

ÓLAFUR W. STEFÁNSSON

Til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Reykjavík, 23. nóvember 2012

Viðbótar-athugasemdir vegna frumvarps til umferðarlaga (179. mál, þskj. 180).

Í athugasemdum sem sendar voru umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis í október sl. var m.a. vikið að hugtakinu “umráðamaður” ökutækis, en um það er fjallað í X. kafla almennra athugasemda við frumvarp til umferðarlaga. Hugtakið kemur fyrir í nokkrum ákvæðum frumvarpsins, sbr. 49., 68., 70., 71., 72., 94., 111. og 112. gr. Auk þess kemur það fyrir í 90. og 93. gr. UMFL sem varða fébótaábyrgð og váttryggingarskyldu, en miðað er við að um það efni verði kveðið í lögum um ökutækjatrýggingar. Í fyrri athugasemdum var bent á að ekki væri alltaf hægt að setja samasemmerki við hugtakið umráðamaður, það ráðist af efni viðkomandi ákvæðis. Efni ákvæðis tengist ýmist formlegu eignarréttarlegu sambandi eða lausari umráðum yfir ökutæki.

Til efni þess að þetta atriði er nú tekið upp er einkum umsagnir Umferðarstofu og atvinnu-vega- og nýsköpunarráðuneytis vegna frumvarpsins.

Sérstakur kafli um “umráðamann” ökutækis kom í almennar athugasemdir við frumvarp það til umferðarlaga sem lagt var fram á þingi 2011-2012 (656. mál), en svo var ekki í fyrri gerðum frv. Segir þar að hugtakið “umráðamaður” hafi ekki verið skilgreint sérstaklega í umferðarlögum. Síðan er vísað til breytinga á 1. mgr. 90. gr. “þágildandi” UMFL sem gerðar voru 1993 þar sem ábyrgðarregla laganna var, auk skráðs eða skráningarskylds eiganda ökutækis, einnig látin ná til umráðamanns ökutækisins, “svo sem er m.a. um þann sem hefur umráð ökutækis samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi.” Er síðan gefið til kynna að með þessu hafi hugtakið “umráðamaður”, sem notað hafi verið í ýmsum ákvæðum umferðarlaga samhliða hugtakinu eigandi, verið útvíkkað, en hugtakið hafi þróast “í þeim skilningu að eigandi veiti öðrum aðila heimild til notkunar á ökutæki, svo sem á við um þegar um starfs-samning er að ræða og í honum kemur fram ákvæði um heimild til varanlegra notkunar ökutækis.” Þá segir að skilja verði ákvæði 2. mgr. 4. gr. umferðarlaga 1958 og sömu greinar umferðarlaga 1968 [þetta eru sömu lög, endurútgefin], sbr. 60. gr. [59. gr.] UMFL, á þann hátt. Ekki hafi verið fjallað um umráðamann í umferðarlögum 1941. Í niðurlagi segir svo: “Í frumvarpi því sem hér er lagt fram er lagt til grundvallar að höfuðábyrgð á ökutæki hvíli í höndum skráðs eiganda ökutækis, en hugtakið „umráðamaður“ er sett innan sviga á eftir eiganda í nokkrum greinum í frumvarpinu og þar með lögð áhersla á að skyldur umráðamanns eru afleiddar af þeim kvöðum sem lagðar eru á skráðan eiganda ökutækis samkvæmt frumvarpinu.”

Lagabreytingin 1993 varðaði fébótaábyrgðarregluna í 90. gr. UMFL. Í athugasemdum við það frv. segir að rétt þyki “að ábyrgðarregla umferðarlaganna nái einnig til umráðamanns ökutækis, svo sem er m.a. um þann sem hefur umráð ökutækis samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi”. Með þessum orðum var vísað til orða um umráðamann sem fram komu í reglum um skráningu ökutækja. Eingöngu var verið að tengja hugtakið ábyrgðarreglunni en alls ekki að móta almenna skilgreiningu á því. Hugtakið umráðamaður kemur fyrir í ýmsum ákvæðum UMFL en án nánari skýringar. Komið höfðu upp álitæfni um hvernig skrá skyldi eiganda ökutækis sem selt var með svonefndum eignarleigu- eða afnotasamningum. Með reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 523/1988, hafði verið kveðið á um skráningu á umráðamanni ökutækis í ökutækjaskrá, auk eiganda, og þá ákveðið að einnig skuli skrá

upplýsingar “um umráðamann ökutækis samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi sem veitir umráðamanni rétt í tiltekinn tíma, a.m.k. eitt ár.”

Með reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, var ákvæðinu um skráningu umráðamanns breytt þannig að skrá skal ökutæki “á nafn eiganda og eftir atvikum á nafn umráðamanns þess. Umráðamaður er sá sem á vegum eiganda ökutækis hefur varanleg umráð þess, t.d. samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi í tiltekinn tíma.” Með þessu var skilgreiningunni þannig breytt; hún snýst ekki lengur um eignarrétt, þar sem vísað er til aðila “sem á vegum eiganda ökutækis hefur varanleg umráð þess”; eignarleigu- og afnotasamningur er eingöngu nefndur í dæmaskyni og samningur að öðru leyti ekki áskilinn, né heldur tímalengd.

Í umsögn Umferðarstofu segir að tæplega 50.000 ökutæki séu tilgreind með skráðan umráðamann. Er þar um að ræða a) vinnuréttarsamband þar sem eigandi ökutækis er vinnuveitandi umráðamanns, b) foreldri, ættingi eða vinur umráðamanns er eigandi ökutækis, og c) fjármögnunarfyrirtæki er skráður eigandi, og umráðamaður er viðsemjandi þess fyrirtækis. Ljóst er að hér hefur verið ofgert. Eingöngu c-liðurinn varðar eignarréttinn sem slíkan.

Eins og að framan greinir hefur hugtakið umráðamaður ekki verið skilgreint. En hugtakið á sér samsvörun í erlendra löggiöf, t.d. í dönsku umferðarlögum. Þar er orðið “bruger” notað í þessu sambandi, þ.e. notandi. Hugtakið er þar ekki skilgreint frekar en hér. Væntanlega er þó til skýring á hugtakinu í dönskum fræðiritum eða þingskjölum (og svo e.t.v. í sambærilegum reglum og ritum annarra landa). Í dönskum lögum og reglugerð um skráningu ökutækja, sem nú falla undir ráðuneyti skattamála, er hugtakið þó skilgreint með svipuðum hætti og hér var gert í 1988. Segir þar að skrá skuli eignarhald ökutækis. Og þar segir að ef annar en skráður eigandi ökutækis, einstaklingur eða lögaðili, hefur “varig brugsret” (varanlegan afnotarétt) yfir ökutæki skuli sá skráður sem notandi. Telst afnotarétturinn í þessu sambandi varanlegur ef samið hefur verið um hann til meira en sex mánaða. Varanlegur umráðaréttur er þó ekki eilífur, en hann er væntanlega langvinnur og viðvarandi, haldgóður, og samningsbundinn. Nánari upplýsingar um hugtakið má án efa fá frá Danmörku. Mundi þetta ná til almennra bílaleigusamninga til sama tíma? En væntanlega byggir þetta allt á formlegum samningi um tiltekið ökutæki. Skyldi form samnings og tímalengd vera tilgreint við skráningu? Norðmenn skrá hins vegar eingöngu eiganda ökutækis, en segja að þegar ökutæki er selt með eignarréttarfyrirvara teljist kaupandinn eigandi, en að við leigu samkvæmt kaupleigusamningi (leasing) teljist leigusali eigandi.

Það sem að framan greinir varðar hugtakið umráðamaður í eignarréttarlegu sambandi, og þá í sambandi við skráningu ökutækja. Sú skilgreining þarf hins vegar alls ekki að gilda um önnur ákvæði í umferðarlögum þar sem hugtakið er notað. Þar kann að vera um annars konar umráð/forráð yfir ökutæki að ræða sem ekki varða eigarréttindin sem slík, og þá á tilteknum tíma eða til lengri tíma. Ræðst það af efni hvers ákvæðis. Í eignarréttarlegu sambandi ræðst eignarhald ekki af því einu hvort réttindin eru skráð í ökutækjaskrá eða ekki, hvorki eignarréttur eða umráðaréttur. Ábyrgðin sjálf getur heldur ekki ráðist af því einu. Kaupandi hlýtur að bera ábyrgð á ástandi ökutækis eftir að sala á því hefur farið fram, og á því að ökutækið verði fært til skoðunar, hvort sem eigendaskiptin hafa verið skráð eða ekki. Seljandinn hefur ekki lengur þau umráð sem til þarf. En tilteknar reglur geta náð til þess sem er skráður, en óskráður eigandi eða umráðamaður ber þá einnig skyldur, svo er t.d. um bótaábyrgð sem nær til skráðs eða skráningarskylds eiganda (umráðamanns) samkvæmt 90. gr. UMFL.

Að þessu verður nánar vikið hér að neðan í sambandi við einstök ákvæði frumvarpsins. Í niðurlagi er svo fjallað um hugtakið umráðamaður í tengslum við fébótaábyrgð og váttryggingarskyldu. Og á sérstöku skjali, “hugtökin eigandi”, sem fylgir er að finna yfirlit vegna einstakra ákvæða umferðarlaganna þar sem “hugtökin eigandi og umráðamaður ökutækis í umferðarlögum” koma fyrir. Er þar rakið efni ákvæða í umferðarlögum 1958 og 1987, og í lagafrumvarpinu, og getið samsvarandi danskra og norskra ákvæða.

Hafa ber í huga að eitt er að kveða á um hvað skuli skráð; annað getur verið hver beri ábyrgð á því að það verði skráð. Sú ábyrgð hvílir gjarnan, einkum í rekstri og þegar um lögaðila er að ræða, á tilteknum starfsmanni samkvæmt verkskipulegi (starfsumboði), og getur þá skipt máli hversu varanleg umráð viðkomandi starfsmanns eru yfir ökutæki.

Framangreindar athugasemdir varða hugtakið umráðamaður í umferðarlögum. Hér á eftir verður vikið að einstökum ákvæðum frumvarpsins þar sem hugtakið kemur fyrir. Þar verða einnig settar fram athugasemdir vegna nokkurra annarra ákvæða frumvarpsins, svo og leiðréttingar er varða fyrri athugasemdir.

Við 3. gr. (skilgreiningar).

Í 3. mgr. ábendinga við skilgreiningu nr. 29 “vegur” hefur númerið, 13., á skilgreiningu á “gangstétt” misritast.

Við 22. gr. (framúrakstur).

Miðað við UMFL er lögð til breyting á 3. másl. 1. mgr. 22. gr. Í fyrri athugasemdum var bent á að þessi viðbót ætti ekki rétt á sér. Ákvæðið átti því að vera óbreytt miðað við 20. gr. UMFL, en nái einnig til léttra bifhjóla I, auk hjólreiða. En niðurlagið (orðin “nema ökutækið ...”) átti að falla niður. Ekki er rétt að nota orðalagi “að aka reiðhjóli”; við hjólum eða förum á reiðhjóli.

Ákvæðið, 3. másl. 1. mgr. 22. gr., að teknu tilliti til fyrri athugasemda, orðist þá þannig:

Hjólreiðamaður og ökumaður léttis bifhjóls I má fara ~~aka~~ hægra megin fram úr öðru ~~stíku~~ ökutæki en reiðhjóli eða léttu bifhjóli I.

Við 24. gr. (bann við framúrakstri).

Innanríkisráðuneytið hefur í sérstöku skjali birt yfirlit um breytingar sem gerðar voru á frumvarpinu eftir að það var lagt fram á 139. þingi (2010-2011). Segir þar: “Tekinn er út e-liður 24. gr. að heimilt sé að aka fram úr öðru ökutæki á vegi þar sem umferð hefur forgang gagnvart umferð af hliðarvegi, en oft á tíðum er ekki ljóst hvort um hliðarveg er að ræða eða ekki, með ófyrirsjáanlegum afleiðingum. Í þessu máli eru Umferðarstofa og Vegagerðin ósammála, Umferðarstofa vill fella niður heimildina en Vegagerðin vill halda þessu inni.” Í frumvarpinu sjálfu sjást þó engin merki um þessa breytingu, ákvæðið er óbreytt.

Hér er ekki greint rétt frá um tilteknar breytingar. Í fyrri athugasemdum var bent á að í athugasemdum með frv. væri að finna ósamræmi í texta, að ekki væri vakin athygli á breytingum miðað við gildandi lög, og að þar megi finna misskiling og rangfærslur. Slík dæmi eru fallin til að þeir sem ætla að kynna sér efnið, svo sem umsagnaradilar, veita breytingu ekki athygli, og hafa þannig ekki möguleika á að gera athugasemdir. Á þetta einkum við þegar sama frumvarp er lagt fram þing eftir þing, og með nýjum breytingum.

Í 2. mgr. 24. gr. eru ákvæði sem svara til ákvæða í 22. gr. UMFL. Meginreglan er bann við framúrakstri áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Svo kemur undanþága frá banninu þar sem segir:

... Heimilt er þó að aka fram úr öðru ökutæki ef skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi og

a. ...

...

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

Heimild til framúraksurs er þannig háð því að “skilyrði til framúraksurs séu að öðru leyti fyrir hendi”. Og heimildin í e-liðnum er bundin því að umferðin á veginum hafi forgang gagnvart umferð af hliðarvegi. Þetta er þá dæmigerð aðalbraut, með merki um biðskyldu- eða stöðvunarskyldu fyrir umferðina af hliðarvegi. Þessi regla er alþjóðleg. Hún kemur fram í Vínarsamningnum um umferð, og í löggjöf nágrannalanda. Ekki eru rök fyrir því að fella þetta ákvæði niður. Ákvæðið leggur ríka áherslu á að ökumenn sýni aðgæslu við svona aðstæður. Sá sem ætlar að aka fram úr þarf að fylgjast með umferðinni sem er á undan, og sá sem ætlar að beygja þarf að gæta að umferðinni á eftir, staðsetningu ökutækis síns á veginum og merkjagjöf. Ef svo er ekki gert er vóðinn vís. Óhöpp sem orðið hafa við þessar aðstæður kunna, auk aðgæsluleysis, að einhverju leyti að stafa af því að viðeigandi umferðarmerkjum (aðalbrautarmerkjum) hefur ekki verið skilmerkilega komið fyrir á aðalbrautinni.

Við 41. gr. (hjólreiðar).

Í 2. mgr. 41. gr. var lagt til að hjólreiðamaður skuli “að jafnaði” hjóla ... hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri í akstursstefnuna ... Í fyrri athugasemdum var greint af hverju þar voru felld niður orðin “í akstursstefnu á hjólastíg, hjólarein eða” og “á akbraut sem er ætluð almennri umferð.” Ákvæðið þannig breytt kveður þá á um val á akrein, en ekki staðsetningu á akrein. Hin almenna regla er að ökumaður skal vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er, sbr. 1. mgr. 14. gr. UMFL og 1. mgr. 17. gr. frv. Gildir það þá einnig um hjólreiðar, og á hjólastíg, en hann er akbraut samkvæmt skilgreiningunni í 3. gr. (þar er umferð ökutækja). Í fyrri athugasemdum var þó lagt til að þeirri skilgreingu verði breytt þannig að hjólastígur teljist ekki akbraut, og jafnframt lagt til að um umferð á hjólastíg gildi ákvæði um umferð á akbraut. Í athugasemd við 16. gr. var svo lagt til að í 3. mgr. þeirrar greinar verði ákvæði sem kveði á um að hjólreiðamaður og ökumaður létts bifhjóls I skuli nota hjólastíg sem er hægra megin á veginum í akstursstefnuna, nema annað sé gefið til kynna með merkjum. Akrein er samkvæmt skilgreiningu rein fyrir umferð bifreiða í einni röð; sama hlýtur að gilda um hjólareinar. Ákvæði um hjólastíg og hjólarein eiga þannig ekki heima í 41. gr. Í fyrri athugasemdum var orðunum “að jafnaði” breytt í “jafnan”. Hvorugt orðið þarf þó að nota, og ættu þau því að falla niður.

Í fyrri athugasemdum við 3. mgr. var lagt til að ákvæðið í 1. másl., þar sem nú segir í lögum að hjólreiðamaður sem ... ætlar að fara beint áfram eða beygja til vinstri “megi” vera áfram hægra megin á vegi, verði breytt þannig að það “skuli” gert þannig. Verði það meginregla, og var vísað til danskrar reglu. Þessi hugmynd mun full röttæk, og er lagt til að ákvæðið verði efnislega óbreytt, og má þar vísa til hliðstæðra sænskra reglna.

Að teknu tilliti til fyrri athugasemda er í 4. mgr. ákvæði um það þegar gangstétt eða gangstíg/göngustíg er deilt í reinar fyrir gangandi vegfarendur og hjólreiðar, og að þá skuli hjólað eftir viðeigandi rein, sbr. nýjan 2. másl. Sama var um það þegar hjólastígur er lagður meðfram gangstíg/göngustíg, sbr. 4. másl. (sem verður 5. másl.). Nú er það svo að almenna reglan í 1. másl. er að hjóla má eftir gangstétt og gangstíg/göngustíg, með vissum skilyrðum gagnvart gangandi vegfarendum, sbr. og áskilnað í 5. másl. (sem verður 6. mgr.). Ætla má að fullorðnir og ungir hjólreiðamenn eigi oft samleið, svo og ungir hjólreiðamenn og gangandi vegfarendur. Er þá edlilegt að það sé ekki útilokað. En ítrekað er það sem segir í fyrri athugasemdum að full ástæða er til að skoða hvort ekki beri að þrengja hina almennu heimild til hjólreiða á gangstétt og gangstíg/göngustíg, og að kanna í því sambandi þær breytingar sem gerðar voru á norskum reglum, sbr. forskrift 6. mars 1998 nr. 181. Ákvæði um hjólreiðar á gangstétt/gangstíg voru á sínum tíma tekin upp að norskri fyrirmynd, sem nú hefur verið breytt.

Framangreindar athugasemdir eru hér felldar inn í 2.-4. mgr. eins og þær litu út að teknu tilliti til athugasemda frá október sl. Orðist 2.-4. mgr. 41. gr. þá þannig:

Hjólreiðamaður skal ~~jafnan~~ hjóla hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri í akstursstefnuna. Akreinina til hliðar má þó ef þörf krefur nota við framúrakstur ef eigi er unnt að fara fram úr hægra megin.

Hjólreiðamaður, sem nálgast vegamót og ætlar að fara beint áfram eða að beygja til vinstri, **má skal**, 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 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 gangbraut, á gangstétt og göngustíg, og í göngugötu, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum. Þegar gangstétt eða göngustíg er deilt í reinar fyrir gangandi vegfarendur og hjólreiðar skal **ad jafnaði** hjólað eftir viðeigandi rein. Merkja skal aðskilnað reina greinilega, á yfirborði með óbrotinni hvítu línu að endilöngu, og með umferðarmerki. Ef hjólastígur er lagður meðfram göngustíg **skal að jafnaði er einungis heimilt að** hjóla eftir hjólastígnum. Hjólreiðamaður á gangbraut, gangstétt, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum.

Í 4. mgr. fyrri athugasemda við 41. gr. er tilvísun til “fyrri másl. 4. mgr. 39. gr. UMFL”. Þar á eftir hafa svo fallið niður þessi orð: “Í síðari másl.”

Við 44. og 45. gr. (ölvunarakstur).

Í breytingum sem lagðar eru til við 2. mgr. 49. gr. er gert ráð fyrir að það ákvæði taki einnig til þeirra atvilda sem greinir í 3. mgr. 44. gr. og 7. mgr. 45. gr. Eiga þau ákvæði þá að falla niður.

Við 49. gr. (upplýsingaskylda).

Í fyrri athugasemdum var bent á að umráðamaður ökutækis samkvæmt 1. mgr. 49. gr. mundi vera sá einstaklingur sem hefur raunveruleg umráð þess með höndum. Hér er um að ræða umráð á tilteknum tíma sem aðrir geta ekki svarað til um en sá sem hafði umráð þá stundina.

Samkvæmt 2. mgr. má eigi fela stjórn ökutækis þeim, sem hefur ekki réttindi til að stjórna þess konar ökutæki. Er það eins og er í UMFL, en í eldri umferðarlögum frá 1958 sagði að “enginn” mætti fela stjórn ökutækis o.s.frv. Athugun leiðir í ljós að ákvæðið er nokkru ítarlegra samkvæmt bæði dönsku umferðarlögunum (2. mgr. 65. gr.): “Ejeren (brugeren), føreren og den, der i øvrigt har rådighed over et motordrevet køretøj, må ikke overlade føringen til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet” og þeim norsku (2. mgr. 17. gr.): “Eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådighet over den, plikter å forvise seg om at den som han lar bruke motorvognen, fyller vilkårene for å føre den.” Eru ákvæði þessi ítarlegri að því leyti að hvorki má þar fela stjórn þeim sem að lögum má ekki stjórna ökutækinu né þeim sem ekki uppfyllir skilyrði til að stjórna því. Er þar um að ræða þau skilyrði sem varða líkamlega eða andlega hæfni eða færni, en ekki einungis hin formlegu skilyrði (ökuréttindin). En þessi ákvæði eru hins vegar þrengri að því er varðar ökutækin, þau nefna einungis vélknúin ökutæki,

Er lagt til að umrátt ákvæði verði umorðað með hliðsjón af þessum dönsku og norsku ákvæðum. Með því nær ákvæðið einnig yfir þau tilvik sem greinir í 2. mgr. 44. gr. (veikindi, svefnleysi, neysla örvandi efna o.fl.) og 7. mgr. 45. gr. (áfengi), sem þá myndu felld niður, og einnig til þess sem greinir í 1. mgr. 44. gr. (líkamleg og andleg færni). Er þá miðað við að ákvæðið gildi áfram um öll ökutæki, og nái þannig til hjólreiða og stjórnunar hestvagna, og þá einnig til reiðmanna, svo sem ákvæðin í 44. og 45. gr. gera, en takmarkist ekki við vélknúin ökutæki eins og hin dönsku og norsku ákvæði.

2. mgr. 49. gr., að teknu tilliti til fyrri athugasemda, mætti orða þannig:

Eigandi (umráðamaður), ökumaður eða sá sem að öðru leyti hefur umráð yfir ökutæki ~~Eigi~~ má ekki fela stjórn þess ökutækis þeim sem ekki fullnægir skilyrðum ~~hefur~~ ekki réttindi til að mega stjórna því þess konar ökutæki.

Við 68. gr. (ástand ökutækis).

Í 2. mgr. er eiganda og umráðamanns getið með hliðstæðum hætti og í 49. gr. og viðar. Samsvarandi dönsk og norsk ákvæði eru orðuð með nokkuð öðrum hætti, og mætti hafa hliðsjón af þeim. Þannig segir í 2. mgr. 67. gr. dönsku laganna: “Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.” Og í 2. mgr. 23. gr. þeirra norsku segir: “Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.” Danska hugtakið vísar hér til þess einstaklings sem hefur varanleg umráð yfir ökutæki, en það norska til þess sem á vegum eigandans hefur umráð yfir því. Mundi norska ákvæðið ná þessu betur, og er samsvandi ákvæði einnig lagt til við 2. mgr. 72. gr.

Lagt er til að 2. mgr. 68. gr., að teknu tilliti til fyrri athugasemda, verði orðuð þannig:

Eigandi ökutækis eða sá (~~umráðamaður~~) sem á vegum eigandans hefur umráð yfir því ber ábyrgð á að ökutækið ~~ökutæki~~ verði ekki notað nema það sé í lögmæltu ástandi.

Við 70. gr. (skráning ökutækja).

Eins og greinir í inngangi að framan er fjallað um hugtakið “umráðamaður” í almennum athugasemdum við frumvarpið. Niðurstaða umfjöllunarinnar þar er sú að hugtakið beri ekki að skilja með sama hætti í öllum tilvikum, það ráðist af efni viðkomandi ákvæðis. Ákvæðið beri stundum að skilja út frá eignarréttarlegum sjónarmiðum, í öðrum tilvikum sé um að ræða almenn umráð sem feli í sér tiltekna ábyrgð á athöfnum sem varða ökutæki. Að þessu hafði einnig verið vikið í fyrri athugasemdum.

Í 70. gr. er kveðið á um skráningu ökutækja. Þar segir að eigandi ökutækis beri ábyrgð á skráningu ökutækis. Þá er þar kveðið á um nánari reglur um skráningu, svo sem um tilkynningu eigendaskipta og um umráðamann ökutækis, réttindi hans og skyldur. Ökutækjaskrá er opinber skráning, skrá um ökutæki og skrá um eignarhald ökutækja, raunverulegt eignarhald. Skráning eignarhalds ökutækis í ökutækjaskrá þjónar margvíslegum tilgangi. Hún varðar eignarréttindi ökutækis, og er þannig eigendaskrá. Samkvæmt þinglýsingalögum er eignarheimild sem greind er í ökutækjaskrá (er þar nefnd bifreiðaskrá) “talin nægur grundvöllur undir þinglýsingu skjala frá þeim er þar eru skráðir eigendur.” Og skráin er grundvöllur skattlagningar. Í ökutækjaskrá á ekki að skrá annað en eignarhald, og þá eftir atvikum takmörkuð eignarréttindi eins og samkvæmt eignarleigu- og afnotasamningi í tiltekinn tíma. Ljóst er að eigendur hvers ökutækis kunna að vera fleiri en einn; allir eru þeir eigendur, og alla ber að skrá. Þeir geta ýmist verið einstaklingar eða lögaðilar. Sama er um umráðamenn.

Nauðsynlegt er að skýrt sé tekið fram hvaða upplýsingar skuli skrá í ökutækjaskrá, þar á meðal um eignarhald ökutækis. Sú viðmiðun má ekki vera tilviljanakennd og háð geðþótta eiganda eða umráðamanns ökutækisins. Eigandi ökutækis er eigandi þess, hvort sem hann er skráður í ökutækjaskrá eða ekki, og sama gildir um umráðamann. En margvíslegar reglur gilda um ábyrgð eiganda/umráðamanns, þær ráðast ekki af skráningu heldur eiginlegu eignarhaldi/umráðum. Ábyrgð og skyldur flytjast til við breytt eignarhald/umráð. Tilteknar

reglur geta hins vegar verið háðar skráningu. En óskráður eigandi eða umráðamaður hlýtur einnig að bera skyldur, svo er t.d. um bótaábyrgð samkvæmt 90. gr. UMFL.

Í fyrri athugasemdum við frv. var á það bent að kveða þurfi á um “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.” Var þar lagt til að í 70. gr. komi fram að í reglum skuli kveðið á um skráningu eigenda ökutækja, og hverja umráðamenn skuli þar skrá. Varanlegur umráðaréttur þarf þó ekki að vera til eilífdar, heldur mundi hann vera langvinnur og viðvarandi, haldgóður og sammingsbundinn, svo sem greinir í inngangi að framan. Þess vegna þarf ekki að breyta greininni nema rétt þyki að þetta komi skýrt fram í lögum. En miða ætti við að útfærslan verði með hliðsjón af danska ákvæðinu. Þá þarf að bæta orðunum “og umráðamanna” við staflaðinn um tilkynningu eigendaskipta. En svo má líka útfæra frumvarpstextann og þá með hliðsjón af danska ákvæðinu.

Upphaf 2. mgr. 70. gr. (sem verður 3. mgr.) gæti þá orðast þannig:

Ráðherra setur reglur um

- a. skráningu upplýsinga um hvert ökutæki ~~ökutækja~~ og um eignarhald ökutækisins. ~~og eigenda þeirra, og hverja umráðamenn ökutækja skuli skrá, Ef einstaklingur eða lögaðili, annar en skráður eigandi ökutækis, hefur varanlegn umráðarétt yfir ökutækinu skal sá skráður umráðamaður ökutækisins. Í þessu sambandi telst umráðarétturinn varanlegur ef samið hefur verið um hann til meira en sex mánaða.~~*
- b. tilkynningu eigendaskipta og umráðamanna,*

Við 71. gr. (einkamerki).

Umráðamaður ökutækis er ekki tilgreindur til jafns við eiganda, hvorki í UMFL né heldur í frv. Honum hefur þó verið veittur þessi réttur í reglugerð um skráningu ökutækja frá 2003. Rétt er að umráðamaður (svo sem hann er skilgreindur í skráningarreglum) verði sérstaklega tilgreindur í lögnum.

1. mgr. 71. gr., að teknu tilliti til fyrri athugasemda, orðist þannig:

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

Við 72. gr. (skoðun ökutækja).

Í greininni er eiganda og umráðamanns getið með sama hætti og víðar í frv. Í Danmörku er ábyrgðin lögð á eiganda eða umráðamann, og er refsíðabyrgð jafnframt lögð á lögaðila. Þar getur Trafíkstýrelsen lagt á “bødeforelæg”. Í 19. gr. norsku umferðarlaganna er kveðið á um skoðun þannig: Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet blir framstilt til kontroll ... Í 2. mgr. 72. gr. er fjallað um þann sem ber ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar. Er lagt til að þar komi fram að það sé eigandinn eða sá sem á vegum eigandans hefur umráð yfir ökutækinu, með sama hætti og lagt er til við 68. gr.

Að teknu tilliti til fyrri athugasemda er lagt til að 2. mgr. 72. gr. orðist þannig:

Eigandi (~~umráðamaður~~) ökutækis eða sá sem á vegum eigandans hefur umráð yfir því ber ábyrgð á því að ökutækið verði ~~ökutæki~~ sé fært til skoðunar.

Í 3. mgr. fyrri athugasemda við greinina segir að ekkert komi fram um hver annist innheimtuna. Þar hefði átt að standa álagningu og innheimtu, sbr. tillögu sem þar var gerð um nýja mgr. Ábyrgð á vanrækslugjaldi hvílir hér á eiganda (umráðamanni) í samræmi við skráningu ökutækis. Í sambandi við vanrækslugjald er minnt á Umferðarstofu en hún heldur m.a. utan um upplýsingar um þau ökutæki sem skoðuð hafa verið hverju sinni, og þá hver ekki hafi verið skoðuð á tilskildum tíma. Í Danmörku heldur Trafikstyrelsen utan um þetta verkefni, og sendir viðvörðun ef ökutæki hefur ekki verið fært til skoðunar á réttum tíma, og veitir þá lögmaeltan frest. Eftir það getur Trafikstyrelsen boðið upp á að máli verði lokið með “bödeforelæg”, og lögreglan innkallað skráningarmerki. Hér má einnig nefna þann möguleika að tengja saman innheimtu vanrækslugjalds og innheimtu bifreiðagjalda. En því þarf að fylgja vel eftir að ökutæki verði færð til skoðunar. Til annarra aðgerða ætti ekki að grípa fyrir en að lokinni formlegri áskorun.

Við XIII. kafla (öryggis- og verndarbúnaður).

Bent er á að í Noregi eru ákvæði þar sem skylt er að nota sæti með öryggisbelti þar sem slíkt sæti er laust. Í fyrri athugasemdum við þennan kafla, og við 77. gr., var vikið að dönskum ákvæðum um tengsl farþegafjölda og farþegasæta þar sem eru öryggisbelti.

Við 89. gr. (eftirlit Vegagerðarinnar).

1. mgr. 89. gr., að teknu tilliti til fyrri athugasemda, breytist lítillega, þannig:

Sérstakir eftirlitsmenn Vegagerðarinnar annast eftirlit með akstri bifreiða sem eru meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd og því hvort þar hafi verið fylgt ákvæðum IX. kafla laga þessara, eða ákvæðum 68., 77. eða 79. gr., eða reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.

Við 105. gr. (brot erlendis).

Í fyrri athugasemdum var að því vikið að þetta ákvæði þyrfti að endurskoða miðað við þróun í samskiptum Evrópulanda. Ákvæðið nú tekur eingöngu til þess þegar íslenskur ríkisborgari eða maður með fasta búsetu hér á landi hefur sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis, og að þá megi svipta hann rétti hér. Samsvarandi erlend ákvæði taka einnig til mála vegna brota sem framin eru erlendis, en fá ekki meðferð þar og eru framsend til yfirvalda í heimalandi ökumanns, og hvernig með þau skuli farið þar.

Hugsanleg ný grein, t.d. á eftir 109. gr. (breyttar reglur).

Í Danmörku er ákvæði þar sem segir að ákvörðun um refsingu og sviptingu ökuréttar og um akstursbann vegna hraðabrota og hraðatakmarkana samkvæmt umferðarmerki merki ráðist af þeim reglum sem í gildi voru þegar brotið átti sér stað. Það þýðir að nýjar reglur um hraðamörk hafa ekki áhrif á brot sem áður voru refsiverð en falla utan slíkra marka samkvæmt nýju reglunum. Mundi ekki rétt að íhuga þetta ákvæði?

Við 111. gr. (ábyrgð á greiðslu gjalds).

Í fyrirsögn er talað um ábyrgð á álagningu gjalds, innheimtuúrræði o.fl. Ákvæði um álagninguna eru í 110. gr. Greinin fjallar hins vegar um það hver beri ábyrgð á greiðslu gjaldsins.

Í fyrri athugasemdum var vikið að því hvort ekki mætti einfalda þessa innheimtu. Athygli vekur að í Danmörku er heimilt að skuldajafna gjaldinu ásamt kostnaði á móti endurgreiðslu ýmissa bifreiðagjalda, og virðist sem önnur innheimtuúrræði séu ekki fyrir hendi.

Um fébótaábyrgð og váttryggingarskyldu, sbr. 90. og 93. gr. umferðarlaga.

Nýjar reglur á þessu sviði í væntanlegum lögum um ökutækjatrýggingar munu mótast af innleiðingu á EB/EES tilskipun um ökutækjatrýggingar. Og einnig af því að vinnuvélar flytjast í flokk skráningarskyldra ökutækja. Í þessu sambandi þarf að gera ráð fyrir að ökutæki sem ekki eru skráningarskyld kunna að valda bótaskyldu tjóni, og það “í umferðinni”.

Um fébótaábyrgð.

Ábyrgðarreglan í 88. gr. UMFL tekur eingöngu til skráningarskyldra vélknúinna ökutækja. Og ábyrgðina ber skráður eða skráningarskyldur eigandi (umráðamaður), sbr. 1. mgr. 90. gr. Með frumvarpinu er ætlunin að nær öll vélknúin ökutæki svo sem það hugtak er skilgreint verði skráningarskyld. Að því leyti sem ábyrgðarregla 88. gr. nær ekki yfir tjón gilda almennar skaðabótareglur, sbr. 3. mgr. 90. gr. Væntanlega verða einhver vélknúin ökutæki áfram undanþegin skráningu, svo sem “ökutæki sem nær eingöngu eru notuð utan opinberra vega”, sbr. fyrri athugasemdir við 70. gr. frv. Lögin nefna slík ökutæki ekki, en um tjón vegna notkunar þeirra mun fara eftir almennum skaðabótareglum, en ekki reglu 1. mgr. 88. gr., með sama hætti og nú mun um tjón af völdum vinnuvéla, hvort sem slíkt tjón verður innan réttra marka (utan opinberra vega) eða utan þeirra. Og þetta mundi einnig eiga við um vélknúin ökutæki sem falla utan umferðarlaga, svo sem golfbíla og annað slíkt. Hvernig fer svo með þau vélknúin/rafknúin hægjara ökutæki sem reglur um umferð reiðhjóla eiga að gilda um, sbr. skilgreiningu? Öll geta þessi ökutæki valdið tjóni “í umferðinni”. Hvernig fellur þetta svo að tilskipun um ökutækjatrýggingar? Mundi ábyrgð og bótarétti ekki eiga að skipa með sama hætti í öllum tilvikum? Vakin er athygli á að í 34. gr. UMFL er vikið að reglum um aksturskeppni, og að þar megi víkja frá ákvæðum um fébótaábyrgð.

Í fyrri athugasemdum var vikið að fébótaábyrgð. Er löggjöf erlendis um þá ábyrgð að nokkru leyti skipað með öðrum hætti. Ábyrgðarregla dönsku umferðarlaga gildir um öll vélknúin ökutæki (án tillits til skráningarskyldu). Og sama er með norsku lögin (bilansvarslova), þau gilda um ábyrgð á tjóni vélknúinna ökutækja, og einnig um váttryggingu vegna slíks tjóns, þar sem bótarétturinn er að sjálfsögðu grundvöllurinn. Andlag ábyrgðarreglunnar þar er einnig annað. UMFL miða við tjón sem “hlýst af notkun ökutækisins”. En dönsk og norsk lög miða við tjón sem “ökutækið veldur”, sem svo er nánar útfært í lögum. Og bótarétt þar eiga allir sem verða fyrir tjóni í slysi; farþegar í ökutækinu eiga þannig beinan bótarétt, líka ökumaðurinn og eigandinn, jafnvel þótt annað ökutæki sé tjónvaldur. Þessi munur á ábyrgðarreglunni getur verið allnokkur. Þegar kemur að vinnuvélum er það ekki bara breytingin frá almennri skaðabótaábyrgð yfir í ábyrgðarreglu umferðarlaga. Notkun þeirra vélknúinna ökutækja sem nú eru skráningarskyld, annarra en dráttarvéla, og notkun vinnuvéla, er heldur ekki sambærileg. Óljóst er að hve miklu leyti hægt er að yfirfæra skilgreiningu á notkun bifreiða yfir á vinnuvélar. Ökumaður vinnuvélar er ekki alltaf ökumaður, hann er stundum stjórnandi vinnuvélar. Það væri verðugt verkefni fyrir lokaprófsritgerð í laganámi að fjalla um muninn á almennum skaðabótareglum, ábyrgðarreglu UMFL og hliðstæðum ábyrgðarreglum erlendis. Það eru greiddar tjónabætur sem leggja grunninn að iðgjaldi fyrir váttryggingu ökutækjanna.

Ákvæði um fébótaábyrgð í UMFL víkja eingöngu að vélknúnum ökutækjum. Er þar því ekki vikið að ábyrgð hjólreiðamanna; um hana fer samkvæmt almennum skaðabótareglum.

Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. ber skráður eða skráningarskyldur eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ábyrgð á því og er fébótaskyldur. Ábyrgðin sem er vegna notkunar

ökutækisins fylgir þannig eignarhaldi eða umráðum ökutækis þegar “tjónsatburður verður”, en ræðst ekki af skráningunni sem slíkri. Nýr eigandi er þannig skráningarskyldur. Og eigendur kunna að vera fleiri en einn. Umráðamaður mundi skilgreindur með sama hætti og samkvæmt 70. gr. Þá verður að gera ráð fyrir að ökutæki sem ekki er skráningarskylt kunni að valda tjóni. Hlýtur ábyrgðarreglan þannig að eiga að gilda um öll vélknúin ökutæki, ekki eingöngu þau skráningarskyldu.

Með hliðsjón af samsvarandi dönsku ákvæði, þar ábyrgðarreglunni er þó skipað með öðrum hætti, mundi 90. gr. væntanlega orðast þannig:

Sá eigandi eða umráðamaður, sem notar vélknúid ökutæki eða lætur nota það, Skráður eða skráningarskyldur eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á því og er fæbótaskyldur skv. 88. og 89. gr.

Fæbótaskyldan færist þó yfir á þann sem ökutækið notar í algeru heimildarleysi.

Auk ábyrgðar skv. 1. og 2. mgr. fer um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

Um váttryggingarskyldu.

Váttryggingarskyldan nær nú til skráningarskyldra (vélknúinna) ökutækja. Hún hvílir á eiganda ökutækis eða þeim sem hefur varanleg umráð þess, sbr. 1. mgr. 93. gr. UMFL. Váttryggingarskyldan hvílir þannig á raunverulegum eiganda eða umráðamanni. Skyldan stofnast strax við kaup á ökutæki, og flyst yfir á nýjan eiganda eða umráðamann við breytinguna, alveg með sama hætti og skráningarskyldan. Í fyrri athugasemdum við greinina var vikið að því að ökutæki sem eru sérstaklega undanþegin skráningu myndu vera váttryggingarskyld. Síðan eru önnur ökutæki undanþegin skráningarskyldu. Þessi ökutæki kunna að valda tjóni, hvort heldur er á svæðum þar sem þeim er heimil för eða “í umferðinni”, svo sem greinir hér að framan um ábyrgðarregluna. Ástæða er til að áskilja váttryggingarskyldu á þeim, a.m.k. þegar þau eru notuð á vegum.

Samkvæmt dönsku umferðarlögunum skulu tjón af völdum allra vélknúinna ökutækja bætt með váttryggingu. Ábyrgðin á því að skráningarskylt ökutæki sé váttryggt hvílir á “eieren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet” en að því er önnur ökutæki varðar er það sá “der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej” sem ber ábyrgðina. Samsvarandi reglur gilda í Noregi. Hér koma og til álita tjón vegna óváttryggðra og óþekktra ökutækja, sbr. 94. gr. UMFL. Og einnig að öðru leyti ákvæði tilskipunar um ökutækja-tryggingar að því er varðar tjón “í umferðinni” og váttryggingarskyldu. Um skilgreiningu á eiganda og umráðamanni gildir hið sama og við 70. gr. Vakín er athygli á að í 34. gr. og 5. mgr. 71. gr. UMFL er vikið að reglum um váttryggingu í sambandi við aksturskeppni og flutning á hættulegum farni.

Með hliðsjón af samsvarandi dönsku ákvæði mundi 1. mgr. 93. gr. væntanlega orðast þannig:

Váttryggingarskylda skv. 91. og 92. gr. hvílir á eiganda ökutækisins eða þeim einstaklingi (umráðamanni) sem hefur varanleg varanlega umráð yfir þess.

Í sambandi við váttryggingarskylduna skal bent á að samkvæmt dönskum og norskum lögum skal dómssmál með kröfu um bætur vegna tjóns af völdum vélknúins ökutækis höfða beint gegn váttryggingarfélaginu, sbr. hins vegar 1. mgr. 97. gr. UMFL. Þar stefnir félagið svo aðila (eiganda, umráðamanni eða ökumanni) inn í málið, ef tilefni er til, svo sem vegna endurkröfu, hvort heldur um er að ræða ásetning eða gáleysi, sbr. hér 95. gr. laganna, eða samkvæmt samningi. Ef þessi skipan væri á hér mundi hlutverk endurkröfunefndar samkvæmt 96. gr. UMFL væntanlega óþarft. Nefndin fjallar eingöngu um endurkröfur samkvæmt 95. gr. Og í reynd eru það eingöngu mál sem váttryggingafélögin leggja fyrir nefndina, þótt hún hafi rétt til að kynna sér öll mál hjá félögunum.

Nóvember 2012

Hugtökin eigandi og umráðamaður ökutækis í umferðarlögum

1. FLYTJANDI

Umferðarlög 50/1987, nýr liður í 2. gr., sbr. lög 66/2006.

Skráður eigandi eða umráðamaður ökutækis eða sá sem hefur það að láni og notar það til fólks- eða vöruflutninga á vegum í atvinnuskyni og ekur því sjálfur eða ökumaður í hans þjónustu.

2. UPPLÝSINGASKYLDA

Umferðarlög 26/1958, 35. gr.

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

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

Umferðarlög 50/1987, 1. mgr. 58. gr.

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.

Frumvarp 2012; 1. mgr. 49. gr, er efnislega samhljóða.

Færðselsloven, 65. gr.

Ejeren (brugeren) af et køretøj skal efter anmodning fra politiet oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet.

Ejeren (brugeren), føreren og den, der i øvrigt har rådighed over et motordrevet køretøj, må ikke overlade føringen til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet.

Vegtrafikkloven, 2. mgr. 17. gr.

Eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådighet over den, plikter å forvise seg om at den som han lar bruke motorvognen, fyller vilkårene for å føre den.

3. UM GERÐ OG BÚNAÐ ÖKUTÆKJA

Umferðarlög 26/1958, 1. másl. 2. mgr. 4. gr.

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

Umferðarlög 50/1987, 2. mgr. 59. gr.

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

Frumvarp 2012, 2. mgr. 68. gr.

Eigandi (umráðamaður) ber ábyrgð á að ökutæki sé í lögmæltu ástandi ...

Færðselsloven, 2. mgr. 67. gr.

Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Vegtafikkloven, 2. mgr. 23. gr.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.

4. SKRÁNING ÖKUTÆKJA

Umferðarlög 26/1958,

1. másl. 1. mgr. 11. gr.

Eigandi eða umráðamaður ... skal senda ... tilkynningu um ökutæki sitt áður en það er tekið í notkun.

1. og 2. mgr. 14. gr.

Nú verða eigendaskipti að skráðu ökutæki, og skal þá bæði hinn fyrri eigandi og hinn nýi eigandi tafarlaust tilkynna það ...

Nú flyst eigandi ökutækis búferlum með ökutæki sitt í annað lögsdagnarumdæmi, og skal hann þá senda tilkynningu ...

Umferðarlög 50/1987,

1. mgr. 63. gr.

Áður en . er tekin í notkun skal ökutækið skráð og skráningamerki sett á það. ...

1. mgr. 64. gr.

... setur reglur um:

- a. skráningu ökutækja og eigenda þeirra,
- b. tilkynningu eigendaskipta,

...

Reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 523/1988, 2. mgr. 3. gr.

Í ökutækjaskrá skal færa upplýsingar um ökutækið sjálft og um eiganda þess, svo og um umráðamann ökutækis samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi sem veitir umráðamanni rétt í tiltekinn tíma, a.m.k. eitt ár.

Reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 78/1997; 1. mgr. 5. gr. er samhljóða.

Reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, 2. mgr. 4. gr.

Í ökutækjaskrá skal færa upplýsingar um ökutækið og það skal skráð á nafn eiganda og eftir atvikum á nafn umráðamanns þess. Umráðamaður er sá sem á vegum eiganda ökutækis hefur varanleg umráð þess, t.d. samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi í tiltekinn tíma.

Frumvarp 2012, 1. og 3. mgr. 70. gr.

Eigandi ... ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá ...

...

... nánari ákvæði um skráningu ökutækis ..., svo sem um:

- a. tilkynningu eigendaskipta,

...

- h. umráðamann ökutækis, réttindi hans og skyldur.

Bekendtgørelse af lov om registrering af køretøjer, 2. mgr. 1. gr.

I Køretøjsregisteret registreres oplysninger om hvert enkelt køretøj og om køretøjets tilhørsforhold.

Bekendtgørelse om registrering af køretøjer m.v.,

3. mgr. 1. gr.

I denne bekendtgørelse, bortset fra kapitel 4, bruges betegnelsen »ejer« eller »bruger« af et køretøj eller afledninger heraf såvel om tilfælde, hvor der kun er én ejer eller bruger af køretøjet, som om tilfælde, hvor der er flere ejere eller brugere af køretøjet.

41. gr.

Hvis en fysisk eller juridisk person, der er forskellig fra den registrerede ejer af et køretøj, har en varig brugsret til køretøjet, skal den pågældende registreres som bruger af køretøjet.

En brugsret anses i denne sammenhæng for varig, hvis brugsretten er aftalt til at vare mere end 6 måneder.

Ved registrering af en bruger finder § 40 tilsvarende anvendelse.

1. mgr. 61. gr.

Hvis et registreret køretøj skifter ejer eller bruger, har ejeren (ved ejerskifte den nye ejer) pligt til at anmelde køretøjet til registrering af ny ejer eller bruger snarest mulig og senest 3 uger efter ejer- eller brugerskiftet, medmindre køretøjet forinden afmeldes.

Vegtrafikklovgivningen,

1. mgr. 15. gr.

Motorvognen skal registreres. Departementet gir nærmere bestemmelser om slik offentlig registrering af motorvognen, om ...

41. gr.

For kjøretøy som er solgt med forbehold om eiendomsrett for selgeren, regnes kjøperen som eier med hensyn til bestemmelsene i denne lov.

Forskrift om bruk av kjøretøy, § 2-2.

Kjøretøy skal registreres på kjøretøyets eier.

For kjøretøy som er solgt med forbehold om eiendomsrett for selgeren, regnes kjøperen som eier.

Ved utleie av kjøretøy på leasingkontrakt regnes utleieren som eier.

5. EINKAMERKI

Umferðarlög 50/1987,

1. mgr. 64. gr. a, sbr. lög 37/1996.

... reglur um heimild eiganda ökutækis til að velja ... (einkamerki).

2. mgr. 64. gr. a, sbr. lög nr. 69/2007.

... Skráður eigandi ökutækis ...

Reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 78/1997, 1. og 4. mgr. 21. gr.

Að ósk eiganda bifreiðar eða bifhjóls er heimilt að láta í té ... (einkamerki) ...

Réttur til að nota einkamerki er háður því að kaupandi réttarins sé skráður eigandi að hlutaðeigandi bifreið eða bifhjóli ...

Reglugerð um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, 1. og 4. mgr. 26. gr.

Að ósk eiganda (umráðamanns) bifreiðar eða bifhjóls er heimilt að veita honum rétt ... (einkamerki) ...

Eftirfarandi reglur gilda um réttinn til þess að nota einkamerki:

- a. Sá sem hefur rétt til að nota einkamerki, skal vera skráður eigandi eða umráðamaður viðkomandi bifreiðar eða bifhjóls.
- b. ...

Frumvarp 2012, 1. og 2. mgr. 71. gr.

Eigandi ... hefur heimild til þess að velja ... (einkamerki).

... Skráður eigandi ökutækis ...

Bekendtgørelse af lov om registrering af køretøjer, 3. mgr. 7. gr.

Skatteministeren kan fastsætte regler, hvorefter ejeren eller brugeren af et køretøj kan vælge ... (ønskenummerplader).

6. SKOÐUN ÖKUTÆKJA, VANRÆKSLUGJALD

Umferðarlög 26/1958, 1. mgr. 19. gr.

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

Umferðarlög 50/1987,

1. og 2. mgr. 67. gr.

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

... ákveður hvar og hvenær almenn skoðun ökutækja fer fram. ...

1. mgr. 67. gr., sbr. lög nr. 44/1993.

... setur reglur um skoðun ... ökutækja, þar á meðal um það ... hve oft, hvar og hvenær almenn skoðun skuli fara fram ...

2. og 4. mgr. 67. gr., sbr. lög nr. 65/2008.

... Leggja skal á gjald ... sem eigandi (umráðamaður) ökutækis skal greiða ...

...

Gjaldið nýtur lögveðs ... en fellur þó ekki niður við eigendaskipti ...

Frumvarp 2012, 1., 2., 4. og 6. mgr. 72. gr.

Ökutæki ... skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) ...

Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar ...

...

Hafi eigandi (umráðamaður) ökutækis ekki fært ökutæki til skoðunar ...

...

Vanrækslugjald nýtur lögveðs ... sem helst við eigendaskipti og má gera fjárnám ... hjá eiganda (umráðamanni) ökutækis ...

Bekendtgørelse af lov om godkendelse og syn af køretøjer,

3. gr.

Et registreret eller godkendt køretøj skal fremstilles og godkendes ved syn efter indkaldelse.

Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn.

Hvis et køretøj ikke er godkendt senest 10 uger efter den frist, der er angivet i indkaldelsen til syn, kan Trafikstyrelsen udstede påbud om, at køretøjets nummerplader omgående skal afleveres til SKAT.

1. og 4. mgr. 13. gr.

Med bøde straffes den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, der ikke fremstiller køretøjet til syn efter indkaldelse ... [eða] ... påbud ...

...

Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

13. gr. a

I sager om overtrædelse af § 13, stk. 1, kan Trafikstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig og rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Vegtrafikklovgivningen, 1. mgr. 19. gr.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet blir framstilt til kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. Han plikter også å gi opplysninger om kjøretøyet som kreves.

7. FÉBÓTAÁBYRGÐ

Umferðarlög 26/1958,

1. málsl. 1. mgr. 67. gr.

Nú hlýst slys eða tjón á mönnum eða munum af skráningarskyldu, vélknúnu ökutæki í notkun, og er þá þeim, sem ábyrgð ber á ökutækinu, skylt að bæta það fé, enda þótt slysið eða tjónið verði eigi rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns.

1.-3. mgr. 69. gr.

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

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

Hver sá, sem á sök á tjóni eða slysi er hlýst af notkun skráningarskylds, vélknúins ökutækis, ber, auk ábyrgðar samkvæmt 1. og 2. mgr., fébótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

Frumvarp 1986,

1. mgr. 88. gr.

Sá sem ábyrgð ber á vélknúnu ökutæki, skal bæta það tjón, sem hlýst af ökutækinu vegna umferðarslyss eða annars umferðaróhapps eða vegna sprengingar eða bruna, sem stafar frá eldsneytiskerfi í ökutækinu.

89. gr.

Nú hlýst tjón af vélknúnu ökutæki á annan hátt en greinir í 1. mgr. 88. gr. og skal þá sá, sem ábyrgð ber á ökutækinu, greiða bætur eftir almennum skaðabótareglum.

91. gr.

Bótaábyrgð samkvæmt 88.-90. gr. hvílir á þeim eiganda eða umráðamanni, sem notar ökutækið eða lætur nota það.

Ökumaður ber bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

Umferðarlög 50/1987,

1. málsl. 1. mgr. 88. gr.

Sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns.

90. gr.

Skráður eða skráningarskyldur eigandi vélknúins ökutækis ber ábyrgð á því og er fébótaskyldur skv. 88. og 89. gr.

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

Auk ábyrgðar skv. 1. og 2. mgr. fer um bótaábyrgð eftir almennum skaðabótareglum.

1. mgr. 90. gr., sbr. lög 44/1993.

Skráður eða skráningarskyldur eigandi (umráðamaður) vélknúins ökutækis ber ábyrgð á því og er fébótaskyldur skv. 88. og 89. gr.

Færdselsloven,

1. mgr. 101. gr.

Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

102. gr.

Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

104. gr.

Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte.

Føreren er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

Lov om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova),

1. gr.

Denne lova gjeld skadebot for skade som motorvogn gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade.

1. mgr. 2. gr.

Reglane i lova gjeld ikkje tilfelle då skaden

- a. kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn kjøredning, eller
- b. er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast, eller
- c. er gjord medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve, eller
- d. er atomskade som gå under lov om atomenergivirksomhet ...

4. gr.

Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter [15. gr.], endå om ingen er skuld i skaden. Oppreisning for ikkje økonomisk skade fell likevel berre inn under trygdelaget sitt ansvar når skadevaldaren fyller vilkåra for ansvar etter lov ...

5. gr.

Ingen kan krevja skadebot etter lova her for:

- a. Skade på motorvogna sjølv med tilhørsle, og heller ikkje for skade på gods som vert ført med vogna, frårekna gangklede og andre vanlege eigne bruksting som folk har på seg eller med seg på køyreturen som ferdagods og som vert skadde i samband med at folk eller ei vogn får skade,
- b. skade som nokon får på godset sitt medan han køyrer motorvogna eller tilhengjaren eller anna vedheng til dei, frårekna gangklede og andre vanlege eigne bruksting som folk har på seg eller med seg på køyreturen som ferdagods og som vert skadde i samband med at folk eller ei vogn får skade,
- c. skade på hund som går laus, når ikkje anten eigaren eller brukaren åt vogna eller nokon som er med i henne, er skuld i skaden eller av andre grunnar har ansvar etter vanlege skadebotreglar.

8. VÁTRYGGINGARSKYLDA

Umferðarlög 26/1958,

1. mgr. 70. gr.

Eiganda ... ökutækis er skylt að kaupa ... vátryggingu fyrir ökutæki sitt ...

71. gr.

Skráður eigandi ... ökutækis skal tryggja ökumann þess ...

Frumvarp 1986, 1. mgr. 93. gr.

Vátryggingarskylda vegna skráningarskylds vélknúins ökutækis hvílir á eiganda ökutækisins eða umráðamanni. Að því er varðar önnur vélknúin ökutæki hvílir vátryggingarskyldan á þeim, sem notar það eða lætur nota það.

Umferðarlög 50/1987,

1. mgr. 91. gr., sbr. lög nr. 26/2003.

Greiðsla á bótakröfu vegna tjóns, sem hlýst af notkun skráningarskylds vélknúins ökutækis, skal vera tryggð með ábyrgðartryggingu hjá ...

92. gr., sbr. nr. 32/1998.

Auk ábyrgðartryggingar skv. 91. gr. skal hver ökumaður sem ökutækinu stjórnar tryggður sérstakri slysatryggingu ...

Vátryggingin skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss, sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins ...

Slasist vátryggingartaki sem farþegi í eigin ökutæki eða af völdum þess skal hann eiga rétt til bóta úr vátryggingu þessari ...

1. mgr. 93. gr.

Vátryggingarskylda skv. 91. og 92. gr. hvílir á eiganda ökutækisins eða þeim sem hefur varanlega umráð þess.

Færðselsloven,

1. mgr. 105. gr.

Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring ...

106. gr.

For motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet.

For andre motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej.

Lov om ansvar for skade som motorvognør gjer (bilansvarslova),

15. gr.

Motorvogn som er registrert eller skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafikktrygda for all skade som går inn under kapitel II [4.-10. gr.]. Er ei vogn ikkje trygda så som nemnt i fyrste punktum, og eigaren eller innehavaren let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denna lova, skal eigar eller innehavar eller den som brukar eller køyrer vogna såleis, trafikktrygda henne.

9. MEÐFERÐ SKAÐABÓTAMÁLA

Umferðarlög 26/1958, 74. gr.

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

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

Umferðarlög 50/1987, 1. mgr. 97. gr.

Nú er höfðað einkamál til heimtu bóta gegn þeim, sem bótaskyldur er skv. 90. gr., og skal þá höfða slíkt mál jafnframt gegn vátryggingafélagi því, sem ábyrgðartryggt hefur ökutækið.

Færðselsloven, 1. mgr. 108. gr.

Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter § 105, stk. 1.

Lov om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova), 4. gr.

Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjá det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV [15. gr.], endá om ingen er skuld i skaden.

10. VIÐURLÖG

Umferðarlög 50/1987, 1. málsl. 3. mgr. 100. gr., sbr. lög nr. 66/2006.

Ef brot ... er framið eftir fyrirmælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið.

Frumvarp 2012, 4. mgr. 94. gr.

Heimilt er að gera skráðum eiganda (umráðamanni) vélknúins ökutækis sekt ...

Færðselsloven, 1. mgr. 8. mgr. 118. gr.

For overtrædelse ... kan der pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom.

11. UPPTAKA ÖKUTÆKJA

Umferðarlög 50/1987, 1. og 2. mgr. 107. gr. a, sbr. lög nr. 69/2007.

Þegar um ... akstur er að ræða ... má gera upptækt vélknúid ökutæki sem ... notað er við brotið nema það sé eign manns sem ekkert er við brotið riðinn. Við sömu aðstæður ... má gera upptækt vélknúid ökutæki sem ... 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 ... Gera skal ökutæki upptækt enda þótt það hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Frumvarp 2012; 109. gr. er efnislega samhljóða.

Færðselsloven, 1. mgr. 133. gr. a.

Ved grove overtrædelse af færðselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færðselsloven, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj ... Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

12. ÁBYRGÐ Á GREIÐSLU GJALDS

Umferðarlög 50/1987, 1. og 2. mgr. 109. gr.

Gjald, sem lagt hefur verið á ..., hvílir á þeim, sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu. Eigandi ökutækis eða umráðamaður ber einnig ábyrgð á greiðslu gjaldsins ... nema sannað verði, að ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi. ... Lögveð þetta ... fellur niður við eigendaskipti, hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað ...

Verði álagt gjald ekki greitt ... skal senda eiganda ökutækisins eða umráðamanni ... tilkynningu ...

Frumvarp 2012, 1.-3. mgr. 111. gr.

Gjald, sem lagt hefur verið á ... hvílir á þeim sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu ... Eigandi ökutækis (umráðamaður) ber einnig ábyrgð á greiðslu gjaldsins ... nema sannað verði að ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi.

... Lögveðið ... fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað ...

Verði álagt gjald ekki greitt ... skal senda eiganda ökutækisins (umráðamanni) ... tilkynningu ...

Færðselsloven,

4. mgr. 121. gr.

Afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

122. gr. b.

Ubetalt parkeringsafgift kan med tillæg af omkostninger modregnes i overskydende skat, i krav på tilbagebetaling af vægtafgift ... , og i krav på tilbagebetaling af afgift af bilens brændstofforbrug ...

13. BROTTFLUTNINGUR ÖKUTÆKJA

Umferðarlög 50/1987, 2.-4. mgr. 110. gr.

Ökutæki skal færa til geymslu ... nema ökumaður eða eigandi (umráðamaður) sé viðstaddur ... Er geymsla ökutækisins á ábyrgð eiganda. Kostnað ... skal ökumaður greiða. Ef ökumaður er óþekktur ... ber eigandi (umráðamaður) ökutækisins jafnframt ábyrgð á greiðslu ...

Lögreglustjóri skal tilkynna eiganda ökutækis ... Ef eigandi er óþekktur ...

... Eigandi ökutækisins getur þó ... krafist greiðslu á söluandvirðinu ...

Frumvarp 2012; 2.-4. mgr. 112. gr. er efnislega samhljóða.

Færðselsloven, 2. og 3. mgr. 123. gr.

Køretøjet bringes til den af politiet anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede ... De af politiet afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt ... hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen ...

Det påhviler politiet at underrette ejeren af et køretøj, ... der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. ... Kan underretning af ejeren ikke finde sted ...