 61. gr. um sérstakan trúnaðarlækni.

Vel má hugsa sér eftirfarandi skipan.

xx. gr.

Enginn má stjórna vélknúnu ökutæki nema hann hafi öðlast ökuskírteini. Ökumaður skal hafa ökuskírteinið meðferðis við akstur og sýna það lögreglunni eða eftirlitsmanni samkvæmt 89. gr. þegar þess er óskað.

Veita má ökuskírteini þeim sem

a. er fullra 18 ára, sbr. þó xxxx. gr.,

b. sér og heyrir nægilega vel og er að öðru leyti nægilega hæfur andlega og líkamlega, og

c. hefur fengið viðeigandi fræðslu og þjálfun og sýnt með prófi að hann hafi næga akstursfærni og nægilega þekkingu á ökutækinu og á umferðarreglunum.

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

Ráðherra setur reglur um ökukennslu, þar á meðal um ökutæki sem nota skal við aksturspróf, og um fræðslu í ökugerði. Ráðherra setur einnig reglur um skilyrði fyrir að fá útgefið ökuskírteini, þar á meðal um ökuþróf og gjald fyrir akstursmat, svo og um útlit og efni ökuskírteinis.

xxx. gr.

Ríkislögreglustjórinn annast útgáfu ökuskírteina.

Ráðherra getur ákveðið að fela sýslumönnum að annast verkefni í tengslum við umsókn um ökuskírteini.

Ráðherra getur sett nánari reglur um þau verkefni sem fela má sýslumönnum samkvæmt 1. mgr.

xxxx. gr.

Ráðherra getur heimilað að ökuskírteini fyrir hægfara ökutæki fyrir fatlaða verði gefið út til þess sem náð hefur 15 ára aldri.

Ráðherra getur sett frekari skilyrði fyrir því að öðlast ökuskírteini til að stjórna bifreið sem notuð er til farþegaflutninga í atvinnuskyni, og tilteknum bifhjólum. Ráðherra getur ennþá sett sérstök ákvæði um öflun ökuskírteinis til að stjórna bifreið sem notuð er til hópflutninga, farmflutninga, flutnings á hættulegum farmi og til farþega- eða farmflutninga í alþjóðlegri umferð.

xxxxx. gr.

Heimilt er að synja manni um réttindi til að mega stjórna bifreið til farþegaflutninga í atvinnuskyni ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga eiga við um hagi hans.

xxxxxx. gr.

Ráðherra getur sett reglur um að gefa skuli út ný ökuskírteini í stað þegar útgefinna ökuskírteina, og um gjald fyrir nýtt ökuskírteini.

56. gr.

Ökuréttindaflokkar.

Ökuréttindaflokkar eru:

- a. *AM-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna léttu bifhjóli,
- b. *A1-, A2- og A-flokkur* sem veita réttindi til að stjórna bifhjóli,
- c. *B-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið sem gerð er fyrir átta farþega eða færri auk ökumanns og er 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd,
- d. *BE-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið í B-flokki með eftirvagn,
- e. *C1-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið sem gerð er fyrir átta farþega eða færri auk ökumanns og er meira en 3.500 kg en ekki meira en 7.500 kg að leyfðri heildarþyngd,
- f. *C1E-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið í C1-flokki með eftirvagn,
- g. *C-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið sem gerð er fyrir átta farþega eða færri auk ökumanns og er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd,
- h. *CE-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið í C-flokki með eftirvagn,
- i. *D1-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið sem er ekki lengri en 8 m og gerð er fyrir 16 farþega eða færri auk ökumanns,

- j. *D-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið sem gerð er fyrir fleiri en átta farþega auk ökumanns,
 - k. *DE-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna bifreið í D-flokki með eftirvagn,
 - l. *T-flokkur* sem veitir réttindi til að stjórna dráttarvél með eftirvagn.
- Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um ökuréttindaflokka svo sem um:
- a. hámarksvélarafli ökutækis í tilteknum flokki,
 - b. fjölda hjóla á léttu bifhjóli í AM-flokki og á bifhjóli í A1-, A2- og A-flokki,
 - c. hliðarvagn bifhjóls,
 - d. leyfða heildarþyngd eftirvagns sem tengja má við bifreið í tilteknum ökuréttindaflokki eða vagnlestar,
 - e. hvaða öðrum vélknúnum ökutækjum ökuskírteini í tilteknum flokki veitir einnig rétt til að stjórna,
 - f. fyrir hvaða flokka skuli vera það skilyrði að umsækjandi um ökuskírteini hafi fullnaðarskírteini fyrir B-flokk,
 - g. skilyrði um að umsækjandi um BE-, C1E-, CE-, D1E- og DE-flokk hafi ökuskírteini, eftir því sem við á, fyrir B-, C1-, C-, D1- eða D-flokk,
 - h. frekari skilyrði, þar á meðal um heilbrigði, kennslu og próf til að mega stjórna bifreið í C1-, C-, D1- og D-flokki, svo og bifhjólum,
 - i. vöruflutninga í atvinnuskyni fyrir C1- og C-flokk,
 - j. farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir B-, D1- og D-flokk.

Efast er um að æskilegt sé eða heppilegt að þessi flokkun sé ákveðin í lögum. Þetta eru reglur sem byggjast á tilskipun 2006/126/EB sem Ísland hefur skuldbundið sig til að fylgja (EES reglur). Eins og þetta er sett upp er lýsingin á einstökum flokkum ekki tæmandi. Verður að telja að ákvæði um þetta efni eigi allt heima í reglugerð, á grundvelli viðeigandi lagaheimildar sem kveði á um viðbótaráskilnað til öðlast tiltekin réttindi umfram grunnréttindi.

Vakin er athygli á að í 3. gr. frv. eru skilgreiningar á vörubifreið og hópbifreið, samsvarandi C- og D-flokkunum, en ósamræmi er í skýringunum. Hér er helst að ætla að C-flokkur sé bifreið til farþegaflutninga!, en ekki fyrst og fremst til farmflutninga. Þá er ástæða til að vekja athygli orðalaginu að bifreið sé gerð "fyrir fleiri en átta farþega auk ökumanns". Þetta má nú ekki misskilja þannig að ökumaðurinn sé níundi farþeginn! Hér mun það þó vera svo að bifreiðin sé gerð fyrir þennan farþega fjölda auk ökumannsins. Í danskri og enskri gerð tilskipunarinnar segir að bifreiðin sé "hönnuð og gerð til að flytja ekki fleiri en átta persónur/farþega auk ökumannsins", á dönsku "konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren)" og á ensku "designed and constructed for the carriage of no more than eight passengers in addition to the driver. Íslenska þýðingin er því ekki nægilega nákvæm. Í 1-lið 1. mgr. er svo tilgreindur T-flokkur "til að stjórna dráttarvél með eftirvagni". Í 59. gr. er þó ekki gert ráð fyrir sérstökum réttindum vegna dráttarvéla, hvað þá með eftirvagni (en til þess eru nú dráttarvélnar gerðar).

Ákvæði sem varða ökuskírteini og skilyrði til að öðlast réttindi fyrir einstaka flokka ökutækja eiga svo heima í reglugerð, svo sem ákvæði um aldur, hæfni, færni og þekkingu. Ákvæði sem varða ökuréttindi sem eru í e- - j-liðum ættu að sameinast ákvæðum sem eru í 55. gr., svo sem fram kemur í ábendingum við 55. gr. að framan.

57. gr.

Bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini til byrjanda.

Ökuskírteini fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk til byrjanda eru tvenns konar:

- a. bráðabirgðaskírteini, og

- b. fullnaðarskírteini sem er gefið út fullnægi byrjandi eftirtöldum skilyrðum:
1. hafi haft bráðabirgðaskírteini samfelld í eitt ár, farið í akstursmat og fengið að því loknu staðfestingu ökukennara um fullnægjandi árangur,
 2. hafi ekki á síðustu tólf mánuðum fengið punkt í punktakerfi vegna umferðarlagabrots eða á sama tíma verið án ökuréttar vegna akstursbanns eða ökuleyfisviptingar.

Fullnægi byrjandi ekki skilyrðum 2. tölul. b-liðar 1. mgr. má endurnýja bráðabirgðaskírteini að loknum gildistíma þess.

Byrjandi er eingöngu sá sem tekur almennt bifreiða- eða bifhjólapróf. Ef tekið próf til farþegaflutninga með B-bifreið eða fyrir ökutæki í C eða D flokki fær viðkomandi fullnaðarskírteini, ekki svo? Eða fer hann fyrst í akstursmat og fær fullnaðarskírteini, og síðan í viðbótarnám. En er það ekki svo að sá sem fer í akstursmat og fær að því loknu staðfestingu um fullnægjandi árangur einfaldlega "stenst akstursmat", og er þá það ekki reglugerðar að kveða nánar á um þetta, sbr. d-lið 9. mgr. 55. gr.? Þarf ekkert reglugerðarákvæði vegna útgáfu fullnaðarskírteinis? Hvernig fer þegar einhver er sviptur bráðabirgðaskírteini? Hvers konar skírteini fær hann og til hve langs tíma? Hvað verður bráðabirgðaskírteini gefið út til langs tíma samkvæmt 2. mgr.? Þetta tengist næstu grein.

58. gr.

Gildistími ökuskírteinis.

Gildistími ökuskírteinis skal ákveðinn frá útgáfudegi þess.

Gildistími bráðabirgðaskírteinis er þrjú ár fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk.

Gildistími fullnaðarskírteinis er 15 ár fyrir sömu flokka, sbr. þó a-lið 4. mgr. varðandi B-flokk, en þó fyrir umsækjanda sem orðinn er 60 ára tíu ár, 65 ára fimm ár, 70 ára fjögur ár, 71 árs þrjú ár, 72 ára tvö ár og 80 ára eða eldri eitt ár. Ökuskírteini fyrir AM- og T-flokk skal gefa út til sama tíma.

Gildistími ökuskírteinis er fimm ár fyrir:

- a. B-flokk til farþegaflutninga í atvinnuskyni,
- b. C1- og C-flokk, þ.m.t. til farmflutninga í atvinnuskyni,
- c. D1- og D-flokk, þ.m.t. til farþegaflutninga í atvinnuskyni,
- d. réttindi til aksturs í atvinnuskyni sem fylgdu eldri ökuréttindum.

Fyrir umsækjanda sem orðinn er 70 ára er gildistími ökuskírteinis fjögur ár, sbr. 1. mgr., fyrir umsækjanda sem er 71 árs þrjú ár, fyrir umsækjanda sem er 72 ára tvö ár og fyrir umsækjanda sem er 80 ára eða eldri eitt ár.

Nýjar reglur um gildistíma ökuskírteina eru hluti af nýrri EB-tilskipun á grundvelli EES samningsins. Þær reglur eiga að koma til framkvæmda 19. janúar 2013. Reglur um þetta áttu að hafa verið settar fyrir 19. janúar 2011. Í athugasemdum er sagt frá 15 og 5 ára reglunni í tilskipuninni en ekki er greint nánar frá ákvæðum

tilskipunarinnar Ekki er þar heldur greint frá því af hverju 15 ára reglan er valin. Í ábendingum við 55. gr. að framan er vikið að skilyrðum fyrir endurnýjun.

Byrjandi sem fær útgefið bráðabirgðaskírteini fær aldrei önnur réttindi en tilgeind eru í 1. mgr. Er það ekki almenn regla samkvæmt 3. mgr. að fullnaðarskírteini skuli gefið út til 15 ára. Svo kemur sérregla í 4. mgr. um ökuskírteini til “aukinna ökuréttinda” sem gefin eru út til fimm ára. Er þar ekki um að ræða að ökuskírteinið – þ.e. öll réttindin - gildi til þessara fimm ára en ekki einungis hin auknu réttindi? Ákvæði um þá sem náð hafa 60 ára aldri mundi eiga að vera almenn regla, sem leysa ætti með einu ákvæði en ekki bæði í 3. og 4. mgr. Það ákvæði verði í 5. mgr. Bent er á að í 5. mgr. er ranglega vísað til 1. mgr. Svo er spurning hvort ekki eigi að vera áfram heimilt að ákveða skemmri gildistíma en hinn almenna. Í 3. mgr. er vísað til gildistíma ökuskírteina fyrir AM og T flokk. 59. gr. gerir reyndar ekki ráð fyrir sérstökum dráttarvélaréttindum. Í þeirri grein er einnig ákvæði um gildistíma ökuskírteinis fyrir létt bifhjól. Það ætti að nægja að hafa ákvæði í 59. gr.

Hugsanleg orðun greinarinnar, með hliðsjón af dönsku ákvæði eftir upptöku nýrrar EB/EES tilskipunar.

xx. gr.

Bráðabirgðaskírteini skal gefið út með gildistíma í þrjú ár.

Fullnaðarskírteini skal gefið út með gildistíma í 15 ár, þó ekki lengur en þar til hlutaðeigandi er fullra 70 ára. Nú er hlutaðeigandi þegar ökuskírteinið er gefið út fullra 65 ára en ekki fullra 70 ára, og skal ökuskírteinið þá gefið út til 5 ára. Ökuskírteini til að stjórna ökutækjum samkvæmt 2. mgr. xxxx. gr. (á eftir 55. gr.) skal gefa út til 5 ára.

Ráðherra settur reglur um gildistíma ökuskírteinis sem gefið er út til þeirra sem eru fullra 70 ára. Ráðherra getur einnig ákveðið að ökuskírteini skuli, ef aðstæður mæla með því, gilda skemur en ákveðið er í 2. mgr.

Endurnýja má ökuskírteini enda fullnægi hlutaðeigandi enn skilyrðunum. Lögreglan ákveður hvort próf skuli tekið að nýju. Ráðherra getur sett ákvæði um að próf skuli tekið að nýju.

59. gr.

Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla í flokki I og torfærutækja.

Enginn má stjórna dráttarvél eða vinnuvél, nema hann hafi gilt ökuskírteini til að stjórna bifreið. Eigi þarf þó ökuskírteini, þar sem ekki er almenn umferð, til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf, enda sé ökumaður fullra 16 ára.

Stjórnandi vinnuvélar skal auk þess hafa tilskilin vinnuvélaréttindi.

Ákvæði laganna um ökuskírteini gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, um stjórnendur vinnuvéla og dráttarvéla.

Enginn má stjórna léttu bifhjóli í flokki I nema hafa til þess gilt skírteini eða vera með réttindi til að stjórna bifreið eða bifhjóli. Skírteini til að mega stjórna léttu bifhjóli í flokki I má eigi veita þeim sem er yngri en 15 ára, enda hafi hann fengið

tilskilda þjálfun í akstri bifhjóls í flokki I og staðist próf. Gildistími skírteinis er sami og fullnaðarskírteinis fyrir B-réttindi.

Enginn má stjórna torfærutæki nema hann hafi gilt ökuskírteini til að mega stjórna bifreið eða bifhjóli.

Í athugasemdum segir um kröfur til aksturs ökutækja samkvæmt greininni að greinin sé “að meginefni til samhljóða” 55. gr. UMFL. Svo er þó alls ekki svo sem nánar greinir.

Sá sem hefur gilt ökuskírteini til að mega stjórna bifreið má nú stjórna dráttarvél. Auk þess má gefa út sérstök dráttarvélaréttindi við 16 ára aldur, og sá sem orðinn er 15 ára má stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf utan alfaravegar. Nú er lagt til að sérstök dráttarvélaréttindi verði lögð af og lagt er til að alfarið verði krafist réttinda til að mega stjórna bifreið. Áskilinn aldur við landbúnaðarstörf er svo hækkadur í 16 ár. Í athugasemdum segir að lágmarksaldur til aksturs dráttarvélar verði hækkadur í 16 ár. Hvorki segir að þar sé átt við landbúnaðarstörf, né að almennt verði krafist réttinda til að mega stjórna bifreið. Né er greint frá ástæðum breytinga.

Ákvæði um að 17 ára megi án ökuskírteinis stjórna vinnuvél utan vega er fellt niður. Engin grein er gerð fyrir breytingunni. Varðandi vinnuvél er rétt að hafa í huga að samkvæmt c-lið skilgreiningar á vinnuvél í 3. gr. er einn flokkur vinnuvéla “vélknúid ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni”. Hann þarf þá að hafa bifreiðastjóraréttindi.

Er það virkilega svo að ekki verði unnt að fá útgefið ökuskírteini sem eingöngu er til að mega stjórna dráttarvél? Og að það eigi að krefjast ökuskírteinis til að mega stjórna vinnuvél utan vega? Engin nánari grein er í athugasemdum gerð fyrir breytingum varðandi réttindi til að stjórna dráttarvél og vinnuvél. Og þessar breytingar fólust ekki í fyrra frv. Þessara breytinga er heldur ekki getið í yfirliti um breytingar frá fyrra frv. En þrátt fyrir þetta er í 56. gr. gert ráð fyrir sérstökum dráttarvéla flokki á ökuskírteini.

Ákvæðið sem er í 2. mgr. er óþarft. Um vinnuvélaréttindi er fjallað í sérstökum lögum. Umferðarlög víkja þeim ekki á neinn hátt til hliðar. Þess vegna þarf stjórnandi vinnuvélar vinnuvélaréttindi, þ.e. til að stjórna henni sem vinnutæki. En þetta ákvæði á ekki heima í umferðarlögunum.

Með því að stjórnendur dráttarvéla og vinnuvéla skulu hafa ökuskírteini fyrir bifreið er engin þörf fyrir það sem segir í 3. mgr. Í athugasemdum segir reyndar að ákvæðið gildi “um ökutæki sem falla undir grein þessa”. En þess konar ákvæði þarf vegna léttra bifhjóla, sbr. ábendingu að neðan vegna 4. mgr.

Í 4. mgr. eru ákvæði um réttindi til að mega stjórna léttu bifhjóli. Í fyrstu gerð frv. (á 138. og 139. þingi) var ekkert ákvæði um ökuréttindi á létt bifhjól. Er frv. var endurflutt á 140. þingi kemur ákvæði um ökuréttindi á létt bifhjól og segir í almennum athugasemdum um þær breytingar að þar komi ákvæði um létt bifhjól I og að skilyrði sé “að ökumaður sé 15 ára og að hann hafi fengið tilskilda þjálfun”. Í athugasemdum við greinina er vísað til þess að ákvæði vegna léttra bifhjóla I séu að meginefni til samhljóða gildandi ákvæði. En svo segir: “Þó er lagt til að aldurs skilyrði varðandi akstur á léttu bifhjóli í flokki I verði 15 ár”. En aldurs skilyrðið fyrir léttu bifhjól í lögunum er einmitt 15 ár. Ákvæðið ætti að orða þannig að umsækjandi skuli vera fullra 15 ára. Í ákvæðinu er eingöngu talað um léttu bifhjól I, þ.e. þau sem eru ekki hönnuð til hraðari aksturs en 25 km á klst. Hvað með stærri gerðina? Var ætlunin kannske að þetta ætti að gilda um léttu bifhjól II? Og þarf

þá engin réttindi til að stjórna minni gerðinni, og engar kröfur til eða frá? Svo segir að gildistími skírteinis sé sami og fyrir fullnaðarskírteini fyrir B-réttindi. Sama gildir nú um A-flokkinn (bifhjól). Hvorugt þarf þó að taka fram. Í ákvæðinu er vísað til þjálfunar og til prófs (í almennu athugasemdunum er prófs ekki getið). En hvernig verður að þessu staðið. Þarf ekki að kveða einhvers staðar á um það, í reglum sem ráðherra setur? Spurning er hvernig úr þessu skuli bætt. Trúlega má sleppa þessu þarna en taka upp nýja málsgrein svipaða og er í 5. mgr. 55. gr. UMFL þar sem vísað væri til annarra ákvæða sem ættu við ökuskírteini samkvæmt greininni, sem reyndar eru einungs fyrir létt bifhjól I (eða II). Sem mætti orða þannig: “Ákvæði gr. gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, um ökuskírteini fyrir létt bifhjól (I eða II). Ráðherra getur sett reglur um æfingaakstur sem skilyrði fyrir útgáfu þeirra.”

60. gr.
Erlend ökuskírteini.

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

~~Ráðherra setur reglur um þau skilyrði sem þeir sem dveljast hér á landi og hafa eigi íslenskt ökuskírteini þurfa að fullnægja til að mega stjórna vélknúnu ökutæki, þ.m.t. hvaða skilyrði handhafi erlends ökuskírteinis þarf að uppfylla til að fá íslenskt ökuskírteini.~~

Ráðherra getur ákveðið að ökuskírteini útgefin í öðru ríki sem er aðili að Evrópska efnahagssvæðinu eða stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu, gildi hér á landi, samkvæmt nánari reglum, einnig eftir að skírteinishafi hefur sest hér að. —Ráðherra getur ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið gildi einnig eftir að handhafi þess hefur sest að hér á landi, samkvæmt nánari reglum. Með sama hætti getur ráðherra ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslensk ökuskírteini jafnframt tekin gild í því ríki.

Textinn er færður til samræmis við orðalag 54. gr. UMFL. Sama regla og um EES á að gilda um ríki í EFTA, þ.e. Sviss. Þessir aðilar njóta reglunnar í 1. mgr. 1. mgr. við dvöl hér, en þurfa ekki að afla sér íslensks ökuskírteinis þótt þeir setjist hér að. Ákvæðið sem er í 2. másl. 2. mgr. í frv. texta er svo nýmæli. Er ekki ljóst til hverra ákvæðið á að ná. Þeir aðilar njóta reglunnar í 1. másl. 1. mgr. og síðan skiptireglunnar í 2. másl. 1. mgr. Ætti það að vera nægilegt á meðan annað kemur ekki fram. Skilyrði um gagnkvæmni þarf væntanlega að ná til fleiri sviða en viðurkenningar einnar.

61. gr.
Afturköllun ökuréttinda.

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

Komi fram upplýsingar við meðferð sjúklings á sjúkrastofnun eða hjá heimilislækni um verulega skerta hæfni viðkomandi til aksturs skal gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar. Stendur þagnarskylda lækni því ekki í vegi. Eins fljótt og unnt er skal trúnaðarlæknir óska eftir því að hlutaðeigandi gangist undir lækni­rannsókn þar sem metnir eru þeir þættir sem áhrif hafa á aksturshæfni viðkomandi.

— Þegar afskipti eru höfð af ökumanni sem lögregla telur vafa leika á að fullnægi skilyrðum b liðar 2. mgr. 55. gr. skal afturkalla ökuréttindin tímabundið í þrjá mánuði. Þau verða ekki gild að nýju fyrr en ökumaður hefur undirgengist mat á aksturshæfni undir umsjón trúnaðarlækni Umferðarstofu.

— Trúnaðarlæknir getur ákveðið að handhafi ökuréttinda fari í verklegt hæfnispróf að lokinni lækni­rannsókn skv. 2. og 3. mgr.

— Nú fullnægir handhafi ökuréttinda ekki skilyrðum b liðar 2. mgr. 55. gr. að mati trúnaðarlækni Umferðarstofu, eða hlutaðeigandi neitar að taka þátt í lækni­rannsókn eða prófi sem nauðsynlegt er til að taka ákvörðun samkvæmt þessari grein um hvort skilyrði til að mega stjórna ökutæki séu enn uppfyllt, og skal lögreglan þá afturkalla ökuréttindi ótímabundið þegar niðurstaða liggur fyrir.

— Ráðherra setur í reglugerð, að höfðu samráði við velferðarráðherra og landlækni, nánari ákvæði um skipun og hæfi trúnaðarlækni Umferðarstofu, verklag við framkvæmd mats á aksturshæfni og takmarkaða afturköllun ökuréttinda, svo sem ef ökumaður telst uppfylla kröfur til að aka á ákveðnum tíma dags eða innan ákveðins radíuss frá heimili.

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

Sá *Byrjandi* sem hefur fengið bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn skv. 55. gr. og sviptur er ökuréttindum öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum sviptingartíma nema hann hafi *áður* sótt sérhæft ökunám vegna akstursbanns skv. 3. mgr. 107. gr. og staðist ökuprof að nýju.

Sá sem misst hefur ökuréttindi vegna akstursbanns öðlast eigi ökuréttindi að nýju nema hann hafi áður sótt sérhæft ökunám og staðist ökuprof að nýju.

Ráðherra setur ákvæði um efni og framkvæmd námskeiða og um ökuprof samkvæmt grein þessari.

- Afturkalla skal varanlega rétt til aksturs á léttu bifhjóli í flokki I ef ökumaður:
- a. — veldur öðrum vegfaranda líkamstjóni af gáleysi eða hirðuleysi eða tjóni á munum;
 - b. — ekur á meira en tvöföldum hámarkshraða þess, eða
 - c. — ekur á léttu bifhjóli í flokki I sem hefur verið breytt þannig að það komist hraðar en leyfilegur hámarkshraði uppgefinn af framleiðanda.

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

~~—Heimilt er að taka gjald vegna þess kostnaðar sem hlýst af starfi trúnaðarlæknis Umferðarstofu.~~

Í grein þessari eru annars vegar ákvæði um afturköllun ökuréttinda og því tengd atriði, og svo hins vegar ákvæði um sérstakan trúnaðarlækni, hlutverk hans, tilkynningarskyldu lækna o.fl. Er þar um að ræða efni sem ekki eingöngu varðar afturköllun ökuréttinda heldur einnig verkefni í tengslum við útgáfu ökuréttinda á hinum mismunandi stigum, í upphafi og við endurnýjun. Að þessu var lítillega vikið í ábendingum við 55. gr. að framan. Virðist heppilegra að þessu viðfangsefni sé skipað sér á parti, og á það frekar heima í tengslum við 55. gr. Starf læknisins virðist frekast vera faglegt stjórnýslustarf. Honum er þó ætlað að ákveða að hæfnispróf skuli fara fram; ekki er þó alveg ljóst hvernig þetta fellur inn í venjulegt umsóknarferli. Vegna ákvæðisins í 11. mgr. er bent á að í h-lið 1. mgr. 116. gr. er ákvæði um gjald fyrir þjónustu trúnaðarlæknis.

Það eru fleiri skilyrði sem koma til rannsóknar eða prófunar en þau sem fram koma í b-lið 2. mgr. 55. gr. Þar má nefna aksturshæfni og akstursfærni. Þá má og nefna notkun ávana- og fíkniefna, sem og almenna reglusemi. Er ástæða til að fylgja í þessu efni betur textanum sem er í 53. gr. UMFL. Hafa verður í huga að það er á valdi lögreglunnar að setja viðkomandi frest til að gangast undir rannsókn. Fresturinn mundi ráðast af því hversu brýnt væri að fá úrlausn. Og svo að bregðast við ef ekki er orðið við beiðni. Ef tilefni er augljóst mundi lögreglan eftir atvikum geta lagt hald á ökuskírteini. Niðurstaða afturköllunarmáls getur orðið sú ökuréttindi verði takmörkuð miðað við það sem fyrir var. Miðað við að ákvæði um trúnaðarlækninn o.fl. verði sérstætt er lagt til að í stað 1.-6. mgr. komi ein málsgrein sem svari til 1. mgr. 53. gr. UMFL.

Það sem segir í 9. mgr. eru refsiverð tilvik og hlýtur að eiga að meðhöndla þau brot með hliðsjón af því.

Rétt væri að inn í þessa grein komi ákvæði um það hvernig sá sem fengið hefur akstursbann öðlast ökurétt að nýju. Um það er fjallað í 107. gr. frv. Þá mundi og rétt að í greinina bætist ákvæði um að settar skuli reglur um námskeið og próf. Hugtökin “próf í umferðarlöggjöf, akstri og meðferð ökutækja”, “ökupróf” og “sérhæft ökunám” þarf öll að skýra frekar.

Rétt væri að í beinu framhaldi af ákvæðunum um ökuskírteini komi ákvæðin um kennslu- og æfingaakstur (66. og 67. gr.), og að ákvæðin um ökukennara og ökuskóla og ökugerði í 62.-65. gr. komi þá þar á eftir. Í athugasemdum við 49. gr., um upplýsingaskyldu o.fl., er reyndar lagt til að það ákvæði komi þarna á milli.

62. gr.

Starfsleyfi ökuskóla og ökugerða.

Nám til ökuréttinda skal fara fram í ökuskóla og ökugerði sem fengið hafa starfsleyfi til ökukennslu hjá Umferðarstofu.

Ökuskóli og ökugerði skulu m.a. uppfylla eftirtalin skilyrði til að hljóta starfsleyfi:

- a. að forstöðumaður hafi starfsleyfi sem ökukennari,
- b. að fyrir liggi staðfestar kennsluskrár fyrir það ökuréttindanám sem óskað er starfsleyfis fyrir, þ.m.t. sérstök námskeið skv. 107. gr.,
- c. að fullnægjandi aðstaða til bóklegrar og verklegrar kennslu sé til staðar, og
- d. að fyrir liggi staðfesting á starfsábyrgðartryggingu.

Starfsleyfi skal bundið við einn flokk ökutækja eða fleiri.

Starfsleyfi skal veita til fimm ára í senn. Lok starfsleyfis skal miða við áramót.

Þarf svona ítarlegt lagaákvæði? Er ekki nóg að ráðherra setji reglur um starfsemi þessa? Er þetta leyfi fyrir ökuskóla og ökugerði, eða leyfi fyrir öðru hvoru? Á ekki að fullnægja skilyrðum? Starfsleyfi til fimm ára miðað við áramót. Hvaða áramót? Leyfi útgefið í desember gildir það þá í rétt rúmlega fjögur ár? En leyfi útgefið í janúar í tæp fimm ár? Er þessi viðmiðun (áramót) nauðsynleg? Þarf ekki ákvæði um endurnýjun leyfa? Hvað er með umsögn lögreglustjóra, sbr. ákvæði um veitingu leyfis eftir afturköllun í 64. gr. Hvað er með leyfisgjöld?

63. gr.

Starfsleyfi ökukennara.

Starfsleyfi til að annast ökukennslu má aðeins veita þeim sem:

- a. hefur náð 24 ára aldri,
- b. hefur a.m.k. fimm ára reynslu af akstri ökutækja í þeim flokki sem hann annast kennslu í,
- c. hefur stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja,
- d. fullnægir kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni, og
- e. hefur ökuréttindi á öll vélknúin ökutæki.

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

Umferðarstofa gefur út starfsleyfi til ökukennslu og gildir það í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi í viðkomandi flokki.

Samkvæmt b-lið 1. mgr. á sá sem sækir um starfsleyfi að hafa reynslu af akstri ökutækja í þeim flokki “sem hann annast kennslu í”. En hann hefur ekki hafið kennslu því hann hefur ekki fengið leyfi! Væntanlega er átt við að hann hyggist annast kennslu í. Í e-lið 1. mgr. er krafa um ökuréttindi á öll vélknúin ökutæki, en í b- og c-liðum er gert ráð fyrir umsókn sé miðuð við tiltekna flokka. Er þörf á réttindum til að stjórna stórum bifreiðum ef sótt er eingöngu um leyfi til að kenna á almenna bifreið, og nám og próf við það miðað? Vakin er athygli á að ákvæði sem er í 3. mgr. 56. gr. UMFL er ekki í greininni. Það mundi eiga koma á eftir 1. mgr. Mundi ekki eiga að leita umsagnar lögreglustjóra áður en starfsleyfi er gefið út, sbr. til hliðsjónar 64. gr.

þegar leyfi er veitt að nýju? Í 2. mgr. er gildistími starfsleyfis ekki bundinn við áramót! Og hér er ekki ákvæði um endurnýjun. Hvað með leyfisgjald? Starfsleyfi heita nú löggilding. Fer það orð ekki miklu betur?

64. gr.

Afturköllun starfsleyfis.

Umferðarstofa getur afturkallað starfsleyfi ökuskóla, ökugerða og ökukennara ef skilyrðum fyrir útgáfu leyfis er ekki lengur fullnægt. Um málsmeðferð fer samkvæmt stjórnsýslulögum.

Ökukennari, ökuskóli eða ökugerði sem hefur verið svipt starfsleyfi sínu getur því aðeins öðlast það að nýju að sýnt sé fram á að skilyrði fyrir útgáfu starfsleyfis séu uppfyllt. Leita skal umsagnar hlutaðeigandi lögreglustjóra áður en starfsleyfi er veitt að nýju.

Afturköllun er bundin við einstök starfsleyfi. Þannig mundi eiga að tala um ökugerði í eintölu. Er gefið út sameiginlegt leyfi fyrir ökuskóla og ökugerði? Vísu ætti til “skilyrðum til að fá útgefið viðkomandi leyfi er ekki lengur fullnægt”. Ekki á að vera þörf á að vísa til stjórnsýslulaga við afturköllun frekar en í sambandi við útgáfu leyfa. 2. mgr. mætti hefja þannig: Veita má að nýju starfsleyfi ef skilyrðum til útgáfu starfsleyfis er fullnægt.

65. gr.

Starfsskyldur ökuskóla, ökugerða og ökukennara.

Ökuskólar, ökugerði og ökukennarar skulu haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði ~~laga þessara og~~ reglna sem ráðherra setur í reglugerð þar sem m.a. er kveðið á um:

- a. nánara inntak starfsleyfis ökuskóla og ökugerða, sbr. 62. gr., og ökukennara, sbr. 63. gr.,
- b. málsmeðferð við útgáfu og afturköllun á starfsleyfi ökukennara og ökuskóla, sbr. 64. gr.,
- c. tilhögun og framkvæmd ökunáms og ökuþrófa,
- d. fyrirkomulag á aðstöðu ökuskóla til bóklegrar og verklegrar ökukennslu,
- e. aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu,
- f. kröfur til kennslufræðilegrar ráðgjafar,
- g. árlega skýrslugjöf ökuskóla og ökugerða til Umferðarstofu,
- h. kynningar- og leiðbeiningarskyldu ökuskóla og ökugerða gagnvart nemendum,
- i. eftirlit Umferðarstofu með ökukennslu, ökuskólum og ökugerðum, og
- j. starfstengd námskeið ökukennara.

Hér er blandað saman atriðum sem varða sjálfst ökunámið og ökuþrófin og snúa að nemandanum, hvað hann þarf að læra og kunna, annars vegar og svo hins vegar reglum sem varða starfsemi og starfshætti þeirra sem annast ökukennsluna. Þetta ætti að vera betur aðgreint. Svo er spurning hvort ekki væri viðkunnanlegra að segja í upphafi: Haga skal starfsemi ökuskóla o.s.frv. Í reglum sem ráðherra setur mundu viðeigandi ákvæði laganna tekin upp. Mundu kröfur samkvæmt f-lið ekki vera um kennslufræðilega ráðgjöf? Hvaða eftirlit á að viðhafa? Og hvernig fer með kostnað af eftirliti?

66. gr.

Kennsluakstur.

Kennsluakstur á bifreið má því aðeins fara fram að hjá nemanda sitji ökukennari sem uppfyllir ákvæði 63. gr. sem þá telst stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandi telst þó

stjórnandi við prófakstur. Nú óskar maður sem hefur ökuskírteini eftir að æfa sig í akstri á ný í viðurkenndri kennslubifreið hjá ökukennara og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 44.–46. og 48. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.

Kennsluakstur á bifhjóli má aðeins fara fram undir leiðsögn og eftirliti ökukennara.

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

Kennsluakstur má eigi fara fram fyrir en að fenginni námsheimild lögreglustjóra. Skal nemandi þá fullnægja skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. og má ekki vera svo ástatt um hann að 6. mgr. 55. gr. eigi við. Sá sem sviptur hefur verið ökurétti má eigi hefja akstursþjálfun fyrir en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út. Slík akstursþjálfun má því aðeins fara fram að hjá nemanda sitji ökukennari, sbr. 1. mgr.

Gefa má út námsheimild áður en aldursskilyrðum skv. 55. gr. er fullnægt fyrir:

- a. B-flokk 18 mánuðum fyrir,
- b. AM-, A1-, A2-, A-, BE- og T-flokk þremur mánuðum fyrir,
- c. C-, C1-, D- og D1-flokk sex mánuðum fyrir, enda hafi umsækjandi fullnaðarskírteini fyrir B-flokk.

Vissulega er það kennsluakstur þegar nemandi stjórnar bifreið í fylgd ökukennara. Kennarinn stundar kennsluakstur. En nemandinn er að æfa sig. Og það er verið að gera þann akstur nemandans, þ.e. æfingaaksturinn, löglegan. Innihald ákvæðisins um kennsluakstur er fyrst og fremst að kveða á um ábyrgð ökukennarans á þeim akstri. Hver mundi svo vera munurinn á að sitja “við hlið nemanda” samkvæmt UMFL og að sitja “hjá nemanda” eins og hér segir? Í 4. másl. 4. mgr. segir reyndar “hjá”. Nemandi og ökukennari sitja þó í aðskildum stólum og á milli þeirra mun yfirleitt vera gírstöng eða upphækkun.

Krafa um námsheimild er í raun krafa um meðferð lögreglustjóra á umsókn, könnun á heilbrigði og líkamlegu hæfi, ferilskrá o.s.frv. löngu áður en til útgáfu ökuskírteinis kemur. Og þá hlýtur ný könnun að þurfa að fara fram aftur eftir 18 mánuði? Byggist það sem verið er að reyna að varast á því að ökukennarar fara ekki nægilega yfir það með ökunemum hverjar kröfur eru gerðar til þeirra? Það getur margt gerst á skemmri tíma en 18 mánuðum. Í 4. mgr. er vísað til skilyrða b-liðar 2. mgr. 55. gr. Um þetta segir hins vegar í athugasemdum “heilbrigðisskilyrði b-liðar”, en þau eru m.a. andlegt og líkamlegt hæfi. Í athugasemdum er líka vísað til þess að búsetuskilyrði eigi að vera fyrir hendi. Það kemur þó ekki fram í 4. mgr. Þá segir og að synjun um námsheimild megi kæra til ráðuneytis, og að um slíkt fari eftir stjórnsýslulögum. Um þetta segir ekkert í 4. mgr. en kærueimild var í fyrri gerð frv. Námsheimild er varla annað en þáttur í umsóknarferli og er hæpið að slíkt atriði eigi að sæta kæru til ráðherra. Ákvæði um námsheimild, ef þess er á annað borð þörf, ætti að vera í 55. gr. þar sem fjallað er um umsóknarferlið. Ákvæði 5. mgr. ætti að flytjast í 4. mgr. og koma á eftir 1. másl. Ákvæði um það hvenær sá sem sviptur hefur verið ökurétti má fara að æfa sig (betra orðalag en að segja “má hefja akstursþjálfun”, sem er í 3. og 4. másl. 4. mgr. ætti að koma sem lokamálsgrein. Reyndar er 4. másl. óþarfur, sá sem er sviptur ökurétti getur ekki einn æft sig, hann þarf ökukennara. En þarf virkilega námsheimild í þessu tilviki? Í athugasemdum við greinina segir að lagt sé til að lögfest verði það nýmæli að ökunemi þurfi að sækja um námsheimild. Og var svona ákvæði í fyrri gerð frv. Engu að síður hefur áskilnaður um námsheimild verið tekin upp í nýlega reglugerð um ökukennslu.

67. gr.
Æfingaakstur.

Ökunema sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning á vegum ökuskóla er heimilt að æfa akstur bifreiðar með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Engum má veita leyfi sem leiðbeinanda nema hann:

- a. hafi náð 24 ára aldri,
- b. hafi gild ökuréttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki,
- c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið sviptur ökuleyfi.

Leyfi skal gefið út á nafn nemanda og leiðbeinanda og til tiltekins tíma, mest 18 mánaða. Leyfið fellur sjálfkrafa úr gildi þegar nemandi hefur öðlast ökuréttindin. Heimilt er að afturkalla leyfi ef sérstaklega stendur á. Leiðbeinandi skal hafa leyfið meðferðis við æfingaakstur og sýna það þegar lögreglan krefst þess.

Bifreið sem notuð er til æfingaaksturs með leiðbeinanda skal sérstaklega auðkennd til æfingaaksturs. Óheimilt er að nota auðkennið við annan akstur.

Æfingaakstur skal fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Umferðarstofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 66. gr.

Leiðbeinanda er óheimilt að taka endurgjald fyrir starf sitt.

Allt þetta ætti nú að ákvða í reglugerð svo sem nú er. Það leiðir væntanlega af 66. gr. að nemandinn mundi áður vera búinn að afla sér námsheimildar.

Í ábendingum við 49. gr. er lagt til að það ákvæði komi hér á eftir, þannig:

xx. gr.

Upplýsingaskylda o.fl.

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

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

Í ábendingum aftan við 61. gr. er lagt til að ákvæði um ökukennara og um ökuskóla og ökugerði (62.-65. gr.) komi hér á eftir.

XII. KAFLI

Ökutæki.

68. gr.

Öryggi, gerð og búnaður ökutækis.

Ökutæki skal svo gert og því haldið í þannig ástandi að nota megi án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi ~~og það valdi ekki óþarfa hávaða eða mengun.~~

Eigandi (umráðamaður) ber ábyrgð á að ökutæki sé í lögmæltu ástandi ~~skv. 1. mgr. og í samræmi við þær reglur sem ráðherra setur á grundvelli 4. mgr.~~

Ökumaður ~~ökutækis~~ skal ~~jafnan~~ gæta þess að ~~ökutækið og eftir atvikum eftirvagn ökutæki~~ sé í ~~viðunandi góðu~~ ástandi, ~~sér~~ Sérstaklega skal ~~þess gætt að~~ stýris-, ~~búnaður,~~ hemla-, ~~hljóð- og ljósa-~~ og merkjabúnaður ~~og ljósker,~~ ~~svo og öryggis- og verndar~~búnaður ~~ökutækis,~~ sé í lögmæltu ástandi og virki örugglega, ~~og að tenging við Sama á við um~~ eftirvagn, ~~svo og tengingu ökutækis og eftirvagns og tengibúnað~~ sé í ~~viðunandi ástandi.~~

xx. gr.

*Ráðherra setur reglur um gerð, búnað og íhluti ökutækja og um persónulegan verndar**búnað** fyrir öikumenn og farþega, svo og um hvaða áritanir og merki skuli vera á ökutæki vegna eftirlits.*

*Ráðherra getur sett reglur um bann við sölu og markaðssetningu ökutækja, svo og staks búnaðar og íhluta í ökutæki og persónulegs verndar**búnaðar** fyrir öikumenn og farþega, ef ökutækið, búnaðurinn, íhluturinn eða verndar**búnaðurinn** uppfyllir ekki kröfur sem settar eru samkvæmt 1. og 2. mgr. eða ökutækið, búnaðurinn, íhluturinn eða verndar**búnaðurinn** mundi við notkun leiða til hættu eða verulegra óþæginda fyrir öikumann eða aðra vegfarendur.*

~~Í reglugerð sem ráðherra setur skulu m.a. koma fram eftirfarandi atriði:~~

- ~~a. — kröfur á grundvelli heildargerðarviðurkenningar ökutækis varðandi gerð, búnað og íhluti þess til að tryggja að einungis séu markaðssett ökutæki hér á landi sem uppfylla kröfur um öryggi og um verndun umhverfis,~~
- ~~b. flokkun ökutækja og skilgreiningar á þeim,~~
- ~~c. áletranir og merki sem setja skal á ökutæki vegna skráningar eða eftirlits,~~
- ~~d. heimild til að kveða á um bann við viðskiptum með tiltekna hluti eða búnað í ökutæki til verndar öikumanni eða farþegum ef þeir uppfylla ekki skilyrði reglna sem settar eru eða ef notkun þeirra mundi leiða til hættu eða verulegra óþæginda fyrir öikumann eða aðra vegfarendur, og~~
- ~~e. undanþágur frá kröfum enda sé nægjanlegt öryggi tryggt með öðrum hætti.~~

~~Umferðarstofu skal uppfæra reglulega tæknilegar reglur um gerð og búnað ökutækja sem fram koma í alþjóðasamningum sem Ísland hefur samþykkt.~~

Miðað við UMFL hefur efni 59. og 60. gr. UMFL verið dregið saman í eina. Í 1. mgr. hefur því verið bætt við að ökutæki valdi ekki óþarfa hávaða eða mengun, en auðvitað felst það í því að ökutækið sé ekki til óþæginda fyrir aðra. Annars er þetta öðrum þræði notkunarlýsing og er komin úr 35. gr. UMFL. Það ákvæði hefur hins vegar ferð fellt inn í 4. gr. frv. en í ábendingu við þá grein er lagt til að ákvæðið komi óbreytt sem sérstök grein á eftir 34. gr.

Umráðamaður samkvæmt 2. mgr. mundi vera sá sem hefur raunveruleg umráð ökutækisins. En jafnan þegar eigandi ökutækis er lögpersóna hlýtur einhver persóna að vera umráðamaður ökutækisins. Ef ökutæki er í lögmæltu ástandi (2. mgr.) hlýtur það að vera í samræmi við settar reglur. Og ástand sem vísað er til í 1. mgr. er eitthvað annað og meira en hið lögmælt. Að vísa til 1. mgr. í 2. mgr. á því ekki við, og tilvísun í reglur er einnig óþörf. Aðgæsla ökumanns samkvæmt 3. mgr. er viðvarandi og gagnvart öllum búnaði, en sérstaklega gagnvart brýnasta stjórnbúnaði.

Ákvæðin um setningu reglna ættu að vera í sérstakri grein, svo sem segir að ofan. Í upphafi 4. mgr. kemur raunar alls ekki fram um hvers konar reglur er að ræða, en dæmi eru nefnd. Um hvað annað á þar að fjalla? Það er væntanlega um gerð og búnað ökutækja. Mundi þar ekki eiga að fjalla um nagladekk? Reglur samkvæmt 4. mgr. mundu vera meginreglur, en innan þeirra hljóta svo að koma ítarlegri ákvæði og önnur sem eru takmarkandi. Sérákvæði e-liðar 4. mgr. er þannig óþarft. Reglur þær sem ráðherra setur hljóta að vera útfærsla á reglum um gerð og búnað ökutækja sem fylgja ber samkvæmt alþjóðasamningum, svo sem tilskipana samkvæmt EES samningnum. Uppfærsla Umferðarstofu yrði þá eins konar yfirlit en ekki eiginlegar reglur.

Hér er lýst eftir því hvort ekki eigi áfram að vera ákvæði sem samsvarar 61. gr. UMFL, þ.e. um álitæfni í sambandi við flokkun ökutækja, t.d. í tengslum við skráningu.

69. gr.

Tenging og dráttur ökutækis.

Við bifreið, bifhjól og torfærutæki ~~og reiðhjól~~ má tengja einn eftirvagn ~~eða tengitæki~~. Við dráttarvél og vinnuvél má tengja ~~allt að~~ tvo eftirvagna ~~eða einn eftirvagn og eitt tengitæki~~. ---/--- ~~Við bifhjól og reiðhjól má tengja hliðarvagn sem skal þá vera hægra megin við ökutækið~~. ---/--- Við létt bifhjól má hvorki tengja eftirvagn né tengitæki ~~hliðarvagn~~. Við reiðhjól má tengja einn eftirvagn.

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

Ráðherra setur ~~reglur í reglugerð ákvæði um tengingu og drátt ökutækja, þ.m.t.~~ tengingu eftirvagna, ~~tengivagna reiðhjóla~~ og hliðarvagna. Ráðherra getur enn fremur sett reglur ~~og~~ um hvað flytja megi með ökutækjum þessum, svo og veitt undanþágu frá ákvæðum 2. málsl. 1. mgr. við akstur á tilteknum svæðum.

Ráðherra setur reglur um drátt ökutækja.

Ákvæði þessa efnis eru í 62. gr. UMFL. Tenging ökutækja og dráttur ökutækja er ekki það sama. Mælt er með því að tengitæki teljist áfram sérstakur flokkur ökutækja, sbr. ábendingar við skilgreiningar í 3. gr., og að orðalagið miðist við það. Í 4. mgr. á það við að tenging og dráttur er ekki það sama,

70. gr.

Skráning.

Áður en vélknúid ökutæki er tekið í nótkun skal ökutækið skráð Eigandi vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarkerki sé sett á

~~Það áður en það er tekið í notkun. Sama á við um eftirvagn vélknúins ökutækis bifreiðar og dráttarvélar, sem og ferðavagn. Eigi þarf þó að skrá vinnuvél sem nær eingöngu er notuð utan opinberra vega, né eftirvagn bifreiðar á beltum eða dráttarvélar sem nær eingöngu er notaður utan opinberra vega. Ráðherra getur mælt fyrir um skráningu annarra tengitækja.~~

~~Ráðherra getur ákveðið að eigi þurfi að skrá önnur skráningarskyld ökutæki sem nær eingöngu eru notuð utan opinberra vega. Skal þá kveða á um það svæði þar sem nota má ökutækið. Einnig má kveða nánar á um gerð, búnað og notkun ökutækisins. Í reglugerð sem ráðherra setur skal kveðið á um undanþágu frá skráningu ökutækis sem ætlað er til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum, svo og ökutækis sem ætlað er til aksturs utan almennrar umferðar, og hvar nota megi ökutækið.~~

~~Óheimilt er að skrá ökutæki nema sýnt sé fram á að lögmælt ökutækjatrygging sé í gildi. Ráðherra getur sett reglur um hvenær ella skal sýna fram á að slík trygging sé í gildi.~~

~~Ráðherra setur reglur um enn fremur í reglugerð nánari ákvæði um skráningu ökutækis í ökutækjaskrá, svo sem um~~

- ~~a. skráningu ökutækja og eigenda þeirra, og hverja umráðamenn ökutækis skuli skrá,~~
- ~~b. tilkynningu eigendaskipta,~~
- ~~c. b. skráningarmerki, þ. á m. um efni og form, m.a. um útlit, gerð og framleiðslu,~~
- ~~d. e. skráningarskírteini, og getur ákveðið að það skuli haft meðferðis við akstur og því framvísað að kröfu lögreglunnar eða eftirlitsmanns samkvæmt 89. gr.,~~
- ~~e. d. tímabundinn akstur skráningarskylds ökutækis án skráningar,~~
- ~~f. gjöld fyrir skráningu og skráningarmerki, og~~
- ~~g. ökutækjaskrá og aðgang að upplýsingum úr henni.~~
- ~~e. afskráningu ökutækis og heimild Umferðarstofu til einhliða afskráningar þess,~~
- ~~f. tímabundna notkun ökutækis hér á landi sem skráð er erlendis,~~
- ~~g. skráningu ökutækis í eigu erlends ríkis, og~~
- ~~h. umráðamann ökutækis, réttindi hans og skyldur.~~

~~Ráðherra setur reglur um notkun erlendra ökutækja hér á landi, þar á meðal hvenær beri að skrá þau hér.~~

Í grein þessari er á því byggt að öll vélknúin ökutæki skuli skráningarskyld. Og skal eigandi (umráðamaður) bera ábyrgð á skráningu ökutækis í ökutækjaskrá. Það er hægt að gera eiganda abyrgan fyrir því að ökutæki verði skráð. En skráningin sjálf er í höndum stjórnvalds, Umferðarstofu. Ökutækjaskrá er svo skrá sem Umferðarstofa heldur. Í reynd er það þannig að seljandinn (innflytjandinn) sér um að ökutæki verði skráð. Eðlilegra hlýtur að vera að nota það orðalag sem er í 63. gr. UMFL, að skráning skuli fara fram áður en ökutæki er tekið í notkun. Að öll vélknúin ökutæki skuli skráningarskyld felur þá í sér að vinnuvélar verða skráningarskyldar (sbr. skilgreiningu í 3. gr.). Obbinn af vinnuvélum verður þá væntanlega skráður á tveimur stöðum og með tvenns konar skráningarmerki, hjá Umferðarstofu eins og önnur vélknúin ökutæki, og svo hjá Vinnueftirlitinu. Vissulega mætti og væri trúlega heppilegra að undanskilja vinnuvélar sem nær eingöngu eru notaðar til aksturs á opinberum vegum (orðalag sem er í UMFL). Nánari skýring á orðunum “nær eingöngu notað” kæmi í reglugerð, en undanþeginn væri fyrst og fremst akstur stystu leið yfir veg og annað viðlíka. Undanþága miðuð við að vinnuvél sé “ætlúð til aksturs” á afmörkuðum svæðum eins og segir í 2. mgr. vísar til sama orðalags og notað er í skilgreiningum einstakra flokka ökutækja í 3. gr. en þá er miðað við hönnun ökutækis en ekki hvernig eigandi hefur hugsað sér að nýta tiltekið ökutæki.

En skyldi skráning hjá Vinnueftirlitinu annars ekki geta verið fullnægjandi skráning vegna vátryggingarskyldunnar? Sem dæmi um önnur ökutæki sem nær eingöngu er notuð utan opinberra vega eru t.d. golfbílar til nota á golfvöllum, en þeirra er getið í ábendingum við skilgreiningu á reiðhjólum í 3. gr.

Í athugasemdum við greinina segir, reyndar í framhaldi af umfjöllun um skráningarskyldu eftirvagna, að með “þessu fyrirkomulagi er lagður grundvöllur að vátryggingarskyldu ökutækja sem miðast fyrst og fremst við notkun þess en ekki eiginleika eða tegund. Þannig má ætla að vinnuvélar sem ætlaðar eru til aksturs í umferð falli undir 1. mgr. en þær vinnuvélar sem notaðar eru utan almennrar umferðar falli undir reglugerðarákvæði 2. mgr.” Efast má um að vinnuvélar teljist “ætlaðar til aksturs í umferð”, en eigandinn ákveður hvernig hún er notuð. Textinn í 2. mgr. vísar hins vegar til ökutækja sem “ætluð eru til aksturs utan vega”. Vissulega er vátryggingarskyldan ákveðin vegna notkunar ökutækja, og vegna þeirra eiginleika að tjón geti hlotist af akstri þeirra eða notkun sem ökutækis. Í athugasemdum er einnig vísað til þess að fallið hafi verið frá tillögu sem fólst í fyrri gerð frv. um að undanþiggja “torfærutæki sem aðallega eru notuð utan vegar” skráningarskyldu þar sem í frumvarpi um ökutækjatrýggingar sé skráning gerð að grundvelli vátryggingar. Það ætti þvert á móti að vekja furðu að gert hafi verið ráð fyrir því að undanskilja öll beltabífhjól skráningu. Rétt er vekja athygli á því að hvað sem líður skráningu eða vátryggingarskyldu vinnuvéla er ábyrgð á tjóni a.m.k. hluta þeirra nú í reynd án efa tryggð með frjálsri frjálsa ábyrgðartryggingu, sem reyndar er eitthvað þrengri en hin lögmæltá ökutækjatrýgging enda er ábyrgðarregla vegna óskráðra ökutækja og skráðra ekki nákvæmlega eins. Og með gagnkvæmu ábyrgðarkerfi vegna tjóns af völdum óvátryggðra og óþekktra ökutækja, sbr. 94. gr. UMFL, eru tjónþolum a.m.k. að vissu leyti tryggðar bætur. En það gerist þá án framlags af hálfu eigenda þessara ökutækja.

Fara verður varlega í að þrengja vátryggingarskyldu, að ekki sé talað um ábyrgðarreglu umferðarlaganna (eða sérlaga). En við svona breytingu þarf að huga vel að edli ábyrgðarreglunnar vegna hinnar tvíþættu notkunar vinnuvéla, sem vinnutækis og sem ökutækis. En svo ber að hafa í huga að skráningarskylda ökutækja er ekki einungis til komin vegna vátryggingarskyldunnar. Tilgangur skráningarinnar er einnig að halda opinbera eigendaskráningu. Eigandinn ber margvíslegar skyldur og ábyrgð (og eftir atvikum umráðamaður) og það þarf að vera unnt að ganga að honum vísnum vegna margs konar eftirlits, og svo er eigendaskráningin grundvöllur þinglýsingakerfisins. Og þá er ökutækjaskráningin grundvöllur skattlagningar á ökutæki.

Þá er með frv. lagt til að allir eftirvagnar (samkvæmt skilgreiningu 3. gr.) verði skráningarskyldir, en ekki eingöngu stærri gerðir eftirvagna (meira en 750 kg að heildarþyngd) bifreiða og dráttarvéla, auk ferðavagna (hjólhýsa og tjaldvagna). Í athugasemdum við greinina er þessu reyndar snúið við þar sem segir “að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem eru minna en 750 kg að heildarþyngd (jeppakerra) eins og er samkvæmt gildandi lögum”! En þetta felur ekki bara í sér skráningarskyldu jeppakerra, sem auðvitað er nokkur einföldun að því er eftirvagna bifreiða varðar; þetta felur einnig í sér að skrá skal eftirvagna bifhjóla, dráttarvéla og torfærutækja (beltabífhjóla/vélsleða) og beltabifreiða. Hliðarvagnar bifhjóla mundu vera undanskildir. Og svo eru það þau ökutæki sem nú teljast til tengitækja samkvæmt UMFL, svo sem færanlegar steypuvélar o.fl., sbr. ábendingar við nýja skilgreiningu á eftirvagni í 3. gr. En vegna umfjöllunar í athugasemdum um tengsl skráningar og vátryggingarskyldu sem vísað er til að framan þá eiga þau sjónarmið ekki við um eftirvagna, vátryggingarskyldan er bundin við vélknúin ökutæki. Skráningarskyldan ætti einungis að ná til eftirvagna eins og þeir eru skilgreindir í UMFL, og til ferðavagna. Almenn skráning tengitækja er varla

raunhæf, en halda ætti núverandi ákvæði sem heimilar ráðherra að ákveða skráningu tengitækja annarra en ferðavagna, sbr. 4. máls. 1. mgr. 63. gr. UMFL. Og svo ætti að undanskilja eftirvagna bifreiða á beltum og dráttarvéla sem nær eingöngu eru notaðir utan opinberra vega með sama hætti og um vinnuvélar, sbr. að ofan. Er þetta sams konar undanþága og er í 3. máls. 1. mgr. 63. gr. laganna.

Gera þarf greinarmun á því hvort ökutæki er undanþegið skráningarskyldu eða hvort það megi nota án skráningar. Ökutæki sem undanþegið er skráningarskyldu mundi undanþegið vátryggingarskyldu. En skráningarskylt ökutæki sem nota má án skráningar mundi falla undir vátryggingarskylduna, og kveða mætti nánar á um gerð, búnað og notkun slíks ökutækis, sbr. nú 2. mgr. 63. gr. UMFL.

Í 3. mgr. er kveðið á um reglur um skráningu ökutækja sem ráðherra setji. Rétt er að þar verði kveðið sérstaklega á um meginefnið, skráningu ökutækja og eigenda þeirra, og einnig um það hverja umráðamenn ökutækis skuli skrá. Hér mundi vera um að ræða umráðamann í eignarréttarlegu tilliti, svo sem þegar um er að ræða takmarkaðan eða skilyrtan eignarrétt, sbr. ákvæði í reglugerð um skráningu ökutækja. Að því er skráningarmerki varðar, sbr. b-lið, þá hefur útlit, gerð og framleiðsla verið meginkjarni reglnanna. Gerð skráningarmerkja og dreifing er ekki frjáls hverjum sem er, heldur fer hún fram á vegum Umferðarstofu, sem þá hlýtur að halda utan um að þau séu réttilega framleidd. Og dreifing skráningarmerkja er á ábyrgð Umferðarstofu. Skráningarmerkið er opinbert merki og eftirlíkingar þá óheimilar. En tiltaka má efni og form með sama hætti og um ökuskráningu.

- Í c-lið er fellt brott ákvæði um að skráningarskráningu skuli ávallt fylgja ökutæki, og talið að kveða mætti á um það í reglugerð. Slík skylda verður þó ekki lögð á nema með lagastoð en ekki með reglugerð.einni. Varhugavert er að fella þetta alveg niður, en ákveða mætti að ráðherra geti ákveðið að skráningu skuli haft meðferðis við akstur og því framvísað að kröfu lögreglunnar eða eftirlitsmanns samkvæmt 89. gr.

- Í e-lið er ákvæði um afskráningu. Reglur um skráningu ökutækja taka að sjálfsögðu einnig til afskráningar ökutækja, enda hefur sú verið raunin. Verður ekki talin þörf á að taka það sérstaklega fram í lögnum, ekki nú frekar en áður. Einhliða afskráning af þeirri ástæðu sem þarna greinir mætti ákveða á grundvelli viðeigandi heimildar sem fram kæmi í reglugerð. Við afskráningu er nauðsynlegt að gætt sé viðeigandi málsmeðferðarreglna, og að þá sé m.a. gætt að hugsanlegri þinglýsingu.

- Í f-lið er gert ráð fyrir reglum um tímabundna notkun ökutækis hér á landi sem skráð er erlendis. Hér er augljóslega átt við almennar reglur um notkun erlendra ökutækja hér á landi; það eru ökutæki sem skráð eru erlendis. Reyndar munu dæmi um að slíkar reglur nái einnig til ökutækja sem ekki eru skráningarskyld í heimalandi. Þetta ákvæði á þó ekki heima í reglum um skráningu ökutækja, en gæti staðið sem sérstök málsgrein, ef ekki sem sérstök grein á eftir næstu grein, og þá með orðalagi 66. gr. UMFL.

- Í g-lið er svo gert ráð fyrir reglum um skráningu ökutækis í eigu erlends ríkis. Engin skýring er gefin á þessu ákvæði, og væri þó ástæða til þess. Um slík ökutæki gilda hinar almennu reglur um skráningu ökutækja. Annað hvort ber að skrá þau hér eða þau eru skráð erlendis. Er þessa liðar ekki þörf. Rétt er að benda á að um skráningu ökutækja varnarliðs Bandaríkjanna var á sínum tíma kveðið í reglum sem settar voru af utanríkisráðuneytinu með vísun til varnarsamningsins, laga um yfirstjórn mála á varnarsvæðunum og umferðarlaga.

Rétt er að kveða á um það í reglum hvaða gjöld skuli greiða fyrir mismundandi skráningar og fyrir skráningarmerki. Gjöldin verða svo ákveðin í gjaldskrá. Þá hlýtur að vera rétt að kveða sérstaklega á um það að ráðherra skuli setja reglur um sjálfa ökutækjaskrána, hvað í henni skuli standa, og að hann kveði á um aðgang að upplýsingum úr henni. Það sé ekki mál Umferðarstofu einnar. Persónuvernd hefur sína sjálfstæðu nálgun að slíkri skráningu persónulegra upplýsinga.

Loks er rétt að kveðið verði sérstaklega á um það í lögunum, miðað við það að sérlög gildi um lögmæltar ökutækjatrýggingar, að óheimilt sé að skrá ökutæki nema slík váttrygging sé í gildi. Og einnig að með því sé skuli fylgst við tilteknar aðgerðir, svo sem við skráningu eigendaskipta og við almenna skoðun, og þá samkvæmt reglum sem ráðherra umferðarlaganna setji. Ekki er á færi annarra ráðherra að setja reglur um starfsemi sem fram fer samkvæmt umferðarlögunum.

Við 68. gr var vikið að því hvort ekki ætti í lögunum að vera ákvæði sem svarar til 61. gr. UMFL. Og þá einna helst í tengslum við reglur um skráningu.

71. gr.

Einkamerki.

Heimila má eiganda ~~Eigandi~~ bifreiðar eða bifhjóls, þó ekki léttis bifhjóls, ~~hefur heimild til þess~~ að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningamerki ökutækisins (einkamerki), samkvæmt reglum sem ráðherra setur, þar á meðal um flutning einkamerkis af einu ökutæki á annað.

Fyrir rétt til einkamerkis skal greiða 50.000 kr., auk gjalds fyrir skráningu og skráningamerki. Réttur til einkamerkis gildir í átta ár. ~~Skráður eigandi ökutækis skal fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis.~~ Fyrir skráningu á flutningi einkamerkis af einu ökutæki á annað ~~í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr.~~ skal greiða sama gjald og fyrir skráningu eigendaskipta að ökutæki.

~~Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um heimild til að velja einkamerki á ökutæki samkvæmt þessari grein.~~

Samkvæmt 1. mgr. hefur eigandi heimild að velja sér merki. Um þetta á svo ráðherra að setja reglur, sbr. 3. mgr. En er það ekki svo að það þarf að veita heimildina, og það gerir Umferðarstofa? Og er þá ekki rétt að grundvöllurinn komi fyrst, að þetta megi heimila samkvæmt reglum? Heimildin hefur ekki náð til allra bifreiða, t.d. ekki bifreiða með vsk-númer, og ekki sendiráðanúmer. Gjald fyrir einkamerki hefur verið óbreytt frá upphafi, 1996, og er tvöföldun gjalds frá þeim tíma ekki mikil. Þá er óskiljanleg tillitssemi gagnvart "eldri borgurum", hvernig er þetta sambærilegt við það að þurfa að greiða gjald fyrir endurnýjun ökuskírteinis á eins til fimm ára fresti? Enginn veit sína ævina alla.

72. gr.

Skoðun ökutækja ~~ökutækis~~ og ~~álagning og innheimta~~ vanrækslugjald s.

Skráningarskyld Ökutæki, önnur en dráttarvélar og létt bifhjól I, ~~skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 70. gr.,~~ skal færa til ~~reglubundinnar~~ almennrar skoðunar (aðalskoðunar) samkvæmt reglum ~~í samræmi við reglur~~ sem ráðherra setur, ~~á grundvelli 3. mgr.~~ Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvél og létt bifhjól í flokki I. þar á meðal um tíðni skoðunar, hverjir annist skoðun ökutækja og starfsemi skoðunarstöðva, og að öðru leyti um framkvæmd hennar.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar í ~~samræmi við 1. mgr.~~

—Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skoðun ökutækja, svo sem um:

- a. — skilyrði og tíðni aðalskoðunar skv. 1. mgr.;
- b. — skilyrði annarra tegunda skoðunar, þar á meðal skoðunar við afhendingu skráningarmerkja, skráningarskoðunar, vegaskoðunar, skoðunar ökutækis sem skráð er til flutnings á hættulegum farmi (ADR-skoðunar), skoðunar vegna breytingar á ökutæki og endurskoðunar;
- c. — verklag við framkvæmd skoðunar;
- d. — starfsemi skoðunarstofa og endurskoðunarverkstæða, og
- d. — álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 4.–6. mgr.

Nú er ökutæki Hafí eigandi (umráðamaður) ökutækis ekki fært ökutæki til skoðunar innan tilgreindra tímamarka *samkvæmt reglum um skoðun ökutækja*, og skal þá greiða sérstakt vanrækslugjald er *renni rennur* í ríkissjóð. *Í eftirfarandi tilvikum:*

- a. — ökutæki hefur ekki verið fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar;
- b. — ökutæki hefur ekki verið fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar, og
- c. — ökutæki hefur ekki verið fært til skoðunar þegar liðinn er mánuður frá því að skráningarmerki hafði verið afhent tímabundið til þess að færa mætti ökutækið til skoðunar.

Fjárhæð vanrækslugjalds skal ákveðin af ráðherra í reglugerð, en hún skal að hámarki vera 30.000 kr. Breyta má fjárhæð gjaldsins til samræmis við almennar breytingar á verðlagi. Heimilt er ráðherra að ákveða mismunandi fjárhæð ~~vanrækslugjalds~~ eftir flokkum ökutækja. *Nú er ökutæki sem gjald hefur verið lagt á Sé ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, eða skráningarmerki þess lögð inn afhent skoðunarstöð innan mánaðar frá álagningu því að vanrækslugjald var lagt á og gjaldið þá greitt, og lækkar þá gjaldið um 50%. Ef ökutækið er Sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu gjaldsins fellur gjaldið skal fella álagninguna niður.* Heimilt er að hækka gjaldið um allt að 100% ~~ef verði það er ekki greitt við skoðun eða endurskoðun sé þess krafist.~~ Heimilt er ráðherra að hækka fjárhæð í samræmi við breytingar á verðlagi.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á greiðslu vanrækslugjalds. Gjaldið Vanrækslugjald nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki með sama hætti og stöðvunarbrotagjald skv. 1. mgr. 110. gr., sbr. 2. mgr. 111. gr., en fellur þó ekki niður sem helst við eigendaskipti. Um fullnustuaðgerðir vegna innheimtu gjaldsins fer samkvæmt 2.-4. mgr. 111. gr. og má gera fjárnám til tryggingar greiðslu þess hjá eiganda (umráðamanni) ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.

—Takist ekki birting greiðsluáskorunar sem undanfari nauðungarsölu má fara með mál sem segir í 4. mgr. 111. gr. um birtingu í Lögbirtingablaði. Sú birting hefur sömu réttaráhrif og hefði hún verið birt beint fyrir þeim sem greiðsluáskorun beinist að.

Ráðherra setur nánari reglur um álagningu vanrækslugjalds og innheimtu.

Með orðunum “ökutæki skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 70. gr.” í 1. mgr. er vísað til skráningar skyldra ökutækja. Svo getur ráðherra ákveðið mismunandi reglur um skylduskoðun einstakra flokka ökutækja, svo sem fyrir flokka eftirvagna og tengitækja. Ekki er rétt að tala um skilyrði skoðunar (a- og b-liður 3. mgr.), það eru reglur um skoðun, tíðni hennar og framkvæmd sem setja þarf, þar á meðal hverjir annast skoðunina. Að gefnu tilefni er vakin athygli á að hvergi er vikið að eftirliti með skoðunarstöðvum, og þá ekki í hverju á það að vera fólgid, sbr. hins vegar g-lið 116. gr., né heldur hvort geiða skuli fyrir eftirlit. Skoðun sem tengist skráningu eða breytingu á skráningu er hluti af skráningarferli og þannig eitt af skilyrðum fyrir skráning, og kemur fram í skráningarreglum, sbr. 70. gr. frv., en á ekki heima hér. Með umráðamanni í 2. mgr. mundi ekki átt við umráðamann í eignarréttarlegu tilliti heldur þann sem hefur raunveruleg umráð ökutækisins hverju sinni og getur staðið ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar. Umráðamaður í 6. mgr. er hins vegar eignarréttarlegur umráðamaður með sama hætti og umráðamaður sem vísað er til í reglum um stöðubrotagjöld og brottflutning ökutækja í 110.-112. gr.

Rétt er að tengja ákvæðið um álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. e-lið 3. mgr., öðrum ákvæðum um það gjald og þá sem sérstakri málsgrein í lokin. Ákvæðin um vanrækslugjald ættu að vera sérstæð. Lagaumgjörðin um vanrækslugjaldið á ekki að þurfa að vera svona ítarleg; ákvæðin mættu líkjast því sem er í 67. gr. UMFL. Tímafrestir þeir sem eru til að færa ökutæki til skoðunar koma fram í reglugerð og er ekki ástæða til að lögfesta þá. Gjaldið leggst á við þá vanrækslu. Heimild til að breyta gjaldinu miðað við verðlagsbreytingar er tvítekin, bæði í 2. og 7. málsl. 5. mgr., annars vegar til að breyta gjaldinu en hins vegar til að hækka gjaldið. Ráðherra virðist eiga að hafa ansi frjálssar hendur með ákvörðun gjaldsins, og gæti hann hækkað þau eða lækkað innan hámarksins. Lækkun gjaldsins hlýtur að vera háð því að gjaldið sé greitt, en það kemur ekki fram. Heimild til að hækka gjaldið miðað við almennar verðlagsbreytingar er nýmæli sem ekki er vikið að í athugasemdum. Ekki er þar vísað nánar til þess hvernig þetta skuli reikna, eða hversu nákvæmt skuli reikna, frá hvaða tíma breytingar skuli reiknast, hversu títt má breyta gjaldinu, og ef heimild er ekki notuð eitt árið eða ekki að fullu, hvort heinildin geymist til næsta árs. Heimild til að hækka gjaldið um 100% virðist bundin við að ökutæki sé fært til skoðunar og gjald ekki greitt þá. Sem sé að skoðun fari fram án gjaldtöku. Er það virkilega svo? Hver hækkar gjaldið, er hækkunin ákveðin á skoðunarstöðinni, eftir geðþótta skoðunarmanns? Eða verður sú hækkun ákveðin almennt í reglugerð? Hvað ef skoðun dregst von úr viti?

Ekkert kemur fram í ákvæðinu hver skuli annast innheimtuna, en um það mun væntanlega verða kveðið í reglugerð. Ekki hefur hér verið kannað hvaða þýðingu breytt orðalag 6. mgr. hefur miðað við gildandi texta í 4. mgr. 67. gr. UMFL, né efni 7. mgr. sem er nýmæli. Að þessu er í engu vikið í athugasemdum. Í 4. mgr. 67. gr. laganna er gagnert vísað til 2.-4. mgr. 109. gr. laganna um málsmeðferð, en hér hefur orðalagi verið breytt í báðum tilvikum, 6. og 7. mgr. 72. gr., sbr. 2.-5. mgr. 111. gr., og tilvísun á milli ekki með sama hætti, og ákvæðin um birtingu í Lögbirtingablaði alls ekki samhljóða. Ákvæðin í 111. gr. eru reyndar sögð efnislega samhljóða 109. gr. laganna en “færð til nútímalegra horfs”. Sjá og ábendingar við 111. gr. Eðlilegra að vísa áfram til ákvæðanna í 2.-4. mgr. 111. gr. til að tryggja samræmi.

73. gr.

Eftirlit lögreglu ~~Bann við notkun ökutækis.~~

Lögreglunni er heimilt að stöðva ökutæki og láta skoða ástand þess, stærð, þyngd og hleðslu, þar á meðal hvort gætt hafi verið ákvæða um flutning á hættulegum farmi, svo og kanna hvort ökumaðurinn fullnægi skilyrðum til að mega stjórna ökutækinu að lögum. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að ökutækið skuli fært til sérstakrar skoðunar.

Nú er kemur í ljós að skráningarskyld ökutæki til veldur hættu fyrir umferðaröryggi eða það er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, og getur þá lögreglan tekið af því skráningarkerki án frekari viðvörunar.

Reynist ástand ökutækis, sem lögreglan stöðvar, ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að ökutækið skuli fært til sérstakrar skoðunar hjá skoðunarstofu.

Ekki er þörf á niðurlaginu í 1. mgr. Ástæðurnar sem tilgreindar eru mismunandi ríkar. Ákvæði um meðalhófsreglu koma að sjálfsögðu til skoðunar í þessu sambandi, en það eru þá einungis þau almennu sjónarmið sem alltaf eru í gildi. Samsvarandi ákvæði er nú í 69. gr. UMFL. Ætla verður að þegar segir “er eigi fært til skoðunar þegar krafist er” felist ekki í því að nægilegt sé að almennur frestur til að færa ökutæki til skoðunar sé liðinn, heldur hafi krafa verið gerð vegna þess ökutækisins sem í hlut á.

Inn í þessa grein ætti að draga og samræma ákvæði sem eru í 1. mgr. 88. gr. um heimild lögreglu til að stöðva ökutæki, skoða ástand þeirra og vísa ökutæki til skoðunar, sbr. og 1. mgr. 68. gr. UMFL, og breyta þá jafnframt fyrirsögninni í “eftirlit lögreglu”. Bann við notkun er þá eitt úrræði af fleiri. Inn í ákvæðið ætti einnig að koma könnun á því hvort ökumaður fullnægi skilyrðum til að stjórna ökutækinu að lögum. Þetta nýja ákvæði sem er almenns eðlis ætti að koma sem 1. mgr. og það sem hér er í 2. mgr. flyst þá inn í 1. mgr.

XIII. KAFLI

Notkun öryggis- og verndarbúnaðar.

Ákvæðum þessa kafla er skipað eftir flokkum ökutækja (bifreiðir, bifhjól, reiðhjól) eins og er í UMFL. Upphaflega var þessu skipað eftir búnaði, þ.e. annars vegar öryggisbelti ásamt búnaði fyrir börn og hins vegar hlífðarhjálmar. Danir skipa þessu nú þannig: Fyrst er fjallað um öryggisbelti, þá öryggisbúnað fyrir börn; síðan ákvæði um fjölda farþega; svo hlífðarhjálmar og loks búnaður fyrir aðra vegfarendur en ökumann og farþega. Virðist sú skipan til fyrirmyndar. Við samanburð á dönskum reglum er ljóst að reglurnar þarf að endurskoða frekar.

74. gr.

Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í bifreiðum.

Hver sá sem situr í sæti bifreiðar sem búíð er öryggisbelti skal nota beltíð þegar bifreiðin er á ferð.

Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn *sem er lægra en undir* 150 sm *á hæð* viðurkenndan barnabílstól, beltispúða eða annan *sérstakan* öryggis- og verndarbúnað sem hæfir stærð þess. Ef slíkur búnaður er ekki í bifreið skal nota öryggisbelti fyrir barnið.

Barn sem er *læggra en undir* 150 sm *á hæð* má ekki vera farþegi í framsæti bifreiðar sem búin er uppblásanlegum öryggisþúða fyrir framan sætið.

Barn yngra en þriggja ára má ekki vera farþegi í *bifreið, annarri en hópbifreið, fólks-, sendi- eða vörubifreið* nema hún sé með viðeigandi öryggis- og verndarbúnaði ætluðum börnum, sbr. 2. mgr.

Eigi er skylt að nota öryggis- eða verndarbúnað þegar ekið er aftur á bak eða við akstur á bifreiðastæði eða við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Ökumaður skal sjá um að farþegi yngri en 15 ára noti öryggis- og verndarbúnað skv. 1.–4. mgr.

Ráðherra setur *í reglugerð frekari nánari reglur ákvæði* um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar skv. 1.–4. mgr. *þar sem m.a. Þar* skal *m.a.* kveðið á um skyldu til að tilkynna farþegum um skyldubundna notkun *öryggisbelta öryggisbeltis*. Ráðherra getur *og* sett reglur um undanþágu frá *notkun slíks búnaðar skyldu til að nota slíkan búnað*, m.a. við sérstakan akstur.

Við eftirlit með framkvæmd 2. og 3. mgr. getur lögreglan hvenær sem er krafist þess að mæld verði hæð barns. Lögreglan annast mælinguna.

Þessi ákvæði munu vera í samræmi við 71. gr. UMFL. Lagt er til að í stað “fólks-, sendi- eða vörubifreið” komi til einföldunar “bifreið, annarri en hópbifreið”. Reglur um flokkun og gerð öryggis- og verndarbúnaðar hafa að nokkru verið í reglugerð um gerð og búnað ökutækja, enda hluti ökutækisins. Er eðlilegt að svo verði áfram, að þar sé að finna heildstætt yfirlit um allan búnað. Þær reglur falla þá undir 68. gr. En e.t.v. koma hér til fyllri reglur. Hér mætti koma ákvæði um heimild lögreglunnar til að mæla hæð barna, sbr. ábendingar við 43. gr. (ný grein um bifhjól). Sjá að öðru leyti ábendingar á eftir fyrirsögn kaflans.

75. gr.

Öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóls og torfærutækis.

Óvarinn vegfarandi sem er á ferð á bifhjóli eða torfærutæki skal nota hlífðarhjálms ætlaðan til slíkra nota. Sama er um þann sem er á hliðarvagni *bifhjóls* eða eftirvagni *bifhjóls eða torfærutækis slíks ökutækis*. Ökumaður ber ábyrgð á að farþegi noti hlífðarhjálms.

Eigi er skylt að nota hlífðarhjálms við akstur, sbr. 1. mgr., á bifreiðastæði eða við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Hver sá sem situr í sæti bifhjóls eða torfærutækis, *sbr. 1. mgr.*, sem búin er öryggisbelti skal nota beltíð þegar ökutækið er á ferð.

Eigi er skylt að nota hlífðarhjálms eða öryggisbelti við akstur á bifreiðastæði eða við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Ráðherra getur sett *reglur ákvæði í reglugerð* um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms *og öryggisbeltis, m.a.* við sérstakar aðstæður.

Hliðarvagnar eru eingöngu tengdir við bifhjól, en ekki við torfærutæki, sbr. 69. gr. Ökumanni er samkvæmt frv. ætlað að hafa eftirlit með því að allir farþegar, óháð

aldri, noti búnað. Undanþága frá notkun hlífðarhjálms samkvæmt 2. mgr. hlýtur einnig að eiga við um notkun öryggisbeltis samkvæmt 3. mgr. Og sama er með undanþáguhimild samkvæmt 4. mgr.

76. gr.

Öryggis- og verndarbúnaður óvarinna vegfarenda.

Barn yngra en 15 ára skal nota hlífðarhjálms við hjólreiðar.

Ákvæði 1. mgr. á ekki við þegar barn hefur fengið læknisvottorð sem undanþiggur það notkun hlífðarhjálms af heilsufars- eða læknisfræðilegum ástæðum.

Lögregla og foreldrar skulu vekja athygli barna á skyldu skv. 1. mgr.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarbúnað þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru vélknúnu ökutæki.

Vakin er athygli á því hvort ekki eigi að vera heimilt að banna sölu og markaðssetningu slíks búnaðar sem ekki uppfyllir kröfur, sbr. 68. gr. Þær reglur mundu naumast eiga við um hjólreiðar, og alls ekki um gangandi vegfarendur eða hestamenn.

XIV. KAFLI

Flutningur, hleðsla, þyngd og stærð ökutækja.

77. gr.

Hleðsla ökutækja, flutningur farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

~~Farm ökutækis skal skorða tryggilega og festa við ökutækið.~~ Gæta skal þess að farþegar eða farmur byrgi eigi útsýn ökumanns eða tálmi notkun stjórnækja ökutækis. Farmi skal þannig komið fyrir að eigi byrgi lögboðinn ljósa- eða merkjabúnað ökutækis eða skráningarmerki þess.

~~Farþega Ekki~~ má eigi flytja svo marga eða á þann hátt, að valdi þeim eða öðrum hættu fleiri farþega í ökutæki en það er skráð fyrir.

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

Ráðherra ~~getur sett setur í reglugerð frekari reglur nánari ákvæði~~ um hleðslu og frágang farms, ~~og~~ skyldu til að breiða yfir farm, svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm. ~~Þá getur ráðherra sett reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.~~

Ráðherra getur sett reglur um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

Hér er verið að fjalla um hleðslu ökutækis. Grundvallaratriði er þá að ökumaður geti stjórnað ökutækinu, og að hann hafi næga útsýn, svo og að ekkert byrgi ljósa- eða merkjabúnað ökutækis eða skráningarmerki. Það segir í 2. og 3. másl. 1. mgr. Það sem segir í 1. másl. 1. mgr. er ekki annað en það sem fram á að koma í reglum samkvæmt 4. mgr. Felst þetta einnig í því sem segir í 3. mgr. Þetta má ekki skyggja á

Það sem er frumskylda. Fyrst reglur á að setja um hleðslu og frágang farms á það að duga. Að ekki megi flytja fleiri farþega en ökutæki er skráð fyrir er talið “núttímalegra“, en var ekki í fyrri gerð frv. Ekki nægir þetta til að koma í veg fyrir að löglegum farþegafjölda sé staflað/hrúgað í sæti en önnur sæti lögð undir farangur eða annan farm, eða að allir farþegar í stórri hópbifreið radi sér í sæti öðru megin í bifreiðinni. Það sem segir í 2. mgr. 73. gr. UMFL er hnitmiðað og alls ekki gamaldags. Þetta ákvæði fjallar heldur ekki um ofhleðslu farms. Þá er það að breiða yfir farm, sbr. 4. mgr., í sjálfu sér líka frágangur farms Reglur sem setja má um hleðslu og frágang samkvæmt 1. málsl. 4. mgr. ættu að vera “freakari reglur”, sbr. 4. mgr. 73. gr. UMFL. Það er ekki það sama og “nánari reglur” eins og gefið er í skyn í athugasemdum við greinina.

Ákvæðið um öryggisráðstafanir við flutning farþega mundi eiga að standa sér. Það er nú í sérstakri grein og færri betur þannig. Minnt er á það sem segir í ábendingu á eftir fyrrisögn XIII. kafla, að Danir koma í samsvarandi kafla fyrir útarlegri grein um fjölda farþega sem flytja má löglega. Tengist það ákvæði notkun öryggisbelta en tengist ekki hleðslu ökutækis á þann hátt sem er viðfangsefni þessarar greinar.

Á öðrum stað, við skilgreiningu á eftirvagni, hefur verið bent á að frændur vorir Danir hafa sérstakt ákvæði sem bannar flutning farþega í “campingvogn”.

78. gr.

Flutningur á hættulegum farmi.

Við flutning á hættulegum farmi skal fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. Flutningur telst hvers konar tilfærsla á hættulegum farmi á landi, þ.m.t. lestun, losun og geymsla farmsins í ökutækinu, og annað sem fram fer meðan á flutningi stendur og er þáttur í flutningi farmsins.

Hver sem kemur að flutningi á hættulegum farmi [skv. 1. mgr.](#) skal sýna varúð og standa þannig að verki að sem minnst hætta sé á líkams- og heilsutjóni, svo og eignatjóni eða umhverfisspjöllum. Áður en hættulegur farmur er fluttur skal ganga úr skugga um að umbúðir og merking farmsins sé fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skal vera í þannig ástandi að ekki stafi hætta af. Ekki má afhenda hættulegan farm til flutnings þeim sem ljóst er að ekki hefur kunnáttu eða búnað til þess að flytja farminn svo fyllsta öryggis sé gætt.

[Lögreglan hefur eftirlit með flutningi á hættulegum farmi.](#) Umferðarstofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmi við reglur skv. 5. mgr. þegar ökutæki er skráð til flutnings á hættulegum farmi.

Umferðarstofa skal birta samning Sameinuðu þjóðanna um flutning á hættulegum farmi á vegum (ADR) og viðauka hans á vefsetri sínu. Heimilt er að birta viðauka samningsins eingöngu á frummáli hans og skulu þeir uppfærðir jafnóðum og breytingar verða á þeim. Heimilt er að vísa til samningsins og viðauka hans í reglum um flutning á hættulegum farmi.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi [skv. 1. mgr.](#), þar á meðal um flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi) sem ökumaður skal hafa til að annast flutning á hættulegum farmi og eftirlit.

Í athugasemdum við greinina hefði mátt koma fram að reglusetning á þessu sviði byggist einkum á EES samningnum. Spurning er hvort lagaákvæðið þurfi að vera

svona ítarlegt. Huga þarf að orðalagi með tillit til þess að um lagareglur er að ræða. Ekki er þörf að taka sérstaklega fram að lögreglan annast eftirlit með flutningi á hættulegum farmi, sbr. 1. másl. 3. mgr. Lögreglan fer almennt með eftirlit samkvæmt umferðarlögunum. Að þessu eftirliti er sérstaklega vikið í 1. mgr. 88. gr. en við þá grein er ábending um að ákvæði verði flutt í 73. gr. Ákvæðið í 1. másl. 3. mgr. ætti allavega að falla niður. Í 89. gr. kemur svo fram hvert er eftirlitshlutverk Vegagerðarinnar. Og væntanlega kemur Vinnueftirlitið að þessu eftirliti með einhverjum hætti. Til þess þarf væntanlega lagastoð, þar sem sú stofnun heyrir undir annað ráðuneyti. Orðalagið “Umferðarstofa gætir þess” gengur ekki. Umferðarstofa annast ekki eftirlit. En um þetta þarf að kveða í reglum um skráningu eða viðurkenningu ökutækja til slíkra flutninga. Áskilnað um búnað ökutækja ætti einnig að nefna í 5. mgr. Um ADR réttindi mundi eiga að kveða í kaflanum um ökuréttindi. Innfærðar breytingar eru alls ekki tæmandi.

79. gr.

Akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.

Ökumaður ökutækis, sem fjallað er um í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. skal sýna sérstaka varúð í umferðinni með tilliti til stærðar og þyngdar ökutækisins og skal víkja greiðlega fyrir öðrum og nema staðar ef þörf krefur.

Ökumaður ökutækis skv. 1. mgr. skal við akstur undir brú, í *veggöngum göngum*, undir rafmagns- eða símalínu eða við svipaðar aðstæður ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að hætta á manntjóni eða eignatjóni skapist.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. eða í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. getur veghaldari leyft meiri áspunga og heildarþyngd ökutækja á einstökum vegarköflum, svo og ákveðið minni áspunga eða heildarþyngd á öðrum, hvort tveggja miðað við burðarþol brúar eða vegar.

Vegagerðin getur veitt undanþágu frá reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga.

Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms, þar á meðal um akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja. Reglur þessar skulu einnig taka til samtengdra ökutækja. Í reglunum getur ráðherra m.a. kveðið á um í hvaða tilvikum kalla verður til aðstoð lögreglu við flutning á vegum. Þá skal í reglum þessum kveðið á um hámark áspunga og heildarþyngdar ökutækja, með og án farms.

Heimilt er að innheimta gjald vegna kostnaðar við veitingu undanþágu og eftirlit með að skilyrði séu uppfyllt, svo og aðstoð lögreglu og Vegagerðarinnar við flutning og tilhögun á útgáfu leyfis sem nánar er kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Hér hefur verið steypt saman í eina grein og blandað saman ákvæðum sem í UMFL eru í tveimur greinum, 75. gr. (breidd, lengd og hæð ökutækja) og 76. gr. (áspungi og þyngd). Er þetta fullmikið. Reglurnar um breidd, lengd og hæð eru grundvallarreglur um ökutæki, með sama hætti og reglur um gerð og búnað ökutækja. Hins vegar eru reglur um hámark áspunga ökutækja og um heildarþyngd þeirra, með og án farms. Í báðum tilvikum er um að ræða almennt hámark, en gert ráð fyrir reglum sem heimila undanþágur.

Misvísandi er að nefna “akstur” í fyrirsögn greinarinnar, þótt um slíkar reglur sé m.a. kveðið. Stærðin og þyngdin er meginefni reglnanna. Væri miklu betra að halda

ákvæðum um stærð (breidd, lengd og hæð - og þá í þeirri röð) og ákvæðum um þyngd áfram aðskildum og í tveimur greinum. Og að greinarnar hefjist þá á meginreglu þótt um hana skuli kveðið í reglugerð. En sameiginleg fyrirsögn gæti verið “Stór og þung ökutæki”.

Ákvæðin um stærð og þyngd ökutækja sem setja á gilda um öll ökutæki. Hegðunarreglan í 1. mgr. gildir þannig um öll ökutæki. Hún hefur ekkert sjálfstætt gildi enda er kveðið á um þessa hegðun í umferðarreglunum, sbr. 21. og 23. gr. frv., Reglan í 2. mgr. á einnig með sama hætti við um öll ökutæki, en það ákvæði UMFL sem augljóslega er fyrirmyndin, 2. mgr. 75. gr., beinist að sérstaklega háum ökutækjum, svo sem skýrist þegar ákvæðið er skoðað að öðru leyti. Niðurlag ákvæðisins ætti að vera eins og er nú í lögum “án hættu eða óþæginda”. Hættan á ekki að þurfa að vera svo mikil að hætta sé á tjóni. Í athugasemdum við 2. mgr. er vísað til breytinga á málsgreininni, miðað við gildandi lög, en breytingin er miðað við fyrri gerð frv. Lögin áskilja alls ekki að hætta sé á tjóni, heldur einungis “hætta eða óþægindi”.

Hvað skyldi vera átt við þegar í 3. mgr. segir “Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr.”? Má leyfa meiri þunga þrátt fyrir að sýna skuli varúð?

Mikill munur er á undanþágum frá reglum um stærð annars vegar og þyngd hins vegar. Stundum þarf undanþágu frá hvoru tveggja, en þessu má ekki blanda of saman. Við undanþágu frá reglum um stærð reynir oft á lögreglu við undirbúning og framkvæmd (fylgd og eftirlit) en veghaldari kemur lítið við sögu. Vegagerðin kemur varla mikið við sögu við flutninga í þéttbýli, svo sem við flutning húsa milli hverfa í Reykjavík. Enn gildir að þessu tvennu ætti ekki að blanda svona miklu saman. Ákvæðin verða ekki skýrari við það.

Í ábendingum að framan við IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna er bent á að flytja ætti ákvæði þess kafla aftar, og að kaflinn komi á eftir 79. gr.

Miðað við efnisskipan UMFL komu á eftir 79. gr. tveir kaflar, um “hindrun á vegi” og um “séraðstæður hreyfihamlaðra”. Þeim ákvæðum hefur verið skipað annars staðar í frv., þ.e. í 6., 8. og 86. gr., og koma ábendingar af því tilefni þar fram. Þessi ákvæði myndu koma á eftir nýjum kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og orðast þannig:

xx. kafli.

Hindrun á vegi.

xx. gr.

Óhreinkun vegar o.fl.

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

Ef eitthvað sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina fellur eða rennur af ökutæki á veg skal það þegar fjarlæggt. Ef það er eigi unnt skal

vara vegfarendur við með merkjum eða á annan hátt þar til það sem hættu eða óþægindum veldur hefur verið fjarlæggt.

Leyfi lögreglunnar þarf til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina, nema sérstakar ástæður geri geymslu til bráðabirgða nauðsynlega. Ef eigi er unnt að setja slíka muni, tæki eða efni út fyrir akbraut skal þeim komið fyrir eins utarlega á henni og unnt er og staðurinn auðkenndur viðvörunarmerkjum.

Lögreglan getur krafist þess að loftstrengur sem lagður hefur verið yfir veg verði fjarlægður ef hann hefur í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferðina.

xx. gr.

Rekstur búfjár.

Eigi má án leyfis lögreglu reka búfé á vegi.

Rekstri búfjár skulu ætíð fylgja nægilega margir gæslumenn.

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

Þá ætti hér einnig að koma kafla með ákvæði um séraðstæður hreyfihamlaðra, sbr. athugasemdir við 84. gr.

xx. kafli

Séraðstæður hreyfihamlaðra.

xx. gr.

Ráðherra getur sett reglur um staðiskort fyrir hreyfihamlaða og um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.

XV. KAFLI

Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.

80. gr.

Umferðarstjórn.

Lögreglan getur stjórnað ~~stjórnað~~ umferð þar sem hún telur þess þörf.

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

Ráðherra getur sett reglur um heimild annarra til að stjórna umferð.

Ráðherra getur sett reglur um merkjagjöf við umferðarstjórn, ~~þar á meðal um heimild annarra en lögreglunnar til að stjórna umferð.~~

Satt að segja er nú viðkunnanlegra að segja að lögreglan geti stjórnað umferð. Er það ekki fortakslaust? Þessi heimild er víðtæk. Heimildin gildir ekki einungis um stjórn lögreglumanna á vettvangi heldur er felur hún í sér möguleika lögreglunnar á að ákveða fyrirkomulag umferðar í víðtækari mæli. Nefna má dæmi frá fyrri tíð takmarkanir á umferð í jólaumferðinni eða þegar fjölmenni safnast saman af ýmsu tilefni, reglur um umferð á vegum til Þingvalla á Þingvöllum þegar þar hafa verið haldnar stórhátíðir, o.fl. Slíkar ákvarðanir mundi einnig vera unnt að taka þegar þörf er á vegna almannavarnasjónarmiða o.fl.

Í 2. mgr. segir að veghaldari geti stjórnað umferð! En þessu tvennu, stjórn lögreglu og veghaldara, ætti að halda aðskildu, og heimild veghaldara þá í sérstakri grein, sbr. 80. gr. UMFL. Heimild veghaldara lýtur fyrst og fremst að umferðarstjórn með umferðarmerkjum, þótt annað sé ekki útilokað.

Þegar talað er um merkjagjöf við umferðarstjórn mundi það einkum vera þau merki sem lögreglan notar, þ.e. þau sem gefin eru með höndum og með beitingu þeirra. Umferðarstjórn veghaldara mundi einkum byggjast á notkun umferðarmerkja. Þetta er því ekki sams konar umferðarstjórnun.

Á öðrum stöðum í frv. á að byggja á því að ráðherra hafi heimilað þeim starfsmönnum Vegagerðarinnar sem ætlað er að stöðva ökutæki vegna eftirlits að stjórna umferð á grundvelli 3. mgr., sbr. 2. mgr. 79. gr. UMFL.

xx. gr.

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

Ráðherra getur sett reglur um umferðarstjórn samkvæmt 1. mgr.

81. gr.

Sérákvæði um notkun vega, hraðamörk, löggæslumyndavélar o.fl.

Veghaldari *opinbers vegar* getur kveðið á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að fengnu samþykki sveitarstjórnar, þegar það á við, og lögreglu, m.a. um:

- a. *aðalbrautir* og það hvar *umferð* ella *hefur forgang*, sbr. 2. mgr. 25. gr.,
- b. stöðvun og lagningu ökutækis,
- c. ~~b.~~ hvar umferð skuli *að öðru leyti* hafa forgang, sbr. 2. ~~3.~~ mgr. 25. gr.,
- d. ~~e.~~ einstefnuakstur,
- e. ~~d.~~ gangbrautir,
- f. ~~e.~~ *undanþágur frá og bann* við tiltekinni umferð, og

~~g-f.~~ aðrar takmarkanir á umferð um veg, ~~þ.m.t. umferðareyjar og hraðahindranir í þágu umferðaröryggis.~~

Lögreglan getur, að beiðni veghaldara einkavegar og með samþykki svetarstjórnar, kveðið á um varanleg sérákvæði um umferð á einkavegi.

Á þjóðvegum ákveður Vegagerðin hraðamörk skv. 2.–4. mgr. 36. gr. ---/--- Hraðamörk á þjóðvegum í þéttbýli skulu þó ákveðin að fengnu samþykki viðkomandi sveitarstjórnar og lögreglu. Á öðrum *opinberum* vegum ákveður sveitarstjórn hraðamörkin að fengnu samþykki lögreglu. *Lögreglan getur, að beiðni veghaldara einkavegar og með samþykki sveitarstjórnar, ákveðið hraðamörk á einkavegi.*

Ákvarðanir samkvæmt grein þessari skal ~~veghaldari~~ gefa til kynna með umferðarmerkjum, *nema lögreglan stjórnir umferðinni*. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafli, *má þó í stað þess birta með opinberri auglýsingu skal birta á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.*

Ágreiningi stjórnvalda vegna ákvörðunar samkvæmt grein þessari má skjóta til ráðherra innan fjögurra vikna frá því ákvörðun var tilkynnt hlutadeigandi eða ráðstöfun hrint í framkvæmd ~~um niðurstöðu á grundvelli 1. og 3. mgr., svo og 3. mgr. 16. gr., geta aðilar máls vísað til ákvörðunar ráðherra.~~

Ákvarðanir samkvæmt þessari grein eru öðrum þræði formákvæðanir til að ákveða að frávik gildi um umferð miðað við hinar almennu umferðarreglur umferðarlaganna. Forsendur þeirra ákvæðana eru margs konar, ráðast þær m.a. af því hvert skipulag hafa skuli, hvaða umferð skuli hafa forgang, viðbrögð við skorti á bifreiðastæðum o.s.frv.

Samkvæmt 1. mgr. á veghaldari að kveða á um varanleg sérákvæði um umferð. Veghaldarar eru Vegagerðin (ríkið) og sveitarfélögin, og svo eru það aðrir fyrirvarsmenn lands (eigendur/afnotahafar), svo sem opinberar stofnanir, fyrirtæki og einstaklingar. Leita á samþykkis lögreglunnar, svo og sveitarstjórnar þegar það á við. Ganga verður út frá því að það sé sveitarstjórnin sjálf sem er veghaldari en ekki sú stjórnslueining sveitarfélgsins sem fer með þau verkefni. En lögreglan getur svo stjórnað umferð þegar hún telur þess þörf, sbr. undanfarandi grein. Samkvæmt UMFL er þetta hlutverk ýmist í höndum Vegagerðarinnar, eða í höndum lögreglustjóra að fengnum tillögum sveitarstjórnar og eftir atvikum Vegagerðarinnar. Samkvæmt fyrri gerð frv. skyldi veghaldari hafa samráð við sveitarstjórn og lögreglu en nú er áskilið samþykki. Í athugasemdum með frv. er þessarar breytingar þó ekki getið. Þessu má að sjálfsögðu skipa á ýmsa vegu, en víðast hvar mun lögreglan þó hafa meira heldur en minna um þetta að segja. Allavega þarf að tryggja aðkomu lögreglunnar að slíkum ákvörðunum.

Ákvarðanir um aðalbrautir á þjóðvegum hafa haft sérstöðu. Hugtakið aðalbraut á sér langa sögu í umferðarlöggjöfinni, og er það vegur þar sem umferðin nýtur forgangs (umferðarregla samkvæmt 2. mgr. 25. gr. UMFL og 2. mgr. 25. gr. frv. Það lýtur að skipulagi umferðarinnar og stjórnun, og þarf þannig ekki að vera það sama og aðalvegur í skilningi veghaldara/framkvæmdaaðila. Almenna reglan er sú sem fram kemur í 4. mgr. 25. gr. UMFL og 4. mgr. 25. gr. frv. að þegar ökumenn stefna svo, að leiðir þeirra skerast á vegamótum, skal sá þeirra, sem hefur hinn sér á hægri hönd, veita honum forgang. Við önnur tilvik en þau sem greinir í 3. mgr. sömu ákvæða þarf að taka sjálfstæða ákvörðun til að ákveða aðra skipan. Ákvörðun um aðalbraut er þannig sjálfstæð ákvörðun, hún býður m.a. upp á aukinn hraða á veginum og þá aukna hættu, t.d. við akstur á vegamótum. Kann ekki að vera svo að

umferð á of mörgum vegum í þéttbýli hafi forgang og að umferð þar verði hættulegri vegna hins aukna hraða og þeirrar öryggistilfinningar að ekki sé hættu að vænta af umferð við vegamót. Þessi sama tilfinning smiti svo út frá sér við umferð á öðrum vegum og aðgæsla verði þá ekki nægileg þar sem umferð nýtur ekki forgangs. Ýmsir vegir í Reykjavík og hringvegurinn urðu þannig ekki aðalbraut fyrir aðrar forsendur voru taldar uppfylltar. Þjóðvegir liggja gjarnan um fleiri umdæmi, hvort heldur er sveitarfélög eða umdæmi lögreglu, og er þá æskilegt að reglur séu samræmdar. Ákvörðun um aðalbrautir er eitt af meginfrávikum frá almennum umferðarreglum, og er rétt að slíkt ákvæði haldist í lögum, og þá sem sérstakur liður í 1. mgr., auk þess sem ákvæði verði áfram um það hvar umferð skuli að öðru leyti hafa forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr. (tilvísunin í b-lið er ekki rétt). Ef ákvörðun um bann við tiltekinni umferð á ekki að vera algert þá er tekin ákvörðun þess eðlis, eða fyrri ákvörðun er breytt þannig. Undanþáguákvæðis er þannig ekki þörf í e-lið. Ekki er víst að ákvarðanir um uppsetningu umferðarljósá hafi verið teknar með þeim hætti sem greinir í 81. gr. UMFL sem sérákvæði um notkun vegar. En ef sérákvæði eiga að gilda við tiltekin umferðarljós felur það í sér einhverja "takmörkun á umferð um veg" og fer þá um það samkvæmt f-lið og það síðan gefið til kynna með umferðarmerki. Umferðareyjar og hraðahindranir munu ekki hafa sætt meðferð með samkvæmt þessum reglum. Trúlega heldur ekki það þegar vegi hefur verið lokað með lagningu gangstéttar þvert fyrir vegamót eða þegar vegamótum hefur verið breytt þannig að umferð getur aðeins farið í eina átt.

Í athugasemdum við 36. gr. var vikið að því að ákvörðun samkvæmt 4. mgr. (hámarkshraði yfir 90 km/klst) hefði sérstöðu og ætti að vera í höndum ráðherra. Eðlilegt væri að fella 2. og 3. mgr. saman í eina málsgrein.

Það segir sig að ákvarðanir skuli birtar með umferðarmerkjum. Í 85. gr. er kveðið á um það hver sér um uppsetningu umferðarmerkja og þarf ekki að taka það frekar fram hér. En gera þarf ráð fyrir því að lögreglan kunni að stjórna umferðinni, sbr. 4. mgr. 81. gr. UMFL. Varðandi birtingu ákvarðana verður að ætla að um það eigi að gilda hinar almennu reglur um birtingu opinberra auglýsinga, þ.e. birting í Stjórnartíðindum eða Lögbirtingablaði. Hvort Vegagerðin eigi að halda slíkum auglýsingum til haga er svo annað mál. En á Vegagerðin að halda utan um auglýsingar um umferð í Reykjavík eða á Akureyri, nú eða í öllum sveitarfélögum?

81. gr. UMFL og frumvarpsgreinin gera ráð fyrir því að einkavegir og opinberir vegir lúti sömu reglum. Mundi ekki vera rétt að almennu reglurnar gildi einungis um opinbera vegi, þ.e. vegi ríkisins og vegi seitarfélaga. Um einkavegi mætti ákveða að lögreglan geti þar tekið samsvarandi ákvarðanir, og þá að fenginni beiðni veghaldara og með samþykki sveitarstjórnar.

Ákvæðið í 5. mgr. um að vísa megi ágreiningi um ákvörðun til ráðherra er nýmæli miðað við fyrri gerð frv., en það er ekki kynnt með þeim hætti. Segir að ágreiningi um niðurstöðu geti aðilar vísað til ráðherra. Rétt mundi vera að það væru einungis viðkomandi stjórnvöld sem væru aðilar málskots, en ekki veghaldarar einkavegar. Rétt væri að afmarka frest til málskots og frá hvaða tímamarki.

82. gr.

Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.

Veghaldari getur, í samráði við lögreglu og almannavarnanefnd, þegar það á við, takmarkað eða bannað umferð vélknúinna ökutækja um stundarsakir á vegi sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum orsökum þar til viðgerð er lokið eða hætta liðin hjá.

Sveitarstjórn og Vegagerðinni, þegar um þjóðveg er að ræða, er heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hætta er talin á að svo verði. Til grundvallar slíku banni skal liggja fyrir rökstuðningur fyrir takmörkun umferðar vegna mengunar, studdur mæliniðurstöðum og mengunarspám.

Takmarkanir á umferð vegna mengunar frá ökutækjum geta t.d. falist í breytingum á hámarkshraða, takmörkun á umferð stærri ökutækja eða takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarmerkja. Upplýsingar um slíkar takmarkanir skulu gefnar með umferðarmerkjum og auglýsingum á opinberum vettvangi, svo sem á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.

Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 20.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil.

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um úrræði og við hvaða kringumstæður grípa megi til takmarkana, sbr. 2. og 3. mgr. Kveða skal á um nánari kröfur, viðmið og fyrirkomulag gjaldtöku vegna notkunar negldra hjólbarða skv. 4. mgr. í reglugerð sem ráðherra setur.

Það er ljóst að lögreglan hefur heimild til að stjórna umferð þegar hún telur þess þörf, sbr. 80. gr. Það á við um umferð þegar jölaösin er sem mest, 1. maí eða 17. júní eða á “menningarnótt”. Það hefur verið gert við stórviðburði á Þingvöllum. Það gildir að sjálfsögðu einnig ef hættuástand skapast, hvort sem er vegna ástands sem flokkast undir almannavarnir eða vegna mengunar. Það er lögreglunnar að bregðast við þegar almannahætta vofir yfir. Hún vegur þá og metur ástæður. Samkvæmt lögum um almannavarnir fer lögreglustjóri með stjórn aðgerða þegar skapast ástand sem fellur undir almannavarnir. Hann hefur þá víðtækar heimildir til umferðarstjórnar á hættustundu. Þetta er sjálfstæð heimild, í viðbót við heimildir samkvæmt umferðarlögum. Ekki þarf að hnykkja frekar á þessu í umferðarlögunum; og þá ekki að draga úr því, hvað þá að leggja það í hendur annarra, þ.e. veghaldara. Tekið skal fram að almannavarnanefnd fer ekki með stjórn aðgerða.

Í 80. gr. að framan, sbr. 80. gr. UMFL, er ákvæði um heimild veghaldara til að takmarka eða stjórna umferð vegna vegavinnu og þar sem hætta stafar að umferð vegna skemmda á vegi. Þarf ekki að endurtaka þá heimild. Hins vegar er í 82. gr. UMFL ákvæði um heimild veghaldara til að takmarka eða banna umferð um stundarsakir ef það er nauðsynlegt til hlífðar vegi. Hér er m.a. átt við svokallaðar þungatakmarkanir vegna aurbleytu. Þarf slíkt ákvæði að vera til áfram, og þá sem sérstök grein.

Spurning er svo hversu mikil þörf er fyrir sérstaka reglusetningu vegna loftmengunar. Ansi er óljóst hver skal vera bakgrunnur ákvörðunar (það á þó að liggja fyrir rökstuðningur) og það til hvaða ráðstafana skuli grípa. Ætla verður að lögreglustjóri verði kvaddur til ef slíkt ástand blasir við? Og jafnvel almannavarnir. Ljóst er þó að lögreglan hefur þegar heimild til að grípa inn í á grundvelli 80. gr. Spurning er hvort víðtækar heimildir af svona tilefni eigi ekki að vera í höndum lögreglustjórnarinnar. Væri ekki ráð að grundvöllur þessa verði sá að ráðherra hafi heimild til að setja reglur um hvernig að svona skuli staðið og þar komi fram hvað

megi ákveða. Slíkt ákvæði kæmi sem sérstök grein. Til viðlíka ráðstafana hefur verið gripið erlendis við aðrar aðstæður, svo sem í olúkreppunni á áttunda áratugnum og á styrjaldarárum, og þá væntanlega með sérstakri löggjöf.

Reglur um notkun nagladekkja koma fram í reglum sem settar eru samkvæmt 60. gr. UMFL, sbr. 4. mgr. 68. gr. frv. Nagladekk eru heimilud enda þótt notkun þeirra valdi sliti á vegum og mengun og það gangi þá gegn 35. og 59. gr. UMFL, sbr. ábendingar við 68. gr. og á eftir 34. gr. frv. um nýja grein á eftir þeirri grein. Nagladekk geta einnig leitt til lengri stöðvunarvegalengdar þegar bifreið skautar við hemlun á þurrum vegi með bundnu slitlagi. Þess vegna er notkun nagladekkja sums staðar erlendis bönnuð, og hún er mjög varasöm á hraðbrautum þar sem hraði er mikill. Á sama hátt og reglur hafa krafist léttari og minni nagla þá hlýtur að vera heimilt að banna þá, eða banna á tilteknum árstíma. En reynslan hefur sýnt að ekki er unnt að festa alfarið það tímabil sem heimild á að ná til; tíðarfar og staðhættir skapa “aksturaðstæður” utan tímabils þar sem nauðsyn slíks búnaðar þykir nauðsynlegur. Það sem segir í 2. málsl. 4. mgr. er mjög sérkennilegt, notkun negldra hjólbarða er sögð óheimil á tilteknu tímabili. En nú eru ýmsar gerðir nagla (gaddar og að öðru leyti stærri en reglurnar segja til um) alfarið bannaðar, og notkun slitinna hjólbarða er líka óheimil. Skyldi þurfa að taka það fram í lögnum?

Gjaldtaka vegna nagladekkja á naumast heima í kafla um umferðarstjórn. Og ákvæði um gjaldtöku vegna notkunar ætti að vera sjálfstæð grein, á eftir ákvæðunum um stöðvunargjöldin (110. og 111. gr). Liggur fyrir könnun á því hvort framkvæmanlegt sé að taka upp slíka gjaldtöku, og þá hvort forsendur séu til að setja reglur um það? Er líklegt að unnt verði að afmarka naglalaust svæði og útbúa innheimtukerfi sem standi undir kostnaði? Er ekki nauðsynlegt að slíkt hafi verið kannað ítarlega og að niðurstöður slíkrar könnunar verði svo lagðar til grundvallar við fyrirhugaða lagasetningu? Er ekki líklegt að tvö eða fleiri sveitarfélög kunni að telja hagkvæmt að standa saman að svona kerfi. Grundvöllur alls hlýtur að vera reglugerðarheimild. Þar mundi koma fram hvað þurfi til að sveitarstjórn fá heimild til að leggja á gjald, og hvernig það gang fyrir sig. Mundi reglugerðin þá ekki eiga að kveða á um einstök gjöld? Og um skyldu sveitarfélags til að hafa eftirlit með því að eftir reglunum sé fylgt, og þá um sérstakt vanefndagjald ef ekið er inn á svæði án greiðslu. Hvernig á svo að innheimta vanefndagjaldið? Um hvað á að hafa samráð við Vegagerðina? Í athugasemdum er talað um að gjald verði lagt á eiganda/umráðamann sem þó er ekki nefnt í sjálfri greininni, enda mun gjaldið væntanlega fyrst og fremst verða greitt fyrirfram. Er gjaldskyldutímabilið það sama og tíminn þegar nagladekk eru ekki bönnuð, en samkvæmt gildandi reglum er heimilt að nota nagla utan naglatíma ef þess er þörf vegna aksturaðstæðna. Hvað er þá utan tímabils? Er það utan tímabils á svæði þar sem reglurnar gilda á, eða á þetta við hvarvetna á landinu? Á Siglufirði, Raufarhöfn eða Egilsstöðum þótt snjór sé enn í byrjun maí? En þessar reglur gilda á “tímabilinu”, og af því leiðir að þær gilda ekki utan þess tímabils.

83. gr.

Stöðukort og stöðureitir.

Ráðherra getur ákveðið að þar sem heimild til lagningar ökutækja er tímabundin megi því aðeins leggja ökutæki að notuð skuli sérstök stöðukort. Ráðherra setur reglur um stöðukort og notkun þeirra.

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

Ráðherra hefur enn engar reglur sett um stöðukort og notkun þeirra, sbr. 1. mgr. Slík kort (klukkukort) hafa þó verið notuð bæði á Akureyri og í Reykjavík.

84. gr.

Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða.

—Eingöngu handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt með þar til gerðu umferðarmerki eða yfirborðsmerkingu eða þar sem á annan hátt er sannanlega gefið til kynna að um stæði fyrir ökutæki hreyfihamlaðs einstaklings sé að ræða.

—Handhafa stæðiskorts skv. 1. mgr. er jafnframt heimilt að leggja ökutæki í gjaldskytt bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu, enda sé þá gætt ákvæða 3.—5. mgr.

—Þegar ökutæki er lagt í bifreiðastæði skal stæðiskorti komið fyrir innan við framrúðu þannig að framhlið þess sjáist vel að utan.

—Skytt er að sýna stæðiskort við eftirlit. Heimilt er lögreglumanni eða stöðuverði sem annast eftirlit með stöðvunarbrotum að leggja hald á stæðiskort til bráðabirgða ef grunur leikur á misnotkun þess.

—Ef stöðuvörður verður var við misnotkun stæðiskorts skal hann gera viðkomandi lögreglustjóra viðvart.

—Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum 27. og 28. gr. um stöðvun og lagningu ökutækis, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir þá, sbr. 110. gr.

Í UMFL eru ákvæði um “séraðstæður fyrir hreyfihamlaða” í sjálfstæðri grein, 78. gr. a, í sérstökum kafla á undan þessum kafla. Ákvæðið gengur út á að hreyfihamlaðir njóti tiltekinna undanþága frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja. Er hér mælt með því að ákvæðinu verði áfram skipað með þeim hætti, þá á eftir nýjum kafla um hindrun á vegi en á undan þessum kafla (um umferðarstjórn). Efnislega skal því haldið fram að lagaheimild eins og hún er í UMFL eigi að vera fullnægjandi, þannig: “Ráðherra getur sett reglur um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir hana.” Allt annað er útfærsla sem heima á í reglunum en alls ekki í lagaákvæði.

Bifreiðastæði sem merkt eru með hjólastólsmerki eru ætluð hreyfihömluðum. Hreyfihamlaðir þurfa að geta sýnt fram á fötlun sína, og í því skyni hafa verið gefin út sérstök skírteini (stæðiskort), nú á grundvelli reglna samkvæmt EES samningnum. Um útgáfu þessara korta þarf að setja reglur. Lengi vel voru slík kort gefin út án sérstakrar lagastöðar. Stæðiskortin eru staðfesting á því að handhafi þess sé hreyfihamlaður, og með notkun kortsins nýtir hann rétt sinn. Ekki skal þó fullyrt að sannanlega hreyfihömluðum manni verði talið óheimilt að leggja í sérmerkt bifreiðastæði. Sá gæti þó þurft að standa fyrir máli sínu, en hæpið er að hann yrði beittur viðurlögum. Þá þykir rétt að tryggja hreyfihömluðum víðtækari rétt til að leggja ökutæki víðar en í hin sérmerktu bifreiðastæði. Til þess þarf lagastöð. Þá undanþágu má þó ekki tengja við ákvæði 27. og 28. gr. almennt, enda er þar um að ræða staði þar sem það getur valdið hættu eða óþægindum ef ökutæki er stöðvað þar eða því lagt. Þetta mundi hins vegar eiga við um staði þar sem stöðvun eða lagning er takmörkuð á grundvelli 81. gr., auk staða þar sem gilda reglur um stöðureiti (stöðumæla). Til þessa hefur undanþágan þó eingöngu verið látin ná til gjaldskyldra bifreiðastæða. Í 5. mgr. er vísað til reglna um notkun stöðureita og gjald fyrir “þá”, sbr. 110. gr. Það er gjald fyrir hana (notkunina). Reglur um þetta efni eru samkvæmt

83. gr., en meðferð vegna brota á þeim reglum eru í 110. og 111. gr. Hins vegar gengur ekki að telja þær reglur meðal reglna samkvæmt 27. og 28. gr. Lagt er til að ákvæðið verði í meginatriðum eins og það er í UMFL en við bætist að reglurnar skuli kveða á um stæðiskort fyrir hreyfihamlaða. En ákvæðið komi í sérstakum kafla og sérstakri grein á undan XV. kafla (80. gr.).

85. gr.

Umferðarmerki o.fl.

Ráðherra setur reglur um gerð og merkingu umferðarmerkja, merkja á yfirborði vegar, ljós- og hljóðmerkja og annarra merkja á eða við veg til stjórnunar á eða leiðbeiningar fyrir umferð.

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

Ráðherra setur enn femur reglur um notkun merkja samkvæmt 1. mgr., þar á meðal um samþykki lögreglunnar.

Veghaldari opinbers vegar skal sjá um að merki samkvæmt 1. mgr.

umferðarmerki verði sett á eða við veg þar sem sérreglur gilda um umferð eða þörf er á til stjórnunar eða leiðbeiningar.

Eigi má án leyfis veghaldara *opinbers vegar* setja merki á eða við veg, ~~skr. 1. mgr. 12. gr.~~

Samþykki lögreglunnar þarf til að setja upp merki samkvæmt 1. mgr. á eða við einkaveg.

Kostnað vegna merkja skv. 1. mgr. skal veghaldari greiða, nema *annað leiði af reglum samkvæmt 3. mgr. um annað sé um samið.*

~~Um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa og hljóðmerkja og annarra merkja á eða við veg til stjórnunar á eða leiðbeiningar fyrir umferð, svo og hvað þau tákna og hvenær megi frá þeim víkja, skal kveðið á í reglugerð sem ráðherra setur.~~

Hér her hefur meginreglan um umferðarmerki o.fl. (4. mgr.) sem var í sjálfstæðri grein verið flutt aftast í greinina. Áhyggjur af orðinu “leiðbeiningar” sem fram komu við 7. gr. virðast gleymdar. Þegar sú grein var samin var þess ekki gætt að samræma texta greinanna. En þegar tekið hefur verið tillit til ábendinga við 7. gr. þarf ekki að hafa áhyggjur af því. Er orðalagið haft í samræmi við 7. gr. Óljóst er við hvað er átt með orðunum “og hvenær megi frá þeim víkja”. Hvenær megi víkja frá merkjum? Er það þegar undirmerkið skýrir nánar eða þrengir gildissvið merkis? Miður er að áhersluákvæði sem er í 2. mgr. 84. gr. UMFL hefur verið fellt niður, en þar segir “Víkja má frá almennum umferðarreglum með merkjum skv. 1. mgr.”

Ákvæði sem svara til 1.-3. mgr. eru nú í sérstakri grein (85. gr.), og ættu þau að koma á efir því sem er í 4. mgr. Hér hefur afskiptum lögreglu alfarið verið ýtt til hliðar, á sama hátt og í 81. gr. Aðild lögreglu er mikilvæg og áskilnaður um samþykki lögreglu mjög æskilegur. Lögreglunni er m.a. ætlað að stjórna umferð, halda uppi eftirliti og síðast en ekki síst hvílir á henni að leggja á viðurlög við brotum. Lagt er til að í reglum verði kveðið á um samþykki lögreglu til að nota merki. Til samræmis við ábendingar við 81. gr. er almenna reglan um veghaldara í 1. og 2. mgr. gildi um veghaldara opinberra vega en að samþykki lögreglunnar þurfi til að setja upp merki á eða við einkaveg. Opið orðalag um að semja megi um kostnað vegna

umferðarmerkja er óljóst og álitamál hvernig slíkt samræmist stjórnsýslureglum. Um þetta ætti að kveða í reglum sem ráðherra setur.

86. gr.

Framkvæmdir Öryggisráðstafanir vegna framkvæmda við veg.

Þar sem vegavinna fer fram eða vegi er raskað af öðrum ástæðum þannig að hætta stafi af er þeim sem stjórnar verki skylt að sjá um að staðurinn verði merktur á fullnægjandi hátt. Veghaldari getur með samningi falið þeim sem annast framkvæmd við veg að setja upp fullnægjandi merkingar.

Leyfi veghaldara þarf til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni sem getur haft í för með sér óþægindi eða hættu fyrir umferðina, nema sérstakar ástæður geri geymslu til bráðabirgða nauðsynlega. Ef eigi er unnt að setja slíka muni, tæki eða efni út fyrir akbraut skal þeim komið fyrir eins utarlega á henni og unnt er og staðurinn auðkenndur viðvörðunarkerkjum.

Ráðherra setur nánari ákvæði í reglugerð um framkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar og ábyrgð veghaldara og verktaka við að tryggja öryggi á framkvæmdarstað.

Samkvæmt 1. másl. 1 mgr. á sá sem “stjórnar verki” að sjá um að staður verði merktur. Það er sem sagt ekki veghaldari. Sá sem stjórnar verki hlýtur að vera sá sami og annast framkvæmd, sbr. 2. másl., og þarf veghaldari þá ekki að semja um það. Frá sjónarhorni umferðarinnar hlýtur að vera eðlilegast að ábyrgðin sé á hendi þess sem stjórnar verki hverju sinni. Hann hefur yfirsýn yfir bæði verk og umferð. En veghaldari getur svo sem í samningi brýnt þessa ábyrgð fyrir þeim sem stjórnar verkinu. 2. másl. ætti því að fella brott. Ákvæðið í 3. mgr. varðar í sjálfu sér ekki umferðina, heldur er þar um að ræða atriði sem varða verkskipulag.

Það sem segir í 2. mgr. er í 3. mgr. 77. gr. UMFL og á ákvæðið betur heima á samsvarandi stað, þ.e í kafla um hindrun á vegi. Í ákvæðinu hefur afskiptum lögreglunnar verið úthýst eins og í 81. og 84. gr. Sjá athugasemdir á eftir 79. gr.

87. gr.

Villandi merki Auglýsingaskilti við veg.

Spjöld, auglýsingar, ljósabúnað ljósaskilti og þess háttar má eigi setja á eða í tengslum við merki við veg eða á vegi skv. 1. mgr. 85. gr.

Hluti, sem eru þess eðlis sem greinir í 1. mgr. og sjást frá vegi, getur lögreglan krafist að verði fjarlægðir látið fjarlægja ef þeir líkjast merkjum skv. 1. mgr. 85. gr. eða geta að öðru leyti virkað verið villandi eða verið til óþæginda valdið óþægindum fyrir umferðina umferð.

Ljósabúnaður er víðtækara en ljósaskilti, t.d. blikkandi ljós. Í 2. mgr. er lagt til að lögregla geti krafist þess að hlutir verði fjarlægðir, en þurfi ekki að standa fyrir verki sjálf, nema þá að ekki verði orðið við kröfu hennar. Orðalag 2. mgr. er að öðru leyti gert eilítið skýrara. Heppilegri fyirsögn greinarinnar væri “Villandi merki”.

XVI. KAFLI

Eftirlit lögreglu og Vegagerðarinnar með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl.

Hér er gengið út frá því að sátt sé um að starfsmenn Vegagerðarinnar skuli hafa þetta eftirlitshlutverk. Kaflinn er í raun um eftirlit Vegagerðarinnar og ætti fyrirsögnin að vera í samræmi við það. Innihald eftirlitsins kemur svo fram í einstökum greinum. Og þar sem kaflinn er um eftirlit Vegagerðarinnar þarf ekki að nefna Vegagerðina í fyrirsögn einstakra greina.

88. gr.

Eftirlit með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja.

Lögreglu er heimilt að stöðva ökutæki og skoða ástand þess, stærð, þyngd og hleðslu, þar á meðal hvort gætt hafi verið ákvæða 78. gr. um flutning á hættulegum farni, sbr. 3. mgr. þeirrar greinar. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það verði fært til sérstakrar skoðunar.

Nú telur lögreglan Telji lögregla við eftirlit skv. 1. mgr. ástæðu til að ætla að brotið í akstri ökutækis, sem er meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, hafi verið brotið gegn ákvæðum sem greinir í 89. gr., IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 68. gr. um búnað slíkra ökutækja, 77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum og 3. og 4. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða, og skal hún þá lögregla að jafnaði kalla til eftirlitsmann frá Vegagerðinni Vegagerðarinnar. Skal þá farið með athugun máls með þeim hætti sem greinir í 89. og 90. gr.

Þau atriði sem nefnd eru í 1. mgr. og lögreglunni á að vera heimilt að skoða eiga við um öll ökutæki. Ákvæði þessa efnis á þá ekki að vera í þessum kafla enda er þar einkum fjallað um stór og þung ökutæki. Fer best á að þetta ákvæði sameinist öðrum atriðum í 73. gr. frv. Upphafi 2. mgr. þarf þá að breyta lítillega.

Í 2. mgr. er orðalagi lítillega breytt. Ekki er heppilegt að telja sömu ákvæði laganna upp, bæði í þessari og svo aftur í næstu grein. Eðlilegt er hér að vísa til 89. gr. Í 89. gr. kemur fram að reglugerðarákvæði eru meðtalin.

89. gr.

Eftirlit Vegagerðarinnar með akstri þungra ökutækja.

Sérstakir eftirlitsmenn Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar annast eftirlit með akstri er heimilt að stöðva akstur bifreiða ökutækja sem eru meira en 3.500 kg 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og því við eftirlit í því skyni að kanna hvort þar fylgt hafi verið fylgt ákvæðum IX. kafla laga þessara, 68., 77. eða 79. gr., um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 68. gr. um búnað slíkra ökutækja, 77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum og 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja eða reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum settra á grundvelli þessara ákvæða.

Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar er heimilt Ökumanni ökutækis til farþega eða farmflutninga er skylt að stöðva ökutæki þegar eftirlitsmaður gefur stöðvunarkerki, sbr. 1. mgr. Er Ökumanni er skylt að hlíta því að eftirlitsmaður skoði stærð, heildarþyngd, áspunga og búnað ökutækisins ökutækis, sem og hleðslu þess, frágang og merkingu farms, og geri aðrar athuganir sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlitsins eftirlits samkvæmt þessari grein. Þá skal ökumaður veita eftirlitsmanni

aðgang að upplýsingum sem varðveittar eru í ökurita ~~ökutækisins ökutækis~~, á ökuritakorti eða með öðrum hætti.

Ef við eftirlit vaknar grunur um brot á ~~ákvæðum reglum~~ sem ~~greinir vísar til~~ í 1. mgr. er eftirlitsmanni heimilt að banna frekari för ökutækis til að hindra áframhaldandi brot þar til ~~lögreglan lögregla~~ kemur á vettvang. Ökumaður skal hlíta slíku banni ~~um frekari för~~ þar til því hefur verið aflétt. ~~Hliti Öhlýðnist~~ ökumaður ~~ekki~~ banni eftirlitsmanns skal það þegar tilkynnt ~~lögreglunni til lögreglu~~.

Reynist heildarþyngd eða áspungi ökutækis meiri en heimilt er ber ökumanni að fara ~~að eftir~~ fyrir mælum eftirlitsmanns um að léttu ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhaldandi akstur ~~ökutækisins ökutækis krefjist eftirlitsmaður þess~~.

Með ákvæðinu er starfsmönnum Vegagerðarinnar falið tiltekið eftirlitshlutverk. Þeim er síðan veitt heimild til að stöðva ökutæki. Til þess að geta gefið um það skipun að hætti umferðarlaga þurfa þeir að hafa sömu heimild og lögreglumenn, og verður hún þá veitt á grundvelli 3. mgr. 80. gr. frv.

Ekki er þörf á að tilgreina bæði númer kafla og greina, og svo efni viðkomandi ákvæða. Annað nægir. Sjá til samanburðar 94. gr. frv.

Hvað á lögreglan að gera þegar hún kemur á vettvang, samkvæmt 1. másl. 3. mgr.? Á hann að afturkalla bann eða staðfesta það? Ökumaður á að hlíta banni þar til því er aflétt. Ef þetta ákvæði væri ekki mundi hann þá eiga að hlíta banni eftir að því hefur verið aflétt? Þegar banni hefur verið aflétt er ekert bann. En áður en lögregla kemur gæti það hafa verið lagfært sem áfátt var, frágangur lagfærður, hluti farms fluttur á annað ökutæki o.s.frv. Mundi þá ekki mega halda áfram för?

90. gr.

Upplýsingaskylda og andmælaréttur ~~vegna eftirlits Vegagerðarinnar~~.

Ökumaður eða flytjandi ~~flutningsaðila eða ökumaður~~ skal að kröfu ~~eftirlitsmanns eða~~ Vegagerðarinnar afhenda þau gögn sem nauðsynleg þykja við athugun einstaks máls skv. 89. gr., þar á meðal gögn með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar í samræmi við reglur sem ráðherra setur ~~samkvæmt á grundvelli~~ d- og e-lið ~~af~~ 2. mgr. 50. gr. Þetta gildir jafnt við eftirlit ~~í umferðinni á vegum~~ og í starfsstöð ~~flytjanda flutningsaðila~~, hvort sem gögnin ~~skulu eru~~ afhent á staðnum eða send ~~Vegagerðinni eftirlitsaðila~~. Neiti ~~ökumaður eða flytjandi flutningsaðili eða ökumaður~~ að afhenda gögn skal ~~leita kalla til~~ atbeina ~~lögreglunnar lögreglu~~.

Áður en Vegagerðin ~~tekur~~ ákvörðun um hvort skilyrði séu til að ákvarða stjórnvaldssekt skv. 92. gr. skal hún gefa aðila málsins kost á að tjá sig um það. Skal Vegagerðin ~~þá~~ að öðru leyti gæta ákvæða stjórnslulaga.

Í 1. mgr. er talað um kröfu Vegagerðarinnar. Gildi það jafnt við eftirlit á vegum og í starfsstöð flutningsaðila, og hvort sem gögn eru afhent á staðnum eða send eftirlitsaðila. Eftirlit á vegum og í starfsstöð annast væntanlega eftirlitsmaður. En við meðferð máls hjá Vegagerðinni getur komið fram þörf á gögnum, þá fer Vegagerðin fram á gögn, og þau verða þá væntanlega send Vegagerðinni. Eftirlitsmaður getur hugsanlega látið sér nægja að gögn verði send og þá til Vegagerðarinnar.

Það sem segir í 2. mgr. á eðli málsins samkvæmt heima í næstu grein (næsta kafla). En hver er þörfin á ákvæðinu? Ber almennt ekki að fara eftir stjórnslulögum? Í fyrri málsliðnum er kveðið á um andmælarétt, og í athugasemdum við greinina segir

að þar sé um um að ræða áréttingu á grundvallarreglu stjórnarsýslulaga. Þörfin er þá ekki mikil. En í síðari málsliðnum segir að Vegagerðin skuli “að öðru leyti” gæta ákvæða stjórnarsýslulaga. Það vísar þá til þess að fyrri málsliðurinn hafi verið frávik frá lögnum. En athugasemdirnar telja þetta þó vera áréttingu á því sem er í lögnum.

91. gr.

Framkvæmd eftirlits ~~Vegagerðarinnar~~.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki, tækjabúnað og framkvæmd eftirlits, svo og málsmeðferð skv. 89. og 90. gr.

XVII. KAFLI

Stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar.

Stjórnvaldssektir eru auðvitað viðurlög. Næsti kafla ber fyrirsögnina: VIÐURLÖG! Í þeim kafla er fjallað um gjald sem sveitarfélög hafa lagt á vegna stöðvunarbrota. Þar er líka gert ráð fyrir að sveitarfélög geti lagt á gjald vegna notkunar negldra hjólbarða, og í fyrri gerð frv. var gert ráð fyrir því að sveitarfélög geti lagt á gjald vegna hraðaksturs og aksturs gegn rauðu ljósi.

92. gr.

Stjórnvaldssektir ~~Vegagerðarinnar~~.

Vegagerðin getur lagt stjórnvaldssekt á ökumann *bifreiðar sem ekur ökutæki* sem er meira en 3.500 kg ~~3,5 tonn~~ að leyfðri heildarþyngd og ~~sem~~ brotið hefur gegn : ákvæðum IX. kafla, sbr. þó 2. mgr. 93. gr., 68. gr., 77. gr. eða 3. eða 4. mgr. 79. gr., eða gegn ákvæðum í reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.

- a. ~~ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast farþega- eða farmflutninga í atvinnuskyni, sbr. þó 2. mgr. 93. gr.,~~
- b. ~~68. gr. um búnað slíkra ökutækja,~~
- c. ~~77. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, og~~
- d. ~~3. og 4. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.~~

~~Ákvæði 1. mgr. taka einnig til brots á ákvæðum í reglugerðum samkvæmt lögum þessum sem settar eru um þau atriði sem greinir í a-d lið þeirrar málsgreinar.~~

Vegagerðin getur einnig ákvarðað lögaðila sem annast *farþega- fólks-* eða farmflutninga í atvinnuskyni stjórnvaldssekt ef ökumaður á vegum hans sætir sekt skv. 1. mgr., enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir lögaðilann.

Stjórnvaldssekt getur numið allt að 300.000 kr. *Nánar og* skal ~~nánar~~ kveða á um sektarfjárhæðir vegna einstakra brota í reglugerð sem ráðherra setur. Við ákvörðun um fjárhæð sektar skal hafa hliðsjón af eðli og umfangi brots, hvað brot hafa staðið lengi og hvort um ítrekað brot er að ræða.

Stjórnvaldssekt ~~skv. 4. mgr.~~rennur í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við eftirlit, álagningu og innheimtu sektarinnar. *Ef Sé* stjórnvaldssekt *er* ekki greidd innan

mánaðar frá því að ákvörðun var tekin skal greiða dráttarvexti samkvæmt af fjárhæð sektarinnar. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Heimilt er að skjóta kæra ákvörðun um stjórnvaldssekt skv. 3. mgr. til ráðherra innan mánaðar frá því ákvörðun var tilkynnt aðila. Ráðuneytið skal kveða upp úrskurð í málinu innan tveggja mánaða frá því að kæra barst berst.

Lækka skal stjórnvaldssekt um Veita skal 25% afslátt af fjárhæð stjórnvaldssektar ef sektin er greidd að fullu innan 30 daga frá dagsetningu ákvörðunar.

Ákvörðun Vegagerðarinnar um að leggja stjórnvaldssekt lögð á lögaðila sem annast farþega eða farmflutninga í atvinnuskyni er aðfararhæf. Kæra til ráðherra skv. 6. mgr. frestar aðför en úrskurður ráðherra er aðfararhæfur. Við aðför samkvæmt ákvörðunum Vegagerðarinnar eða ráðherra skal kveðja gerðarþola fyrir héraðsdóm og um málsmeðferð fer fara samkvæmt lögum um aðför.

Eitt er að Vegagerðin hafi eftirlitshlutverk. Annað að hún annist viðurlagaákvörðun. Hún kærir og úrskurðar. Er ekki ljóst að fjöldi brota vegna búnaðar, hleðslu, brots á aksturstímareglum o.s.frv. kunna jafnframt að vera annars konar brot. Er þá hæpið að skilja brotin að. Samrýmist þetta reglum sem banna tvöfalda refsingu? Ef lögaðili annast flutninga verður unnt að sekta bæði ökumann og lögaðila, en ef einstaklingur annast flutningana verður ökumaðurinn einn sektaður.

Ráðherra er ætlað að setja reglugerð um stjórnvaldssektir. Aðkoma ríkissaksóknara er þá engin, svo sem er samkvæmt 97. gr. frv. Sú aðkoma hefur verið nokkur trygging fyrir því að sektir sem lögreglustjóri ákvarðar séu í samræmi við dómaframkvæmd. Hvert verður samræmi stjórnvaldssekta og almennra sekta? Líklega er það svo að ítrekuð brot í atvinnuskyni munu aldrei fara til lögreglu og verða þá afgreidd með stjórnvaldssekt. Er ekki eðlilegt að skipa ákvæðum þannig: Sektaákvörðun Vegagerðarinnar. Kæruheimild. Afsláttur. Hvert sekt rennur, vextir o.fl. Aðfararhæfi.

Sjálfsagt má í mörgum tilvikum nota einfaldar reglur við ákvörðun sektar, en hætt er við að álitæfnin verði mörg. Verður naumast hægt að girða fyrir að Vegagerðin þurfi oft að framkvæma “sjálfstætt mat”, hvað svo sem segir um það í athugasemdum við greinina.

Hver á að annast innheimtu sektanna? Er það Vegagerðin?

Hvernig verður kostnaður við eftirlit, álagningu og innheimtu sektar ákvarðaður? Er tíðkanlegt að reikna vexti/dráttarvexti í öðrum tilvikum þar sem stjórnvaldssektir tíðkast? Vextir eru ekki lagðir á almennar sektir.

Í athugasemdum segir að “gert sé ráð fyrir því” að ráðherra kveði upp úrskurð innan tveggja mánaði, en í 6. mgr. segir hins vegar “Ráðherra skal ...”. Og við 7. mgr. segir að Vegagerðinni sé “veitt heimild” til að gefa aðila “kost á allt að 25% afslætti” en í málsgreininni segir beinlínis “Veita skal 25% afslátt”. Ekki er hér nú gætt mikils samræmis. Rétt væri að þetta kæmi enn skýrar fram, þannig að segi: “Lækka skal stjórnvaldssekt um 25% ...”.

Stjórnvaldssekt á lögaðila á að vera aðfararhæf. Ekki ákvörðunin sem slík. En þá geta málsatvik komið til skoðunar. Eiga sektir á ökumann ekki líka að vera það? Ef sekt er aðfararhæf þá hljóta lög um aðför að gilda um frekari málsmeðferð. Um það þarf þá ekki fleiri orð.

93. gr.

Vísun máls til lögreglu.

Varði meint brot á lögum þessum bæði stjórnvaldssekt skv. 92. gr. og *viðurlögum refsingu* skv. XVIII. kafla skal ~~Vegagerðin vísa~~ þeim hluta málsins sem varðar *viðurlögum samkvæmt XVIII. kafla refsíabyrgð vísað* til lögreglu. Gæta skal samræmis við úrlausn sambærilegra mála.

Nú hefur ~~Hafi~~ ökumaður ~~og lögaðili~~ tvívegis áður *á undangengnum þremur árum* sætt stjórnvaldssekt ~~um vegna brota gegn ákvæðum IX. kafla á grundvelli a-liðar 1. mgr. 92. gr. á undangengnum þremur árum~~ og hann er á ný grunaður um slíkt brot og skal ~~Vegagerðin~~ *þá* vísa máli hans til lögreglu. Sama á við um *brot* lögaðila, sbr. 3. mgr. 92. gr.

Við framsendingu máls til lögreglu skv. 1. eða 2. mgr. ~~skulu skal Vegagerðin láta~~ fylgja *með* afrit þeirra gagna sem ~~varða meint brot grunur um brot er studdur við.~~ Ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga gilda ekki um ákvörðun ~~Vegagerðarinnar~~ um að vísa máli til lögreglu.

Ekki er heimilt að nota upplýsingar sem maður hefur veitt Vegagerðinni sem sönnunargagn í sakamáli ~~sem rannsakað er af lögreglu eða höfðað er~~ gegn honum vegna brota sem varða *viðurlögum refsingu* skv. XVIII. kafla ~~laga þessara~~.

Er ljóst að það fái staðist samkvæmt nýustu sjónarmiðum um tvöfalda refsingu að kljúfa svona mál: Vansvefta og ölvaður bílstjóri sem ekki hefur virt hvíldartímareglur ekur bremslulausu stóru og of þungu ökutæki með illa frágenginn farm of hratt inn á aðalbraut, lendir þar í árekstri og farmurinn slasar gangandi vegfarendur og stórskemmir ökutæki? Svona má búa til fjölmörg ámóta dæmi þar sem viðurlög við þeim þætti sem sæta á almennri meðferð hljóta að ráðast af sjónarmiðum sem leiða af þeim þætti brotsins sem sæta á stjórnvaldssekt. Fær þetta staðist? Í greininni er talað um refsingu og refsíabyrgð en þar mun eiga að tala um viðurlög, fleira getur komið til en refsing ein, svo sem réttindasvipting. Þetta á líka við orðalag í athugasemdum.

Lögaðili er tilgreindur í 1. másl. 2. mgr. ásamt ökumanni. Í niðurlagi ákvæðisins er svo talað um mál “hans”. Í 2. másl segir svo að sama eigi við um lögaðila. Er sú vísun eingöngu til niðurlagsins? Er ekki eðlilegt að sleppa lögaðila í 1. másl. og halda 2. másl. eins og hann er. Hann vísar þá til alls 1. másl. Í 3. mgr. er rætt um að við “framsendingu máls” skuli afrit gagna Vegagerðarinnar fylgja; í athugasemdum segir hins vegar að við “framvísun máls” (orðalag sem notað var í fyrri gerð frv.) skuli Vegagerðin “láta í té” afrit gagna.

Er eðlilegt að skipa málum svo sem greinir í 4. mgr? Í athugasemdum við greinina segir að horft hafi verið til ákvæða um meðferð mála samkvæmt samkeppnislögum. Er sú skipan sambærileg?

XVIII. KAFLI

Viðurlög.

Vakin er athygli á því að í athugasemdum við þenna kafla er rætt um refsingar og refsireglur í sambandi við efni kaflans en kaflinn fjallar um viðurlög sem hefur viðtækari merkingu. Þessa eru líka dæmi í athugasemdum við einstakar greinar.

Það getur verið álitaeftni hvort fyrst eigi að fjalla um brot sem varða sektum eingöngu og svo þau brot sem varða sektum eða fangelsi – eða öfugt. Mundi ekki fara betur á því að afgangi þingri brotin fyrst? Tilvísanir allar þarf að skoða með tilliti til hugsanlegra breytinga á grundvelli ábendinga sem settar eru fram við hin ýmsu ákvæði.

94. gr.

Brot er varða sektum.

Með ~~Sá skal sæta~~ sektum skal refsa þeim sem brýtur gegn ákvæðum 4. gr., 1. og 2. mgr. 5. gr., 6.–13. gr., 16.–34. gr., 38.–40. gr., 41. gr. og 2. og 3. mgr. 42. gr., 43. gr., 3. mgr. 48. gr., 50. gr., 54. gr., 66.–67. gr., 68.–70. gr., 74. gr., 75. gr., 2. og 3. mgr. 77. gr., 78. gr. og 1. og 2. mgr. 79. gr., 2. mgr. 85. gr., 86.–87. gr. eða 1. mgr. 90. gr. eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.

Nú hefur ökumaður tvívegis áður á undangengnum þremur árum sætt stjórnvaldssekt ~~um vegna á grundvelli brota gegn ákvæðum IX. kafla a-liðar 1. mgr. 92. gr.~~ og hann brýtur að nýju gegn ákvæðum ~~sama IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna,~~ og skal hann þá sæta sektum ~~samkvæmt þessari grein.~~

Eigi skal *þó* refska skv. 1. mgr. fyrir brot sem tilgreind eru í 1. mgr. 110. gr. nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina.

Heimilt er að gera skráðum eiganda ~~eða umráðamanni (umráðamanni) vélknúins~~ ökutækis sekt ef ökutækið hefur verið notað við brot gegn ákvæðum 35. eða 36. gr. ~~um hraðakstur~~ eða við akstur á móti rauðu ljósi, sbr. ~~1. mgr. 7. gr.,~~ án þess að sýnt sé fram á ásetning eða gáleysi eiganda eða umráðamanns og brot ökumanns varðar ekki punktum skv. 2. mgr. 100. gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í ~~algeru algjöru~~ heimildarleysi. ~~---/---~~ Ef ~~skilyrði 4. mgr. eru fyrir hendi og lögaðili er~~ eigandi ~~eða umráðamaður~~ ökutækis er ~~lögaðili verður honum með sama hætti gerð heimilt að gera honum~~ sekt samkvæmt reglum II. kafla A almennra hegningarlaga.

~~Gerist ökumaður með ökuréttindi skv. 3. og 4. mgr. 55. gr. sekur um brot á grundvelli 9. mgr. 61. gr. vegna léttis bifhjólís í flokki I skal viðkomandi sæta sektum skv. 97. gr.~~

Hér hefur það ekki verið haft í huga að öll brot sem varða stjórnvaldssekt samkvæmt 1. mgr. 92. gr. eru bundin við bifreið sem er meira en 3500 kg að leyfðri heildarþyngd. Ef brot á þeim ákvæðum sem þar eru tilgreind tengjast öðrum ökutækjum hljóta þau að eiga að falla undir 1. mgr. Þessi ákvæði ættu því að bætast við í málsgreininni. Sama er þegar broti er vísað til lögreglu samkvæmt 2. mgr. 93. gr. Í athugasemdum við greinina eru brot á 2. másl. 4. mgr. 82. gr. um notkun negldra hjólbarða tilgreind, en þau brot eru ekki talin upp í 1. mgr. Að öðru leyti hefur ekki verið kannað hvort skráin er tæmandi.

Í athugasemdum við 3. mgr. er réttilega sagt að hún sé samhljóða 2. mgr. 100. gr. UMFL. En það sem segir í framhaldinu er ruglingslegt. Þar er reynt að gera samanburð á 1. mgr. 110. gr. frv. og 1. mgr. 108. gr. UMFL, en lýsingin sjálf er óskýr.

Rétt væri að bæta við nýju ákvæði (á eftir 3. mgr.) þess efnis að ekki skuli refsá fyrir brot sem sæta stjórnvaldssektum Vegagerðarinnar, hliðstætt því sem segir í 3. mgr. Það sem segir í 2. mgr. er svolítið ankannalegt; öll þau brot sem koma til refsimeðferðar samkvæmt þessari grein skulu sæta sektum.

Í 4. mgr. er akstur á móti rauðu ljósi tilgreindur, og í athugasemdum einnig. En svo segir síðar í athugasemdunum að það sé skilyrði að fyrir liggi “hraðakstursbrot sem myndað er í löggæslumyndavél”. Áskilið er að brot varði ekki punktum, og takmarkar það þá nokkuð fjölda málanna. En akstur á móti rauðu ljósi varðar ... punktum samkvæmt reglugerð um punktakerfi vegna umferðarlagabrota, og skiptir ásetningur eða gáleysi þá ekki máli. Hér er miðað við skráðan eiganda eða umráðamann vélknúins ökutækis (má ekki sleppa orðinu vélknúins?), en í 3. mgr. 100. gr. UMFL er ábyrgð lögð á “eiganda eða stjórnanda í starfi” miðað við tilteknar forsendur, en hér er ábyrgðin hlutlæg. Skilja verður ákvæðið svo að hér verði ökumanni ekki gerð sekt, enda eru 35. og 36. gr. ekki tilgreindar í 1. mgr. greinarinnar, hvað svo sem segir í athugasemdum vegna 4. mgr. um að ábyrgðin sé valkvæð.

Ákvæðið í 5. mgr. tengist 4. mgr. og fer það þá betur sem málsliður í þeirri málsgrein. En er það annars virkilega svo að heimild til að ákveða lögaðila sekt verði ekki víðtækari en hér greinir? Hvað með lögaðila sem leggur kapp á að ferð verði lokið á sem stystum tíma þannig að hraðareglum verði ekki fylgt? Lögaðila er ekki getið í 95. gr. og ekki heldur í 96. gr., þótt annað sé gefið í skyn í fyrirsögn þeirrar greinar. Í athugasemdum við það frv. sem varð að lögum nr. 66/2006 þar sem ákvæði um lögaðila var lögfest var gefið í skyn að reynslan kunni að kalla á “breytingar á umræddu ákvæði, að teknu tilliti til umferðaröryggissjónarmiða og í takt við” önnur sjónarmið sem rakin voru. Hefur þetta verið skoðað?

Um öll þau brot sem falla undir 1. mgr. (varða sektum) gildir að þau kunna að verða afgreidd á grundvelli reglugerðar samkvæmt 97. gr. Það mundi því að sjálfsögðu einnig gilda um brot á grundvelli 61. gr. frv., sbr. 6. mgr. Til þess þyrfti þó að tilgreina brotið í 1. mgr., en svo er alls ekki. Hvernig hafa menn annars réttindi samkvæmt 3. mgr. 55. gr.? En það geta verið réttindi til að stjórna ökutækjum í flokkum sem þar eru tilgreindir. Og engin réttindi hafa menn samkvæmt 4. mgr. 55. gr.

95. gr.

Brot er varða sektum eða fangelsi.

Sá skal sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn ákvæðum 35.–37. gr., 44.–49. gr., 55. gr. eða 59. gr. eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis ítrekað brotið gegn ákvæðum 1., sbr. 3. mgr. 45. gr., ~~sbr. 3. mgr. þeirrar greinar~~, og vínandamagn í blóði hans hefur í bæði skiptin verið 2‰ eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér verið 1,00 milligramm í lítra lofts eða meira og skal hann þá sæta fangelsi eigi skemur en 30 daga.

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn ákvæðum 35. og 36. gr. skal höfð hliðsjón af *almenn*t aukinni áhættu sem hraðabrotið *felur í hefur í för með* sér. Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km á klst. eða *meira meiri* skal sekt ákveðin hærrí en ella. Sama gildir um ákvörðun sektar vegna hraðabrots við akstur:

- a. bifreiðar sem er *ekki meira en 3.500 kg minna en 3,5 tonn* að leyfðri heildarþyngd með eftirvagn *eða skráningarskylt tengitæki, þ.m.t. ferðavagn fellihýsi, tjaldvagn og hjólhýsi,*
- b. flutninga ~~eða vöru~~ bifreiðar *sem er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd,*
- c. ~~almenningsvagns og~~ hóp bifreiðar *sem er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd, og*
- d. *vagnlestar með flutninga- eða hóp bifreið og skráningarskyldum eftirvagni eða tengitæki,*
- e. *liðvagns, og*
- f. ~~ð~~ bifhjóls með *eftirvagn hliðarvagni eða skráningarskylt tengitæki skráningarskyldum eftirvagni.*

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn ákvæðum 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr. *þessarar greinar*, skal sekt ákveðin hærri en ella þegar hraðinn er 140 km á klst. eða meiri.

Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr. *þessarar greinar*, skal sekt ákveðin mun hærri en ella þegar *hraðinn er meira en tvöfaldur heimilaður hraði ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er.*

Stærðarviðmið bifreiða eru annars vegar 3.500 kg eða minna, og svo hins vegar meira en 3.500 kg. Tjaldvagna og hjólhýsi má kalla ferðavagna. Í a-lið 3. mgr. komi þá “eða ferðavagn”, sbr. ábendingar við skilgreiningar í 3. gr. Almenningsvagnar eru hóp bifreiðir og þarf þá ekki að tilgreina þá sérstaklega. Leyfð heildarþyngd er tilgreind í b- og c-liðum í samræmi við dönsk ákvæði þannig að minni gerðir þessara ökutækja eru undanskildar. Við það verður tilefni til að ákveða það sem segir í nýjum d- og e-liðum.

Spurning er hvort ástæða sé til að öll brot gegn 55. og 59. gr. varði sektum eða fangelsi. Svo mætti án efa fella brot gegn 2. mgr. 13. gr. undir þessa reglu, a.m.k. ekki útiloka þau, og jafnvel brot gegn akstri ökutækis í forgangsakstri, sbr. 2. mgr. Og hvað verður með vítaverðan akstur og önnur brot sem falla undir 1. mgr. 100. gr.? Og svo er það akstur þess sem sviptur hefur verið ökurétti, og sviptur rétti til að öðlast ökuréttindi (hefur aldrei haft réttindi). Slík brot kunna að gefa tilefni til fangelsisrefsingar. Hvernig verða þau brot heimfærð?

Er ekki ástæða til að taka fram í lögum að við ákvörðun sektar vegna ölvunaraksturs skuli tekið mið að áfengismagni í blóði eða lofti við eða eftir aksturinn. Við samningu frv. var ákveðið að falla frá hugmyndum um tekjutengdar sektir, að því undanskildu að lækka má sektir þeirra sem eru tekjulágir, sbr. 2. mgr. 99. gr. Full ástæða er til að tekjur viðkomandi (og/eða efnahagur að öðru leyti) þegar brot var framið eiga að hafa áhrif við sum brot, t.d. við hraðakstur og ölvunarakstur. Sjá ábendingar við 99. gr.

Við 94. gr. er vikið að þörf á ákvæði sem heimilar að sekta lögaðila vegna brota á lögnum. Ákvæði um eiganda og stjórnanda í starfi eru í 96. gr.

96. gr.

Brot eiganda eða lögaðila.

Ef brot, sem greinir í 94. eða 95. gr. ~~eða í ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim~~, er framið eftir fyrir mælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið.

Brot sem tilgreind eru í greinunum tveimur taka einnig til brota samkvæmt reglugerðum svo að þeirra þarf ekki að geta í þessu ákvæði. Um ábyrgð lögaðila vegna brots (það er ekki brot lögaðila) er ekki vikið hvað sem fyrirsögn líður. En lýst er eftir víðtækari heimild til að ákveða lögaðila sekt. Samkvæmt dönskum lögum er sú heimild mjög almenn.

97. gr.

Sektarfjárhæðir Sektareglugerð ráðherra.

Ráðherra setur að fengnum tillögum ríkissaksóknara reglugerð um um sektarfjárhæðir Sektir allt að 500.000 kr. fyrir brot skv. 94. og 95. gr. og ákvæðum reglugerða settra samkvæmt þeim skulu ákveðnar í reglugerð sem ráðherra setur að fengnum tillögum ríkissaksóknara. Í reglugerðinni skal tilgreina einstök brot og fjárhæð sektar tilgreint hvaða tegunda brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög vegna hvers skuli koma fyrir hverja tegund brots. Sektir vegna einstaks brots mega nema allt að 500.000 kr. Heimilt er að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

Er nokkur þörf á að tilgreina ráðherra í fyrirsögninni? Í báðum greinunum, 95. og 96. gr., eru reglugerðirnar tilgreindar, sbr. ábendingu við 96. gr. Lagt er til breytt orðalag á greininni. Danir ögfesta lágmarkssekt 1000 DKK, og svo deilanlegt með 500 DKK, reyndar með smáfrávikum varðandi gangandi vegfarendur, hjólreiðamenn og reiðmenn, og svo þá sem hafa sérstaklega lágar tekjur. Vakin er athygli á að vararefning verður ekki ákveðin vegna hærri sektar en 300.000 kr. sem ákveðin er af lögreglustjóra, sbr. 54. gr. hegningarlaga.

98. gr.

Fullkomin samlagning sekta.

Þegar ákvörðun er tekin um sekt sektar vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 94. eða 95. gr. ~~eða í ákvæðum í reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim~~ skal sektin nema samtölu vera samtala sekta vegna hvers brots um sig, enda rúmist fjárhæðin refsingin innan sektarmarka almennra hegningarlaga.

Orð vantar í textann í upphafi greinarinnar. Svo er sama ábending og að ofan vegna reglugerða.

99. gr.

Afsláttur af sektarfjárhæð.

Veita skal sakborningi allt að 25% afslátt af sektarfjárhæð sem lögreglustjóri hefur ákvarðað ef sakborningur greiðir sektina ásamt sakarkostnaði að fullu innan 30 daga frá dagsetningu sektarboðs eða undirritun sektargerðar sem sakborningur hefur gengist skriflega undir.

Heimilt er að veita sakborningi sem hefur tekjur undir hálfum öðrum lágmarkslaunum allt að 25% afslátt af upphaflegri sektarfjárhæð. Við útreikning skal miðað við tekjur sem fram koma á skattskýrslu síðasta almanaksárs fyrir brotið.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um afslátt af sektarfjárhæð vegna umferðarlagabrota.

Mundi það ekki vera svo að sá sem greiðir sekt innan tímamarka fær sektina lækkaða? Það er hluti af ákvörðuninni. Þannig er ekki rétt að tala um að afsláttur sé veittur. Svo segir að veita skuli “allt að 25% afslátt”. Verður eitthvað matskennt í þessari ákvörðun? Hvað skyldi reglugerð segja?

Sá sem 2. mgr. nær til fær heldur ekki afslátt. Gengið er út frá því að þetta skuli gert þegar sektin er ákvörðuð. Hann fær þá lægri sekt sem þessu nemur. “Staðgreiðsluafsláttur” samkvæmt 1. mgr. kemur væntanlega svo til viðbótar? Eða er þetta eitthvað sem meta á þegar að innheimtu kemur? Þessi atriði þurfa að vera skýr. Hver aflar skattskýrslunnar? Hvað er svo “skattskýrsla síðasta almanaksárs fyrir brotið”? Í athugasemdum segir “framlögð gögn um laun byggjast á skattframtali ársins áður” en brotið átti sér stað. Hér koma dæmi: Dæmi A. Skattskýrsla “síðasta almanaksárs”: a. brot í nóvember 2011, skattskýrsla vegna ársins 2010, gerð í byrjun árs 2011; b. brot í janúar 2012, skattskýrsla vegna ársins 2011, verður gerð í mars 2012. Átti að bíða hennar?; c. brot í maí 2012, skattskýrsla vegna ársins 2011, gerð í mars 2012. Dæmi B. Skattframtal “ársins áður”: a. brot í nóvember 2011, skattframtal 2010 var vegna ársins áður, 2009; b. brot í janúar 2012, skattframtal 2011 var vegna ársins 2010; c. brot í maí 2012, skattframtal 2011 var vegna ársins 2010. Hvað skyldi vera rétt?

Eru þetta einu tilvikin þar sem efnahagur skiptir máli? Hvað með hátekju- og stóreignamenn? Minnisstæð dæmi um slíkar sektir eru um ofurlaunamann á lúxus sportbíl sem ók á ofsahraða um götur í miðbæ Helsingfors. Hann hlaut fyrir sekt sem nú mundi nema mörgum milljónum króna. Þegar Norðmenn opnuðu fyrir að unnt væri að dæma í fjársekt fyrir venjulegt ölvunarakstursbrot í stað 30 daga fangelsis sem áður tíðkaðist var miðað við að sektin næmi einum mánaðarlaunum fyrir skatt.

100. gr.

Almennar reglur um sviptingu ökuréttar.

Svipta skal mann rétti til að stjórna ökutæki sem ökuskírteini þarf til ef hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur slíks ökutækis eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns ökutækisins, varhugavert að hann stjórnri vélknúnu ökutæki. Getur svipting náð til ákveðins flokks ökuréttinda skv. 56. gr. eða sviptingar ökuréttar í heild.

Nú hefur maður á þriggja ára tímabili gerst sekur um þrjú eða fleiri brot á lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim og náð tilteknum punktafjölda samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota, og skal hann þá sviptur ökurétti í þrjá mánuði til viðbótar þeirri sviptingu ökuréttar sem við síðasta brotinu kann að liggja. Ráðherra setur, að fenginni umsögn ríkissaksóknara, reglugerð um punktakerfi vegna umferðarlagabrota, þar á meðal um hvaða vægi einstök brot skuli hafa í punktum talið við ákvörðun um beitingu sviptingar ökuréttar vegna uppsöfnunar punkta.

Svipting ökuréttar skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en einn mánuð, eða ævilangt ef sakir eru miklar eða brot er ítrekað öðru sinni.

Þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er skal svipting ökuréttar eigi ákvörðuð skemur en í þrjá mánuði.

Svipting ökuréttar felur í sér sviptingu ákveðins réttar samkvæmt ökuskírteini og réttar til að öðlast ökuskírteini.

Nýmæli er að svipting geti náð til ákveðins flokks réttinda, sbr. 1. og 5. mgr. Engar leiðbeiningar koma fram í 1. mgr. um það hvenær þetta skuli gert eða megi gera. Reyndar er eitt dæmi nefnt í athugasemdum, og í 101. gr. er eitt dæmi um slíka sviptingu. Hvorutveggja vegna brota á hvíldartímareglum. En vegna reglna 92. gr. kemur slíkt brot almennt ekki til kasta lögreglunnar eða meðferðar samkvæmt XVIII. kafla, sbr. þó 2. mgr. 93. gr. Hefur komið til réttindasviptingar vegna brota á hvíldartímareglum? Eru slík brot talin mjög vítaverð, svo vísað sé til athugasemda við 101. gr. Svona ákvæði getur naumast verið alveg opið af löggjafans hálfu. Skyldu vera fordæmi fyrir slíku erlendis? Samrýmist þetta EES reglum? Mundi þá vera unnt að svipta rétti til að stjórna farmflutningabifreið eða hópbifreið? Þetta minnir á héraðslækninn sem sviptur var ökuréttindum, en einungis utan síns læknishéraðs! Svipting hefur til þessa verið svipting allra réttinda samkvæmt ökuskírteini; að viðkomandi sé ekki verður að hafa ökuréttindi. Annað er hins vegar með afturköllun ökuréttinda. Þau geta verið af því að viðkomandi uppfylli ekki skilyrði til að aka bifreið með eftirvagn, stórum flutningavagni eða hópbifreið af stærri gerð. Hann bara kunni ekki að fara með svona ökutæki, eða hafi ekki líkamsburði til slíks. Eða af því að skilyrði til að mega aka bifreið til farþegaflutning í atvinnuskyni eru ekki lengur til staðar, t.d. leigubifreiðastjóri eða ökukennari sem sekur gerist um nauðgun. Þá fer um það eftir 61. gr.

Ákvæðið í 4. mgr. á eiginlega ekki heima í þessari grein en í greininni eru almennar reglur.

101. gr.

Svipting ökuréttar vegna ítrekaðra brota gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Nú hefur ökumaður tvívegis áður *á undangengnum þremur árum* sætt stjórnvaldssekt *vegna brota gegn IX. kafla á grundvelli a liðar 1. mgr. 92. gr.* og hann brýtur að nýju gegn ákvæðum *sama IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna* og er þá heimilt að svipta hann ökurétti til farþega- *eða og* farmflutninga í *atvinnuskyni* í samræmi við ákvæði 100. gr.

Þetta ákvæði segir að heimilt sé að svipta tilteknum réttindum vegna ítrekaðra brota á reglum um aksturs- og hvíldartíma. Það verður þá að skilja ákvæðið þannig að ekki sé gefið að það væri unnt á grundvelli 1. mgr. 100. gr. einnar, en í athugasemdum við þá grein er reyndar vikið að broti á hvíldartímareglum. Þetta er mjög einstakt að heimila sviptingu takmarkaðra réttinda, og er að því vikið í ábendingum við 100. gr. Ákvæðið segir einungis að heimilt sé að svipta þessum ökurétti, en hvorki að né hvenær það skuli gert. Í athugasemdum segir þó að lagt sé til að “ökumaður missi einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni ... við slík brot, nema um mjög vítaverð brot sé að ræða, sbr. 100. gr.”. Þessi brot teljast samkvæmt því mjög vítaverð. Textinn er annars færður til samræmis við orðalag í ábendingum við 93. og 94. gr.

102. gr.

Svipting ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr. eða 46. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 48. gr. og skal hann þá sviptur ökurétti. Ef sérstakar málsbætur eru og ökumaður hefur ekki áður gerst sekur um sams konar brot eða annað verulegt brot gegn skyldum sínum sem ökumaður má sleppa sviptingu ökuréttar vegna brots á ákvæðum 1., *sbr. 2. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar,* eða 46. gr. *Ef vínandamagn í blóði ökumanns er undir*

0,50% eða vinnandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts skal hann þó ekki sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vinnandamagn í blóði hans er undir 0,50% eða vinnandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts skal hann ekki sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Neiti stjórnandi vélknúins ökutækis að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 48. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1., sbr. 3. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár og sex mánuði og allt að tveimur árum og sex mánuðum eftir alvarleika brots og vinnandamagn í blóði ökumanns eða vinnandamagn í lofti sem hann andar frá sér.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 46. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en sex mánuði og allt að tveimur árum eftir alvarleika brots og magni ávana- og fíkniefna í blóði ökumanns.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn 45. gr. og vinnandamagn í blóði hans er yfir 2% eða vinnandamagn í lofti sem hann andar frá sér fer yfir 1,00 milligramm í lítra lofts og skal hann þá sviptur ökurétti eigi skemur en þrjú ár.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis áður brotið gegn ákvæðum 45. eða 46. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 48. gr. og hann gerist sekur um eitthvert þessara brota og skal svipting ökuréttar þá eigi vara skemur en þrjú ár og allt að fimm árum eftir alvarleika brots og magni vinnanda eða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið. Varði síðara brotið við 3. mgr. 45. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Ef 3. másl. 1. mgr. 2. mgr. þessarar greinar á við um fyrra brot ökumanns skal svipting ökuréttar fara eftir reglum 1. og 2. másl. 1. mgr., nema ákvæði 4. og 6. mgr. eigi við um síðara brot ökumanns.

Ökumaður skal ekki sviptur ökurétti beittur viðurlögum skv. 1. mgr., sbr. 5. mgr., ef:

a. hann hefur meðferðis við stjórn ökutækis vottorð læknis er sýnir fram á að hann sé haldinn tilteknum sjúkdómi eða ástandi og að hann þurfi af þeim ástæðum orsökum að neyta lyfs með tilteknu þeirra efna sem mælist í blóði hans mælist, og Í vottorðinu komi einnig fram að viðkomandi sé þrátt fyrir sjúkdóm og tiltekna lyfjatöku fullkomlega fær um að stjórna ökutæki.

b. hann sýnir fram á að hann hafi fengið útgefið lyfjaskírteini lyfjakort frá Sjúkratryggingum Íslands sjúkratryggingastofnuninni, sbr. lög um sjúkratryggingar, vegna tiltekins lyfs neyslu þeirra efna sem í blóði hans mælist, og

c. sýnt er fram á, með mati læknis að undangenginni læknisskoðun sem fram fer að beiðni lögreglu í framhaldi af broti stöðvun ökutækis, að hann hafi verið hæfur til að stjórna ökutækinu örugglega.

Tekið skal fram í vottorði læknis skv. a-lið 8. mgr. að sjúklingurinn sé þrátt fyrir sjúkdóm sinn og lyfjainntöku fullkomlega fær um að stjórna ökutæki.

Einkennilegt er ákvæðið í 2. mgr. (sem sjálfstæð málsgrein) um að ekki skuli svipta við fyrsta brot. En efnislega mætti færa ákvæðið inn í 1. mgr. með innskotsorðinu “þó”. Þessi breyting hefur svo áhrif á 3. másl. 7. mgr.

Varðandi 8. mgr. (lokamálsgrein) er vísað til ábendinga við 46. gr. Í upphafi segir að öku maður skuli ekki beittur viðurlögum. Er það þá ekki sviptingu ökuréttar, vegna brots gegn 46. gr.? En hvað er með sjálfa refsinguna, verður honum ákveðin refsing, sekt eða fangelsi? Eða á yfirleitt að ákæra ef svona stendur á? En hvernig getur læknir vottað að efni sem mælist í blóði manns löngu síðar sé vegna lyfja sem hann þá hefur neytt? Er lyfjakortið vegna neyslu efna sem síðar mælist í blóði manns? Lyfjakort mun heita lyfjaskírteini, og það tilgreinir heiti lyfs (númer lyfs) sem sjúkratryggingar “bera aukna greiðsluþátttöku” vegna tiltekins einstaklings í afmarkaðan tíma. Í skírteininu segir ekkert um hver efni eru í lyfinu. Lyfjaskírteini mun fólk almennt ekki hafa með á sér. Lyfjabúðir hafa nú rafrænan aðgang að upplýsingum um lyfjaskírteini, og handhafi getur prentað slíkt skírteini út á netinu. Hvernig getur læknir vottað að maður sé þrátt fyrir sjúkdóm og lyfjainntöku fullkomlega fær um að stjórna ökutæki. Það mundi þó vera tiltekin lyfjataka. Það er svo ástand mannsins þegar akstur fer fram sem skiptir máli. Læknir sem vottar samkvæmt a-lið veit ekkert um það. Hann veit að sjálfsögðu ekkert um ástand hans löngu síðar. Þá getur viðkomandi hafa tekið inn önnur efni eða tekið inn of mikið magn af lyfinu. Hversu lengi skyldi læknisvottorðið gilda? Ákvæði þessa efnis var lögfest með lögum nr. 66/2006 og hefur textinn verið endurskoðaður með hliðsjón af athugasemdum sem fylgdu ákvæðinu í frumvarpi því sem varð að þeim lögum. Svo er auðvitað spurning hvort þetta álitaefni megi ekki leysa með einfaldara hætti. Hvernig skyldu menn leysa þetta erlendis?

103. gr.

Bráðabirgðasvipting.

Nú telur lögreglustjóri skilyrði til sviptingar ökuréttar vera fyrir hendi, og skal þá svipta öku mann ökurétti til bráðabirgða svo fljótt sem unnt er. Ákvörðun þessa má bera undir dómstóla samkvæmt reglum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina öku manni um þann rétt þegar ákvörðun er birt. Úrlausn héraðsdóms sætir kæru til Hæstaréttar.

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

104. gr.

Áhrif áfrýjunar.

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

105. gr.

Brot erlendis.

Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða maður með fasta búsetu hér á landi sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis fyrir verknað sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttar og má þá svipta hann þeim rétti í sérstöku opinberu máli. Koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 100.–104. gr.

Líklega hefur lítið reynt á þetta ákvæði. Ætla mætti að ákvæðið þurfi að endurskoða miðað við þróun í samskiptum Evrópulanda.

106. gr.

Endurveiting ökuréttar.

Nú hefur maður verið sviptur ökurétti um lengri tíma en þrjú ár og getur þá lögreglustjóri, þegar svipting hefur staðið í þrjú ár, heimilað að honum skuli veittur ökuréttur að nýju. Hafi maður verið sviptur ökurétti ævilangt má þó eigi veita ökurétt að nýju fyrr en svipting hefur staðið í fimm ár.

Nú hefur maður, áður en sviptingartími er liðinn, verið sviptur ökurétti á ný, og reiknast þeir frestir sem greinir í 1. mgr. þá frá dagsetningu síðasta dóms þar sem hlutaðeigandi var sviptur ökurétti.

Umsókn um endurveitingu ökuréttar má þá fyrst bera fram þegar tveir mánuðir eru þar til heimilt er að veita ökurétt að nýju samkvæmt 1. mgr.

~~Endurveitingu ökuréttar skv. 1. mgr. skal því aðeins heimila að má heimila þegar sérstakar ástæður mæli með mæla ekki gegn því. Ráðherra getur í reglugerð sett nánari reglur um endurveitingu ökuréttar. Við mat á umsókn vegna endurveitingar skal m.a. litið til þess að viðkomandi hafi sýnt reglusemi og að ekki séu lengur fyrir hendi þær ástæður sem ökuleyfissviptingin byggðist á. Við matið skal litið til eftirfarandi þátta:~~

- ~~a. brotaferils samkvæmt sakavottorði frá sviptingu,~~
- ~~b. háttsemi samkvæmt málaskrá lögreglu,~~
- ~~c. útistandandi sekta og sakarkostnaðar enda eigi hann rót í málarekstri vegna sviptingarinnar og umsækjandi er gjaldfær,~~
- ~~d. aðstæðna umsækjanda að öðru leyti.~~

~~— Ef umsækjandi hefur á sviptingartímabilinu gerst sekur um brot gegn 55. gr. lengist tími til endurveitingar um sex mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki um tvö ár.~~

~~— Ef umsækjandi hefur erlendis orðið vís að ölvunarakstri, verið sviptur ökurétti eða hlotið dóm vegna annarra brota á umferðarlögum, sem hefðu haft áhrif á endurveitingu ef framin væru hér á landi, skal litið til þeirra við ákvörðun um endurveitingu.~~

~~Heimilt er að kæra synjun lögreglustjóra um á endurveitingu ökuréttar til ráðherra. Um málsmeðferðina fer samkvæmt stjórnsýslulögum.~~

~~Ráðherra getur í reglugerð sett nánari reglur um endurveitingu ökuréttar, um námskeið fyrir þá sem sviptir hafa verið ökurétti og málsmeðferð við endurveitingu ökuréttar að afloknu námskeiði.~~

Fjöldmörg dæmi eru um að menn hafi hlotið fleiri en einn dóm þar sem réttindasvipting er ákveðin, tímabundið eða ævilangt. Væri rétt að kveða sérstaklega á um þau tilvik, og ákveða að þá skuli frestir sem greinir í 1. mgr. reiknast frá dagsetningu síðasta dóms þegar viðkomandi var sviptur ökurétti. Þá væri einnig rétt

að hafa ákvæði um það hvenær slíkar umsóknir megj fyrst bera fram, t.d. eigi fyrr en tveimur mánuðum áður en endurveiting er heimil.

Samkvæmt 2. mgr. má heimila endurveitingu “þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því” en samkvæmt 106. gr. UMFL “skal því aðeins heimila að sérstakar ástæður mæli með því”. Eðlilegt er að endurveiting réttinda sé reist á því að hún sé réttlæt看leg en ekki því að ekkert mæli gegn henni. Eftir sem áður hlýtur endurveiting að byggjast á málefnalegum rökum. Þá verður að telja að hin nánari útlistun á því hverra gagna skuli krafist eða aflað og hvernig þau verði metin eigi fremur heima í reglugerð en í lögum, og að hún megj ekki vera of formbundin. Með broti gegn 55. gr. “á sviptingartíma” mun væntanlega átt við akstur sviptur ökurétti. Spurning er við hvaða ákvæði 55. gr. er átt. Dómsorð kveður ekki á um áhrif á lengingu sviptingarinnar. Hefur réttindalaus akstur þegar svipting er ákveðin í tilgreindan tíma, t.d. sex mánuði, áhrif til lengingar? Og að því er erlenda dóma varðar hlýtur ákvæðið að eiga að ná til allra dóma þar sem réttindasvipting hefur verið dæmd. En endurveiting ræðst af því hvort viðkomandi á rétt á að fá ökuskírteini útgefið hér á landi. Sótt er um endurveitingu ökuréttar og synjað er um endurveitingu. Óþarft er að taka fram að um málsmeðferð kæru fari að stjórnsýslulögum.

Ákvörðun samkvæmt þessari grein felur í sér að viðkomandi er veittur aftur sá ökuréttur sem hann hafði. Síðan þarf að gefa út ökuskírteini að nýju, og samkvæmt 61. gr. frv. (afturköllun ökuréttinda) er próf áskilið áður en viðkomandi öðlast ökuréttindi að nýju ef svipting hefur staðið lengur en eitt ár. Þar ætti einnig að kveða á um ferlið eftir að endurveiting hefur verið heimiluð, svo og um námskeið og próf áður en ökuskírteini verður gefið út.

107. gr.

Akstursbann.

Nú hefur ökumaður Lögreglustjóri skal banna byrjanda, sem hefur fengið bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, hlotið að aka hafi hann fengið fjóra punkta eða fleiri punkta samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota og skal lögreglustjóri þá svo fljótt sem unnt er banna honum að aka. Með akstursbanni eru afturkölluð þau ökuréttindi sem bráðabirgðaskírteinið veitir og nýtur byrjandi þá sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi áður en bráðabirgðaskírteinið er endurnýjað. Akstursbanni skal eingöngu beitt einu sinni á gildistíma bráðabirgðaskírteinis.

Þegar skilyrði 1. mgr. fyrir akstursbanni eru fyrir hendi skal svo fljótt sem unnt er banna byrjanda að aka. Með akstursbanni eru afturkölluð þau ökuréttindi sem bráðabirgðaskírteinið veitir og nýtur byrjandi þá sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi.

Akstursbannið gildir þar til byrjandinn hefur sótt sérstakt námskeið vegna akstursbanns og staðist ökuþróf að nýju. Námskeiðið skal haldið reglulega og eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti, enda sé þess þörf. Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun námskeiðs, þar á meðal um fjölda þátttakenda og markmið og lengd námskeiðs.

Ákvörðun um akstursbann má bera undir dómstóla samkvæmt reglum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina ökumanni um þann rétt þegar ákvörðun er birt. Úrlausn héraðsdóms sætir kæru til Hæstaréttar.

Ákvörðun lögreglustjóra um akstursbann má kæra til ráðherra innan eins mánaðar frá því að ákvörðunin var tilkynnt byrjanda. Heimilt er að bera úrskurð ráðherra undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála.

Lagt er til að í þessari grein verði þau ákvæði sem snúa að sjálfu akstursbanninu, þ.e. skilyrðin og sjálf viðurlögin. Er efni 1. og 2. mgr. fært saman í eina grein.

Ákvörðun um akstursbann er svipaðs eðlis og bráðabirgðasvipting, sbr. 103. gr. Það er eðlilegt að ákvörðun um akstursbann megi skjóta til æðra stjórnvalds, og þarf í sjálfu sér ekkert lagaákvæði um það. En þegar notuð er sú sérstaka aðferð að bera megi úrskurð undir dómstóla samkvæmt reglum um meðferð sakamála er verið að tryggja rétt þess sem ákvörðunin bitnar á og stuðla að því að úrlausn fái stjórnvald. Aðili þarf ekki að byrja á stjórnslukæru með þeirri fyrirhöfn og eftir atvikum kostnaði sem henni fylgir, en málið fer beint í meðferð að hætti sakamála þar sem dómari stýrir ferðinni. Ákvörðun um akstursbann er íþyngjandi ákvörðun og er þá eðlilegt að sá sem því sætir hafi sömu úrræði og sá sem sætir bráðabirgðasviptingu. Tryggir sú leið betur réttindi borgarans og er án efa mun skjótari en ef fyrst þarf að leita til æðra stjórnvalds. Má jafnvel ætla að dómmeðferð á báðum dómstigum taki skemmri tíma en málskot. Vakin er athygli á því að í athugasemdum við greinina er rætt um kæru til dómsmálaráðherra og úrskurð dómsmálaráðherra.

Með hvaða hætti sá sem sætt hefur akstursbanni öðlast sín ökuréttindi að nýju tengist öðrum reglum um námskeið og ökupróf. Er því rétt að þeim ákvæðum verði skipað þar í lögnum. Í 61. gr. eru ákvæði um afturköllun ökuréttinda. Þar er þegar ákvæði um að sá sem misst hefur ökuréttindi vegna akstursbanns skuli afhenda lögreglunni ökuskírteini sitt. Við þá grein er bent á að rétt sé að þar komi ákvæði um skilyrði sem fullnægja þarf til að endurheimta ökuréttindin eftir afturköllun.

108. gr.

Haldsréttur í ökutækjum.

Nú er ökumaður vélknúins ökutækis búsettur erlendis og ökutæki það sem brotið var framið með skráð erlendis, og getur þá lögreglan lagt hald á ökutækið þar til makleg sekt, málskostnaður, gjald vegna stöðvunarbrota, skaðabætur eða iðgjald fyrir ~~lögboðna ábyrgðartryggingu~~ *lögmæltu ökutækjatrýggingu* hefur verið greitt eða trygging fyrir greiðslu sett. Ef greiðsla hefur eigi farið fram innan tveggja mánaða frá endanlegri niðurstöðu máls má leita fullnustu í ökutækinu.

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

Ákvæði 1. mgr. verður ekki beitt gagnvart öikumönnum sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð nema að því er varðar gjald vegna stöðvunarbrota.

Hér er vikið að iðgjaldi fyrir lögboðna ábyrgðartryggingu. Rétt er í þessu sambandi að tala um "lögmæltu ökutækjatrýggingu" sem þá tekur bæði til ábyrgðartryggingar og slysatryggingar ökumanns.

109. gr.

Upptaka ökutækja. Eignaupptaka.

Þegar um stórfelldan eða ítrekaðan ölvunarakstur er að ræða sem ekki fellur undir 2. mgr., stórfelldan eða ítrekaðan akstur manns sem sviptur hefur verið ökurétti eða manns sem ekki hefur öðlast ökuréttindi, stórfelldan eða ítrekaðan hraðakstur eða akstur sem telst sérlega vítaverður að öðru leyti má gera upptækt vélknúid ökutæki sem öskurteini þarf til að stjórna og notað er við brotið nema það sé eign manns sem ekkert er við brotið riðinn. Við sömu aðstæður og með sömu skilyrðum má gera upptækt vélknúid ökutæki sem öskurteini þarf til að stjórna og er eign þess sem hefur framið brotið, enda þótt ökutækið hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Gera skal ökutæki upptækt þegar eigandi þess hefur verið dæmdur sekur eða gengist undir refsingu vegna aksturs undir áhrifum *ávana- og* fíkniefna eða undir áhrifum áfengis sem hefur í för með sér sviptingu ökuréttar og vinnandamagn í blóði er 1,20% eða meira eða vinnandamagn í lítra lofts sem hann andar frá sér nemur 0,60 milligrömmum eða meira, og viðkomandi hefur tvisvar síðustu þrjú árin fyrir brotið verið dæmdur sekur eða gengist undir refsingu fyrir akstur undir áhrifum *ávana- og* fíkniefna eða áfengis þar sem vinnandamagn í blóði hefur mælst 1,20% eða meira eða vinnandamagn í lítra lofts sem hann andar frá sér hefur numið 0,60 milligrömmum eða meira og sem hefur haft í för með sér sviptingu ökuréttar. Gera skal ökutæki upptækt enda þótt það hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Víkja má frá ákvæði 2. mgr. í undantekningartilvikum þegar sérstakar ástæður mæla með því.

Ökutæki sem gert er upptækt skal vera eign ríkissjóðs. Hafi einhver beðið tjón við brotið skal hann þó eiga forgang til andvirðisins ef bætur fást ekki á annan hátt.

~~Ráðherra getur sett reglugerð um nánari framkvæmd á upptöku ökutækja samkvæmt grein þessari.~~

Fyrirsögn greinarinnar mætti vel orða: Eignaupptaka.

Í 1. og 2. mgr. er talað um “vélknúid ökutæki sem öskurteini þarf til að stjórna”. Hefur hér verið tekið tillit til þeirra breytinga sem verða

Ef ákvæði 59. gr. um ökuréttindi til að mega stjórna dráttarvél og vinnuvél verða lögfest þarf þá ekki öskurteini til að stjórna öllum vélknúnum ökutækjum?

Í greininni er tvívegis rætt um akstur undir áhrifum fíkniefna (2. mgr.). Annars staðar í frv. notað orðið “ávana- og fíkniefni”. Mundi ekki mega einfalda texta í sömu mgr. þegar vísað er til brota með því að vísa til brota samkvæmt 3. mgr. 45. gr. og 46. gr., eða öllu heldur til réttindasviptingar samkvæmt 4.-7. mgr. 102. gr.?

Vegna nýmælisins í 5. mgr. er rétt að nefna að um upptöku eigna gilda réttarfarslög, reglur um meðferð sakamála. Málsmeðferðin er í höndum lögreglustjóra og ákærvalds. Er ætlunin að ráðherra setji reglur um framkvæmd ákærvaldsins?

110. gr.

Gjald vegna stöðvunarbrotu ~~Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn~~ lögunum.

Leggja má gjald á vegna brota á:

- a. ákvæðum ~~2. mgr. 9. gr. og 1. málsl.~~ 2. mgr. og 3. mgr. 27. gr.,
 - b. ákvæðum *a-, b-, d-, f-, g-, h-, i-liða 1. mgr. 28. gr.,*
 - c. *ákvæðum a-, c- og e-liða 2. mgr. 28. gr., svo ákvæði b-liðar 2. mgr. 28. gr., að því er varðar lagningu framan við innkeyrslu eða útkeyrslu að eða frá húsi eða lóð,*
 - d. *ákvæðum 9. gr. og 30. gr., að því er varðar lagningu,*
- e. e-* banni við stöðvun eða lagningu *ökutækja ökutækis* sem gefið er til kynna með umferðarmerki,
- f. d-* banni við stöðvun eða lagningu *ökutækja ökutækis* sem sett er skv. 81. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
- g. e-* öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu sem sett eru skv. 81. gr. og 1. mgr. 83. gr., *og*
- h. f-* reglum um notkun stöðureita skv. 2. mgr. 83. gr., ~~og~~
- ~~g. — reglum um notkun negldra hjólbarða, skv. 2. málsl. 4. mgr. 82. gr.~~

Gjald skv. 1. mgr. skal lagt á með skriflegri tilkynningu sem fest skal við ökutækið eða afhent ökumanni.

Lögreglan annast álagningu og innheimtu gjalds skv. 1. mgr. Ráðherra getur ákveðið að á tilteknum svæðum fari álagning gjaldsins að öllu leyti eða að hluta fram með aðstoð sérstakra stöðuvarða. Hann getur og ákveðið, að ósk sveitarstjórnar, að álagning og innheimta gjaldsins fari að öllu leyti eða að hluta fram á vegum sveitarfélagsins. *og skal verja gjaldinu Gjald samkvæmt þessari grein skal renna* til samgöngumála *í viðkomandi sveitarfélagi.*

~~Sveitarstjórn í þéttbýli getur óskað eftir heimild ráðherra, sbr. 2. mgr., fyrir því að gjald vegna brota á 35. og 36. gr. um hraðakstur og 1. mgr. 7. gr. um akstur gegn rauðu ljósi sem numin eru í löggæslumyndavél, sbr. 4. mgr. 94. gr., sem sett er upp af sveitarfélagi, renni til þess. Þetta á þó ekki við um brot sem varðar punktum skv. 2. mgr. 100. gr. en slík mál skal senda lögreglu til úrvinnslu.~~

~~Gjald skv. 1. mgr. skal lagt á með skriflegri tilkynningu sem fest skal við ökutækið eða afhent ökumanni, en tilkynningu um gjald skv. 3. mgr. skal sent með tryggilegum hætti til eiganda (umráðamanns) ökutækis.~~

Ákvörðun um álagningu gjalds verður ekki borin undir æðra stjórnvald.

Ráðherra ákveður fjárhæð gjaldsins, en það má eigi nema hærri fjárhæð en 30.000 kr. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags getur sveitarstjórn þó ákveðið fjárhæðina í gjaldskrá sem ráðherra staðfestir. Verði gjaldið ekki greitt innan tilskilins frests hækkar það um 50%.

Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest ~~og ráðstöfun gjaldsins til samgöngumála~~. Má þar ~~m.a.~~ ákveða að á lagt gjald, sem eigi er greitt innan nánar tiltekins frests, hækki um 100%.

Samkvæmt 108. og 109. gr. UMFL gilda sérstakar reglur um það sem nefnt er stöðvunarbrot. Inn í þetta kerfi hefur hér verið bætt nýjum ákvæðum annars eðlis, annars vegar brot vegna notkunar negldra hjólbarða og svo hraðabrota o.fl. sem koma fram í löggæslumyndavél. Að því hefur verið vikið í ábendingum við 82. og 94. gr. að um þessi brot ætti að fjalla heildstætt og sérstaklega, en annars staðar í kaflanum. Þannig verði í 110. og 111. gr. stöðvunarbrotin ein, sem er samheiti fyrir þau brot sem eftir standa og öll varða stöðvun og lagningu ökutækja. Bent skal á að það heiti kemur þegar fram í 84. og 108. gr. Í fyrirsögn greinarinnar er talað um brot samkvæmt lögnum almennt, en þau brot sem fjallað er um í greininni eru einungis afmarkaður flokkur brota en alls ekki öll brot. Reyndar eru það einkum brot vegna lagningar ökutækja!

Það hefur verið megin inntak þessa kerfis að um sé að ræða brot sem ekki hafa í för með sér röskun á umferð eða umferðaröryggi. Fyrst og fremst hafa þetta verið brot þar sem bifreiðastöður eru takmarkaðar. Enda segir í 3. mgr. 94. gr. frv. (2. mgr. 100. gr. UMFL) að ekki skuli “refsa skv. 1. mgr. fyrir brot,, nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina”. Ef stór jeppabifreið sem lagt er við stöðumæli er að hálfu út í umferðargötu er um tvöfalt brot að ræða og þá á að refsa. Þessi brot eru hættubrot og við þær aðstæður gilda reglurnar um stöðvunarbrot ekki. Hættubrotið er alvarlegra brot og fyrir það á að refsa. Tilhneiging til að meðhöndla slík brot sem stöðvunarbrot veldur því að fólk lítur ekki á þetta sem alvarleg brot. Viðurlögin hafa þannig engin varnaðaráhrif. Þess vegna getur alls ekki verið ráðlegt að fella öll brot á ákvæðum 28. gr. undir þennan flokk svo sem lagt er til með b-lið 1. mgr., þótt vel megi tilgreina fleiri tilvik en þar eru nú. Rök fyrir þeirri útfærslu koma reyndar ekki fram í athugasemdum við greinina, þau virðast hafa fallið niður, en í athugasemdum við fyrri gerð frv. sagði að gjaldið megi leggja á “nema augljóst sé að brotið hafi ekki valdið hættu eða óþarfa óþægindum”. Er það reyndar heldur ónákvæm endursögn á því sem segir í 3. mgr. 94. gr.

Þannig mætti tiltaka brot gegn 1. másl. 2. mgr. 27. gr. (lagt öfugu megin á vegi). Úr 1. mgr. 28. gr. UMFL eru nú tilgreind fimm brot (a-, b-, h-, i- og j-liðir; gangbraut, vegamót, staði leigubifreiða, biðstöð hópbifreiða og staði fatlaðra). Þar komi þessir liðir: a- (óbreytt), b- (óbreytt), d- (göng, undir brú), en við bætist: f- (nálægt hindrunarlínu), g- (hringtorg), h- (biðstöð leigubifreiða) og i- (biðstöð hópbifreiða). Og úr 2. mgr. 28. gr. komi þessi brot: a- (á brú), b- (framan við innkeyrslu o.s.frv., en ekki annað), c- (við hlið ökutækis) og e- (vatnshani). Og svo mættu brot samkvæmt 30. gr. (lagning utan vega í þéttbýli) bætast við. Tekið skal fram að lagning í staði fatlaðra fellur undir e-lið 1. mgr. greinarinnar (brot gegn öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu). Hér er miðað við uppsetningu ákvæða í samræmi við ábendingar sem fram koma við 28. gr. Hefur uppsetningu a- og b-liða 1. mgr. verið breytt nokkuð, og efninu skipt í fjóra staflíði. Í öllu tilvikum gildir það sem segir í 3. mgr. 94. gr. Hér gildir og að lögreglan hefur jafnframt heimild til að láta flytja ökutæki brott ef lagning þess veldur hættu eða er til verulegra óþæginda, svo sem nánar greinir í 112. gr.

Rétt er að ákvæði um tilkynningu sem er í 4. mgr. komi sem 2. mgr., á eftir tilgreiningu brotanna, svo sem er í UMFL. Það ákvæði gildir almennt, hvort sem verkefnið er á vegum lögreglunnar eða sveitarfélags.

Í 2. mgr. er heimild til að ráða sérstaka stöðuverði til að annast álagningu gjaldsins, auk lögreglunnar. Sú heimild gildir hvort sem álagning og innheimta gjaldsins er á hendi lögreglunnar eða sveitarfélags. Og reglur 110. gr. gilda um allt land, hver sem annast verkefnið. Lögin heimila þannig að stöðuverðir starfi að þessu á vegum lögreglunnar hvar sem er á landinu. Er ekki kunnugt hvernig að þessu er staðið utan Reykjavíkur og Akureyrar þar sem sveitarfélögin annast eftirlitið. Er óljóst hvernig lögreglan sinnir þessum þætti, svo sem innheimtunni. Í Reykjavík og á Akureyri var sveitarfélögunum veitt heimild til að annast verkefnið ásamt lögreglunni, en sveitarfélagið hefur allar tekjurnar. Vitað er þó að í Reykjavík sinnir lögreglan þessu verkefni að þó nokkru leyti, og er þá óeðlilegt að borgin hafi af því allar tekjurnar. Spurning er hvort það hafi í upphafi verið meiningin að borgin hefði tekjurnar af þannig álögðu gjaldi. Rétt mundi að við slíkar aðstæður skuli gjaldið skiptast með einhverjum hætti milli ríkis og borgar. Forsenda þess að sveitarfélögum var veitt heimild til að standa að eftirliti með tilteknum bifreiðastöðubrotum og álagningu og innheimtu gjalds vegna þeirra var hvarvetna (líka erlendis) sú að umrædd brot tengdust skorti á bifreiðastæðum og að það væri viðfangsefni sveitarfélaga að sinna því. Ákvæðin miða að því að nýta betur bifreiðastæði þar sem skortur er á þeim. Með því að taka verkefnið að sér gætu sveitarfélögin aflað tekna til að leysa það vandamál, og því var ráðstöfun teknanna bundin við bifreiðastæði og bílageymslur til almenningsnota. eru bifreiðastæði flokkur samgöngumáta, sbr. athugasemdir við greinina? En hvað svo sem gert er við gjaldið þá verður annað framlag til þess verkefnis sem gjaldið á að renna til væntanlega lægra sem því svarar, og því almennara sem viðfangsefnið er tilgreint því óljósara verður hvort svo verði í raun. Er það raunar lögmál sem gildir um afmarkaða tekjustofna. Mun þróun erlendis hafa orðið eitthvað í þá áttina. En gjaldinu mun þá skipt milli ríkis og sveitarfélags. Þá ætti að gera ráð fyrir því að sveitarfélög geti sameinast um þetta verkefni, eða að eitt sveitarfélag geti annast það fyrir annað eða önnur. Einnig ætti lögreglan/ríkið að geta verið í samstarfi um skipulag innheimtunnar, enda hlýtur að vera óhagkvæmt að það kerfi sé á margra höndum. Þeir sem að slíku samstarfi stæðu mundu þá bera viðeigandi rekstrarkostnað. Í 83. gr. frv. eru svo ákvæði um heimild sveitarfélaga til að leggja á gjald fyrir notkun stöðureita.

Annað mál eru svo brot á banni við að stöðva eða leggja ökutækjum þar sem það getur valdið hættu eða óþægindum. Eftirlit með slíkum brotum mun hvarvetna vera á höndum lögreglunnar og málin meðhöndluð sem sakamál og brotin varða sektum. Málsmeðferð kann þó að vera einfölduð og sektir staðlaðar.

Ákvæði g-liðar 1. mgr. vísar til brota á reglum um notkun negldra hjólbarða, skv. 2. málsl. 4. mgr. 82. gr. Þar segir að notkun nagladekkja utan tímabils sé óheimil. 4. mgr. 82. gr. fjallar um heimild til gjaldtöku vegna notkunar nagladekkja á tilteknu svæði á tilteknu tímabili. Ætla má að gjald verði ákveðið fyrir tiltekið tímabil, t.d. einn vetur, eða fyrir tiltekinn fjölda heimsókna. En eitthvað gjald hlýtur auk þessa að þurfa að leggja á þá sem fara inn á svæðið án greiðslu, og eftirlit með því að gjald hafi verið greitt. Hvernig verður staðið að álagningu þess og innheimtu? Um þetta þarf að setja reglur, sbr. ábendingar við 84. gr. En þær reglur munu að sjálfsögðu einungis gilda á gjaldskyldutímabilinu. Þær reglur geta ekki fjallað um gjöld vegna einhvers utan þessa tímabils. Og ekki utan þeirra svæða. Spurt hefur verið mundi þá eiga leggja gjald á notkun nagladekkja í lok apríl eða byrjun maí þegar enn er snjór á norðanlands eða austan eða á Vestfjörðum.

Hér á eftir er vikið að ákvæði 3. mgr., sem var í frv. 2011-2012, en ekki er að finna í frv. 2012-2013. Engin skýring er gefin á niðurfellingunna, hvorki í almennum athugasemdum við frumvarpið né sjálfa greinina, en í almennum athugasemdum sagði að frumvarpið væri endurflutt "í nær óbreyttri mynd". Í 3. mgr. er sérkennilegt

ákvæði. Þar segir að sveitarstjórn geti óskað eftir því að gjald vegna tiltekinna brota (hraðakstur, gegn rauðu ljósi), sbr. 4. mgr. 94. gr., sem numin eru í löggæslumyndavél sem sett er upp af sveitarfélagi renni til sveitarfélagsins. Þótt vísað sé til 2. mgr. er óskinn eingöngu um að gjaldið renni í sveitarsjóð. Hér er því ekki fjallað um álagningu gjaldsins, en í 94. gr. er reyndar talað um að brotin varði sekt. Í almennum athugasemdum við frumvarpið segir um þetta atriði, þegar rætt er um nýmæli miðað við fyrra frv., að lagt sé til að ráðherra geti veitt sveitarfélögum “í þéttbýli heimild til að innheimta gjald vegna brota”. Hér er heldur ekki vikið að álagningu. Samkvæmt þessu fyrirkomulagi munu þá gilda mismunandi reglur gildi á landinu um meðferð brota. Það er andstætt reglunni í 1. mgr. sem gildir um land allt. Þar getur framkvæmdin hins vegar sums staðar verið í höndum sveitarfélags. Skyldu gögn úr löggæslumyndavél ekki vera gögn lögreglunnar? Af 2. málsl. verður ráðið að miðað sé við að sveitarfélagið byrji á að meðhöndla gögnin, á undan lögreglunni, og að það vinsi úr mál til að framsenda lögreglunni. Hvað með öll alvarlegri málin, á sveitarfélagið fyrst að yfirfara þau? Snýst þetta bara um peninga til sveitarfélagsins? Það vantar eitthvað í þessa hugsun.

Gjaldið ætti að vera ákveðið í lögum, og sama hvort verkefnið er á vegum lögreglunnar (ríkisins) eða sveitarfélaga. Gjaldið í Danmörku mun vera 510 DKK (11.000 ISK).og í Noregi 300 NOK og 500 NOK (6.000/10.500 ISK). Grunn gjöld munu hér vera 2.500 kr. og 5.000 kr. Ekki verður séð að tilgangur sé að ákveða hámark sem er langt yfir því sem ætla má að verði notað. Gjöld ætti að lögfesta, tvö gjöld vegna stöðumæla og annarra stöðubrota. Með 30.000 kr. hámarki getur ráðherra þess vegna ákveðið gjaldið hvort heldur er 3.000 kr., 15.000 eða 25.000 og nýr ráðherra breytt því eftir hentisemi.

111. gr.

Ábyrgð á álagningu gjalds, innheimtuúrræði o.fl.

Gjald, sem lagt hefur verið á skv. 1. mgr. 110. gr., hvílir á þeim sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu ~~eða broti sem varðar gjaldskyldu og numið er í löggæslumyndavél~~. Eigandi ökutækis (umráðamaður) ber einnig ábyrgð á greiðslu gjaldsins ef það greiðist ekki innan tilskilins frests, nema sannað verði að ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi.

Gjaldið nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki og gera má fjárnám til tryggingar greiðslu án undangengins dóms eða sáttar. Lögveðið gengur fyrir öðrum réttindum í ökutækinu, en fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið. Lögveðið gengur þá á eftir kröfum um opinber gjöld sem tryggð eru með veði í ökutækinu hafi veðinu verið þinglýst áður en gjaldið var lagt á.

Verði álagt gjald ekki greitt innan tilskilins frests skal senda eiganda ökutækisins (umráðamanni), á sannanlegan hátt, tilkynningu um að krafist verði nauðungarsölu á ökutækinu eða fjárnáms að liðnum ekki skemmri tíma en 15 dögum, enda hafi greiðsla þá eigi verið innt af hendi. Einnig skal honum gefinn kostur á að koma að mótbárum eða vörnum innan sama tíma. ----//---- Ef sending tilkynningar tekst ekki eða telja má hana vandkvæðum bundna má birta efni hennar í Lögbirtingablaði með sömu réttaráhrifum.

Verði gjaldið ekki greitt innan frests skv. 3. mgr. og engar mótbáru eða varnir hafa verið hafðar uppi má krefjast nauðungarsölu á lögveðinu til lúkningar gjaldinu eða fjárnáms hjá þeim sem ber ábyrgð á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr. án undangengins dóms eða sáttar.

Greinin er sögð “efnislega samhljóða 109. gr. gildandi laga en þó hafa nokkur atriði verið færð til nútímalegra horfs”. Miðað við fyrri gerð frv. hefur ákvæðum um lögveð og réttarfar verið breytt, og það í ríkara mæli en segir í athugasemdunum. Er ástæða til réttarfarssérfræðingar tjái sig um þau atriði. Er því ekki hróflað við þeim. Sérstaklega er vakin athygli á ósamræmi sem er á orðalagi 4. mgr. (4. mgr. ætti að sameinast 3. mgr.) annars vegar, “ef sending tilkynningar tekst ekki eða telja má hana vandkvæðum bundna” og svo orðalagi í athugasemdunum, að “ekki tekst að senda eiganda ökutækis tilkynningu um álagningu gjalds”. Umrædd tilkynning til eiganda (umráðamanns) er þó ekki um álagninguna heldur um beitingu réttarfarsúrræða. Í 4. mgr. er rætt um að birta efni tilkynningar, en það er sjálfa tilkynninguna sem á að birta, og svo segir reyndar í athugasemdunum! Þá er vakin athygli á að ákvæði um birtingu í Lögbirtingablaði kemur einnig fyrir í 72. gr., en þessi tvö ákvæði eru þó ekki samhljóða þótt ætla mætti að svo ætti að vera. Í ábendingum við 72. gr. er og vikið að því að æskilegt sé að samræmis sé gætt í ákvæðum um lögveð og réttarfar í þessum tveimur tilvikum.

Skyldi annars ekki mega einfalda innheimtu á svona gjöldum sem lenda í vanskilum, t.d. sameina hana innheimtu bifreiðagjalda. Eða sameina þetta sektainnheimtu. Nú eða annarri skattheimtu. Þótt Reykjavíkurborg og Akureyri hafi tekið álgningu og eftirlit með brotum þessum að sér þá sinnir a.m.k. lögreglan í Reykjavík þessu í allnokkrum mæli. En tekjurnar renna allar í sjóð borgarinnar. En á öðrum stöðum á landinu er þetta verkefni alfarið í höndum lögreglunnar. Samstarf um þetta verkefni er án efa æskilegt og vel framkvæmanlegt.

112. gr.

Brottflutningur ökutækja.

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

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

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

Að loknum fresti skv. 3. mgr. skal selja ökutækið við nauðungarsölu eða til niðurrifs ef ætla má að herra verði fáiast þannig. Söluandvirði rennur í ríkissjóð.

Eigandi ökutækisins getur þó innan árs frá því sala fór fram krafist greiðslu á söluandvirðinu að frádregnum kostnaði við flutning, geymslu og sölu ökutækisins.

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

Ráðherra getur ákveðið, að fenginni ósk sveitarstjórnar, að framkvæmd ákvæða í grein þessari fari, eftir því sem við á, að öllu leyti eða að hluta fram á vegum sveitarfélagsins. Hann getur og sett nánari reglur um framkvæmdina, þar á meðal um greiðslu geymslukostnaðar.

Í athugasemdum segir að ákvæðið sé samhljóða 110. gr. UMFL. Svo er þó ekki alveg. Í 2. máls. 1. mgr. 110. gr. er rætt um ökutæki “sem telja verður að eigandi hafi yfirgefið að fullu” en í frv. segir “sem telja verður að eigandi hafi hætt með öllu að hirða um”. Á þessu er kannske ekki mikill munur, en hvers vegna var orðalaginu þá breytt? Er hið nýja orðalag nútímalegra? En í athugasemdunum segir enn fremur “með þeirri undantekningu að bætt er inn ákvæði um fjárnámsrétt í 1. og 2. mgr. Jafnframt er í 2. máls. 3. mgr. það nýmæli að ef ekki tekst að senda tilkynningu um álagningu gjalds til eiganda ökutækis samkvæmt greininni nægi að birta hana á opinberum vettvangi þannig að réttaráhrif þess verði þau sömu ef tilkynning hefði borist.” Þessi nýmæli sjást þó ekki í frumvarpstextanum. Hvað sem því svo veldur. Þessi athugasemd er reyndar í ætt við niðurlag athugasemda við 111. gr.

XIX. KAFLI

Umferðarstofa Stjórnsýsla umferðarmála.

113. gr.

~~Yfirstjórnarvald á sviði umferðarmála.~~

~~Ráðherra fer með yfirstjórn umferðarmála.~~

~~—Umferðarstofa annast stjórnsýslu á sviði umferðarmála í samræmi við lög þessi.~~

Enginn vafi getur verið á því að ráðherra fari með yfirstjórn stjórnsýslu tiltekins málaflokks. Það leiðir af 14. gr. stjórnarskrárinnar. Áður var tíðkað að tiltaka í lögum hvaða ráðherra færi með viðkomandi málaflökk. En í því fólst ekki vafi á því að ráðherra færi með þetta hlutverk, heldur ákvörðun um hvaða ráðherra það væri. Nú orðið hefur svona ákvæði ekkert sjálfstætt gildi. Ráðherra/ráðuneyti annast auk þessa margvíslega stjórnsýslu.

Það fara fleiri en Umferðarstofa og ráðuneyti með stjórnsýslu á sviði umferðarmála samkvæmt frumvarpinu, m.a. lögreglan og Vegagerðin. Þess er getið í hinum ýmsu ákvæðum og þarf ekki að taka það frekar fram. Ekki þarf heldur að taka það sérstaklega fram að Umferðarstofa annast stjórnsýslu í samræmi við lög. Það kemur fram í viðeigandi ákvæðum. En það kann að vera þörf á að tilgreina enn fleiri verkefni, og ætti það þá að koma fram í næstu grein. Fyrirsögn kaflans ætti þá að vera Umferðarstofa. Svo koma greinar um verkefni, stjórn og starfslið og svo um gjöld. Svo er nú augljóst að tilvera Umferðarstofu er í óvissu, og hefði mátt ætla að vísbendingar um skipan mála í fyrirhuguðum nýjum stofnunum á sviði umferðar- og samgöngumála lögju fyrir. Þessi staða er enn í óvissu í október 2012.

114. gr.

Verkefni ~~Umferðarstofu.~~

Verkefni Umferðarstofu eru að:

- a. annast skráningu ökutækja og aðra umsjóslu varðandi skráningu ökutækja, gerð þeirra og búnað,
- b. hafa eftirlit með starfsemi skoðunarstofa og veita þeim viðurkenningu,
- c. annast gerð skoðunarhandbókar,
- d. hafa umsjón með ökunámi og ökukennslu og veita starfsleyfi til að stunda ökukennslu og starfrækja ökuskóla,
- e. hafa eftirlit með starfsemi ökugerða og veita þeim starfsleyfi,
- f. annast ökuþróf og viðurkenna prófdómara til að starfa við ökuþróf og hafa eftirlit með framkvæmd ökuþrófa,
- g. annast gerð námskráa og prófahandbókar,
- h. leggja mat á aksturshæfni ökumanna, sbr. 2. mgr. 61. gr.,
- i. annast skráningu umferðarslysa og miðla upplýsingum um umferðarslys,
- j. annast fræðslu og upplýsingamiðlun um umferðarmál, þar á meðal eiga samráð við sveitarfélög um framkvæmd fræðsluskyldu þeirra,
- k. vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál og styðja aðgerðir sem stuðlað geta að bættu umferðaröryggi,
- l. hafa eftirlit með og veita leyfi fyrir aksturskeppni og akstri barna á þar til gerðum æfingasvæðum,
- m. annast mótun reglna er varða ökutæki og umferð, útgáfu handbókar með reglugerðum á sviði umferðarmála og nánari skýringum á ákvæðum þeirra,
- n. annast rekstur á tölvu- og upplýsingakerfum, **eg**
- o. sinna þróunarverkefnum á starfssviði sínu, og
- p.** annast önnur verkefni samkvæmt ákvæðum laga þessara eða ákvörðun ráðherra.

Umferðarstofu er heimilt að fela félögum, samtökum eða stofnunum á sviði umferðarmála framkvæmd ákveðinna verkefna sem henni tilheyra samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Þetta gildir þó ekki um valdheimildir Umferðarstofu til töku ákvarðana um rétt eða skyldu manna.

Umferðarstofa skal hafa samvinnu við þá aðila, félög, samtök og stofnanir sem tengjast starfsemi hennar og skapa vettvang til útfærslu verkefna skv. 1. málsl. 2. mgr.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um **starfsemi starf** og hlutverk Umferðarstofu.

Í athugasemdum við greinina er vikið að því hver nýmæli koma fram í frv. Ekki eru þar þó öll nýmæli tilgreind. Þau nýmæli sem sagt er frá eru miðuð við fyrri gerð frv., en ýmsar athugasemdir sem voru í fyrri gerð frv. um nýmæli hafa fallið niður.

Verkefni Umferðarstofu eru tilgreind á ýmsum stöðum í frv. Hér bætast við verkþættir sem ekki koma þar fram, svo sem eftirlit með ýmissi starfsemi. Að þessu eftirliti ætti að víkja í þeim ákvæðum þar sem fjallað er um þau viðfangsefni, svo sem um aksturíþróttir, ökuskóla, skoðun ökutækja o.s.frv. Fram þarf að koma að hverju eftirlitið á að beinast, það hljóta að vera tilteknir verkþættir, en ekki öll starfsemi viðkomandi, Hvert skyldi eiga að vera eftirlit Umferðarstofu með aksturskeppni? Og einnig þarf að koma fram hvort sá sem eftirlitið beinist að eigi að bera kostnað af eftirlitinu. En í frv. kemur hvergi fram hver úrræði Umferðarstofa hefur, ef í harðbakka slær, til að framkvæma eftirlitið. Ekki er ástæða til að tiltaka á ný þau verkefni sem áður hafa komið fram, en ástæða væri að tilgreina að verkefni kunni að vera fleiri. Fram hefur komið opinberlega að Umferðarstofa hefur lýst andstöðu við að hún eigi að sinna ýmsum verkefnum sem augljóslega myndu falla einna best að þeirri stofnun vegna aðkomu hennar að skráningu ökutækja og ökutækjaskrá, svo sem aðhaldi vegna skoðunar ökutækja og váttryggingarskyldu.

Í 2. mgr. segir að Umferðarstofu sé heimilt að fela öðrum framkvæmd ákveðinna verkefna. En er ljóst hvernig skilja á niðurlagið. Getur Umferðarstofa falið öðrum verkefni sem henni tilheyra samkvæmt reglum, eða er það svo að Umferðarstofa hafi slíka heimild sem byggist á reglum sem ráðherra setur? Mundi komma ekki eiga að koma á eftir orðinu tilheyra? En á ekki að koma fram í viðkomandi reglugerðarheimild að ráðherra geti falið öðrum slík verkefni? Hliðstæða er dæmið um móttöku umsókna um ökuskírteini og meðferð þeirra umsókna. Og getur ráðherra falið stofnun sem er á ábyrgð annars ráðherra verkefni, og sett slíkri stofnun reglur?

115. gr.

Stjórn og starfslið Umferðarstofu.

Ráðherra skipar framkvæmdastjóra Umferðarstofu til fimm ára í senn.

Framkvæmdastjóri stjórnar rekstri Umferðarstofu og gætir þess að stofnunin starfi í samræmi við lög og reglugerðir á hverjum tíma.

Framkvæmdastjóri ræður annað starfsfólk stofnunarinnar.

116. gr.

Gjaldskrá Gjöld sem renna til Umferðarstofu.

Ráðherra setur gjaldskrá um gjöld Til Umferðarstofu rennur gjald vegna:

- a. fyrir skráningu ~~skráninga~~ ökutækja, sbr. 70. gr.,
- b. fyrir skráningarkerki ~~skráningarkerkis~~, sbr. 70. gr.,
- c. fyrir skráningu og viðurkenningu ~~viðurkenninga~~ á gerð, sbr. 72. gr.,
- d. ~~einkamerkis, e.~~ fyrir starfsleyfi og eftirlit starfsleyfis og eftirlits með ökuskólum, ökugerði og ökukennurum, sbr. 62., 63., 65. og 114. gr.,
- e. ~~f.~~ fyrir umsýslu ökuþróa, sbr. 55. gr.,
- f. ~~g.~~ fyrir eftirlit ~~eftirlits~~ með skoðunarstofum ökutækja, sbr. 114. gr.,
- g. ~~h.~~ fyrir þjónustu trúnaðarlæknis, sbr. 61. gr., og

- h. ~~í fyrir leyfi til leyfisveitinga vegna aksturskeppi aksturskeppna, og fyrir leyfi til starfsemi á svæði til aksturs barna, sbr. 38. og 39. gr., og~~
- i. ~~önnur gjöld sem ráðherra ákveður innheimt eru samkvæmt gjaldskrá sem staðfest er af ráðherra eða samkvæmt þjónustugjaldskrá staðfestri af framkvæmdarstjóra Umferðarstofu.~~

Gjöld samkvæmt 1. mgr. renna til Umferðarstofu, svo og gjald fyrir einkaleyfi samkvæmt 71. gr.

Leggja skal á sérstakt umferðaröryggisgjald er renni til Umferðarstofu, að fjárhæð 400 kr., og greiðist það við almenna skoðun ökutækis, skráningu ökutækis og skráningu eigendaskipta að ökutæki. Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um innheimtu gjaldsins og um skil þess í ríkissjóð.

~~Við ákvörðun gjalda skv. 1. mgr. skal leggja til grundvallar kostnað vegna launa og launatengdra gjalda, aksturs, þjálfunar og endurmenntunar, aðkeyptrar sérfræðipjónustu, húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja, stjórnunar og stoðþjónustu og alþjóðlegrar samvinnu í þágu umferðar og umferðaröryggismála auk ferða og upphalds. Fjárhæð gjalda skal taka mið af þeim kostnaði sem almennt hlýst af þeirri þjónustu sem Umferðarstofa veitir.~~

Sértekjur Umferðarstofu af þjónustu- og verksamningum, svo og af rannsóknastarfsemi og þróunarverkefnum, renna óskiptar til hennar.

Samkvæmt 1. mgr. skulu tiltekin gjöld renna til Umferðarstofu. Hvergi er í frv. vikið að gjaldskyldu, ef undan er skilið gjald fyrir einkamerki í 71. gr., og heimild til að ákveða gjald vegna starfs trúnaðarlæknis í 61. gr. Gjöld eru fyrst tilgreind í nýu staflíðum, svo koma önnur gjöld “sem innheimt eru samkvæmt gjaldskrá” sem ráðherra staðfestir eða samkvæmt þjónustugjaldskrá. Ekki er augljóst að þetta ákvæði eigi við um töluliðina nýu. Það getur a.m.k. ekki átt við um gjald fyrir einkamerki í d-liðnum, því að það gjald er ákveðið í 71. gr. Kannske eiga “önnur gjöld” að koma sem nýr liður, og að allt sé samkvæmt gjaldskrá. En hver mundu þau gjöld svo eiga að vera? Skýr lagaheimild þarf a.m.k. að vera fyrir gjaldtöku, hver það er sem ákveður gjaldið, hver á að greiða það og fyrir hvað. Ákvæði um að gjöld skuli greiða ætti að koma fram í viðkomandi reglum. Hver á að greiða gjald vegna umsjónar með ökuþrófum? Sum gjöld ætti að vera einfalt að kveða á um í lögum, svo sem gjöld fyrir skráningu og skráningarmerki, gerðarskráningu eð viðurkenningu. Því eru leyfisgjöld (áður gjöld fyrir löggildingu) ekki meðhöndluð í aukatekjulögum eins og leyfisgjöld yfirleitt? Ef ekki verður kveðið á um tiltekið gjald í tengslum við einstök viðfangsefni ætti þetta ákvæði að hefjast þannig að ráðherra skuli setja gjaldskrá o.s.frv. Þá ætti að nota það orðalag að gjald sé fyrir skráningu, leyfi, eftirlit o.s.frv. Og ljóst þarf að vera að sú starfsemi sem á að greiða fyrir sé ákveðin í lögum. Í ábendingum við 114. gr. er vikið að ýmsu eftirliti Umferðarstofu. Í sambandi við einstök gjöld ætti að vísa til þeirra ákvæða í frv. þar sem fjallað er um þá starfsemi sem greiða á fyrir. Þjónustugjaldskránni ætti þá að halda utan þessa ákvæðis, svo sem er í 4. mgr. 114. gr. UMFL.

Hvernig skyldu gjöldin sem tilgreind eru í niðurlagi 1. mgr. flokkast, annars vegar samkvæmt gjaldskrá ráðherra og hins vegar samkvæmt þjónustugjaldskrá Umferðarstofu? Segir það sig ekki að ef Umferðarstofa setur gjaldskrá þá hljóti hún að vera staðfest af framkvæmdastjóra? Það er svo sérstakt viðfangsefni að ákvarða einstök gjöld út frá þeirri víðfeðmu lýsingu sem fram kemur í 3. mgr. Er unnt að gera

Það á faglegan hátt? Einstakir kostnaðarliðir hljóta þó að þurfa að tengjast viðfangsefninu. Hvernig á að ákveða gjald fyrir eftirlit? Hvernig á að finna út kostnað til að ákveða gjald fyrir gerðarviðurkenningu eða leyfi til aksturskeppni? Er hægt að ákveða gjald fyrir skráningarkerki mikið hærra en nemur “eðlilegum” framleiðslukostnaði og svo hæfilegum kostnaði við umsýslu? Samhengis vegna ætti efni 3. mgr. að koma strax á eftir 1. mgr. Vegna álits umboðsmanns Alþingis sem vísað er til í athugasemdum er álitaefni hvert er eðli einstakra gjalda, hver þeirra eru þjónustugjöld. Álitnið sneri að þjónustu sem fólst í uppfléttingu upplýsinga. En er skráning ökutækja þjónusta, eða útgáfa starfsleyfis og leyfisveiting? Er eftirlit þjónusta? Er þetta ekki opinber umsýsla sem önnur sjónarmið gilda um? Álit umboðsmanns er eigi jafngildi endanlegs dóms en þetta álit hans og önnur, sem og dómur, eru auðvitað leiðbeinandi fyrir stjórnsluna almennt. Þessi sjónarmið eru því atriði sem ætíð ber að hafa í huga þegar stjórnvald tekur ákvörðun um fjárhæð gjalds sem ákveðið er í gjaldskrá eða reglugerð, og á ekki að þurfa almennt lagaákvæði þessa efnis, hvað þá í tengslum við sérhverja heimild stjórnvalda til að ákveða einstök gjöld. Málsgeinin er þess vegna óþörf.

Umferðaröryggisgjaldið á að renna til Umferðarstofu, en því á að skila í ríkissjóð. Ákvæðið tilgeinir ekki til hvers verja á gjaldinu. Það rennur þá til að standa undir kostnaði við rekstur Umferðarstofu. Að ráðstafa því til annars en rekstursins, eins og stundum hefur verið gert, þarf þá að rúmast innan skilgreinds hlutverks Umferðarstofu.

Í 1. mgr. segir að gjöld samkvæmt þjónustugjaldskrá Umferðarstofu renni til stofnunarinnar. Þetta er svo í raun endurtekið í 4. mgr., sem þannig er óþörf. Eins og vikið er að við 1. mgr. ætti að halda þeim “gjöldum” sér og kveða á um þau í 4. mgr. svo sem er í UMFL. Ekki er rétt að tala um þetta sem gjöld, þetta er seld þjónusta, tekjur, já sértekjur. En hvert skyldu þessar tekjur eiga að fara annað? Það hlýtur að þurfa lagaákvæði til ef þær ættu að fara eitthvað annað. Álitaefni væri miklu frekar hvort og hver gjöld Umferðarstofa megi taka.

XX. KAFLI **Ýmis ákvæði.**

117. gr.

Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskylda sveitarfélaga.

Umferðarfræðsla skal fara fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum.

Ráðherra er fer með fræðslumál ákveður að fenginni umsögn Umferðarstofu nánari tilhögun fræðslu skv. 1. mgr. í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga um grunnskóla, leikskóla og framhaldsskóla.

Sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað.

118. gr.

Þjóðréttarlegar skuldbindingar á umferðarsviðinu.

Við setningu reglna og reglugerða samkvæmt lögum þessum skal ráðherra á hverjum tíma taka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála.

Þarf að setja lagaákvæði um að ráðherra skuli fara að alþjóðlegum skuldbindingum á sínu verksviði? Skyldi það ekki vera stjórnskipuleg skylda ráðherra að gæta þessara sjónarmiða? Sjálfstætt gildi getur þetta ekki haft.

119. gr.

Almenn reglugerð.

Ráðherra getur ákveðið að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal í reglugerð.

Ekkert bannar ráðherra að skella öllu í eina reglugerð. En er líklegt að svo verði einhvern tímann? Það getur ekki farið vel að hafa í einni og sömu reglugerð svo ólík svið sem eru umferðarmerki, ökuskírteini og ökukennsla, gerð og búnaður ökutækja o.s.frv. En ýmsar reglugerðir sem settar eru byggjast á dreifðum lagaákvæðum.

120. gr.
Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2013.

Við gildistöku laga þessara falla úr gildi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum. XIII. kafli umferðarlaga, um fébætur og váttryggingu, sbr. 88.–99. gr., heldur þó gildi sínu þar til Alþingi hefur samþykkt frumvarp til laga um lögmæltar ökutækjatrýggingar o.fl.

Reglugerðir og öll önnur fyrirmæli sem sett hafa verið samkvæmt umferðarlögum, nr. 50/1987, halda gildi sínu, að svo miklu leyti sem þau brjóta ekki í bága við ákvæði laga þessara, uns nýjar reglugerðir hafa verið gefnar út.

Í frumvarpi því sem lagt er fram haustið 2012 er lagt til að ný umferðarlög taki gildi 1. janúar 2013. Og í athugasemdum með greininni þar segir að nauðsynlegt þyki að nokkur tími líði frá samþykkt frumvarpsins þar til lögin taka formlega gildi, enda þarf í millitíðinni að fara fram víðtækt og markvisst kynningarstarf af hálfu stjórnvalda auk þess sem þær stjórnkerfisbreytingar sem lögin gera ráð fyrir þarf að undirbúa. Þessi sami fyrirvari hefur komið fram í fyrri gerðum frv. Ljóst er að fyrirvarinn nú verður ekki mikill.

Jafnvel þótt váttryggingamál heyri undir annað ráðuneyti þá eru ábyrgðarreglur og skylduváttrygging ökutækja órjúfanlegur þáttur umferðaröryggimála, alveg eins og viðurlagakerfið. Framkvæmd váttryggingarskyldu verður naumast tryggð nema með atbeina þeirra stofnana sem sinna málefnum ökutækja og umferðarinnar að öðru leyti, svo sem skráningaryfirvalda og lögreglu. En ef gert verður ráð fyrir því að sérstök lög gildi um bótaábyrgð og váttryggingar, og að þau hafa ekki hlotið samþykki samtímis umferðarlögunum, þá á hreinlega að haga gildistöku þannig að umferðarlögin frá 1987 með síðari breytingum falli úr gildi, nema ákvæði XIII. kaflinn. Hann stendur þá áfram þar til hann verður felldur úr gildi með nýjum lögum. Ljóst er að sá kafli byggir á öðrum ákvæðum laganna, og ræðst sá þáttur þá af samsvarandi ákvæðum hinna nýju umferðarlaga. En hæpið er að festa í lög heiti á lögum sem Alþingi hefur enn ekki afgreitt.

Ákvæði hinnar nýju EB/EES tilskipunar um ökuskírteini eiga ekki að koma til framkvæmda fyrr en 19. janúar 2013, þótt frestur til að innleiða reglurnar hafi verið til 19. janúar 2011. Því ættu þau ákvæði sem varða ökuskírteini og byggjast á tilskipuninni ekki að öðlast gildi fyrr en 13. janúar 2013. Þetta varðar gildistöku ákvæða en er ekki bráðabirgðaákvæði.

Ákvæði til bráðabirgða.

Þrátt fyrir a-lið 2. mgr. 55. gr. má veita þeim ökuréttindi sem verða fullra:

- a. 17 ára, á árinu 2013,

- b. 17 ára og þriggja mánaða, á árinu 2014,
- c. 17 ára og sex mánaða, á árinu 2015, og
- d. 17 ára og níu mánaða, á árinu 2016.

Ökunám má hefja 18 mánuðum áður, eftir því sem við á.

Þrátt fyrir ákvæði 56. og 58. gr. um ökuréttindaflokka og gildistíma öskuskírteinis gilda ákvæði [umferðarlaga nr. 50/1987](#) og reglugerðar um öskuskírteini nr. 830/2011 ~~eða sambærileg ákvæði~~ um það efni ~~ökuréttindaflokka~~ fram til 18. ~~19.~~ janúar 2013.

~~Þrátt fyrir ákvæði 58. gr. skal gildistími öskuskírteinis, annars en bráðabirgðaskírteinis, sem gefið hefur verið út fyrir 19. janúar 2013, vera sem hér greinir:~~

- ~~—a.— Öskuskírteini fyrir A1, A, M, B, BE og T flokk gildir þar til skírteinishafi er orðinn 70 ára. Sama á við um öskuskírteini fyrir C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E og DE flokk þegar slík réttindi fylgja eldri ökuréttindum. Öskuskírteini samkvæmt þessum lið skal þó endurnýja í síðasta lagi 31. desember 2032. Fari endurnýjun þess ekki fram fyrir þann tíma skal lögreglustjóri afturkalla öskuskírteinið.~~
- ~~—b.— Öskuskírteini fyrir C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E og DE flokk og öskuskírteini til farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir B flokk gilda til tíu ára frá útgáfudegi.~~
- ~~—c.— Öskuskírteini til vöruflutninga í atvinnuskyni fyrir C1 og C flokk og til farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir D1 og D flokk gilda til fimm ára frá útgáfudegi.~~

Þrátt fyrir ákvæði 70. gr. um skráningu ökutækja skulu ákvæði ~~64. gr., 64. gr. a og 66. gr. umferðaraga, nr. 50/1987, halda gildi sínu til er frestur til að skrá ökutæki sem verða skráningarskyld við gildistöku laga þessara og eru þá í notkun til 30. júní 1. júlí~~ 2013.

Efni “ákvæða til bráðabirgða” eru í raun gildistökuákvæði, ákvæði um frestun á því að einstök ákvæði laganna komi til framkvæmda.

Í frumvarp á þingi 2012-2013 hefur bæst nýtt ákvæði á eftir 3. mgr. þar sem segir að ákvæði 9. mgr. 55. gr. skuli taka gildi 10. september 2013. Er nokkur ástæða til hafa sérstakt gildistökuákvæði um þetta efni? Ný reglugerðarákvæði verða væntanlega sett um þetta efni og ákveða má gildistöku þeirra með sömu dagsetningu. Ekkert kemur fram um það af hverju þessi dagsetning er valin.

Öskuskírteini sem gefin eru út samkvæmt gildandi lögum hljóta að gilda áfram samkvæmt efni sínu. Ef svo á ekki að vera mundi þurfa að taka það sérstaklega fram. Á þetta þannig við um ökuréttindaflokka og gildistíma.

Með 2. og 3. mgr. er ætlunin að ákveða að núgildandi reglur umferðarlaga og reglugerðar um öskuskírteini skuli gilda um öskuskírteini sem gefin verða út fram til 19. janúar 2013. Það kemur fram í 2. mgr. Gildistími nýrra reglna samkvæmt

tilskipun um ökuskírteini er þó 19. janúar 2013, þannig að eldri reglur eiga einungis að gilda til 18. janúar 2013. Rétt væri að umorða ákvæðið með hliðsjón af þessu.

Komi eldri ökuskírteini og ökuréttindi samkvæmt þeim hins vegar til nýrrar meðferðar fer um það samkvæmt nýjum lögum og reglum, þ. á m. um gildistíma, svo sem við aukin réttindi eða eftir afturköllun réttinda eða réttindasviptingu. Margir munu og þurfa að afla sér nýs ökuskírteinis í stað glataðs eða slitins ökuskírteinis, og aðrir munu vilja eignast nýtt ökuskírteini sem uppfyllir nýjar öryggiskröfur. Þau ökuskírteini verða þá væntanlega gefin út samkvæmt nýjum reglum. Um það þarf að kveða í reglugerð.

Samkvæmt ökuskírteinatilskipuninni eiga öll ökuskírteini að uppfylla kröfur tilskipunarinnar 19. janúar 2033, en ekki “í árslok 2032”. Í ábendingum við 55. gr. er sett fram tillaga um sett verði ákvæði sem heimili að þegar útgefnum ökuskírteinum skuli skipt út. Hefur slík regla verið í gildi í Danmörku. Samkvæmt því væri heimilt að ákveða að á einhverjum tímamarki skuli eldri ökuskírteini innkölluð samkvæmt nánari reglum. Hafa þeir í huga að ekki er ástæða til að standa að þessu þannig að mikið álag myndist við útgáfu ökuskírteina, þannig að lokaátak mætti gera í áföngum. Þau ökuskírteini sem ekki hafa þá verið endurnýjuð innan tímamarka mundu verða ógild, án sértækrar aðgerðar. Að því leyti sem innihald einstakra ökuréttindaflokka takmarkast með nýjum reglum má með sama hætti og hingað til ákveða óbreytt réttindindi núverandi skírteinishafa í reglugerð.

Samkvæmt frumvarpinu verður tekin upp skráningarskylda vinnuvéla og fjölda eftirvagna, svo og ökutækja sem flokkast sem létt bifhjól en meðhöndluð hafa verið sem reiðhjól. Skráning vinnuvéla og léttra bifhjóla tengist að hluta váttryggingarskyldu. Fjölda vinnuvéla ætti Umferðarstofa að geta metið, en eigendur þeirra þarf að undirbúa, og það ætti að vera unnt að gera í tíma með gögnum frá Vinnueftirlitinu og aðstoð samtaka atvinnulífsins. Skráning eftirvagnanna og reiðhjólanna/léttra bifhjólanna kann hins vegar að ganga hægar fyrir sig. En allt hefur þetta nú legið í loftinu svo það ætti ekki að koma mjög á óvart. En ef þörf er á frestun, þá á í bráðabirgðaákvæði að ákveða tiltekinn frest til ljúka verkefninu. Ekki ætti að vera ástæða til að veita frest á skráningu nýrra ökutækja, ökutækja sem ekki hafa verið tekin í notkun við gildistöku laganna. Skráning þeirra hefst við gildistöku laganna. En hvað hefur þetta með einkanúmerin eða erlend ökutæki að gera? Er nokkurt tilefni til að gildistaka nýrra reglna um þau atriði frestist sérstaklega?