Þingskjal 1050 — 656. mál.

Frumvarp til umferðarlaga.

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

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.

2. gr.
Gildissvið.

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

Ákvæði laganna gilda einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja á eignarlöndum og þjóðlendum.

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

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.

3. gr.
Skilgreiningar.

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

1. *Akbraut:* Sá hluti vegar sem fyrst og fremst er ætlaður fyrir umferð ökutækja.
2. *Akrein:* Hver og ein af samhliða reinum sem akbraut er skipt í að endilöngu með yfirborðsmerkingum eða er nægilega breið fyrir umferð bifreiða í einni röð.
3. *Akstur á afmörkuðum, skilgreindum svæðum:* Sérhæfður akstur ökutækja á afmörkuðum, skilgreindum og merktum svæðum utan almennrar umferðar, t.d. á aksturskeppnissvæði.
4. *Almenn umferð:* Öll meðferð ökutækja og önnur umferð samkvæmt lögum þessum á vegum sem opnir eru almenningi.
5. *Almenningsvagn:* Ökutæki ætlað til flutnings fleiri en átta farþega sem notað er til reglubundins áætlunaraksturs samkvæmt fyrir fram ákveðnum akstursleiðum.
6. *Ásþungi:* Þungi sem flyst á veg af hjólum á einum ás ökutækis.
7. *Bifhjól:* Vélknúið ökutæki sem hvorki telst bifreið né torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur

eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 sm^3 sé það búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.

8. *Bifreið:*
   a. Vélknúið 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 rafknúið, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga.
   b. Vélknúið 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.
9. *Dráttarvél:* Vélknúið 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.
10. *Eftirvagn:* Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúnu ökutæki, þ.m.t.:
    a. eftirvagn sem aðallega er ætlaður til farþega- og vöruflutninga,
    b. eftirvagn sem búinn er áfestum vélum og tækjum, og
    c. hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagn.
11. *Eigin þyngd:* Þyngd ökutækis, sem tilbúið er til notkunar, að meðtöldum búnaði sem því fylgir að jafnaði, eldsneyti, smurolíu, kælivatni, varahjóli, 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.
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.
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.
17. *Hópbifreið:* Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega, einnig þótt bifreiðin sé jafnframt ætluð til annarra nota.
18. *Hringtorg:* Vegamót þar sem hringlaga svæði er í miðjunni með akbraut umhverfis.
19. *Lagning ökutækis:* Ökutæki komið fyrir í kyrrstöðu, með eða án ökumanns. Stöðvun ökutækis í minna en þrjár mínútur eða til að hleypa farþegum inn eða út eða vegna lestunar og losunar farms telst þó ekki lagning þess.
20. *Létt bifhjól:* Vélknúið ökutæki á tveimur eða þremur hjólum með sprengirými ekki yfir 50 sm^3 eða með rafgeymi og ekki 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.
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.

22. *Reiðhjól:* Ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og búið til aksturs í almennri umferð. Ákvæði um hjólreiðar gilda, nema annað sé ákveðið, einnig um:
    a. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafl er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km/klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið.
    b. Annað lítið vélknúið ökutæki sem ekki telst til létts 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.
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.
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, torfærufjórhjól 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).
26. *Vegamót:* Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.
27. *Vegöxl:* Sá hluti vegar sem liggur milli akbrautar og vegarbrúnar.
28. *Vegfarandi:* Hver sem fer um veg eða er staddur á vegi eða í ökutæki á vegi.
29. *Vegur:* Akbraut, stígur, brú, torg, húsasund, bifreiðastæði, veggöng, vegslóði eða þess háttar sem notað er til almennrar umferðar.
30. *Vélknúið ökutæki:* Ökutæki sem ætlað er til aksturs á landi og er búið aflvél til að knýja það áfram.
31. *Vinnuvél:*
    a. Vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búið áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.
    b. Vélknúið 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.
    c. Vélknúið ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni.
32. *Vörubifreið:* Bifreið sem aðallega er ætluð til farmflutninga, er með leyfða heildarþyngd meiri en 3,5 tonn og er að hámarki fyrir sex farþega. Sama gildir um flutningabifreið.
33. *Þéttbýli:* Svæði afmarkað með sérstöku merki sem táknar þéttbýli.
34. *Ökutæki:* Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða á um nánari skilgreiningar á hugtökum samkvæmt lögum þessum.

II. KAFLI
Reglur fyrir alla umferð.

4. gr.
Almenn aðgæsluskylda.

Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum og þannig að eigi trufli eða tefji umferð að óþörfu. Hann skal og sýna þeim sem býr eða staddur 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.

Veghaldari skal gera ráðstafanir í samráði við viðkomandi skólayfirvöld og lögreglu til að vernda börn gegn hættu í umferðinni á leið þeirra til og frá skóla.

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.

6. gr.
Óhreinkun vegar o.fl.

Eigi má fleygja 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 aðra vegfarendur.

Ef eitthvað sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferð fellur eða rennur af ökutæki á veg skal ökumaður sjá til þess að hluturinn sé þegar 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 fjarlægt.

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, umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða öðrum hætti á eða við veg, sbr. 85. gr. Fyrirmæli og leiðbeiningar þessar gilda framar almennum umferðarreglum.

Fyrirmæli gefin með umferðarljósum gilda framar fyrirmælum um biðskyldu eða stöðvunarskyldu samkvæmt umferðarmerki.

Vegfarandi skal án tafar fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem lögregla eða sá annar sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð gefur og gilda þau framar fyrirmælum og leiðbeiningum sem 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.

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.

9. gr.

Vistgata.

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.

Vistgötu skal merkja sérstaklega. Vélknúnum ökutækjum má ekki leggja í vistgötu nema á merktum stæðum.

10. gr.

Almennar reglur um forgangsakstur.

Ökumaður ökutækis í 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.

Vélknúið ökutæki, sem í einstakt skipti er notað til forgangsaksturs og er greinilega auðkennt að framan með hvítri veifu, er við þann akstur jafnsett ökutæki skv. 1. mgr. Ökumaður ökutækisins skal tilkynna lögreglu um aksturinn svo fljótt sem auðið er að honum loknum. 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.

11. gr.

Aðgát við slys- eða brunastað og við hópgöngur.

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 hindra á annan hátt för hóps barna undir leiðsögn stjórnanda eða annarrar hópgöngu nema með leyfi lögreglu.

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.

13. gr.

Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.

Vegfarandi, sem á hlut að umferðarslysi eða öðru umferðaróhappi, skal nema staðar, hvort sem hann á sök á því eða ekki. Hann skal enn fremur grípa til eftirfarandi ráðstafana, eftir því sem við á:

a. veita slösuðum hverja þá hjálp sem honum er unnt,
b. taka þátt í þeim aðgerðum til verndar umferðaröryggi sem óhappið gefur tilefni til,
c. veita öðrum aðila sem á hlutdeild í slysinu, eða hefur orðið fyrir tjóni vegna þess, upplýsingar, samkvæmt beiðni, um nafn, kennitölu og heimilisfang,
d. svo fljótt sem auðið er, tilkynna lögreglu um atburðinn hafi vegfarandi valdið minni háttar tjóni gagnvart öðrum aðila,
e. svo fljótt sem auðið er, tilkynna tjónþola eða lögreglu um tjón sem hann hefur valdið á eign eða hlut og enginn er á staðnum sem getur tekið við upplýsingum skv. c-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 vegfarandi látist eða slasast alvarlega í umferðarslysi má eigi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn þess. Ef ökutæki veldur verulegri hættu fyrir umferðina skal þó færa það úr stað.

III. KAFLI

Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur.

14. gr.

Notkun gangstétta, göngustíga o.fl.

Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt eða göngustíg. Vegöxl og akbraut má nota ef gangstétt eða göngustígur er ekki til staðar. Eftir vegöxl eða akbraut skal að jafnaði 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. Hann má þó nota gagnstæða vegarbrún ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

15. gr.

Ganga yfir akbraut.

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

Þegar farið er yfir akbraut skal nota gangbraut ef hún er nálæg. Sama á við um 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.

IV. KAFLI
Umferðarreglur fyrir ökumenn.

16. gr.
Notkun akbrauta og sérreina.

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

Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi akstur ökutækja skal ökumaður að jafnaði nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð.

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.

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. Við akstur á vegi sem skipt er í akreinar í sömu akursstefnu skulu ökumenn að jafnaði velja að aka á hægri akrein verði því við komið en nota vinstri akrein til að aka fram hjá öðru ökutæki, sbr. þó 4. mgr. 22. gr.

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. vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra að 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.

18. gr.
Akstur á vegamótum og í beygjum og hringtorgum.

Ökumaður vélknúins ökutækis sem ætlar að beygja á vegamótum skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. 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 akursstefnu.

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.

Tveir ökumenn sem koma úr gagnstæðum áttum á vegamót og ætla báðir að beygja til vinstri 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.

Eftir því sem við á gilda ákvæði greinar þessarar um akstur yfir akbraut eða af henni þótt ekki sé um vegamót að ræða.

19. gr.

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

Áður en 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 óþægindi fyrir aðra.

Áður en 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 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.

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.

20. gr.

Akstur við biðstöð almenningsvagna o.fl.

Ökumaður sem í þéttbýli nálgast biðstöð þar sem almenningsvagn hefur numið staðar skal draga úr hraða, færa sig yfir á vinstri akrein eða nema staðar ef nauðsyn ber til ef ökumaður almenningsvagnsins hefur gefið merki um að hann ætli að aka af stað. Ökumaður almenningsvagnsins skal eftir sem áður 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 nálgast biðstöð almenningsvagns, sem hefur numið staðar, færa sig yfir á næstu akrein til vinstri í tæka tíð ef aðstæður leyfa.

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

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 tillitssemi 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 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.

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 vinstri beygju. Hjólreiðamaður og ökumaður létts bifhjóls má aka hægra megin fram úr öðru ökutæki en reiðhjóli og léttu bifhjóli, nema ökutækið á undan beygi til hægri eða undirbúi greinilega hægri beygju.

Ökumaður sem ætlar 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. hvort ökumaður sem á eftir ekur hafi byrjað akstur 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 mótumferð er óheimil.

Sá sem ekur fram úr öðru ökutæki skal hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr.

Sá sem ekið hefur vinstra megin fram úr skal aka til hægri á ný svo fljótt sem unnt er án hættu eða óþæginda. Hann þarf þó ekki að aka til hægri ef ætlunin er að aka þá þegar 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.

23. gr.

Aðgæsluskylda ökumanns við framúrakstur.

Þegar ökumaður verður þess var að ökumaður sem á eftir kemur ætlar 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.

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 langsum 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 langsum á milli akbrauta.

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

a. ökutækin eru á akbraut með tveimur eða fleiri akreinum í akstursstefnu þeirra,
b. ökutæki er beygt er til vinstri, en þá skal ekið fram úr því hægra megin,
c. umferð á vegamótum er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum,
d. umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina, og
e. umferð hefur forgang gagnvart umferð af hliðarvegi, sbr. 2. mgr. 25. gr.

Eigi má 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 reiðhjóli og léttu bifhjóli þegar því er ekið við brún vegar.

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 á þeim vegi forgang ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.

Ökumaður skal veita umferð forgang hvarvetna þar sem ekið er inn á veg af bifreiðastæði, lóð eða landareign, bensínstöð eða svipuðu svæði utan vegar eða af vegslóða, stíg, göngugötu, vistgötu, heimreið, vegöxl eða yfir gangstíg, gangstétt eða hjólastíg.

Þegar ökumenn 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 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 þau eru á vegi og hver fjarlægð þeirra er og hraði.

Þegar ökumaður ætlar að beygja til vinstri á vegamótum ber honum að veita umferð sem á móti kemur forgang, svo og gangandi vegfarendum, hjólreiðamönnum og ökumönnum á léttu bifhjóli í flokki I sem fara þvert yfir akbraut þá sem hann ætlar að fara á. 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 hann fer yfir óþarfa óþægindum ef hann neyðist til að nema þar staðar.

Á vegamótum, þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum, má ökumaður eigi aka inn á vegamótin 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 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.

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 veita honum nægilegt rými á veginum.

Ökumaður sem ekur yfir gangstétt, göngustíg eða inn á akbraut 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 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 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.

27. gr.

Stöðvun ökutækis og lagning þess.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð.

Á vegi má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin. 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 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 utan hennar, ef unnt er.

Eigi má stöðva vélknúið 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.

Þegar ökumaður yfirgefur vélknúið ökutæki skal hann stöðva vél þess og búa svo um að það geti ekki runnið sjálfkrafa eða aðrir látið það fara af stað.

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.

28. gr.

Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því:

a. á gangbraut eða innan 5 metra áður en að henni er komið,
b. á vegamótum eða innan 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi,
c. þannig að skyggi á umferðarmerki eða umferðarljós,
d. í veggöngum, 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 mið- eða deililínu milli akreina eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur inn á rétta akrein, og
g. á hringtorgi.

Að undanskildum þeim ökutækjum sem stæði eru ætluð er bannað að stöðva eða leggja ökutæki á eftirtöldum stæðum:

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. að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð,
b. við hlið ökutækis sem stendur við brún akbrautar, annars en reiðhjóls eða létts bifhjóls,
c. þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og
d. við vatnshana slökkviliðs.

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, slökkviliðs eða sjúkraflutninga eða ökutæki ætlað sambærilegri þjónustu.

30. gr.

Akstur, stöðvun eða lagning ökutækis utan vega í þéttbýli.

Í þéttbýli má ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu 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 annan sambærilegan akstur.

31. gr.

Skyldur ökumanns þegar ökutæki hefur stöðvast í sérstöku tilviki.

Nú stöðvast ökutæki vegna umferðaróhapps eða vélarbilunar eða af öðrum orsökum á stað þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því. Skal þá flytja það á viðeigandi stað eins fljótt og unnt er, nema annað leiði af ákvæði 3. mgr. 13. gr. Hafi ökutæki stöðvast á þannig stað eða svo að hætta eða óþægindi stafi af fyrir umferðina skal ökumaður gera ráðstafanir með hættuljósi og viðvörunarþríhyrningi til að vara aðra vegfarendur við þar til það hefur verið flutt brott.

Ráðherra getur sett í reglugerð nánari ákvæði um viðvörunarbúnað ökutækis sem stöðvast í sérstöku tilviki, notkun hans og til hvaða flokka ökutækja reglurnar nái.

32. gr.

Merki og merkjagjöf.

Þegar nauðsynlegt er, til að koma í veg fyrir eða að afstýra hættu, skal ökumaður gefa hljóð- eða ljósmerki eða á annan 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 er tekið að bregða skal ökumaður vélknúins ökutækis gefa ljósmerki í stað hljóðmerkis, nema hætta sé yfirvofandi. Ljósmerki skal gefa með því að blikka aðalljósum.

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 öðrum til leiðbeiningar. Merkið skal gefa með hemlaljósi eða hættuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta upp hönd.

Merki skv. 3. og 4. mgr. skal gefið tímanlega og á greinilegan og ótvíræðan hátt áður en stefnu ökutækis er breytt, snögglega dregið úr hraða þess eða það er stöðvað. Merkjagjöf skal hætt þegar hún á ekki lengur við.

33. gr.

Ljósanotkun.

Við akstur vélknúins ökutækis skulu lögboðin aðalljós eða önnur ökuljós ávallt vera tendruð.

Við akstur 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.

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

Háan ljósgeisla má eigi nota:

a. þegar ekið er um nægilega vel lýstan veg,
b. þegar ekið er á móti öðru ökutæki, þannig að valdið geti ökumanni þess glýju, eða
c. þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki að ljósgeislinn geti valdið ökumanni óþægindum, að því tilskildu 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, péttri úrkomu eða skafrenningi utan þéttbýlis má nota þokuljós í stað eða ásamt lágum ljósgeisla.

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

34. gr.

Hættuljós og viðvörunarþríhyrningar.

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.

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

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

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 hámarkshraði sá sem ákveðinn hefur verið á vegi. Ökumaður skal haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan skal aðlaga ökuhraða 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, hópbifreið 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 þar sem vegavinna fer fram, og
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.

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. á vegum með malarslitlagi, en 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.

Ákveða má hærri hraðamörk á vegum, þó eigi meira en 110 km á klst., ef aksturseiginleikar eru aðgreindar og aðstæður að öðru leyti leyfa, enda mæli veigamikil umferðaröryggissjónarmið eigi gegn því.

Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.

Á afmörkuðum bifreiðastæðum skal hámarksökuhraði vera 15 km á klst.

Hámarksökuhraði skal tilgreindur í 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.

37. gr.

Lægri hámarkshraði ökutækis.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð ákvæði um sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis en segir í 36. gr. ef þess er þörf vegna hönnunar ökutækisins.

VI. KAFLI

Sérreglur um akstursíþróttir og aksturskeppni.

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 akstursíþróttir og eftirlit með aksturskeppnum og framkvæmd þeirra, svo og um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursíþróttir sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa.

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.

40. gr.

Undanþága til æfinga og keppni vegna aldurs.

Að fengnu leyfi Umferðarstofu er heimilt að víkja frá ákvæðum laga þessara um ökuskírteini 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.

VII. KAFLI
Sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól.

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 óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Ef gefið er merki um framúrakstur mega hjólreiðamenn eigi hjóla samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefji.

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

Hjólreiðamaður, sem nálgast vegamót og ætlar til vinstri, má fara beint áfram 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.

Heimilt er að hjóla á gangstétt, göngustíg og göngugötu, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum eða sveitarstjórn hefur ekki sérstaklega lagt bann við því. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að hjóla á hjólastígnum. Hjólreiðamaður á gangstétt, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum.

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

Ganga skal þannig frá reiðhjóli sem er lagt að eigi stafi hætta eða truflun af.

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.

Vanur hjólreiðamaður, sem náð hefur 15 ára aldri, má reiða börn yngri en sjö ára, enda séu þeim ætluð sérstök sæti og þannig um búið að ekki stafi hætta af hjólteinunum.

Í reglugerð sem ráðherra setur skv. 77. gr. skal kveðið á um flutning farþega og farms á reiðhjóli.

43. gr.
Almennar reglur um akstur bifhjóla og torfærutækja.

Bifhjóli má eigi aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði 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.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má eigi flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til. 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 (öll) 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 hámarkshraða, á hjólastíg og hjólarein og á öðrum vegum sem eru sérstaklega merktir til aksturs slíkra bifhjóla.

VIII. KAFLI
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.

45. gr.
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.

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.

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- og munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla 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- 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.

Lögregla annast töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis. 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 rannsóknar, 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 rannsókn öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 20.000 kr. gjald sem telst til sakarkostnaðar.

49. gr.

Upplýsingaskylda o.fl.

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

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

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

50. gr.

Aksturs- og hvíldartími ökumanna o.fl.

Í þágu umferðaröryggis skal ökumaður við akstur í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonnum að 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. 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 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 afhendingar 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 flutningsaðila til að leita til viðurkennds viðgerðarmanns eða verkstæðis til uppsetningar og skoðunar á ökurita,
i. gjald fyrir ökuritakort,
j. skyldu ökumanns og 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.

51. gr.

Frávik frá aksturs- og hvíldartíma.

Sé umferðaröryggi ekki teflt í tvísýnu er ökumanni heimilt að víkja frá reglum sem settar eru á grundvelli c-liðar 2. mgr. 50. gr. varðandi aksturstíma þurfi hann að ná hentugum áfangastað, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða til þess að koma í veg fyrir tjón á ökutæki eða farmi.

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

52. gr.

Skipulag vinnutíma, ábyrgð flutningsaðila og notkun ökurita.

Flutningsaðili skal skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 50. gr. og hafa eftirlit með því að eftir þeim sé farið í starfseminni. Með sama hætti skulu ökumaður og 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- 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.

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:

a. ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
b. skilgreiningu vinnustaðar, vinnutíma og hvíldartíma,
c. skyldu til skráningar vinnutíma, og
d. skyldu til varðveislu gagna í a.m.k. tvö ár frá því að viðkomandi tímabili lýkur.

X. KAFLI

Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.

54. gr.

Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar.

Ökumanni ökutækis er óheimilt 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 sem valdið getur truflun við akstur, þar á meðal um bann eða takmarkanir á notkun hans meðan á akstri stendur.

XI. KAFLI
Ökuskírteini og ökupróf.

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,
c. hefur hlotið verklega og bóklega kennslu í þar til bærum ökuskóla, fengið þjálfun í ökugerði og sannað með prófi að hann hafi næga akstursháefni og þekkingu á umferðarlöggjöf og á ökutæki og meðferð þess til að geta stjórnað því örugglega, og
d. 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 ökuskírteinis,
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.

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. hámarksvélarafl 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.

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 samfellt 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 ökuleyfissviptingar.

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

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.

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.

60. gr.

Erlend 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 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.

61. gr.

Afturköllun ökuréttinda.

Lögreglan getur afturkallað ökuréttindi ef hlutaðeigandi fullnægir ekki lengur skilyrðum til að öðlast ökuskírteini.

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 læknis því ekki í vegi. Eins fljótt og unnt er skal trúnaðarlæknir óska eftir því að hlutaðeigandi gangist undir læknisrannsókn þar sem metnir eru þeir þættir sem áhrif hafa á akstursháefni 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 akstursháefni undir umsjón trúnaðarlæknis Umferðarstofu.

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

Nú fullnægir handhafi ökuréttinda ekki skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. að mati trúnaðarlæknis Umferðarstofu, eða hlutaðeigandi neitar að taka þátt í læknisrannsókn 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 trúnaðarlæknis Umferðarstofu, verklag við framkvæmd mats á akstursháefni 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 standist próf í umferðarlöggjöf, akstri og meðferð ökutækis. Ökupróf má ekki fara fram fyrr en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út.

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 sótt sérhæft ökunám vegna akstursbanns skv. 3. mgr. 107. gr. og staðist ökupróf að nýju.

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.

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.

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.

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

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.

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 ökuprófa,
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.

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

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.

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 skal gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi. Sérstaklega skal þess gætt að stýrisbúnaður, hemlar og ljósa- og merkjabúnaður, svo og öryggis- og verndarbúnaður ökutækis, sé í lögmæltu ástandi og virki örugglega. Sama á við um eftirvagn, svo og tengingu ökutækis og eftirvagns og tengibúnað.

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 ökumanni eða farþegum ef þeir uppfylla ekki skilyrði reglna sem settar eru eða ef notkun þeirra mundi leiða til hættu eða verulegra óþæginda fyrir ökumann 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.

69. gr.

Tenging og dráttur ökutækis.

Við bifreið, bifhjól, torfærutæki og reiðhjól má tengja einn eftirvagn. Við dráttarvél og vinnuvél má tengja allt að tvo eftirvagna.

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

Við létt bifhjól má hvorki tengja eftirvagn né hliðarvagn.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um tengingu og drátt ökutækja, þ.m.t. tengingu eftirvagna, reiðhjóla og hliðarvagna, og um hvað flytja megi með ökutækjum þessum, svo og undanþágu frá ákvæðum 1. mgr. við akstur á tilteknum svæðum.

70. gr.

Skráning.

Eigandi vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarmerki sé sett á það áður en það er tekið í notkun. Sama á við um eftirvagn vélknúins ökutækis.

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.

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

a. tilkynningu eigendaskipta,
b. skráningarmerki, m.a. um útlit, gerð og framleiðslu,
c. skráningarskírteini,
d. tímabundinn akstur skráningarskylds ökutækis án skráningar,
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.

71. gr.

Einkamerki.

Eigandi bifreiðar eða bifhjóls, þó ekki létts bifhjóls, hefur heimild til þess að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningarmerki ökutækisins (einkamerki).

Fyrir rétt til einkamerkis skal greiða 50.000 kr., auk gjalds fyrir skráningu og skráningarmerki. 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.

72. gr.

Skoðun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds.

Ökutæki, skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 70. gr., skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvél og létt bifhjól í flokki I.

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
e. álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 4.–6. mgr.

Hafi eigandi (umráðamaður) ökutækis ekki fært ökutæki til skoðunar innan tilgreindra tímamarka skal greiða sérstakt vanrækslugjald er 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. Sé ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, eða skráningarmerki þess afhent skoðunarstöð innan mánaðar frá því að vanrækslugjald var lagt á lækkar gjaldið um 50%. Sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu gjaldsins skal fella álagninguna niður. Heimilt er að hækka gjaldið um allt að 100% verði það ekki greitt við skoðun eða endurskoðun sé þess krafist. Heimilt er ráðherra að hækka fjárhæð í samræmi við breytingar á verðlagi.

Vanrækslugjald nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki sem helst við eigendaskipti 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.

73. gr.

Bann við notkun ökutækis.

Nú kemur í ljós að skráningarskylt ökutæki veldur hættu fyrir umferðaröryggi eða er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, og getur þá lögreglan tekið af því skráningarmerki 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.

XIII. KAFLI
Notkun öryggis- og verndarbúnaðar.

74. gr.

Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í bifreiðum.

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

Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn 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 undir 150 sm á hæð má ekki vera farþegi í framsæti bifreiðar sem búin er uppblásanlegum öryggispúða fyrir framan sætið.

Barn yngra en þriggja ára má ekki vera farþegi í 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 nánari ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar skv. 1.–4. mgr. Þar skal m.a. kveðið á um skyldu til að tilkynna farþegum um skyldubundna notkun öryggisbeltis. Ráðherra getur sett reglur um undanþágu frá skyldu til að nota slíkan búnað, m.a. við sérstakan akstur.

75. gr.

Öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóls og torfærutækis.

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

Eigi er skylt að nota hlífðarhjálm 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 búið er öryggisbelti skal nota beltið þegar ökutækið er á ferð.

Ráðherra getur sett ákvæði í reglugerð um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms við sérstakar aðstæður.

76. gr.

Öryggis- og verndarbúnaður óvarinna vegfarenda.

Barn yngra en 15 ára skal nota hlífðarhjálm 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.

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 stjórntækja ökutækis. Farmi skal þannig komið fyrir að eigi byrgi lögboðinn ljósa- eða merkjabúnað ökutækis eða skráningarmerki þess.

Ekki má flytja 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 setur í reglugerð 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.

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.

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 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 ásþunga og heildarþyngd ökutækja á einstökum vegarköflum, svo og ákveðið minni ásþunga 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 ásþunga 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.

XV. KAFLI
Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.

80. gr.

Umferðarstjórn.

Lögreglan stjórnar 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 merkjagjöf við umferðarstjórn, þar á meðal um heimild annarra en lögreglunnar til að stjórna umferð.

81. gr.

Sérákvæði um notkun vega, hraðamörk, löggæslumyndavélar o.fl.

Veghaldari 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. stöðvun og lagningu ökutækis,
b. hvar umferð skuli hafa forgang, sbr. 3. mgr. 25. gr.,
c. einstefnuakstur,
d. gangbrautir,
e. undanþágur frá og bann við tiltekinni umferð, og
f. aðrar takmarkanir á umferð um veg, þ.m.t. umferðareyjar og hraðahindranir í þágu umferðaröryggis.

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 vegum ákveður sveitarstjórn hraðamörkin að fengnu samþykki lögreglu.

Ákvarðanir samkvæmt grein þessari skal veghaldari gefa til kynna með umferðarmerkjum. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafla, skal birta á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.

Ágreiningi um niðurstöðu á grundvelli 1. og 3. mgr., svo og 3. mgr. 16. gr., geta aðilar máls vísað til ákvörðunar ráðherra.

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.

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.

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 gjaldskylt 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.

Skylt 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.

85. gr.

Umferðarmerki o.fl.

Veghaldari skal sjá um að 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 setja merki á eða við veg, sbr. 1. mgr. 12. gr.

Kostnað vegna merkja skv. 1. mgr. skal veghaldari greiða, nema 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.

86. gr.

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 viðvörunarmerkjum.

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.

87. gr.

Auglýsingaskilti við veg.

Spjöld, auglýsingar, 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 látið fjarlægja ef þeir líkjast merkjum skv. 1. mgr. 85. gr. eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum fyrir umferð.

XVI. KAFLI
Eftirlit lögreglu og Vegagerðarinnar með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl.

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 farmi, sbr. 3. mgr. þeirrar greinar. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það verði fært til sérstakrar skoðunar.

Telji lögregla við eftirlit skv. 1. mgr. ástæðu til að ætla að í akstri ökutækis, sem er meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, hafi verið brotið gegn ákvæðum 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, skal lögregla að jafnaði kalla til eftirlitsmann Vegagerðarinnar. Skal þá farið með athugun máls með þeim hætti sem greinir í 89. og 90. gr.

89. gr.
Eftirlit Vegagerðarinnar með akstri þungra ökutækja.

Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar er heimilt að stöðva akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd við eftirlit í því skyni að kanna hvort fylgt hafi verið ákvæðum 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 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.

Ökumanni ökutækis til farþega- eða farmflutninga er skylt að stöðva ökutæki þegar eftirlitsmaður gefur stöðvunarmerki, sbr. 1. mgr. Ökumanni er skylt að hlíta því að eftirlitsmaður skoði stærð, heildarþyngd, ásþunga og búnað ökutækis, sem og hleðslu þess, frágang og merkingu farms, og geri aðrar athuganir sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlits samkvæmt þessari grein. Þá skal ökumaður veita eftirlitsmanni aðgang að upplýsingum sem varðveittar eru í ökurita ökutækis, á ökuritakorti eða með öðrum hætti.

Ef við eftirlit vaknar grunur um brot á reglum sem vísað er til í 1. mgr. er eftirlitsmanni heimilt að banna frekari för ökutækis til að hindra áframhaldandi brot þar til lögregla kemur á vettvang. Ökumaður skal hlíta slíku banni um frekari för þar til því hefur verið aflétt. Óhlýðnist ökumaður banni eftirlitsmanns skal það þegar tilkynnt til lögreglu.

Reynist heildarþyngd eða ásþungi ökutækis meiri en heimilt er ber ökumanni að fara eftir fyrirmælum eftirlitsmanns um að létta ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhaldandi akstur ökutækis krefjist eftirlitsmaður þess.

90. gr.
Upplýsingaskylda og andmælaréttur vegna eftirlits Vegagerðarinnar.

Flutningsaðili eða ökumaður skal að kröfu 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 á grundvelli d- og e-liðar 2. mgr. 50. gr. Þetta gildir jafnt við eftirlit á vegum og í starfsstöð flutningsaðila, hvort sem gögnin eru afhent á staðnum eða send eftirlitsaðila. Neiti flutningsaðili eða ökumaður að afhenda gögn skal kalla til atbeina 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 að öðru leyti gæta ákvæða stjórnsýslulaga.

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.

92. gr.

Stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar.

Vegagerðin getur lagt stjórnvaldssekt á ökumann sem ekur ökutæki sem er meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og sem brotið hefur gegn:

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 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. 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. Sé stjórnvaldssekt ekki greidd innan mánaðar frá því að ákvörðun var tekin skal greiða dráttarvexti af fjárhæð sektarinnar. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Heimilt er að 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 berst.

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 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 fara samkvæmt lögum um aðför.

93. gr.

Vísun máls til lögreglu.

Varði meint brot á lögum þessum bæði stjórnvaldssekt skv. 92. gr. og refsingu skv. XVIII. kafla skal Vegagerðin vísa þeim hluta málsins sem varðar refsiábyrgð til lögreglu. Gæta skal samræmis við úrlausn sambærilegra mála.

Hafi ökumaður og lögaðili tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli a-liðar 1. mgr. 92. gr. á undangengnum þremur árum og hann er á ný grunaður um slíkt brot skal Vegagerðin vísa máli hans til lögreglu. Sama á við um lögaðila, sbr. 3. mgr. 92. gr.

Við framsendingu máls til lögreglu skv. 1. eða 2. mgr. skal Vegagerðin láta fylgja afrit þeirra gagna sem 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 refsingu skv. XVIII. kafla laga þessara.

XVIII. KAFLI
Viðurlög.

94. gr.

Brot er varða sektum.

Sá skal sæta sektum sem brýtur gegn 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 stjórnvaldssektum á grundvelli a-liðar 1. mgr. 92. gr. og hann brýtur að nýju gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, og skal hann þá sæta sektum samkvæmt þessari grein.

Eigi skal refsa 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 (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 algjöru heimildarleysi.

Ef skilyrði 4. mgr. eru fyrir hendi og lögaðili er eigandi ökutækis er 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 létts bifhjóls í flokki I skal viðkomandi sæta sektum skv. 97. 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.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis ítrekað brotið gegn 1. 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 aukinni áhættu sem hraðabrotið hefur í för með sér. Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km á klst. eða meiri skal sekt ákveðin hærri en ella. Sama gildir um ákvörðun sektar vegna hraðabrots við akstur:

a. bifreiðar sem er minna en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd með eftirvagn, þ.m.t. fellihýsi, tjaldvagn og hjólhýsi,
b. flutninga- eða vörubifreiðar,
c. almenningsvagns og hópbifreiðar, og
d. bifhjóls með hliðarvagni eða skráningarskyldum eftirvagni.

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn ákvæðum 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr., 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., skal sekt ákveðin mun hærri en ella þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er.

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 fyrirmælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið.

97. gr.

Sektareglugerð ráðherra.

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 tilgreint hvaða tegunda brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Heimilt er að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

98. gr.

Fullkomin samlagning sekta.

Þegar ákvörðun 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 vera samtala sekta vegna hvers brots um sig, enda rúmist refsingin innan sektarmarka almennra hegningarlaga.

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.

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 stjórni 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.

101. gr.

Svipting ökuréttar vegna ítrekaðra brota gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Nú hefur ökumaður tvívegis áður sætt stjórnvaldssekt á grundvelli a-liðar 1. mgr. 92. gr. og brýtur að nýju gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og er þá heimilt að svipta hann ökurétti til farþega- og farmflutninga í samræmi við ákvæði 100. 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. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, eða 46. gr.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50‰ eða vínandamagn 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. 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 vínandamagni í blóði ökumanns eða vínandamagni 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 vínandamagn í blóði hans er yfir 2‰ eða vínandamagn 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 vínanda 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 2. mgr. þessarar greinar á við um fyrra brot ökumanns skal svipting ökuréttar fara eftir reglum 1. mgr., nema ákvæði 4. og 6. mgr. eigi við um síðara brot ökumanns.

Ökumaður skal ekki 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 þurfi af þeim orsökum að neyta þeirra efna sem í blóði hans mælist og
b. hann sýnir fram á að hann hafi fengið útgefið lyfjakort frá sjúkratryggingastofnuninni, sbr. lög um sjúkratryggingar, vegna 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 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.

103. gr.

Bráðabirgðasvipting.

Nú telur lögreglustjóri skilyrði til sviptingar ökuréttar vera fyrir hendi, og skal þá svipta ökumann ökurétti til bráðabirgða svo fljótt sem unnt er. Ákvörðun þessa 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.

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.

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.

Endurveitingu ökuréttar skv. 1. mgr. má heimila þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. 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 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.

107. gr.

Akstursbann.

Lögreglustjóri skal banna byrjanda, sem hefur fengið bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, að aka hafi hann fengið fjóra eða fleiri punkta samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota 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 ökupróf 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 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.

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 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 ökumönnum sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð nema að því er varðar gjald vegna stöðvunarbrota.

109. gr.

Upptaka ökutækja.

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 vélknúið ökutæki sem ökuskírteini 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 vélknúið ökutæki sem ökuskírteini 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 fíkniefna eða undir áhrifum áfengis sem hefur í för með sér sviptingu ökuréttar og vínandamagn í blóði er 1,20‰ eða meira eða vínandamagn 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 fíkniefna eða áfengis þar sem vínandamagn í blóði hefur mælst 1,20‰ eða meira eða vínandamagn 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.

110. gr.

Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögunum.

Leggja má gjald á vegna brota á:

a. ákvæðum 2. mgr. 9. gr. og 2. og 3. mgr. 27. gr.,
b. ákvæðum 28. gr.,
c. banni við stöðvun eða lagningu ökutækis sem gefið er til kynna með umferðarmerki,
d. banni við stöðvun eða lagningu ökutækis sem sett er skv. 81. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
e. öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu sem sett eru skv. 81. gr. og 1. mgr. 83. gr.,
f. reglum um notkun stöðureita skv. 2. mgr. 83. gr., og
g. reglum um notkun negldra hjólbarða, skv. 2. málsl. 4. mgr. 82. gr.

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. 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%.

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 mótbárur 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.

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, 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 fjarlægt.

Að loknum fresti skv. 3. mgr. skal selja ökutækið við nauðungarsölu eða til niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáist 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.

XIX. KAFLI

Stjórnsýsla umferðarmála.

113. gr.

Yfirstjórnarvald á sviði umferðarmála.

Ráðherra fer með yfirstjórn umferðarmála.

Umferðarstofa annast stjórnsýslu á sviði umferðarmála í samræmi við lög þessi.

114. gr.

Verkefni Umferðarstofu.

Verkefni Umferðarstofu eru að:

a. annast skráningu ökutækja og aðra umsýslu 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 ökupróf og viðurkenna prófdómara til að starfa við ökupróf og hafa eftirlit með framkvæmd ökuprófa,
g. annast gerð námskráa og prófahandbókar,
h. leggja mat á akstursháefni 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, og
o. sinna þróunarverkefnum á starfssviði sínu og 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 starf og hlutverk Umferðarstofu.

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.

Gjöld sem renna til Umferðarstofu.

Til Umferðarstofu rennur gjald vegna:

a. skráningar ökutækja,
b. skráningarmerkis,
c. viðurkenningar á gerð,
d. einkamerkis,
e. starfsleyfis og eftirlits með ökuskólum, ökugerði og ökukennurum,
f. umsýslu ökuprófa,
g. eftirlits með skoðunarstofum ökutækja,
h. þjónustu trúnaðarlæknis, og
i. leyfisveitinga vegna aksturskeppna, og

önnur gjöld sem innheimt eru samkvæmt gjaldskrá sem staðfest er af ráðherra eða samkvæmt þjónustugjaldskrá staðfestri af framkvæmdarstjóra Umferðarstofu.

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 sérfræðiþjónustu, húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja, stjórnunar- og stoðþjónustu og alþjóðlegrar samvinnu í þágu umferðar- og umferðaröryggismála auk ferða og uppihalds. 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.

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.

Sveitarstjórnum 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.

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.

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 vátryggingu, sbr. 88.–99. gr., heldur þó gildi sínu þar til Alþingi hefur samþykkt frumvarp til laga um lögmæltar ökutækjatryggingar 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.

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. gr. um ökuréttindaflokka gilda ákvæði reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011 eða sambærileg ákvæði um ökuréttindaflokka fram til 19. janúar 2013.

Þrátt fyrir ákvæði 58. gr. skal gildistími ökuskírteinis, annars en bráðabirgðaskírteinis, sem gefið hefur verið út fyrir 19. janúar 2013, vera sem hér greinir:

a. Ökuskírteini fyrir A1-, A-, M-, B-, BE- og T-flokk gildir þar til skírteinishafi er orðinn 70 ára. Sama á við um ökuskírteini fyrir C1-, C-, C1E-, CE-, D1-, D-, D1E- og DE-flokk þegar slík réttindi fylgja eldri ökuréttindum. Ökuskírteini samkvæmt þessum lið skal þó endurnýja í síðasta lagi 31. desember 2032. Fari endurnýjun þess ekki fram fyrir þann tíma skal lögreglustjóri afturkalla ökuskírteinið.
b. Ökuskírteini fyrir C1-, C-, C1E-, CE-, D1-, D-, D1E- og DE-flokk og ökuskírteini til farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir B-flokk gilda til tíu ára frá útgáfudegi.
c. Ökuskírteini 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. umferðarlaga, nr. 50/1987, halda gildi sínu til 1. júlí 2013.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Inngangur.

Hinn 1. nóvember 2007 skipaði samgönguráðherra í nefnd um endurskoðun umferðarlaga. Í nefndina voru skipuð þau Róbert R. Spanó, prófessor við lagadeild Háskóla Íslands, sem jafnframt var formaður, Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur í samgönguráðuneyti, Gunnar Narfi Gunnarsson, lögfræðingur í dómsmálaráðuneyti, Jón Haukur Edwald, Ökukennarafélagi Íslands, Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu, Kolbrún Sævarsdóttir, saksóknari hjá embætti ríkissaksóknara, Ólafur Guðmundsson, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, og Signý Sigurðardóttir, Samtökum verslunar og þjónustu.

Samkvæmt erindisbréfi nefndarinnar var henni falið að taka gildandi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum, til heildarendurskoðunar og semja frumvarp til nýrra umferðarlaga á grundvelli tillagna nefndarinnar. Í því augnamiði og með hliðsjón af erindisbréfi nefndarinnar hefur við endurskoðunina og gerð þessa frumvarps verið lagt til grundvallar að stefna bæri að eftirfarandi markmiðum:

Í fyrsta lagi að færa gildandi ákvæði til nútímalegra horfs með því að taka mið af reynslu síðastliðinna tveggja áratuga og þróun í umferðarmálum.

Í öðru lagi að lagfærð yrðu þau ákvæði í gildandi ákvæðum sem eru óskýr eða haldin annmörkum, einkum að teknu tilliti til breytinga á mannvirkjagerð í umferðinni og á umferðarmenningunni.

Í þriðja lagi að stuðla að frekari aðlögun umferðarlöggjafar að alþjóðlegum samningum um umferðarmál, m.a. með hliðsjón af þeirri þróun sem hefur orðið á alþjóðavettvangi frá samningu gildandi laga.

Í fjórða lagi að taka til athugunar hvort og þá að hvaða marki gera skuli breytingar á þeirri almennu framsetningu gildandi laga að ráðherra sé veitt víðtækt vald til að setja nánari fyrir-

mæli um einstök atriði í stjórnvaldsfyrirmæli og jafnframt að leitast verði við að lögfesta í ríkari mæli í umferðarlögunum sjálfum grundvallarefnisreglur á einstökum sviðum. Samhliða því verði leitast við að útfæra reglugerðarheimildir ráðherra sem eftir standa með heildstæðari og skýrari hætti.

Í fimmta lagi að taka til skoðunar og gera tillögur um tilteknar efnisbreytingar á ákvæðum gildandi laga, einkum um viðurlög við brotum á umferðarlögum, með það í huga að gera þær hátternisreglur sem gilda í umferðinni skilvirkari og að auka varnaðaráhrif þeirra.

Við endurskoðunina og gerð frumvarpsins aflaði nefndin umfangsmikilla gagna um stöðu umferðarmála á Íslandi, á Norðurlöndum og í öðrum ríkjum Evrópu.

Þá átti nefndin fjölmarga fundi með fulltrúum ýmissa hagsmunaaðila á sviði umferðarmála hér á landi og tók á móti helstu sérfræðingum þjóðarinnar á þessu sviði til að veita nefndinni upplýsingar og til að setja fram ábendingar.

Umferðarlaganefnd skilaði drögum að frumvarpi til umferðarlaga til ráðherra með bréfi dags. 5. júní 2009. Frumvarpið var síðan sett á vef ráðuneytisins til almennrar umsagnar með fresti til 15. september 2009 til að gera athugasemdir við það. Að lokinni vinnu við athugasemdir sem bárust var frumvarpið sett að nýju til umsagnar á vef ráðuneytisins með fresti til 26. nóvember 2009 og jafnframt sent til ráðuneyta og stofnana sem koma að umferðarmálum til umsagnar.

Fjölmargar athugasemdir bárust við frumvarpið, m.a. frá eftirtöldum aðilum: Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Reykjavíkurborg, umhverfis- og samgöngusviði, Vís – Vátryggingafélagi Íslands, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum fjármálafyrirtækja, sýslumanninum í Borgarfirði, Sambandi ungra sjálfstæðismanna, rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands, Landssamtökum hjólreiðamanna, Slóðavinum, rannsóknarnefnd umferðarslysa, Vinnueftirlitinu, Vegagerðinni, Umferðarstofu, Forvarnahúsi, ÖBÍ – Öryrkjabandalagi Íslands, Ökukennarafélaginu, umhverfisráðuneytinu, Landssambandi hestamanna, Samtökum atvinnulífsins, Bifhjólasamtökum lýðveldisins Sniglunum, Slysavarnafélaginu Landsbjörg, Akureyrarbæ, sýslumanninum á Blönduósi, sýslumanninum í Bolungarvík, Samtökum verslunar og þjónustu, lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, mennta- og menningarmálaráðuneytinu, dóms- og mannréttindaráðuneytinu, fjármálaráðuneytinu og utanríkisráðuneytinu. Auk þess hafa fjölmargir einstaklingar sent inn athugasemdir við frumvarpsdrögin.

Við gerð frumvarpsins hefur verið tekið mið af niðurstöðum nefndarinnar, svo og athugasemdum sem bárust ráðuneytinu, og breytingar gerðar á upphaflegum frumvarpsdrögunum til samræmis við framkomnar athugasemdir. Enn fremur hefur orða- og hugtakanotkun verið samræmd í frumvarpinu.

II. Helstu breytingar í frumvarpinu frá gildandi umferðarlögum.

Helstu stefnumið frumvarpsins og meginbreytingar í upphaflegu frumvarpi til umferðarlaga frá gildandi umferðarlögum eru eftirfarandi:

- Sett er fram markmiðsgrein í 1. gr. frumvarpsins, en það er nýmæli í umferðarlögum hér á landi.
- Viðhaldið er þeirri stefnumörkun, sem sögulega hefur verið lögð til grundvallar hér á landi og í Danmörku, að í upphafi laganna sé að finna ákvæði þar sem helstu orð og hugtök sem fram koma í lögunum eru skilgreind.
- Ákvæði gildandi laga um neyðarakstur eru gerð mun ítarlegri og fellur nú slíkur akstur undir hugtakið forgangsakstur, sbr. 10. gr.

- Sveitarstjórn, og Vegagerðinni þegar um er að ræða þjóðveg, ber að taka ákvarðanir um útfærslu á sérreinum með hliðsjón af umferðaröryggi vegfarenda, umhverfissjónarmiðum og skilvirkni samgangna, sbr. 16. gr.
- Nýmæli um akstur í hringtorgum, sbr. 18. gr.
- Ákvæði um varúðarskyldu við biðstöð almenningsvagna kemur í stað sambærilegs ákvæðis í gildandi lögum um hópbifreiðar, sbr. 20. gr.
- Ákvæði um að þegar ökutæki mætast skuli sá ökumaður víkja sem betur fær því við komið er breytt þannig að sá sem kemur fyrr að hindrun skuli víkja fyrir þeim sem seinna kemur að, sbr. 21. gr.
- Samspil og uppbygging ákvæða laganna um framúrakstur, sbr. 22.–24., er einfölduð frá gildandi lögum. Lagt er bann við því að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að gatnamótum og enn fremur er lagt bann við að aka fram úr þar sem er óbrotin miðlína, sbr. 24. gr.
- Ákvæði um bann við stöðvun og lagningu ökutækis eru færð til nútímalegra horfs, sbr. 28. gr.
- Ákvæði um skyldu til að hafa stöðuljós og hættuljós tendruð ef ökutæki stöðvast á akbraut og að ávallt skuli setja upp viðvörunarþríhyrning, sbr. 34. gr.
- Ákvæði um að hraði ökutækis megi aldrei vera meiri en hámarkshraði, hvernig sem aðstæður til aksturs er að öðru leyti, sbr. 35. gr.
- Reglur um að hámarksökuhraði í þéttbýli skuli vera 50 km á klst. nema annað sé gefið til kynna með umferðarmerkjum, sbr. 36. gr.
- Reglur um hámarkshraða utan þéttbýlis eru rýmkaðar og ökuhraði á akbraut með bundnu slitlagi og fleiri en einni akrein er samræmdur í 90 km á klst., sbr. 36. gr. Hámarkshraði skal ákveðinn með hliðsjón af umferðaröryggi vegfarenda, umhverfissjónarmiðum og skilvirkni samgangna.
- Ákvæði um hjólreiðamenn eru færð til nútímalegra horfs, sbr. 41. og 42. gr.
- Gildissvið ákvæða umferðarlaga um bann við ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna eru annars vegar rýmkuð og hins vegar gerð skýrari. Þannig er leyfilegt áfengismagn í blóði ökumanns lækkað úr 0,5‰ í 0,2‰, sbr. 45. gr. Sjá nánar almennar athugasemdir í VII. kafla hér síðar.
- Ávana- og fíkniefni skulu mæld í blóði ökumanns en ekki blóði eða þvagi eins og er í gildandi lögum, sbr. 2. mgr. 46. gr.
- Bann við að afhenda eða selja ökumanni véknúins ökutækis eldsneyti, sé hann augljóslega undir áhrifum áfengis, nær einnig til þess sem er augljóslega undir áhrifum ávana- og fíkniefna, sbr. 47. gr.
- Reglur um framkvæmd öndunarprófs og sýnatöku vegna gruns um ölvunarakstur eða akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna eru gerðar fyllri, sbr. 48. gr.
- Efnisákvæði ESB-reglna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna í farþega- og farmflutningum á ökutækjum yfir 3,5 tonnum eru tekin upp í lögin í IX. kafla, sbr. 50.–53. gr.
- Ákvæði um bann við notkun farsíma er skerpt, sbr. 54. gr.
- Gerð er sú breyting frá gildandi ákvæðum umferðarlaga að einstaklingur þurfi að vera fullra 18 ára til að heimilt sé að veita honum ökuskírteini til að aka bifreið, sbr. 55. gr. Samkvæmt gildandi lögum er lágmarksaldur 17 ár.
- Ökuréttindaflokkar eru nú tilgreindir í heild í lögunum, sbr. 56. gr. Jafnframt er fellt úr lögunum hugtakið „aukin ökuréttindi“. Ákvæði 56. gr. kemur til framkvæmda 19. janúar 2013 að því er varðar ný ökuréttindi í samræmi við tilskipun 2006/126/EB, sbr. ákvæði til bráðabirgða.

- Ákvæði um gildistíma eldri ökuskírteina er skilgreindur í 57. gr.
- Gildistími almenns ökuskírteinis verður 15 ár miðað við þau ökuskírteini sem gefin eru út frá og með 19. janúar 2013, sbr. 58. gr.
- Lágmarksaldur til að mega stjórna dráttarvél er hækkaður úr 15 árum í 16 og áskilið er að stjórnandi vinnuvélar hafi tilskilin réttindi, sbr. 59. gr.
- Ákvæðum gildandi umferðarlaga um skilyrði til að viðhalda fullnaðarskírteini er breytt með það í huga að setja á laggirnar raunhæfara og skilvirkara kerfi við mat á aksturshæfni ökumanna. Trúnaðarlækni Umferðarstofu verður falið að meta akstursháefni ökumanna, svo sem vegna aldurs og sjúkdóma, sbr. 61. gr.
- Þungamiðja ökunáms flyst yfir til ökuskóla, sbr. 62. gr., og ákvæði laganna um ökukennslu, ökuskóla og ökukennara eru að öðru leyti færð til nútímalegra horfs, sbr. 63.–67. gr.
- Ákvæði um skráningu nær í meginatriðum til allra ökutækja sem ætluð eru til notkunar á vegi, sbr. 70. gr. Þetta á einnig við um vinnuvélar og hvers konar eftirvagna. Ráðherra er veitt heimild til að setja reglugerð um skráningu annarra ökutækja.
- Lagt er til að gjald fyrir einkamerki verði hækkað úr 25.000 kr. samkvæmt gildandi lögum í 50.000 kr., sbr. 71. gr.
- Börnum 15 ára og yngri verður gert skylt að nota hlífðarhjálm við hjólreiðar, en nú er sú skylda einungis í reglum nr. 631/1999, sbr. 76. gr.
- Settar eru ítarlegri reglur um flutning á hættulegum farmi á landi en eru í núverandi lögum, sbr. 78. gr.
- Hlutverk Vegagerðarinnar í aðstoð vegna flutnings á vegum er aukið og leggur Vegagerðin mat á þörf fyrir aðstoð lögreglu, sbr. 79. gr.
- Heimilt verður að takmarka umferð þegar mengun telst yfir viðmiðunarmörkum. Jafnframt verður sveitarstjórnum heimilt að leggja á gjald vegna notkunar nagladekkja að höfðu samráði við Vegagerðina, sbr. 82. gr.
- Eftirlitshlutverk Vegagerðarinnar vegna aksturs ökutækja til farþega- og farmflutninga yfir 3,5 tonnum verður aukið, sbr. 89. gr.
- Vegagerðinni verður veitt heimild til að leggja á stjórnvaldssektir vegna ýmissa brota á reglum um aksturs- og hvíldartíma í farþega- og farmflutningum allt að 300.000 kr., sbr. 92. gr.
- Ákvæði XIII. kafla gildandi laga um fébætur og vátryggingu eru afnumin með það í huga að sett verði sérlög um ökutækjatryggingar, sbr. þó ákvæði til bráðabirgða um að XIII. kafli haldi gildi sínu þar til ný lög taka gildi um lögmæltar ökutækjatryggingar.
- Almenn refsiregla gildandi laga er afnumin og kveðið á um með skýrum hætti með sérstöku tilvísunarkerfi hvaða hátternisreglur laganna varða refsingu. Er þannig lagt til grundvallar að sumar hátternisreglur laganna séu þess eðlis að ekki standi til þess rök að til refsiábyrgðar stofnist ef út af þeim er brugðið. Ákvæði laganna sem varða sektum eru þannig talin upp í 1. mgr. 94. gr.
- Heimilt verður að láta eiganda eða umráðamann ökutækis sæta refsiábyrgð á hlutlægum grundvelli, þ.e. án þess að sýnt sé fram á sök hlutaðeigandi. Á það við þegar hraðakstursbrot er numið í löggæslumyndavél, sbr. 4. mgr. 94. gr.
- Ítrekaður ölvunarakstur, þegar vínandamagn í blóði hefur í bæði skiptin verið yfir 2‰ eða vínandamagn í lítra lofts 1,00 milligramm eða meira, skal varða fangelsi eigi skemur en í 30 daga, sbr. 2. mgr. 95. gr.
- Hámarkssekt vegna umferðarlagabrota er hækkuð úr 300.000 krónum í núgildandi lögum í allt að 500.000 kr., sbr. 97. gr.

– Ákvæði um akstursbann eru gerð ítarlegri, sbr. 107. gr.
– Gerðar eru verulegar breytingar á framsetningu gildandi ákvæða um heimildir ráðherra til að útfæra nánar einstakar efnisreglur í umferðarlögum með setningu almennra stjórnvaldsfyrirmæla, einkum reglugerða. Er því leitast við að fækka reglugerðarheimildum og gera þær sem eftir standa fyllri og skýrari.
– Ákvæði 115. gr. gildandi laga um Umferðarráð í núverandi mynd verður afnumið, sjá nánar umfjöllun í niðurlagi IV. kafla í almennum athugasemdum við frumvarpið.
– Ráðherra verður heimilt að samræma reglugerðir á umferðarsviðinu í eina reglugerð, sbr. 119. gr.

Frumvarpið var lagt fram á Alþingi á 138. löggjafarþingi (2009–2010) en varð ekki útrætt. Frumvarpið var að nýju lagt fyrir 139. löggjafarþing (2010–2011), en nokkrar breytingar voru gerðar á því frá fyrra frumvarpi að frumkvæði Ögmundar Jónasson, þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. Helstu breytingarnar voru þessar:

– Skilgreiningu á hugtakinu „vegur“ er breytt þannig að í stað þess að „merkt vegslóð“ teljist til vegar er lagt til að „vegslóði“ teljist til vegar í skilningi laganna, sbr. 3. gr.
– Ákvæði 56.–58. gr. um ökuréttindaflokka, ökuskírteini og gildistíma ökuskírteinis eru einfölduð.
– Lagt er til að lækka megi sektir vegna umferðarlagabrota um allt að 25% frá upphaflegri sektarfjárhæð í samræmi við fjárhag sakbornings, sbr. 99. gr.
– Fellt er út ákvæði í 110. gr. þess efnis að gjald sem sveitarfélag innheimtir vegna brota á lögunum skuli renna til umferðaröryggismála, en í stað þess er gert ráð fyrir að gjaldið renni til samgöngumála í því sveitarfélagi þar sem það er innheimt.

Frumvarpið varð ekki útrætt á 139. löggjafarþingi og fór í kjölfarið fram endurskoðun á því í innanríkisráðuneytinu, bæði með tilliti til þeirra athugasemda sem höfðu borist samgöngunefnd Alþingis og enn fremur þeirrar þróunar sem orðið hefur á umferðarsviðinu hér á landi á undanförnum árum, m.a. með tilliti til sífellt fjölbreyttari samgöngumáta almennings. Lögreglunni, Umferðarstofu, Vegagerðinni, Landssambandi hjólreiðamanna, Sniglunum, Samtökum fjármálafyrirtækja o.fl. var send beiðni um umsögn um frumvarpið eftir þær breytingar sem gerðar höfðu verið. Enn fremur voru ýmis atriði yfirfarin í nánu samráði við sérfræðinga á viðkomandi sviði.

Helstu breytingarnar sem gerðar voru á frumvarpinu á grundvelli framangreinds samráðsferils eru þessar:

– Skilgreiningar 3. gr. eru teknar til endurskoðunar, nokkrar felldar út og öðrum breytt, m.a. kom inn ný skilgreining á léttu bifhjóli þannig að léttum bifhjólum er skipt í létt bifhjól í flokki I og létt bifhjól í flokki II.
– Lagt er til í niðurlagi 7. gr. að ökumanni beri að stöðva ökutæki ef ætla má að merkjagjöf lögreglu beinist að honum.
– Lagt er til í 2. mgr. 17. gr. að bil milli ökutækja í akstri sé að jafnaði þannig að 3 sekúndur taki að aka bilið.
– Notkun þokuljósa er gerð skýrari, sbr. 6. mgr. 33. gr.
– Í 3. mgr. 34. gr. er opnað fyrir heimild til að nota hættuljós í akstri til að vara við hættu, en hingað til hefur einungis verið heimilt að nota slíkt ljós þegar ökutæki er kyrrstætt.
– Í 43. gr. hafa verið settar reglur um akstur léttra bifhjóla í flokki I. Enn fremur er nú áskilið að barn yngra en sjö ára sem er farþegi á bifhjóli skuli sitja í sérstöku sæti, sbr. 5. mgr. Torfærutæki höfðu verið tekin út úr fyrra frumvarpi, en að athuguðu máli var talið nauðsynlegt að hafa ákvæði um akstur þeirra í frumvarpinu, sbr. 7. mgr.

- Í 4. mgr. 55. gr. er nýmæli, en þar er gert ráð fyrir að fresta skuli um fjóra mánuði heimild til að fá ökuskírteini í hvert sinn sem umsækjandi hefur ekið ökutæki án ökuréttinda. Jafnframt er tekin út 4. mgr. 55. gr. í fyrra frumvarpi um bann við að ökumaður undir 20 ára aki breyttu ökutæki.
- Ákvæði 56. gr. um ökuréttindaflokka eru einfölduð.
- Í 4. mgr. 59. gr. koma inn ákvæði um rétt til að stjórna léttu bifhjóli í flokki I, en skilyrði er að ökumaður sé 15 ára og að hann hafi fengið tilskilda þjálfun. 5. mgr. er ný málsgrein þess efnis að enginn megi stjórna torfærutæki nema hann hafi gilt ökuskírteini til að mega stjórna bifreið eða bifhjóli.
- Uppsetningu og efni 61. gr. er breytt að nokkur leyti. Í stað þess að áhersla sé lögð á að trúnaðarlæknir Umferðarstofu meti akstursháefni ökumanns er trúnaðarlækni ætlað að komast að niðurstöðu á grundvelli fyrirliggjandi gagna, læknisfræðilegra, og eftir atvikum með því að ökumaður undirgangist hæfnispróf. Mögulegt er að ökumaður fái heimild til aksturs með takmörkunum.
- Sameinuð eru í 62. gr. ákvæði um starfsleyfi ökuskóla og ökugerða, en í fyrra frumvarpi fjallaði greinin einungis um starfsleyfi ökuskóla. Sama á við um 64. gr. um afturköllun starfsleyfis og 65. gr. um starfsskyldur ökuskóla og ökugerða.
- Í 66. gr. eru reglur gerðar skýrari hvað varðar upphaf akstursþjálfunar að lokinni sviptingu ökuleyfis, sbr. 4. mgr., og tímamörk við útgáfu námsheimildar, sbr. 5. mgr.
- Í 4. mgr. 68. gr. er framsetningu á reglugerðarheimild ráðherra vegna gerðar og búnaðar ökutækis breytt og áhersla lögð á að þar komi fram grunnkröfur til heildargerðarviðurkenningar ökutækja svo að setja megi þær á markað hér á landi, svo og aðrar kröfur sem settar eru til að tryggja megi örugga notkun ökutækis. Jafnframt er lagt til að Umferðarstofa geti útfært reglur um gerð og búnað ökutækja á grundvelli alþjóðlegra samninga, sbr. 5. mgr
- Uppsetningu 70. gr. frumvarpsins um skráningu ökutækja er breytt talsvert og kröfur til skráningar ökutækis settar fram á ítarlegri hátt en í fyrra frumvarpi.
- Í c-lið 4. mgr. 72. gr. er bætt við ákvæði um að greiða skuli vanrækslugjald ef skráningarmerki hefur verið afhent tímabundið til að færa megi ökutæki til skoðunar en það engu síður ekki verið fært til skoðunar.
- Ákvæði 4. mgr. 72. gr. í fyrra frumvarpi þess efnis að lögregla geti fært ökutæki til skoðunar, reynist það skapa hættu fyrir umferðaröryggi eða hafi það ekki verið fært til skoðunar, er flutt til og verður 2. mgr. 73. gr.
- 2. mgr. 75. gr. er felld út og þar með fortakslaus krafa um að ökumaður og farþegi bifhjóls (torfærutækis) noti hlífðarfatnað og annan búnað við akstur, eftir því sem við á. Jafnframt er reglugerðarheimild um flokkun, gerð og notkun slíks búnaðar flutt í 76. gr. frumvarpsins.
- 76. gr. fjallar nú um öryggis- og verndarbúnað óvarinna vegfarenda, en ekki einungis hjólreiðamanna eins og var í fyrra frumvarpi.
- 2. mgr. 77. gr. kveður á um að ekki megi flytja fleiri farþega í ökutæki en það er skráð fyrir, en hér er um nýmæli að ræða í íslenskum lögum.
- Í 110. gr. er lagt til að ráðherra geti veitt sveitarfélögum í þéttbýli heimild til að innheimta gjald vegna brota á reglum um hámarksökuhraða, sbr. 35. og 36. gr., og reglum um bann við akstri gegn rauðu ljósi, sbr. 1. mgr. 7. gr., þegar brot er numið í löggæslumyndavél. Forsenda þessa er að sveitarfélögin hafi sjálf komið upp búnaði til að nema brot og kerfi til að vinna úr þeim upplýsingum.

– Á síðari stigum við vinnslu frumvarps þessa hafa komið upp álitamál varðandi réttarstöðu eiganda ökutækis annars vegar og umráðamanns ökutækis hins vegar. Í X. kafla almennra athugasemda við frumvarp þetta er leitast við að skilgreina stöðu þessara aðila og þá einkum horft til þess umhverfis sem var fyrir breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með lögum nr. 44/1993.

III. Aukið umferðaröryggi.

Umtalsverður árangur hefur náðst í baráttunni gegn umferðarslysum hér á landi á undanförnum árum þrátt fyrir mikla aukningu umferðar og fjölgun ökutækja á götum landsins. Með aukinni áherslu á að draga úr ölvunarakstri, lækkun ökuhraða og aukinni notkun öryggisbúnaðar í ökutækjum hefur marktækur árangur náðst í fækkun umferðarslysa. Önnur atriði sem máli skipta í þessu sambandi eru öruggari ökutæki, betri umferðarmannvirki, öflugri löggæsla, markvissara forvarnarstarf o.fl. En betur má ef duga skal, langtímatakmark stjórnvalda er að útrýma banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni og er þessu frumvarpi ætlað að stuðla að því að svo verði.

Á árunum 2002–2006 létust að jafnaði 25 manns á ári í umferðarslysum hér á landi en næstu fimm ár þar á eftir (2007–2011) létust að jafnaði tæplega 13 manns á ári. Er þetta besti árangur sem náðst hefur á fimm ára tímabili frá því skráningar hófust árið 1966. Árin 2002–2006 slösuðust að jafnaði 141 alvarlega í umferðinni en árin 2007–2011 var þessi tala komin í 185 manns. Um 75% þeirra sem látast í umferðarslysum hér á landi látast á þjóðvegum í dreifbýli og tæplega 50% þeirra sem slasast alvarlega í umferð hér á landi slasast á þjóðvegum í dreifbýli. Milli 30 og 40% þeirra sem látast á þjóðvegum í dreifbýli látast í árekstrum bíla úr gagnstæðum akstursáttum og sama hlutfall í útafakstri. Um 50–55% þeirra sem slasast alvarlega á þjóðvegum í dreifbýli slasast í útafakstri en um 20–25% í árekstrum bíla úr gagnstæðum áttum.

Efnahagsleg áhrif umferðarslysa eru gífurleg en talið er að um 1–5% af vergri þjóðarframleiðslu ríkja heims glatist í kjölfar umferðarslysa. Eru þá ótalin öll þau félagslegu og tilfinningalegu áhrif sem slysin hafa á samfélagið í heild sinni. Í skýrslu Línuhönnunar frá árinu 2006, sem unnin var með styrk frá RANNUM og Reykjavíkurborg, kemur fram að kostnaður vegna umferðarslysa sem metinn var til 11–15 milljarða kr. fyrir árið 1995 í skýrslu Hagfræðistofnunar HÍ samsvaraði 21 til 29 milljörðum kr. á árinu 2005 ef núvirt væri með hliðsjón af meðalvísitölu launa árin 1995 til 2005.

Til að ná megi því markmiði umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda að fækka umferðarslysum er nauðsynlegt að allir taki höndum saman um að láta þetta takmark verða að veruleika. Með frumvarpi þessu eru lagt til að viðurlög við umferðarlagabrotum, svo sem hraðakstursbrotum og akstri undir áhrifum áfengis eða ávana- og fíkniefna, verði hert, ökuleyfisaldur hækkaður, leyfilegt áfengismagn í blóði lækkað, að verkaskipting ríkis og sveitarfélaga varðandi aðgerðir til að auka umferðaröryggi verði gerð skýrari og að reglur um stöðvun og lagningu ökutækis verði hertar, svo nokkuð sé nefnt. Með þessu er leitast við að skapa umhverfi til að fækka slysum í umferðinni og koma í veg fyrir þann mannlega harmleik sem þeim oft og tíðum fylgir og minnka jafnframt fjárútgjöld hins opinbera og einkaaðila vegna umferðarslysa.

Ljóst er að umferðarlög leggja fyrst og fremst skyldur á herðar vegfarendum í umferðinni þar sem mannleg mistök eru meginorsök umferðarslysa. Auk metnaðarfullrar lagaumgjarðar eru það síðan verkefni stjórnvalda að halda uppi virku eftirliti með öryggi í umferðinni og bæta umhverfi vega með öruggari samgöngumannvirkjum og leitast þannig við að fækka alvarlegum afleiðingum umferðarslysa með öruggara vegakerfi. Í raun má segja að það sé

sameiginleg ábyrgð allra þeirra sem eiga á einhvern hátt að koma að umferð á vegum, í eiginlegri og óeiginlegri merkingu, að stuðla að útrýmingu alvarlegra umferðarslysa og banaslysa í umferðinni.

IV. Ný viðhorf í umferðaröryggismálum og umferðarmenningu.

Eins og áður hefur komið fram var frumvarp til nýrra umferðarlaga tvívegis sett á vef ráðuneytisins til kynningar. Það sem margar af þeim athugasemdum sem bárust eiga sammerkt er að í þeim er lögð áhersla á að taka verði tillit til þess að samgöngumunstur á landi hafi breyst á undanförnum árum. Reiðhjólaeign landsmanna hafi margfaldast, svo og fjöldi bifhjóla á götum landsins, og auk þess hafi gangandi vegfarendum farið fjölgandi. Þetta leiði til þess að auka beri áherslu á að umhverfissjónarmiða sé gætt við skipulagningu umferðar á landi. Í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar frá vori 2009 segir orðrétt í kafla um umhverfi og auðlindir: „Unnin verði áætlun um sjálfbærar samgöngur í samvinnu við sveitarfélögin, með það að markmiði að draga úr þörf fyrir einkabílinn. Í slíkri stefnu verði almenningssamgöngur um allt land stórefldar og fólki auðveldað að komast leiðar sinnar gangandi eða á reiðhjóli. Almenningssamgöngur verði sjálfsagður hluti samgönguáætlunar.“ Enn fremur er vert að nefna að árið 2007 nam útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum 1.017 þúsund tonnum CO_2-ígilda eða 23% af heildarútstreymi á Íslandi. Samgöngur voru þá næststærsta uppsprettan á eftir útstreymi frá iðnaði og efnanotkun. Vegasamgöngur vógu þyngst og var útstreymi frá þeim 934 þúsund tonn CO_2-ígilda eða tæp 92% af útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum á landi. Milli áranna 1990 og 2007 jókst útstreymi frá vegasamgöngum um 81% og varð sú aukning aðallega eftir árið 2002. Í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er lögð áhersla á þessi sjónarmið.

Hafa breytingar á meðförum frumvarpsins í ráðuneytinu m.a. mótast af stefnumörkun ríkisstjórnarinnar á sviði samgangna og umhverfismála og athugasemdum sem borist hafa og varða umhverfisþætti umferðar. Í ýmsum greinum frumvarpsins koma fram áherslur á umhverfismál, svo sem í markmiðsgrein frumvarpsins, í 4. gr. um takmörkun á hávaða frá ökutækjum, í 16. gr. um að umhverfissjónarmið skuli m.a. lögð til grundvallar við ákvarðanir um notkun sérreina, í 36. gr. um að umhverfissjónarmið skuli hafa ákveðið vægi í ákvörðunum um hraðamörk á vegum og um mengun frá ökutækjum, sbr. 68. gr., og í 82. gr. frumvarpsins um aðgerðir til að draga úr mengun af völdum ökutækja.

Í 82. gr. frumvarpsins er stefnumótandi ákvæði um aðgerðir til að draga úr mengun af völdum ökutækja og heimild til álagningar gjalds vegna notkunar negldra hjólbarða. Til grundvallar þessu ákvæði liggur skýrsla starfshóps samgönguráðuneytis og umhverfisráðuneytis, „Mótvægisaðgerðir gegn svifryki, aðgerðir gegn sóti frá díselvélum og malbiksögnum frá nagladekkjum“, sem gefin var út í apríl 2007. Þar er m.a. fjallað um notkun negldra hjólbarða og bent á að notkun negldra hjólbarða eigi ótvírætt stóran hlut í tilurð svifryks úr malbiki sem yfirleitt mælist yfir 50% af heildarmagni svifryks í Reykjavík, svo dæmi sé tekið.

Bent er á að á móti þessum ávinningi vegi hins vegar umferðaröryggissjónarmið í vissum tilfellum þar sem negldir hjólbarðar geti aukið öryggi við sérstakar aðstæður. Því megi gera ráð fyrir að einhver málamiðlun þurfi að eiga sér stað ef ákveðið verður að taka gjald af notkun negldra hjólbarða, en óhjákvæmilega muni það leiða til þess að dregið verði úr notkun nagladekkja. Niðurstaða starfshópsins er engu síður að hugað verði að gjaldtöku fyrir notkun negldra hjólbarða, en lagt er til að samráð verði haft við umhverfisráðuneytið vegna umhverfisþáttarins.

Í frumvarpi þessu hefur verið leitast við að gera valdmörk á milli stjórnvalda, einkum ráðherra, lögreglustjóra og sveitarstjórna, skýrari og einfaldari. Þetta felst m.a. í því að draga

úr stjórnsýsluhlutverki lögreglunnar og láta slík verkefni í hendur Umferðarstofu, Vegagerðarinnar og sveitarstjórna, eftir því sem við á. Þykir eðlilegra að það sé á höndum þessara aðila að útfæra heimildir á grundvelli laganna, t.d. umsýslu vegna aksturskeppna, sbr. VI. kafla um akstursíþróttir og aksturskeppni á vegum, ákvarðanir um hraðamörk á vegum og uppsetningu umferðarmerkja, svo nokkuð sé nefnt. Það er hins vegar hlutverk lögreglu að grípa inn í ef ekki er farið að ákvæðum laganna. Ákvæði XVII. kafla frumvarpsins um stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar byggjast þó á nokkuð öðrum forsendum, en þar er um sérhæft eftirlit að ræða sem rök mæla með að Vegagerðin hafi með höndum að fullu, en að kæra megi niðurstöðu um stjórnvaldssekt til ráðuneytisins.

Eins og frumvarp þetta ber með sér er aukin áhersla lögð á að greina mismunandi hópa vegfarenda og réttindi þeirra og skyldur í umferðinni. Gengið er út frá því að umferðarmerki segi í auknum mæli til um fyrir hvaða hópa vegfarenda tiltekinn vegur er ætlaður og um notkun hans og er sveitarstjórnum gefið visst frjálsræði að þessu leyti. Gera má ráð fyrir að þetta leggi auknar kvaðir á veghaldara um að setja umferðarmerki upp og halda þeim við. Með auknum fjölbreytileika í samgöngumáta í framtíðinni er viðbúið að mismunandi hópar vegfarenda komi til með að nota sama veg í auknum mæli þar sem erfitt verður að koma því við að hver hópur „hafi sinn veg fyrir sig“. Slíkt fyrirkomulag kallar á breytta umferðarhegðun og umferðarmenningu vegfarenda sem óneitanlega mun gera auknar kröfur um tillitssemi í umferðinni.

Umferðarlög miða að því að skapa þannig leikreglur að vegfarendur komist á sem öruggastan hátt frá einum stað til annars í umferðinni án tillits til samgöngumáta. Í samræmi við þá þróun sem orðið hefur að því marki að efla fjölbreytni í samgöngum er lögð á það áhersla í frumvarpinu að jafnræðis sé gætt milli þátttakenda í umferðinni, en áhersla á vélknúin ökutæki í umferðinni er engu síður enn mikil eðli máls samkvæmt.

Starfshópi sem falið var að gera tillögu að framtíðarskipan stofnana samgöngumála skilaði skýrslunni „Framtíðarskipan stofnana samgöngumála, greining og valkostir“ útgefinni í júní 2009, en skýrslan var unnin að frumkvæði Kristjáns L. Möller, þáverandi samgönguráðherra. Í skýrslunni kemur fram að ýmis ráð sem heyra undir ráðuneytið séu fjölmenn og einkum vísað til Umferðarráðs í því sambandi. Draga megi í efa að svo fjölmenn ráð starfi með skilvirkum hætti. Nefndin leggur til að skoðaður verði vel sá kostur að fela samgönguráði að annast nauðsynlegt samráð við hagsmunaaðila á umferðarsviðinu í stað þess fyrirkomulags sem nú er. Jafnframt er lagt til að stofnanirnar sjálfar setji saman samráðshópa, kjósi þær svo, eða skipuleggi samráð um ýmis sérmál og tæknileg úrlausnarefni með öðrum hætti. Jafnframt verði samgönguþing vettvangur samráðs hagsmunaaðila. Á grundvelli þessara sjónarmiða er ekki lagt til í frumvarpinu að ákvæði 115. gr. gildandi umferðarlaga um Umferðarráð haldi gildi sínu. Það þýðir þó ekki að samráðsvettvangur um umferðarmál verði lagður niður, fremur að hugað verði að nýrri skipan þessara mála þegar frumvarp þetta verður að lögum.

V. Alþjóðleg samvinna á umferðarsviðinu.

Ljóst er að verulegar breytingar hafa orðið á þróun umferðar, eiginleikum ökutækja og umferðarmenningu á síðastliðnum tveimur áratugum eða frá því að gildandi lög, umferðarlögin frá 1987, voru sett. Eins og jafnan hefur verið ítrekað við setningu almennra laga á þessu sviði, sjá nánar umfjöllun um sögulega þróun umferðarlöggjafar hér á landi í VI. kafla, er ljóst að hátternisreglur um umferð á vegum, form- og efnisskilyrði fyrir réttindum til að aka vélknúnum ökutækjum og um skilyrði fyrir eiginleikum slíkra tækja o.s.frv. koma einungis að vissu marki inn á atriði eins og um ástand vega, merkingu þeirra, umferðarleiðbeiningar og skipulag vega og samgangna í einstökum byggðarlögum. Um slík atriði er að megin-

stefnu til fjallað í öðrum lögum, einkum vegalögum, sbr. nú lög nr. 80/2007, sem tóku gildi 1. janúar 2008, og skipulags- og byggingarlögum, nú lög nr. 73/1997. Þá er skipulag samgangna og vegagerð einnig viðfangsefni við mótun samgönguáætlunar, sbr. lög nr. 33/2008, um samgönguáætlun, og við gerð vegáætlunar sem er vegáætlunarkafli samgönguáætlunar, sbr. 16. gr. vegalaga. Við gerð þessa frumvarps hefur þó verið leitast við að tryggja að heildstætt samræmi sé á milli efnisákvæða í umferðarlögum og ákvæðum fyrrgreindra laga um skipulag samgangna og veghald. Endurskoðun nefndarinnar á ákvæðum umferðarlaga hefur hins vegar á ný fært okkur heim sanninn um nauðsyn þess að leitast verði við að taka stefnumótun á sviði mannvirkjagerðar og samgangna á Íslandi til heildarathugunar með það í huga að móta samræmd viðmið um þessi efni, m.a. á grunni alþjóðlegra staðla og reglna.

Í almennum athugasemdum við frumvarp það er varð að gildandi umferðarlögum kemur fram, eins og nánar verður rakið í VI. kafla, að ein af ástæðum þess að eldri umferðarlög sættu endurskoðun var sú „að nauðsynlegt [hefði verið], m.a. vegna aukinna samskipta þjóða í milli, að samræma umferðarlög hér á landi eftir því sem kostur [væri] umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamninga um umferð“. Litið var m.a. til alþjóðasamnings um umferð á vegum frá 1968. Þá var jafnframt litið til breytinga á reglum annars staðar á Norðurlöndum, en sú endurskoðun byggðist á tillögum norrænnar nefndar, Nordisk Vejtrafik Komite (NVK), sem gert hafði tillögur að samnorrænum umferðarreglum er byggðust m.a. á alþjóðlegri samvinnu um umferðarmál. (Alþt. 1986, A-deild, bls. 898.) Var það í samræmi við það sem áður hafði tíðkast við samningu eldri umferðarlaga hér á landi, þ.e. að líta til umferðarlöggjafar annarra þjóða og alþjóðasamninga, sjá t.d. Alþt. 1938, A-deild, bls. 120, Alþt. 1940, A-deild, bls. 231–232, og Alþt. 1956, A-deild, bls. 469. Þannig var t.d. í almennum athugasemdum við frumvarp það sem síðar varð að stofni til að umferðarlögum, nr. 26/1958, höfð hliðsjón af samningi um umferð á vegum frá 1949 sem Ísland varð síðar aðili að.

Á undanförnum árum og áratugum hefur alþjóðleg samvinna á sviði umferðarmála aukist mjög og örar breytingar hafa orðið á alþjóðlegum reglum á þessu sviði. Á þetta ekki hvað síst við á EES-svæðinu, en Ísland hefur undirgengist víðtækar skuldbindingar á sviði umferðarmála á grundvelli EES-samningsins. Æskilegt þykir, m.a. vegna sjónarmiða um umferðaröryggi, að samræmi sé á milli umferðarlaga og helstu alþjóðasamninga og viðmiða um umferðarmál. Eins og að framan er rakið hefur eitt af markmiðum yfirstandandi endurskoðunar á gildandi umferðarlögum, nr. 50/1987, verið það að stuðla að frekari aðlögun umferðarlöggjafar að alþjóðlegum samningum um umferðarmál, m.a. með hliðsjón af þeirri þróun sem hefur orðið á alþjóðavettvangi frá samningu gildandi laga.

Íslenska ríkið hefur gerst aðili að tveimur alþjóðasamningum um umferðarmál, annars vegar alþjóðasamningi um bifreiðaumferð (International Convention on Motor Traffic) sem undirritaður var í París 24. apríl 1926 og hins vegar samningi um umferð á vegum (Convention on Road Traffic) sem undirritaður var í Genf 19. september 1949. Þrátt fyrir að íslenska ríkið hafi ekki gerst aðili að öðrum alþjóðasamningum um umferðarmál hefur, sem fyrr segir, sögulega verið höfð hliðsjón af alþjóðlegu samstarfi við samningu frumvarpa að umferðarlögum. Samningurinn um umferð á vegum (Convention on Road Traffic), sem undirritaður var í Vín 8. nóvember 1968 og litið var til við samningu frumvarps til gildandi umferðarlaga, kom í stað fyrrnefndra samninga sem íslenska ríkið hefur gerst aðili að, sbr. 48. gr. samningsins. Við samninginn hefur verið gerður viðbótarsamningur Evrópuríkja (European Agreement Supplementing the Convention on Road Traffic) sem var undirritaður 1. maí 1971. Báðir þessir samningar hafa sætt reglubundnum breytingum, m.a. til að halda í við hraða tækniþróun á þessu sviði og aukna samfélagslega þörf fyrir umferðaröryggi og umhverfisvernd.

Á vettvangi efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) hafa verið gerðir ýmsir alþjóðasamningar fyrir utan fyrrnefnda samninga frá 1968 og 1971. Stærsta skrefið í átt til samræmingar krafna til ökutækja var hins vegar stigið 20. mars 1958 þegar samningur um gagnkvæmar gerðarviðurkenningar á ökutækjum og íhlutum þeirra var samþykktur. Á grundvelli samningsins frá 1958 var hafist handa um að semja tæknireglur fyrir ökutæki og fylgitæki þeirra. Nú hafa verið samþykktar um 130 tæknireglur sem eru í raun ígildi staðla og er stór hluti ökutækja framleiddur í samræmi við þessar reglur. Þar sem flestar þjóðir hafa samþykkt þessar tæknireglur sem viðmið fyrir öryggi ökutækja leiða þær til þess að framleiðslu- og þróunarkostnaður minnkar og komið er í veg fyrir hindranir á alþjóðaviðskiptum með ökutæki.

Samningur um umferðarmerki (Convention on Road Signs and Signals) var undirritaður 8. nóvember 1968 í Vín. Einnig hefur verið gerður viðbótarsamningur Evrópuríkja við hann (European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals) sem undirritaður var 1. maí 1971. Við viðbótarsamninginn var bætt bókun um vegamerkingar (Protocol on Road Marking, additional to the European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals) sem var undirrituð 1. mars 1973. Þessir sáttmálar hafa einnig sætt reglubundnum breytingum. Jafnframt er rétt að minnast á samninginn um alþjóðlegar samræmdar tæknikröfur fyrir ökutæki, búnað og hluti sem eru settir og/eða notaðir í ökutæki (Agreement concerning the Establishment of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles) sem undirritaður var 25. júní 1998. Við samningu þessa frumvarps hefur eins og kostur er verið tekið mið af þessum alþjóðasamningum og þeim breytingum sem gerðar hafa verið við þá.

Með 2. gr. laga nr. 2/1993, um Evrópska efnahagssvæðið, öðlaðist m.a. meginmál samningsins um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningurinn) lagagildi hér á landi. Í 6. kafla samningsins er fjallað um flutningastarfsemi. Endurspegla ákvæði kaflans 74.–85. gr. Rómarsamningsins. Ákvæði 2. mgr. 47. gr. EES-samningsins vísar í XIII. viðauka sem hefur að geyma sérstök ákvæði um allar tegundir flutninga. Þá hefur fjöldi ESB-gerða á umferðarsviðinu verið tekinn upp í EES-samninginn. Hafa þær haft að geyma margvíslegar reglur sem tengjast umferðarlöggjöf, t.d. tæknikröfur til ökutækja, reglur um ökuskírteini, öryggi og gerð ökutækja til farþega- og farmflutninga, gagnkvæma viðurkenningu skírteina, samræmingu á reglum um vinnutíma o.fl. Æskilegt þykir að samræmdar skilgreiningar og reglur gildi, eins og mögulegt er, um þessi atriði á EES-svæðinu.

VI. Söguleg þróun umferðarlöggjafar á Íslandi.

Fyrstu lögboðnu umferðarreglur hér á landi voru í lögum um vegi, nr. 57/1907. Þegar bifreiðaumferð hófst hér voru síðan sett bifreiðalög, nr. 21/1914. Árið 1940 voru í fyrsta sinni hér á landi sett sérstök umferðarlög, nr. 110/1940. Einnig voru þá sett ný bifreiðalög, nr. 75/1940. Hvor tveggja þessi lög höfðu að geyma ný ákvæði um umferð þar sem ákveðið var að taka upp hægri handar umferð hér á landi 1. janúar 1941. Til þess kom þó aldrei að þau ákvæði kæmu til framkvæmda. Ástæðan var sú að breskur her kom hingað til lands og jókst umferð mjög á vegum landsins. Var búist við að breytingin gæti valdið sérstakri slysahættu sem ekki var fyrirsjáanleg þegar lögin voru sett. Voru gefin út bráðabirgðalög þar sem gildistöku laganna frá 1940 var frestað um óákveðinn tíma. Ári síðar voru sett ný umferðarlög, nr. 24/1941, þar sem miðað var við vinstri umferð en samhliða þeim lögum voru bifreiðalögin, nr. 23/1941, sett.

Í frumvarpi því er varð að umferðarlögum, nr. 24/1941, er rakið að gildandi ákvæði um umferð hafi þótt með öllu ónóg þar sem þá var komin umferð bæði á götum og vegum. Þá þótti réttara að setja heldur sérstök umferðarlög en að fella nauðsynleg ákvæði inn í vegalög og bifreiðalög. Í frumvarpinu væru tekin þau ákvæði sem nauðsyn þætti að væru í lögum og hefði verið höfð hliðsjón af umferðarlöggjöf annarra Norðurlanda. Þá væri jafnframt gert ráð fyrir því að „allmiklu ítarlegri ákvæði [kæmu] í reglugerð og [yrðu] teknar í hana einnig þær sérreglur, sem settar [væru] samkvæmt ákvæðum bifreiðalaganna“. Yrði reglugerðin „aðalleiðarvísir alls almennings um allt varðandi umferð á vegum og götum“. Þá var vikið að því að þá væri á landinu vinstri handar umferð og hafi fyrst verið kveðið á um þetta fyrirkomulag í vegalögunum frá 1907.

Árið 1955 skipaði dómsmálaráðherra nefnd til þess að gera tillögur um endurskoðun löggjafar um umferðarmál og bifreiðamál, svo og reglugerða um sömu málefni. Á þeim grunni voru umferðarlögin frá 1941 afnumin með setningu nýrra umferðarlaga, nr. 26/1958, sbr. 90. gr. síðarnefndu laganna. Með þeim lögum voru einnig felld úr gildi bifreiðalögin frá 1941, en í almennum athugasemdum við frumvarp það er varð að umferðarlögunum frá 1958 er rakið að framangreind nefnd, sem dómsmálaráðherra hafði skipað til að semja frumvarpið, hefði komist að þeirri niðurstöðu að „bezt [færi] á því, að ein heildarlög [yrðu] sett um alla umferð, enda [væri] það í samræmi við lög á Norðurlöndum og tillögur hinnar samnorrænu nefndar“. Nefndin var sammála um að rétt væri að hafa norræna löggjöf til fyrirmyndar íslenskum umferðarlögum eftir því sem við gæti átt, enda væri það í samræmi við „meginstefnu íslenskrar löggjafar“. Fjöldi ákvæða hefði þó verið tekinn óbreyttur að efni til úr eldri íslenskum lögum og íslenskir staðhættir og umferðarþróun ávallt verið höfð í huga. Í því sambandi tók nefndin fram að henni væri mikill vandi á höndum, einkum hvað varðaði umferð í þéttbýli, vegna hins ört vaxandi fjölda vélknúinna ökutækja. Hins vegar væri jafnljóst að ekki yrði úr þessu bætt með umferðarlöggjöf, nema að litlu leyti. Þannig skipti mjög miklu máli ástand vega, merking þeirra, umferðarleiðbeiningar, byggingaskipulag í bæjum og fræðsla barna og fullorðinna um umferðarmál. Þótt ýmsar umbætur hefðu verið gerðar á þessum sviðum væru þær engan veginn nægilegar enn sem komið væri. Þess væri því ekki að vænta að breyting á umferðarlöggjöfinni einni gæti valdið straumhvörfum í þessum efnum. Hér ylti fyrst og fremst á framkvæmd laganna, aðstöðu þeirri sem þeim er um framkvæmdina ættu að sjá væri sköpuð og góðri samvinnu stjórnvalda og almennings.

Hinn 13. maí 1964 var samþykkt þingsályktunartillaga á Alþingi þar sem skorað var á ríkisstjórnina að láta hefja hið allra fyrsta undirbúning að því að upp yrði tekinn hægri handar akstur á Íslandi. Eftir samþykkt þingsályktunarinnar sendi dómsmálaráðuneytið umferðarlaganefnd ályktunina og óskaði þess, með skírskotun til fyrri greinargerðar nefndarinnar, að hún léti í té endurnýjaða greinargerð um þær aðgerðir sem nauðsynlegar væru til þess að komið yrði á hægri umferð hér á landi svo og yfirlitsáætlun um kostnað sem því væri samfara. Umferðarlaganefnd skilaði álitsgerð 4. febrúar 1965. Á þeim grundvelli voru á árinu samþykkt lög nr. 65/1966, um hægri handar umferð, en ákvæði laganna um þá skipan komu eigi til framkvæmda, sbr. 17. gr. laganna, fyrr en á þeim degi apríl-, maí- eða júnímánaðar 1968, sem dómsmálaráðherra mundi ákveða, að fenginni tillögu sérstakrar framkvæmdanefndar sem sett var á laggirnar samkvæmt lögunum. Lög nr. 65/1966 voru síðar felld inn í umferðarlög, nr. 40/1968, en þau lög héldu gildi sínu þar til gildandi umferðarlög, nr. 50/1987, voru sett.

Í almennum athugasemdum við frumvarp það er varð að gildandi umferðarlögum kemur fram að tilgangur endurskoðunar á þágildandi umferðarlögum frá 1968 hafi verið tvíþættur: Annars vegar var talið ljóst að umferðarlögin væru á ýmsum sviðum orðin ófullkomin og

sums staðar beinlínis úrelt. Hins vegar væri nauðsynlegt, m.a. vegna aukinna samskipta þjóða í milli, að samræma umferðarlög hér á landi eftir því sem kostur væri umferðarlöggjöf annarra þjóða og alþjóðasamningum um umferð. Þessi tvö atriði réðu mestu um breytingar þær sem fólust í lögunum.

Samkvæmt frumvarpi til laganna átti það að gera íslenska ríkinu kleift að gerast aðili að alþjóðasamningi um umferð sem gerður var í Vínarborg 8. desember 1968. Við samningu frumvarpsins var höfð hliðsjón af breytingum sem þá höfðu verið gerðar á umferðarlögum annars staðar á Norðurlöndum, en sú endurskoðun byggðist á tillögum norrænnar nefndar, Nordisk Vejtrafik Komite (NVK), sem gert hafði tillögur um samnorrænar umferðarreglur er byggðust m.a. á alþjóðlegri samvinnu um umferðarmál. Þá var við samningu frumvarpsins einnig tekið tillit til aðstæðna hér á landi. Leitaði umferðarlaganefnd í upphafi starfs síns eftir ábendingum og óskum frá aðilum, stofnunum og samtökum sem láta sig umferðarmál varða á einn eða annan hátt og bárust henni mörg svör með gagnlegum ábendingum og tillögum.

Með lögfestingu gildandi umferðarlaga frá 1987 var uppsetningu laganna breytt verulega frá því sem áður var í umferðarlögum. Var lögunum skipt í fleiri kafla og hverjum kafla skipt upp með millifyrirsögnum. Átti fyrirkomulag þetta að auðvelda mjög uppflettingu og lestur. Þá var röð einstakra kafla breytt. Var það einkum gert með tilliti til áhersluatriða. Þannig voru umferðarreglur fyrst teknar fyrir, þá reglur um ökumenn, síðan ákvæði um ökutæki o.s.frv.

Núgildandi umferðarlög hafa tekið margvíslegum breytingum frá gildistöku, en þau hafa oftsinnis verið endurskoðuð í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar íslenska ríkisins og má þar helst nefna samninginn um Evrópska efnahagssvæðið. Er rétt að gera nú í stórum dráttum grein fyrir þeim breytingum á gildandi lögum sem gerðar hafa verið frá gildistöku þeirra.

Með lögum nr. 62/1988 var skráningarkerfi ökutækja breytt og stofnað var hlutafélag með þátttöku ríkissjóðs og ýmissa hagsmunaaðila sem tengdust bifreiðaeign og þjónustu. Var umræddu hlutafélagi, sem hlaut nafnið Bifreiðaskoðun Íslands hf., falið að annast lögbundna skoðun og skráningu ökutækja. Áður hafði Bifreiðaeftirlit ríkisins haft umsjón með mörgum þeirra starfa sem hinu nýja hlutafélagi voru falin. Enn fremur var bætt við ákvæðum sem lögðu á almenna skyldu til notkunar bílbelta við akstur sem og til notkunar öryggisbúnaðar fyrir börn undir sex ára aldri, sbr. lög nr. 55/1990. Loks var framkvæmd ökuprófa færð til Umferðarráðs, sbr. lög nr. 12/1992. Þá voru gerðar nokkrar breytingar á lögunum til samræmis við réttarfarsbreytingarnar sem tóku gildi 1. júlí 1992.

Almenn endurskoðun laganna fór fram með lögum nr. 44/1993 og laut að ýmsum tæknilegum hliðum löggjafarinnar. Má þar helst nefna endurskoðun ákvæða um akstur utan vega í þéttbýli, notkun ökuljósa og alþjóðlega samræmingu ökuréttindaflokka. Þá var m.a. lagt til að ráðherra yrði heimilað að setja reglur um æfingaakstur á bifreið án löggilts ökukennara en undir leiðsögn sérstaks leiðbeinanda. Enn fremur var ákvæðum um skoðun ökutækja breytt á þann veg að settar voru almennar reglur um viðurkenningu (faggildingu) skoðunarstöðva. Þá var kveðið á um skyldunotkun hlífðarhjálms við akstur torfærutækis sem og að heimilt yrði að svipta fólk rétti til að öðlast ökuréttindi til jafns við sviptingu ökuréttinda.

Með lögum nr. 37/1996 var dómsmálaráðherra veitt heimild til að setja reglur um notkun sérstakra skráningarmerkja (einkamerkja). Lög nr. 138/1996 kváðu m.a. á um heimild ráðherra til setningar reglna um stofnun og starfsemi sérstakra ökuskóla. Með lögum nr. 48/1997 voru m.a. lögfestar reglur um notkun tæknibúnaðar til mælingar áfengismagns í útöndunarlofti ökumanna.

Nánari útfærsla á nýrri framkvæmd hvað varðaði ölvunarakstur var gerð með lögum nr. 23/1998, nánar tiltekið um greiðslu sakarkostnaðar hins sakfellda og aðgerðir gagnvart ósamvinnuþýðum sakborningum. Þá var núgildandi innheimtukerfi umferðarsekta (punktakerfi) komið á fót með lögum nr. 57/1997. Lagt var bann við notkun farsíma og annars konar fjarskiptabúnaðar án notkunar handfrjáls búnaðar með lögum nr. 91/2001. Settar voru reglur um fullnaðarskírteini og akstursmat að undangengnu bráðabirgðaskírteini með lögum nr. 83/2002.

Yfirstjórn umferðarmálaflokks var færður frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis, sbr. lög nr. 132/2003. Lög nr. 84/2004 höfðu að geyma ákvæði varðandi innheimtu gjalda í stað sekta vegna vanrækslu á að færa ökutæki til skoðunar, sem og ákvæði um aksturs- og hvíldartíma í farþega- og farmflutningum, sbr. einnig lög nr. 66/2006. Einnig var lagt til í sömu lögum að svipting ökuréttar vegna ölvunar við akstur tæki mið af áfengismagni í blóði og svipting vegna ítrekunar ölvunar við akstur yrði lengd. Með lögum 69/2007 var kveðið á um þyngingu viðurlaga vegna hraðaksturs sem og aukið aðhald varðandi akstur bráðabirgðaskírteinishafa. Þá var kveðið á um að hægt yrði að gera vélknúið ökutæki upptækt við stórfelld umferðarlagabrot. Með lögum nr. 83/2007 var kveðið á um lögbundinn lágmarkshlífðarbúnað bifhjólafólks. Loks var með lögum nr. 65/2008 lagt sérstakt vanrækslugjald á þá sem ekki færa ökutæki sín til skoðunar innan tiltekins tíma.

VII. Breytingar á ákvæðum um leyfilegt hámarksmagn vínanda í blóði.

1. Ölvunarakstur sem orsakavaldur umferðarslysa.

Í frumvarpi þessu er lagt til að gerð verði grundvallarbreyting á gildissviði banns við ölvunarakstri. Lagt er til að leyfilegt hámarksmagn vínanda í blóði ökumanns verði lækkað úr 0,5‰ (prómill), sbr. 45. gr. gildandi laga, í 0,2‰, sjá 45. gr. frumvarpsins. Lækkun þessi á m.a. rætur að rekja til tillagna umferðaröryggisáætlunar fyrir árin 2002–2012. Í breytingunni felst sú afdráttarlausa stefna yfirvalda að áfengi og akstur vélknúinna ökutækja fari ekki saman.

Í skýrslu frá 2006, sem gefin er út á vegum Evrópusambandsins og varðar áfengisneyslu í Evrópu (Alcohol in Europe), kemur fram yfirlýsing þess efnis að þjóðir skuli stefna að því að hafa refsimörk 0,5 prómill eða lægri; rannsóknir sýni að séu ökumenn með 0,2–0,4 prómill í blóði aukist slysahætta þrefalt. Ljóst er að ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi á eftir hraðakstri. Rannsóknir á ökuhæfni ökumanna sem hafa neytt áfengis sýna flestar fram á að 0,5‰ áfengis í blóði hafi veruleg áhrif á aksturshæfni ökumanna og auki líkindi á slysum. Þegar ökumaður er undir áhrifum áfengis stórskerðist viðbragðsgeta hans. Ökumaður, sem er með 0,5‰ áfengismagn í blóði sínu, er almennt 150 sinnum líklegri til að lenda í banaslysi en ef hann væri allsgáður og er um 30 sinnum líklegri til að verða fyrir alvarlegu líkamstjóni. Skiptar skoðanir eru um áhrif „minni háttar áfengismagns“ í blóði, þ.e. þegar áfengismagn í blóði er undir 0,5‰. Erlendar rannsóknir hafa sýnt fram á að marktækur munur er á hæfni þeirra ökumanna sem hafa 0,2‰ áfengismagn í blóði og þeirra sem ekki hafa neytt áfengis. Þeir sem neytt höfðu áfengis, þótt í litlum mæli væri, gerðu fleiri mistök við prófanir. Fyrir hver 0,2‰ sem áfengi eykst í blóði ökumanns tvöfaldast slysahættan. Rannsóknir hafa sýnt fram á að mjög lítið magn áfengis í blóði truflar samhæfðar sjálfvirkar hreyfingar líkamans og dregur úr almennri aksturshæfni til muna.

Við undirbúning og gerð þessa frumvarps leitaði nefnd samgönguráðherra álits þeirra Jakobs Kristinssonar dósents og Kristínar Magnúsdóttur, deildarstjóra hjá rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands, um hver yrðu áhrif þess að lækka leyfilegt

hámark áfengis í blóði ökumanns úr 0,5% í 0,2% og óskaði eftir að teknar yrðu í því efni saman fyrirliggjandi rannsóknir fræðimanna. Skýrsla þeirra Jakobs og Kristínar er dagsett 25. mars 2009. Samantekt niðurstaðna þeirra kemur fram á bls. 7 en þar er eftirfarandi:

„1. Etanól skerðir hæfni manna til þess að leysa af hendi flókin verkefni á borð við það að aka bifreið, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé lægri en 0,5%. Áhrif þess eru þó lítil og minnka með lækkandi styrk.
2. Fremur líklegt er að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis. Erfitt er samt að meta hve mikil [áhrifin] urðu.
3. Skýrsluhöfundar koma ekki auga á nein tæknileg eða mælingarfræðileg vandamál samfara því að lækka vanhæfismörkin í 0,2%.
4. Ef vanhæfismörkin verða lækkuð í 0,2% hér á landi verður að gera hliðarráðstafanir, sem lúta að akstri undir áhrifum lyfja. Í því sambandi mætti hugsanlega nota sænsku umferðarlögin sem fyrirmynd.“

2. Áhættutaka ökumanna.

Áfengi hefur mismunandi áhrif á einstaklinga. Magn áfengis í blóði einskorðast ekki aðeins við fjölda þeirra drykkja sem ökumaður neytir heldur er slíkt mat mjög aðstæðu- og persónubundið. Almennir áhrifaþættir á borð við kyn og líkamsgerð ökumanns, skipta miklu, sem og sértækari áhrifaþættir. Má þar t.d. nefna syfju og almenna þreytu ökumanns, sem og hvenær ökumaður neytti síðast matar eða áfengis, svo dæmi séu nefnd. Samkvæmt upplýsingum frá rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur núgildandi hámarksmagn áfengis í blóði veitt ökumönnum rúmt svigrúm til áfengisneyslu og jafnvel hvatt til áhættutöku af hálfu ökumanna. Eðlilegt er að gera þá kröfu til ökumanna að þeir neyti engra áfengra drykkja áður en þeir setjast undir stýri. Fjöldi fólks stendur nú í rangri trú um að neysla takmarkaðs áfengismagns skerði ekki akstursháfni. Þó er ljóst að ökumenn geta ekki undir almennum kringumstæðum vitað hversu mikil áhrif neysla áfengis hefur á líkama þeirra hverju sinni. Nauðsynlegt er að bregðast við þessum vanda með því að eyða allri óvissu á meðal ökumanna hvað þetta varðar. Hafa erlendar rannsóknir, m.a. frá Svíþjóð, Ástralíu og Bandaríkjunum, sýnt fram á að hertar reglur um hámarksmagn áfengis í blóði hafi þau áhrif að ökumenn halda síður út í umferð eftir áfengisneyslu.

3. Ákvæði norskra og sænskra hegningarlaga um hámark leyfilegs áfengismagns í blóði.

Í flestum ríkjum Vestur-Evrópu er miðað við sama leyfilega hámarksmagn áfengis í blóði og hér á landi samkvæmt gildandi umferðarlögum eða 0,5‰. Tvö ríki Svíþjóð og Noregur hafa lækkað umrætt hámarksmagn niður í 0,2‰. Til þeirra ríkja hefur verið horft við þá tillögugerð sem hér er rædd, en auk þess hafa önnur ríki Vestur-Evrópu, svo sem Eistland og Pólland, nýlega lækkað leyfilegt áfengismagn í blóði niður í 0,2‰

3.1. Svíþjóð.

Ákvæði 4. gr. sænsku umferðarbrotalaganna (Lag om straff för vissa traffikkbrott nr. 1951:649) var breytt árið 1990, og urðu Svíar þar með fyrstir þjóða til að lækka hámark leyfilegs áfengismagns í blóði úr 0,5 ‰ niður fyrir 0,2 ‰. Í skýrslu, sem gefin var út af hálfu sænskra umferðaryfirvalda árið 1997 (Utvärdering av 1990 års reform av trafikkbrotslagen), kom fram að á árunum 1990–1993 fækkaði öllum umferðarslysum á sænskum vegum um 4%. Þá fækkaði öllum banaslysum um 8% á sama tímabili. Framkvæmd var samanburðarrannsókn í kjölfar lagabreytinganna sem staðfesti að árið 1991 hafði fjöldi þeirra sem hættu við akstur af ótta við að hafa neytt áfengis í of miklu magni þrefaldast frá því sem var fyrir

breytingarnar árið 1987. Má í ljósi þessa draga þá ályktun að áðurnefnd lagabreyting hafi haft jákvæð áhrif á umferðaröryggi og umferðarmenningu þar í landi. Því til stuðnings vísast einnig til niðurstaðna þeirra Jakobs Kristinssonar dósents og Kristínar Magnúsdóttur, deildarstjóra hjá rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands, sem að framan eru raktar, um að „[fremur] líklegt [sé] að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis“.

3.2. Noregur.

Norðmenn hafa fylgt fordæmi Svía hvað varðar lækkun leyfilegs hámarksmagns áfengis í blóði. Í greinargerð frumvarps til laga nr. 79 frá árinu 2000, sem breyttu núgildandi umferðarlögum (vegtraffikklov nr. 4, 10. juni 1965), kemur fram að áfengisneysla ökumanna sé mesta ógn við umferðaröryggi þar í landi. Um 40% ökumanna, sem létu lífið í umferðarslysum fyrir lagabreytinguna, hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna.

4. Ályktanir og niðurstöður.

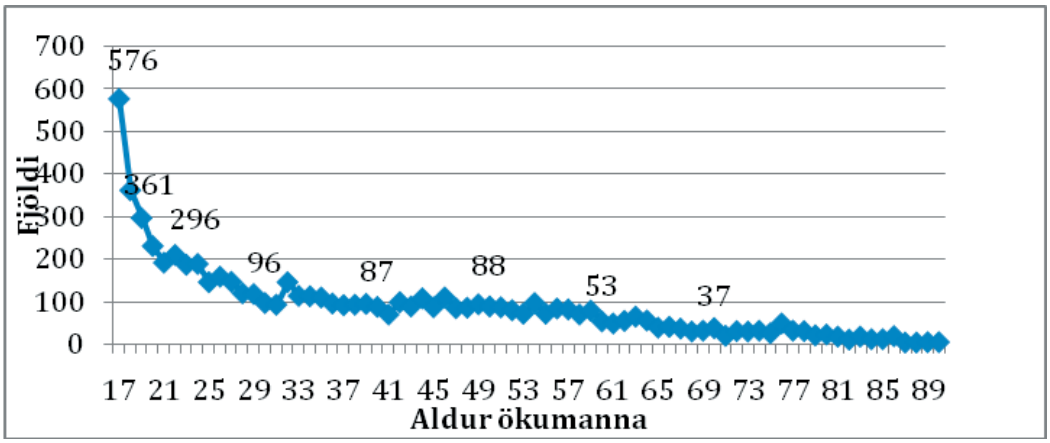
Brýn þörf er á framlagi ökumanna í þágu þess að auka umferðaröryggi, hvort sem það er í eigin þágu eða annarra, og koma í veg fyrir þau fjölmörgu dauðsföll og alvarlegu umferðarslys sem árlega verða vegna ölvunaraksturs. Ökumaður þarf ávallt að vera vakandi og allsgáður til að geta brugðist rétt við hættum sem upp geta komið við akstur. Áhrif áfengis draga verulega úr hæfni ökumanns til að greina merki um ýmsar hættur líkt og fyrr hefur komið fram. Ein stærsta ógnin sem almennt umferðaröryggi stendur frammi fyrir hér á landi felst í fjölda þeirra ökumanna sem telja sig færa um að neyta áfengis og stýra vélknúnu ökutæki. Reglulega taka margir ökumenn þá áhættu að halda út í umferð eftir áfengisneyslu, ómeðvitaðir um raunveruleg áhrif áfengis á akstursháfni þeirra. Samkvæmt því sem að framan er rakið er þannig lagt til með þessu frumvarpi að bann við ölvunarakstri í umferðarlögum hér á landi byggist á sambærilegu fyrirkomulagi og tekið hefur verið upp í Svíþjóð og Noregi, þ.e. að hámarksmagn áfengis verði lækkað úr 0,5‰ í 0,2‰. Nái tillögur frumvarpsins fram að ganga má vænta þess, m.a. í ljósi reynslu Svía, að áhættuhegðun tengd áfengisneyslu minnki talsvert meðal íslenskra ökumanna.

VIII. Lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi verði hækkaður úr 17 árum í 18 ár.

1. Ungir ökumenn og slysahætta.

Umferðarslys eru algengasta dánarorsök ungs fólks á aldrinum 15–24 ára innan OECD-ríkja en rúmlega 35% þeirra sem láta lífið á þessu aldursbili farast í umferðarslysum. Almennt er lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi 18 ár í Evrópu að undanskildum Bretlandi, Írlandi og Ungverjalandi og Íslandi samkvæmt núgildandi umferðarlögum. Samkvæmt skýrslum rannsóknarnefndar umferðarslysa lentu 17 ára ökumenn á Íslandi í 576 umferðarslysum á árinu 2007. Það eru 60% fleiri slys en hjá 18 ára ökumönnum sem áttu aðild að 361 umferðarslysi sama ár. Rannsóknir hafa sýnt að þótt tillit sé tekið til ekinna kílómetra í hverjum aldurshópi er óhappatíðni nýliða (17–19 ára) í umferðinni allt að 6–8 sinnum hærri en ökumanna á aldrinum 24–26 ára. Um er að ræða nánast algilt vandamál í löndum þar sem þátttaka nýrra ökumanna í umferðinni er mikil. Einnig hafa rannsóknir sýnt fram á að 17 ára ökumenn lenda í alvarlegustu umferðarslysunum, þ.e. banaslysum og slysum sem leiða til líkamlegra meiðsla.

Aldur orsakavalda í umferðarslysum árið 2007.



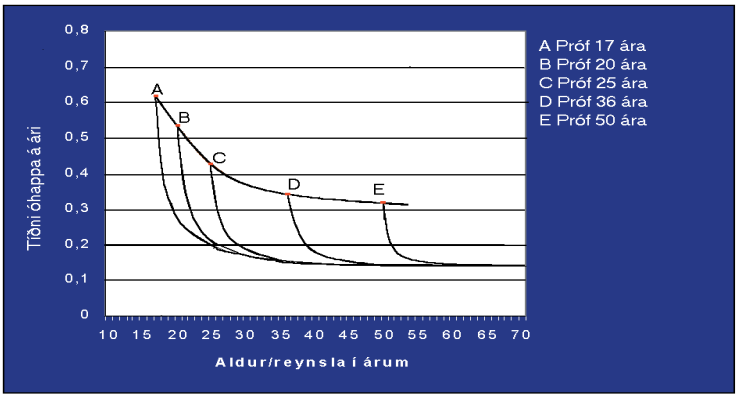
Mynd 1. Aldur orsakavalda í umferðarslysum á Íslandi árið 2007 (öll umferðarslys). Heimild: Umferðarstofa.

Ungir ökumenn.

Aldur	Banaslys	Alvarleg slys
17	8	41
18	6	30
19	4	24
20	5	25
21	2	15
22	2	14
23	4	15
24	3	15

Mynd 2. Aldur orsakavalda í umferðarslysum á Íslandi árin 2002–2006 (17–24 ára). Heimild: Umferðarstofa.

Erlendis hafa viðamiklar rannsóknir verið gerðar á akstursheğun ungra ökumanna. Er þá skoðuð slysatíðni þeirra sem taka bílpróf 17 ára og borin saman við tíðni þeirra sem taka bílpróf 18 ára að teknu tilliti til ekinna kílómetra.



Mynd 3. Aldur, reynsla og tíðni óhappa. Heimild: Maycock o.fl., 1991.

Efsta línan táknar aldur einstaklinga er þeir taka ökupróf og eru merktir inn á hana bókstafir sem tákna próftöku við 17 ára aldur (A), próftöku við 20 ára aldur (B) o.s.frv. Sé litið til stöðu 17 ára ökumanns sést að óhappatíðni hans er mest í fyrstu, rúmlega 0,6 óhöpp á ári, en fellur mjög skarpt eftir því sem hann öðlast meiri reynslu af akstri. Einnig má sjá að byrjunartíðni óhappa lækkar eftir því sem ökumaður er eldri þegar hann öðlast fyrst ökuréttindi. Búast má við því að þeir sem öðlast ökuréttindi 18 ára valdi 6% færri slysum en þeir sem öðlast ökuréttindi 17 ára. Enn fremur mundu 20 ára nýliðar valda 17% færri slysum sé sá hópur borinn saman við þá sem taka bílpróf 17 ára. Rannsóknir sýna einnig að auknum þroska, sem og hærri aldri einstaklinga, fylgir minni tilhneiging til þess að sækja í áhættusama iðkun á borð við hrað- og ölvunarakstur.

2. 18 ára ökumenn eru hæfari nýliðar.

Gerðar hafa verið ýmsar rannsóknir sem snerta hækkun aldurs til að öðlast ökuréttindi. Á mynd 4 sést metinn ávinningur þess að hækka lágmarksaldur úr 17 árum í 18 ár, 18 árum í 19 ár o.s.frv.

Breyting	Tegund óhappa	Besti árangur %	Óvissa
17–18 ár	Öll óhöpp og slys	-7	(-15%; +1%)
18–19 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-17; +4)
19–20 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-22; +13)
20–21 ár	Öll óhöpp og slys	-5	(-29; +27)

Mynd 4. Metinn ávinningur hækkunar bílprófsaldurs. Heimild: Elvik o.fl., 1997.

Ef litið er á áætluð áhrif hækkunar bílprófsaldurs úr 17 árum í 18 ár gæti það valdið fækkun allt að 7% allra slysa og óhappa. Samkvæmt áliti rannsóknarnefndar umferðarslysa er unnt að áætla í ljósi framangreindra rannsókna að hlutfallsleg fækkun umferðarslysa meðal nýliða yrði 5–9% ef tillögur frumvarpsins verða að veruleika. Þó er ljóst að heill árgangur ökumanna mun að sama skapi hverfa af götum og vegum landsins. Slíkt hefur ekki einungis

áhrif á slysatíðni 17 ára ökumanna heldur einnig annarra ökumanna sem kynnu að verða mótaðilar í slysum. Draga mundi úr heildarfjölda ekinna kílómetra og þar af leiðandi heildarfjölda slysa og slasaðra á Íslandi.

3. Ályktanir og niðurstöður.

Í ljósi þess sem að framan er rakið er lagt til með frumvarpinu að aldur til að öðlast ökuréttindi verði hækkaður úr 17 árum í 18 ár. Í þessu sambandi er einnig vert að benda á að einstaklingar öðlast lögræði við 18 ára aldur, þ.e. sjálfræði og fjárforræði, sbr. 1. gr. lögræðislaga, nr. 71/1997. Núgildandi fyrirkomulag veldur því vandkvæðum að ýmsu leyti þegar ökumaður undir 18 ára aldri lendir í slysi sem veldur honum eða öðrum teljanlegu fjártjóni. Þá getur 17 ára ökumaður ekki borið fjárhagslega ábyrgð á ökutæki sínu án þess að aðkoma forráðamanns sé nauðsynleg. Einnig er rétt að taka fram að þegar 17 ára ungmenni veldur alvarlegu umferðarslysi eða banaslysi þarf lögregla eftir atvikum að gefa barnaverndaryfirvöldum kost á að fylgjast með rannsókn máls eða jafnvel að veita fulltrúa kost á að vera viðstaddur skýrslutöku í slíkum málum, sbr. 1. og 2. mgr. 18. gr. barnaverndarlaga, nr. 80/2002. Framangreind breyting á núgildandi fyrirkomulagi mun án efa valda töluverðum breytingum á samgönguháttum 17 ára vegfarenda. Ljóst er að atvinnutækifæri og menntunarmöguleikar ýmissa ungmenna kynnu að skerðast við umræddar breytingar, sér í lagi þar sem almenningssamgöngur eru oft af skornum skammti í íslensku dreifbýli.

Engum dylst að ábyrgð sú sem ökuréttindum fylgir er mikil og rík skylda er lögð á herðar ólögráða einstaklingum með því að veita þeim ökuréttindi. Í ljósi framangreindra atriða er ljóst að umferð á íslenskum vegum yrði öruggari ef lágmarksaldur til að öðlast ökuréttindi yrði hækkaður um eitt ár frá því sem nú er.

IX. Á að tekjutengja sektir vegna brota á umferðarlögum?

1. Almennt.

Á undanförnum árum hefur skapast umræða hér á landi um hugsanlega tekjutengingu viðurlaga með beinum hætti vegna brota á umferðarlögum. Ástæður þessa má m.a. rekja til þess að fordæmi er fyrir slíku fyrirkomulagi í nágrannaríkjum, svo sem í Finnlandi, Danmörku, Svíþjóð og Þýskalandi. Einnig hefur því verið haldið fram að núgildandi fyrirkomulag sektargreiðslna þjóni ekki tilgangi sínum gagnvart hátekjufólki og til sé hópur fólks hér á landi sem virðir einstök ákvæði umferðarlaga að vettugi sökum þess að fjárhæðir sekta og gjalda hafa ekki teljanleg áhrif á fjárhag þess. Helst mætti þar nefna umferðarlagasektir vegna aksturs undir áhrifum áfengis og vímuefna eða hraðaksturs svo dæmi séu nefnd. Ljóst er að ef slíkt háttalag nær fótfestu í íslenskri umferðarmenningu munu bæði almenn sem og sérstök varnaðaráhrif viðurlaga vegna umferðarlagabrota fara þverrandi. Sé vilji fyrir breytingum á núgildandi fyrirkomulagi eru ýmsar leiðir færar. Annars vegar væri unnt að hækka fjárhæð sekta töluvert en um leið gera ráð fyrir möguleikum á hlutfallslegri lækkun sekta og gjalda með tilliti til tekjulágra einstaklinga. Slíkt fyrirkomulag er nú fyrir hendi í Danmörku. Einnig væri hægt að ganga svo langt að láta sektir og greiðslur vegna umferðarlagabrota alfarið miðast við árstekjur sektargreiðanda en slíkt fyrirkomulag þekkist í Finnlandi. Áður en lengra er haldið er rétt að gera grein fyrir fyrirkomulagi beggja landa hvað umferðarsektir varðar.

2. Danmörk.

Í sektareglugerð þeirri, sem sett er skv. 17. kafla a dönsku umferðarlaganna nr. 1058/2008, skulu sektir vegna brota á umferðarreglum almennt samanstanda af upphæð deilanlegri með

500 DKR, sbr. 1. mgr. 118. gr. a laganna. Á þeirri meginreglu eru þó undantekningar. Í 2. mgr. sama ákvæðis segir að einstaklingar með sérstaklega lágar tekjur geti hlotið lægri sektir á grundvelli skertrar greiðslugetu en þær skuli þó aldrei geta orðið lægri en 300 DKR. Þegar sá sem gerist brotlegur við dönsk umferðarlög hefur ekki náð 18 árum í aldri er hin almenna regla sú að sá hinn sami greiði aðeins helming umræddrar sektar sem þó getur aldrei verið lægri upphæð en 300 DKR. Sjálfstætt mat á greiðslugetu þess einstaklings fer þá ekki fram enda er gengið út frá því að börn og ungmenni hafi ekki háar tekjur ef einhverjar. Hinn brotlegi ber sönnunarbyrði fyrir því að hann hafi uppfyllt almenn skilyrði þess að falla í hóp tekjulágra. Í þeim tilfellum þar sem umferðarlagabrot felst í akstri undir áhrifum áfengis og vímuefna eða akstri á sviptingartíma vegna slíkra brota getur sá brotlegi þó ekki notið áðurnefndra ívilnana á grundvelli aldurs eða tekna. Enn fremur geta tekjulágir einstaklingar ekki notið ívilnana vegna greiðslu fullra sekta gerist þeir brotlegir við 1. mgr. 56. gr. dönsku umferðarlaganna.

3. Finnland.

Finnar eru brautryðjendur í beinni tekjutengingu sekta vegna umferðarlagabrota og á fyrirkomulagið rætur að rekja til ársins 1921. Umferðarsektir eru þar alfarið tekjutengdar og miðast upphæð sérhverrar sektar annars vegar við alvarleika brots og hins vegar við tekjur sektargreiðanda sem byggðar eru á nýjasta skattframtali. Við ákvörðun sektar er jafnframt tekið mið af fjölskyldustærð hins brotlega. Engri almennri sektareglugerð er til að dreifa þar í landi heldur notast yfirvöld við sérstakar reiknieiningar sem gefa tegund og alvarleika brotsins til kynna. Sem dæmi má nefna að sektargreiðsla vegna aksturs gegn rauðu ljósi telst ígildi 10 reiknieininga. Eru tekjur þess brotlega ákvarðaðar samkvæmt skattframtali og sérstakur hluti mánaðarlauna ákvörðuð. Er sú upphæð því næst margfölduð með reiknieiningunum 10. Að því loknu fæst heildarupphæð sektargreiðslunnar. Eðli málsins samkvæmt geta finnskar umferðarsektir orðið gífurlega háar enda eru engin sektarhámörk tiltekin. Sett hafa verið lágmarksviðmið fyrir hraðakstursbrot en sektir vegna þeirra geta aldrei numið lægri upphæð en 115 evrum.

4. Ályktanir og niðurstöður.

Samkvæmt 1. mgr. 51. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, sbr. 6. gr. laga nr. 101/1976 og 2. gr. laga nr. 140/1998, skal eftir því sem við á, þegar fjárhæð sektar er ákveðin, höfð hliðsjón af tekjum og eignum sakbornings, afkomu, framfærsluskyldu, öðrum atriðum er orka á greiðslugetu hans og þeim fjárhagslega ávinningi eða sparnaði sem leiddi af brotinu eða stefnt var að með því. Ákvæði þetta gildir í öllum tilvikum þegar fjársektir eru ákveðnar hvort sem er samkvæmt hegningarlögum eða sérrefsilögum, enda komi ekki annað fram eða verði leitt af ákvæðum sérrefsilaga. Ljóst er að í gildandi umferðarlögum er ekki að finna ákvæði sem beinlínis gerir ráð fyrir að horft sé til sambærilegra sjónarmiða við þau sem rakin eru í 1. mgr. 51. gr. hegningarlaga við ákvörðun fjársektar vegna brota á umferðarlögum. Gildandi umferðarlög gera því að meginstefnu til ráð fyrir að sektir vegna umferðarlagabrota taki mið af broti hverju sinni og séu að verulegu leyti staðlaðar á grundvelli sektareglugerðar sem ráðherra setur skv. 4. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Ljóst er að staðlaðar sektir hafa að jafnaði þungbærari áhrif á einstaklinga með takmarkaða greiðslugetu en þá sem teljast efnameiri. Slíkt fyrirkomulag, sem tekur fyrst og fremst mið af eðli háttseminnar og brotsins, felur hins vegar í sér verulega samræmingu og hagræði út frá sjónarmiðum um saknæmi brots og þeirri hættu sem það hefur haft í för með sér. Í eðli sínu fælist tekjutenging umferðarlagasekta á finnska vísu í sér nokkra styrkingu á réttar-

vitund borgaranna gagnvart viðurlögum vegna brota á umferðarlögum. Ljóst er þó að slík bein tekjutenging umferðarlagasekta fæli í sér umfangsmiklar breytingar á því fyrirkomulagi sem þekkist hér á landi og hefur ýmsa ókosti. Helst ber þar að nefna að innheimta sektar í hverju tilviki tæki sem fyrr segir mið af tekjum þess brotlega og fæli í sér umfangsmeiri útreikninga en þegar tíðkast. Að auki getur umrætt fyrirkomulag leitt til ósamræmis. Verði greiðandi sektar fyrir atvinnumissi eða annars konar tekjuskerðingu gæti skattframtal síðastliðins árs ekki endurspeglað raunverulega greiðslugetu hans. Rétt er að nefna í þessu sambandi að torvelt hefur reynst í framkvæmd að beita umferðarlagasektum gagnvart erlendum ríkisborgurum sem aka á finnskum vegum þar sem upplýsingar um skattgreiðslu þeirra liggja ekki fyrir. Að lokum má nefna að tekjutenging sekta virðist ekki hafa haft teljanleg áhrif á almennt umferðaröryggi í Finnlandi enda er tíðni umferðarlagabrota áþekk því sem gerist hjá öðrum Norðurlandaþjóðum.

Með hliðsjón af framansögðu er lagt til með þessu frumvarpi að ekki verði gerðar efnislegar breytingar á grunnforsendum þess viðurlagakerfis sem nú gildir hér á landi að öðru leyti en því að heimilt verði að lækka sektarfjárhæð um allt að 25% framvísi sakborningur skattaframtali síðasta almanaksárs. Miðað er við að tekjur hans séu innan við hálf önnur lágmarkslaun eins og þau koma fram í samningum Starfsgreinasambandsins og Samtaka atvinnulífsins hverju sinni. Í samræmi við meginmarkmið frumvarpsins um að auka varnaðaráhrif viðurlaga vegna umferðarlagabrota eru í frumvarpinu lagðar til breytingar á gildandi ákvæðum sem fela í sér að refsingar fyrir brot á lögunum verða almennt hertar. Um inntak þeirrar breytingar er ítarlega fjallað í athugasemdum við XVIII. kafla frumvarpsins um refsingar.

X. Hugtakið „umráðamaður“ samkvæmt umferðarlögum.

Hugtakið „umráðamaður“ hefur ekki verið skilgreint sérstaklega í umferðarlögum. Í frumvarpi til laga til breytinga á umferðarlögum sem lagt var fram á 116. löggjafarþingi árið 1992 kom fram að skv. 1. mgr. 90. gr. þágildandi umferðarlaga beri skráður eða skráningarskyldur eigandi vélknúins ökutækis ábyrgð á því og sé fébótaskyldur fyrir tjóni. Rétt þyki hins vegar að ábyrgðarregla umferðarlaganna nái einnig til umráðamanns ökutækis, svo sem er m.a. um þann sem hefur umráð ökutækis samkvæmt eignarleigu- eða afnotasamningi. Varð þetta frumvarp að lögum nr. 44/1993, um breytingu á umferðarlögum. Með þessu verið að útvíkka hugtakið „umráðamaður“, en þetta hugtak hefur þróast í reglum um umferð og þá í þeim skilningi að eigandi veiti öðrum aðila heimild til notkunar á ökutæki, svo sem á við um þegar um starfssamning er að ræða og í honum kemur fram ákvæði um heimild til varanlegrar notkunar ökutækis. Verður að skilja ákvæði 2. mgr. 4. gr. umferðarlaga, nr. 26/1958, og sömu greinar umferðarlaga, nr. 40/1968, sbr. 60. gr. núgildandi laga, á þann hátt. Ekki er fjallað um umráðamann í umferðarlögum, nr. 24/1941. 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.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Rétt þykir að setja markmiðsákvæði í lögin, en slíkt hefur ekki verið gert í fyrri umferðarlögum. Eins og fram kemur í ákvæðinu er meginmarkmið frumvarpsins að vernda líf og heilsu vegfarenda hér á landi með auknu umferðaröryggi og er byggt á þeirri reynslu sem

fengist hefur á undanförnum árum og jafnframt litið til umheimsins um nýjungar í frumvarpinu sem ætlað er efla enn frekar umferðaröryggi en nú er. Í ljósi þeirrar þróunar sem orðið hefur á undanförnum árum í átt að fjölbreyttari samgöngumáta almennings er frumvarpinu ætlað að stefna að vissu jafnræði milli mismunandi ferðamáta í umferðinni eftir því sem við verður komið. Á undanförnum árum hafa umhverfissjónarmið fengið meira vægi í samgöngumálum á landi og endurspeglast það í frumvarpinu.

Um 2. gr.

Ákvæði 1. gr. gildandi umferðarlaga er efnislega samhljóða 1. gr. eldri umferðarlaga, nr. 40/1968. Þar er lögð til sú meginregla að ákvæði laganna gildi, nema annað sé sérstaklega tekið fram, um umferð á vegum. Þar sem vegur er fyrir sérstaka tegund umferðar er tekið fram að ákvæði laganna gildi „eftir því sem við [eigi]“. Þá gildi ákvæði laganna loks einnig, „eftir því sem við á“, um umferð ökutækja á eignarlandi og þjóðlendum, sbr. skilgreiningu í lögum um náttúruvernd, nr. 44/1999.

Í 3. gr. og 5. gr. a gildandi laga er einnig að finna ákvæði sem lúta í eðli sínu að gildissviði laganna. Skv. 3. gr. gilda ákvæði um umferð ökutækja einnig, „eftir því sem við á“, um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé, sbr. 2. gr. laga nr. 44/1993. Ákvæði um gangandi vegfarendur gildi einnig um þann sem er á skíðum, skautum, hjólaskautum eða svipuðum tækjum, enn fremur um þann sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Þau gilda og um fatlaðan mann sem ekur hjólastól.

Með 3. gr. laga nr. 44/1993 var lögfest nýtt ákvæði í umferðarlög, 5. gr. a, sem ber fyrirsögnina „Akstur utan vega“. Hefur því ákvæði síðan verið breytt enn með 2. gr. laga nr. 66/2006. Samkvæmt gildandi 1. mgr. 5. gr. a má í þéttbýli ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja. Að öðru leyti gilda ákvæði laga um náttúruvernd um akstur utan vega, eins og tilgreint er í 5. gr. a gildandi laga.

Með 2. gr. frumvarpsins er í fyrsta lagi leitast við að steypa saman í eitt almennt gildissviðsákvæði framangreindum ákvæðum 1. gr., 3. gr. og 5. gr. a gildandi laga. Þá er leitast við að einfalda fyrirmæli um gildissvið umferðarlaga þannig að skýrt liggi fyrir til hvaða atriða lögin taka. Skv. 1. mgr. 2. gr. frumvarpsins er lagt til að meginreglan verði sú að ákvæði laganna gildi um umferð á vegum, eftir því sem við eigi. Í 2. mgr. 2. gr. er síðan lagt til grundvallar að ákvæði laganna gildi einnig eftir því sem við á um umferð ökutækja á eignarlöndum og þjóðlendum.

Í öðru lagi er í 3. mgr. 2. gr. frumvarpsins einnig lagt til að ákvæði laganna gildi eftir því sem við á um reiðmenn og þá sem teyma eða reka búfé.

4. mgr. 2. gr. frumvarpsins er efnislega samhljóða 2. mgr. 3. gr. gildandi laga. Þó er hjólaskautum bætt við upptalninguna og lagt er til ákvæðið gildi einnig um ökumann sem ekur hjólastól eða tæki samsvarandi hjólastól, hvort sem hann er fatlaður eða ekki.

Um 3. gr.

Greinin svarar til 2. gr. gildandi umferðarlaga og hefur að geyma skilgreiningu hugtaka sem notuð eru í frumvarpinu og talin þurfa sérstakrar skýringar við. Má þar nefna hugtök sem snúa að nýmælum í frumvarpi þessu og varða atriði sem ekki er að finna í gildandi lögum. Enn fremur hafa verið gerðar breytingar á ýmsum skilgreiningum gildandi umferðarlaga, sem og nýmælum bætt við.

Til hagræðingar er hugtökum raðað eftir stafrófsröð, líkt og í gildandi umferðarlögum.

Fyrst ber að nefna það nýmæli að skilgreina sérstaklega notkun vélknúinna tækja. Gerður er greinarmunur á akstri í almennri umferð og akstri utan umferðar að því marki sem unnt er. Í almennri umferð er gert ráð fyrir því að öll vélknúin ökutæki sem þar eru notuð séu skráningarskyld og öll notkun í samræmi við umferðarlög. Almenn umferð er skilgreind sem akstur á vegum sem opnir eru almenningi. Sérstaklega er síðan tekið á akstri á sérstökum svæðum utan umferðar og á einkalöndum. Þar er ekki gerð krafa um að öll ökutæki séu skráð og vísað til nánari reglna í reglugerð, t.d. hvað varðar akstursíþróttir, æfinga- og kennslusvæði o.s.frv. Með þessu er leitast við að aðlaga íslenska löggjöf því fyrirkomulagi sem fyrirfinnst í nágrannalöndum þar sem umferðarlögin eiga að mestu leyti við í almennri umferð.

Lagt er til að breytt verði skilgreiningu á léttum bifhjólum þannig að þau verði flokkuð í *létt bifhjól í flokki I og létt bifhjól í flokki II*. Er að nokkru tekið mið af dönskum umferðarlögum að þessu leyti, en þetta þykir nauðsynlegt í ljósi þess að samkvæmt gildandi lögum falla bifhjól sem komast upp að 25 km á klst. í flokk reiðhjóla, og þar með gilda engar reglur um lágmarksaldur til að aka slíku bifhjóli eða skráningu slíks bifhjóls. Gætir þessa nýmælis víða í frumvarpinu.

Þá er í frumvarpinu lagt til að breyting verði gerð 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 til sérstaks hámarkshraða rafknúins hjólastóls sem fellur undir skilgreiningu á reiðhjóli eins og er í gildandi lögum, þ.e. 15 km á klst.

Lagt er til að stöðvun ökutækis verði sérstaklega skilgreind í lögum. Skilgreiningu á hugtakinu „lagning“ er breytt þannig frá gildandi lögum að miðað er við að stöðvun ökutækis í minna en 3 mínútur telst ekki lagning þess. Er í þessu efni litið til fyrirmyndar í dönskum umferðarlögum.

Þá eru skilgreiningar á hugtökunum „farstarfsmaður“ og „flytjandi“ felldar úr frumvarpinu en eðlilegra þykir að nota hugtakið „flutningsaðili“ í stað „flytjanda“ sem ekki þarf nánari skilgreiningar við.

Þá eru gerðar breytingar á skilgreiningu á hugtakinu vegur, þannig að í stað orðsins „götuslóði“ er lagt til að komi „vegslóði“. Hér er í raun 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. Er 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 er veggöngum bætt við skilgreininguna, ekki síst í ljósi þess að þau verða æ algengari á Íslandi.

Almenningsvagn er ný skilgreining sem lagt er til að lögfest verði og felur í sér skírskotun til ákveðinnar notkunar bifreiða til farþegaflutninga fremur en gerð.

Í gildandi umferðarlögum er skortur á skilgreiningum varðandi umferðarmannvirki sem komið hafa fram eftir að þau lög voru sett. Í því efni má nefna *hringtorg* og nú á síðustu missirum hafa komið fram akreinar fyrir sérstaka umferð, sem hér er lagt til að nefndar verði sérreinar, sem engin ákvæði voru um áður. Þar sem umferðarskipulag í þéttbýli er í örri þróun þykir ekki rétt að takmarka skilgreininguna við ákveðna tegund umferðar, en dæmi um ökutæki sem eðlilegt er að nota megi *sérreinar* má nefna bifreiðar í forgangsakstri, almenningsvagna, leigubifreiðar, ökutæki með ákveðinn lágmarksfjölda farþega og reiðhjól.

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.

loftpressa 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.

Sérstaklega má einnig benda á nánari skilgreiningar á því sem varðar aðra umferð en á *vélknúnum ökutækjum*, þ.e. umferð gangandi, hjólandi o.s.frv. Má þar m.a. nefna hugtakið „óvarinn vegfarandi“, en í erlendum rétti hefur hugtakið „vulnerable road user“ fengið aukna þýðingu í samgöngum. Lagt er til að hugtakið nái til gangandi og hjólandi vegfarenda og einnig til þeirra sem ferðast á bifhjóli.

Skilgreiningu á „vélknúnu ökutæki“ er breytt þannig að tekið er fram að það sé ætlað til aksturs á landi.

Með 2. mgr. er lagt til að ráðherra geti í reglugerð kveðið nánar á um inntak þeirra skilgreininga sem fram koma í frumvarpi þessu.

Um 4. gr.

Lagt er til að fyrirsögn greinarinnar breytist og verði „almenn aðgæsluskylda“ og taki þannig betur mið af inntaki greinarinnar.

1. og 2. mgr. er að mestu leyti í samræmi við 1. mgr. 4. gr. gildandi laga, en í 3. mgr. er lagt til að veghaldara verði gert að gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu í umferðinni á leið til og frá skóla í samráði við skólayfirvöld og lögreglustjóra. Í gildandi lögum er þetta sameiginlega á forræði veghaldara og lögreglustjóra í samráði við viðkomandi skólayfirvöld, en talið er eðlilegra að veghaldari einn hafi forræði á málinu.

Um 5. gr.

Ákvæði 5. gr. er efnislega samhljóða 6. gr. gildandi laga, en í 2. mgr. er bætt við hjólaskautum í upptalningu á tækjum sem óheimilt er að draga aftan í ökutæki.

Um 6. gr.

Réttara þykir að skipa ákvæði um óhreinkun vegar í kafla frumvarpsins um almenna umferð og er lagt til að 1. og 2. mgr. 77. gr. gildandi laga verði færðar undir 6. gr. frumvarpsins. Þá er bætt við í 1. mgr. banni við að fleygja út úr ökutæki á ferð neinu því sem valdið getur öðrum vegfarendum hættu, svo og banni við því að strengt sé í leyfisleysi yfir opinn veg eitthvað það sem valdið getur hættu fyrir vegfarendur sem leið eiga um veginn. Er hér einkum litið til þess að óvörðum vegfarendum, t.d. þeim sem ferðast um á reiðhjólum og bifhjólum, geti stafað hætta af slíku athæfi.

Um 7. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í grundvallaratriðum samhljóða 5. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfest verði sérstaklega í 1. mgr. greinarinnar bann við því að ekið sé gegn rauðu umferðarljósi. Þessi regla er ekki beinlínis orðuð í gildandi umferðarlögum heldur er um hana mælt í 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995, um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum, sem sett er einkum á grundvelli 84. gr. laganna. Á þeim grundvelli er vegfarandi skylt að hlíta því banni skv. 1. mgr. 5. gr. gildandi laga, sbr. t.d. Hrd. 30. nóvember 2006 í máli nr. 163/2006. Eðlilegt er og rétt að grundvallarregla af þessu tagi um breytni í almennri umferð sé lögfest með skýrum og ótvíræðum hætti í lögunum sjálfum.

Í 5. gr. gildandi laga er eingöngu fjallað um leiðbeiningar til vegfarenda um umferð en lagt er til að skerpt verði á ákvæðinu í heild sinni þannig að vegfarendur skuli fara eftir bæði fyrirmælum og leiðbeiningum á grundvelli greinarinnar og að það skuli gert án tafar.

5. mgr. er nýmæli, en henni er ætlað 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.

Um 8. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 78. gr. gildandi laga, en réttara þykir að hafa hana undir kaflanum um almenna umferð. Þó er 2. málsl. 2. mgr. gildandi laga tekin út, en ekki þykir þörf á að tilgreina að gæslumaður skuli fara fyrir rekstri ef vænta má umferðar ökutækja um veginn.

Um 9. gr.

Ákvæði greinarinnar eru efnislega samhljóða 7. gr. gildandi laga, en gerðar eru ákveðnar breytingar á uppsetningu ákvæðisins. Lagt er til að fellt verði út sérstakt ákvæði í upphafsmálslið 2. mgr. 7. gr. gildandi laga um að heimilt sé að dveljast og vera að leik á vistgötu sem óþarfi er að hafa í lögum. Þá er lagt til að gerð verði sú breyting, frá því sem nú gildir skv. 2. málsl. 2. mgr. 7. gr., að fortakslaus hámarkshraði á vistgötu verði 15 km á klst., en nú er ákvæðið orðað þannig að ekki skuli „að jafnaði“ ekið hraðar en það. Í samræmi við þetta er lagt til að lokamálsliður 2. mgr. 7. gr. gildandi laga, um að eigi megi aka hraðar en á venjulegum gönguhraða þegar gangandi vegfarandi er nærri, verði felldur brott, enda ákvæðið ekki nægilega skýrt. Kveðið er á um forgang gangandi vegfaranda umfram ökutæki í vistgötu. Loks er lagt til að felldur verði brott síðari málsliður 4. mgr. 7. gr. gildandi laga, um að bann ákvæðisins um lagningu ökutækja, nema á sérstaklega merktum stæðum, eigi ekki við um reiðhjól, en þess í stað er lagt til að bann við lagningu nema á merktum stæðum einskorðist við vélknúin ökutæki.

Um 10. gr.

Lagt er til að gerðar verði talsverðar breytingar frá gildandi ákvæði 8. gr. umferðarlaga um neyðarakstur.

Í fyrsta lagi er lagt til að horfið verði frá því að nota hugtakið „neyðarakstur“ um þann akstur sem hér um ræðir og tekið upp hugtakið „forgangsakstur“. Lýsir það betur þeirri tegund aksturs sem ákvæðið fjallar um. Þá er með 1. mgr. leitast við að skilgreina forgangsakstur þannig að ljóst þyki í hvaða tilvikum ákvæðið á við. Er þá m.a. horft til 1. gr. reglna nr. 634/2004 um neyðarakstur, en jafnframt er leitast við að færa þróun á framkvæmd reglnanna inn í lögin eins og nánar verður rakið síðar.

Í öðru lagi er lagt til að 3. mgr. 7. gr. áðurgreindrar reglugerðar nr. 643/2004 verði bætt við í lok 1. mgr. 10. gr. frumvarpsins, að breyttu breytanda. Í regluákvæðinu er kveðið á um að notkun hljóð- eða ljósmerkja við neyðarakstur dragi ekki úr skyldu ökumanns að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.

Í þriðja lagi er lagt til að ákvæði 1. og 2. mgr. 7. gr. reglna nr. 643/2004, sem fjalla um tilteknar hátternisreglur (umferðarreglur) í neyðarakstri, verði efnislega teknar upp í 10. gr. frumvarpsins sem 3. og 4. mgr. Varða þær í fyrsta lagi heimild ökumanns í forgangsakstri til að láta hjá líða að fylgja ákvæðum 2. mgr. 7. gr. umferðarlaga, sbr. 3. mgr. 10. gr. frumvarpsins, ef brýna nauðsyn ber til, enda gæti hann samtímis sérstakrar varúðar. Í öðru lagi mæla þær fyrir um skyldu ökumanns við þessar aðstæður til að fara ávallt eftir merkjum lögreglu við umferðarstjórn og skyldu hans til að draga úr hraða við akstur á móti rauðu eða gulu ljósi á gatnamótum. Reglur þessar eru af því tagi að nauðsynlegt er að hafa þær í lögum en ekki einungis í almennum stjórnvaldsfyrirmælum.

Í fjórða lagi er gert ráð fyrir í 5. mgr. að sömu meginreglur og fram koma í 1., 3. og 4. mgr. gildi um akstur í tengslum við opinberar heimsóknir og þess háttar sé aksturinn í fylgd lögreglu. Byggist þetta ákvæði á 3. mgr. 1. gr. reglna um neyðarakstur nr. 643/2004.

Í fimmta lagi er lagt til að í 6. mgr. verði mælt fyrir um heimild ráðherra til að setja nánari fyrirmæli um forgangsakstur í reglugerð, þar á meðal um skráningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um námskeið og þjálfun fyrir þá sem sinna forgangsakstri.

Um 11. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 4. mgr. 8. gr. gildandi laga.

Með 2. mgr. er lagt til að sú breyting verði frá 5. mgr. 8. gildandi laga að afnumið verði bann við að hindra för líkfylgdar. Slíkur akstur fer jafnan fram án atbeina lögreglu. Þessi regla er jafnframt talin óheppileg nú á tímum þar sem umferðarþungi hefur aukist og hægur akstur líkfylgdar getur eftir atvikum skapað hættu fyrir aðra hraðari umferð. Enn fremur er lagt til að fellt verði brott orðið „lögmæltrar“ í 2. mgr. þar sem það er ekki á færi vegfaranda að leggja mat á slíkt á staðnum í hverju tilfelli fyrir sig.

Um 12. gr.

Ákvæði greinarinnar er samhljóða 9. gr. gildandi laga, en þó er því bætt við að ekki megi setja upp umferðarmerki án leyfis.

Um 13. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að mestu samhljóða 10. gr. gildandi laga. Þó er uppsetningu breytt og tekið í því sambandi mið af 9. gr. dönsku umferðarlaganna. Jafnframt er bætt við skyldu þess sem hefur verið sjónarvottur að eða átt aðild að umferðaróhappi að gefa upp kennitölu, sé þess óskað, og þess sem á aðild að umferðaróhappi að gefa upplýsingar um ökutæki, þegar það á við.

Um 14. gr.

Greinin er efnislega í samræmi við 11. gr. gildandi laga en orðalag hennar einfaldað og fært til nútímalegra horfs.

Lagt er til að 2. mgr. gildandi laga verði felld niður þar sem of miklar hömlur eru með henni lagðar á ökumenn bifhjóla og reiðhjóla með því að banna þeim að leiða hjól sín á gangstétt, gangstíg eða vegöxl. Um flutning á farmi vísast til 77. gr. frumvarpsins.

Um 15. gr.

Ákvæði greinarinnar er efnislega samhljóða 12. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að ákvæðið gildi einnig um það þegar gengið er yfir sérrein, eftir því sem við á.

Um 16. gr.

Ákvæði 1. mgr. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 13. gr. gildandi laga. Þó er tekið fram í niðurlagi 1. mgr. að undantekningu frá reglum um bann við akstri á gangstétt, göngustíg og göngugötu sé að finna í 2. mgr. 26. gr. og 4. mgr. 41. gr. frumvarpsins, sbr. nú 4. mgr. 39. gr. gildandi laga.

Þá er lagt til í 3. mgr. að veghaldara, þ.e. sveitarstjórn eða Vegagerðinni þegar um þjóðveg er að ræða, verði heimilt að kveða á um hvaða ökutæki megi nota einstakar sérreinar, hvort sem er varanlega eða á ákveðnum tíma dags. Gert er ráð fyrir að slík ákvörðun verði háð

samþykki lögreglu. Hugtakið sérrein er skilgreint í 3. gr. frumvarpsins og vísast um það til athugasemda við það ákvæði. Er þetta nýmæli nauðsynlegt vegna þeirrar þróunar við skipulag umferðar, einkum í þéttbýli, vegna aukins umferðarþunga, að gera í ríkari mæli ráð fyrir að tiltekinn hluti stærri akbrauta sé einskorðaður við sérstaka tegund umferðar sem eigi að hafa forgang miðað við eðli akstursins. Hér koma t.d. til álita almenningsvagnar, leigubifreiðar og bifreiðar með ákveðinn fjölda farþega, svo nokkuð sé nefnt. Víða erlendis hefur hjólreiðamönnum verið heimilað að nota sérreinar á tilteknum stöðum eða á ákveðnum tímum, að því tilskildu að sú ráðstöfun verði ekki talin valda hættu eða röskun á umferðaröryggi.

Í samræmi við markmið 1. gr. frumvarpsins, svo og það að verið er að ákveða skipulagningu umferðar, þ.e. greiða fyrir ákveðinni tegund umferðar og jafnframt að takmarka rétt annarra til að nota ákveðnar akreinar, þykir rétt að fram komi í greininni hvaða viðmið skuli lögð til grundvallar við ákvörðun á því hvaða ökutæki megi nota ákveðnar sérreinar. Ekki er um tæmandi upptalningu að ræða.

Um 17. gr.

Ákvæði 17. gr. byggist að nokkru leyti á ákvæði 14. gr. gildandi umferðarlaga, en ákvæðinu er þó komið til nútímalegra horfs.

Í fyrsta lagi er í 2. málsl. 1. mgr. áréttuð sú regla að ekið skuli að jafnaði á hægri akrein þegar akbraut er skipt í akreinar í sömu akstursstefnu, en akrein til vinstri notuð til að aka fram hjá ökutæki á akrein hægra megin. Hefur þótt skorta á að þessi regla hafi verið virt hér á landi og því ástæða til að kveða á um hana skýrum orðum í frumvarpinu. Áhersla er lögð á að verið er aka „fram hjá“ ökutæki á greinaskiptum akbrautum, en „fram úr“ þegar um er að ræða framúrakstur ökutækja á sömu akrein.

Í öðru lagi er lagt til það viðmið í 2. málsl. 2. mgr. að ökumaður gæti þess að það taki hann minna en 2 sekúndur að aka bilið milli þess ökutækis sem er fyrir framan hann á vegi og auk þess 1 sekúndu til að bregðast við áður en hemlun hefst, þ.e. alls 3 sekúndur. Er hér höfð nokkur hliðsjón af þeim viðmiðum og venjum sem myndast hafa í ökunámi og ökukennslu.

Um 18. gr.

Í greininni er fjallað um akstur á vegamótum í beygjum og hringtorgum. Lagt er til að gerðar verði verulegar breytingar frá 15. gr. gildandi laga um þetta efni, auk þess sem lögfest verði nýmæli um akstur í hringtorgum sem ekki er að finna í gildandi lögum. Með ákvæðum 18. gr. frumvarpsins er þannig í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins leitast við að laga gildandi reglur að þeim breytingum sem orðið hafa á umferðarmannvirkjum frá því að gildandi lög voru sett ásamt því að gera þessar reglur skýrari.

Í 1. mgr. greinarinnar er lagt til að gerð verði sú áherslubreyting að bætt verði við skyldu þess sem beygir að huga að umferð gangandi og hjólandi vegfarenda. Veruleg aukning hefur orðið á notkun reiðhjóla sem samgöngutækis, samhliða aukinni áherslu stjórnvalda á hjólastíga og bættan aðbúnað hjólreiðafólks. Einnig er bætt við að huga þurfi að umferð sem á móti kemur en ekki einungis umferð sem fer í sömu átt. Á þetta einkum við þá sem taka vinstri beygju í veg fyrir umferð á móti.

Í 2. mgr. er grunnreglan um staðsetningu ökutækis í hægri og vinstri beygju að mestu óbreytt hvað varðar akbraut þar sem ein akrein er í hvora akstursstefnu. Þó er í 3. mgr. lagt til að þegar tveir ökumenn mætast báðir í vinstri beygju verði mælt svo fyrir að þá „[skuli]

þeir aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum“, sem er orðin meginreglan í umferð í dag, í stað þess að þeim sé það heimilt eins og mælt er fyrir í gildandi lögum.

Í 4. mgr. er fjallað um þau tilvik þar sem ein beygjurein er inn á akbraut, með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu. Þá skal samkvæmt málsgreininni taka beygjuna sem hentugust er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Í fyrri málslið 5. mgr. er að fjallað um þau tilvik þegar ökumaður nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri reinar í akstursstefnu sína. Er þá gert ráð fyrir að ökumaður skuli í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá rein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar. Í síðari málslið er hins vegar vikið að þeim tilvikum þar sem tvær beygjureinar eru inn á akbraut með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu en þá skal sá sem velur hægri rein í beygju koma inn á rein lengst til hægri á akbraut sem ekið er inn á. Er þetta ákvæði nýmæli og er það tilkomið vegna þeirrar breytingar í mannvirkjagerð gatna að í dag eru fjölmörg gatnamót með fleiri en eina akrein í hverja akstursstefnu, hægri, vinstri og beint. Í gildandi lögum er ekki gert ráð fyrir þessu. Hugsunin bak við síðari málslið 5. mgr. er því sú að oft og tíðum þarf ökumaður að velja akreinar og skipuleggja akstur um gatnamót með það í huga hvernig aka þarf um næstu gatnamót á eftir. Óvissa og ósamræmi hefur skapast þar sem tvær beygjureinar koma inn í akbraut með þremur akreinum og því nauðsynlegt að skapa ákveðna og skýra reglu í því. Yfirborðsmerkingar á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar eru nú í samræmi við síðari málslið 5. mgr.

Kveðið er á um nýmæli í 6. mgr. greinarinnar og fjallar hún um akstur í hringtorgum. Engum slíkum ákvæðum er til að dreifa í gildandi lögum eins og að framan er rakið. Gerð hringtorga er nú orðin verulega algengur þáttur í mannvirkjagerð, einkum í þéttbýli. Ljóst er að talsvert skortir á að gætt sé samræmis við ákvörðunartöku um staðsetningu og fyrirkomulag hringtorga. Er ljóst að mikilvægt er til framtíðar að hugað verði að því að skapa yfirsýn og stefnumörkun hvað gerð hringtorga varðar. Það skal hins vegar ítrekað að ekki er fjallað um viðmið og staðla við mannvirkjagerð og veghald í umferðarlögum. Á hinn bóginn er nauðsynlegt að umferðarlög kveði með skýrum hætti á um þær umferðarreglur sem eiga að gilda við akstur í hringtorgum. Í 6. mgr. 18. gr. frumvarpsins eru því settar fram tillögur að reglum um það efni sem taka við af þeim viðmiðum og venjum sem horft hefur verið til í ökunámi og ökukennslu. Þá hefur einnig verið horft til reglna í lögum annarra ríkja. 6. mgr. skýrir sig að öðru leyti sjálf.

Í 7. mgr. er áréttað að ákvæði greinarinnar gildi einnig um akstur yfir akbraut eða af henni þótt ekki sé um vegamót að ræða.

Um 19. gr.

Ákvæði 1.–3. mgr. eru samhljóða 17. gr. gildandi laga að frátöldum örlitlum orðalagsbreytingum.

4. mgr. er nýmæli, en þar er lagt til að þegar tvær akreinar þrengjast og verða að einni akrein eigi ökumenn, eftir því sem við verður komið, að fara til skiptis inn í þrenginguna. Sífellt algengara er að slíkar þrengingar séu gerðar á akbrautum til að draga úr umferðarhraða, vegna vegavinnu eða af öðrum ástæðum og er mikilvægt að umferð á báðum akreinum gangi sem greiðast fyrir sig. Áskilið er að slíkur „fléttuakstur“ sé gefinn til kynna með umferðarmerki.

5. mgr. fjallar um akstur á frárein, sbr. 4. mgr. 17. gr. núgildandi laga. Þá er áréttað að frárein sé notuð til að draga úr hraða ökutækis áður en beygt er.

Um 20. gr.

Greinin svarar til 18. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að hugtakið „almenningsvagn“ komi í stað orðsins „hópbifreið“. Þessi breyting hefur það að markmiði að afmarka þá tegund bifreiða sem fyrirmæli ákvæðisins fjalla um, sbr. skilgreiningu á hugtakinu almenningsvagn sem nánar er gerð grein fyrir í athugasemdum við 3. gr. frumvarpsins. Samkvæmt skilgreiningunni á almenningsvagni tekur þetta ákvæði nú einungis til þeirra hópbifreiða sem eru í reglubundnum áætlunarakstri á fyrir fram skipulögðum akstursleiðum, svo sem strætisvagna, flugrútna o.s.frv.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að skylda ökumanns skv. 1. mgr. til að draga úr hraða og, ef nauðsyn krefur, færa sig yfir á vinstri akrein eða nema staðar þegar hann nálgast biðstöð almenningsvagna eigi ekki við á vegi þar sem hámarkshraði er meiri en 50 km á klst. Þar sem hámarkshraði er yfir 50 km á klst. er samkvæmt síðari málslið 2. mgr. lagt til það fyrirkomulag að ökumaður færi sig í tæka tíð yfir á næstu akrein til vinstri til að auðvelda almenningsvagni að komast út í umferðina, ef aðstæður leyfa. Leggja verður til grundvallar að umferðarhraði á vegum í þéttbýli, þar sem leyfilegur hámarkshraði er 60 eða 70 km á klst., sé að jafnaði með þeim hætti að hætta geti skapast ef krafist er að ökumenn fylgi þeirri skyldu þar að draga úr hraða eða jafnvel nema staðar vegna aksturs almenningsvagns frá biðstöð.

3. mgr. um akstur skólabifreiða er óbreytt frá gildandi lögum

Um 21. gr.

Greinin er í öllum meginatriðum samhljóða 19. gr. gildandi laga. Samkvæmt gildandi 3. málsl. 1. mgr. er reglan sú að ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust skuli sá ökumaður „sem betur fær því við komið“ aka út af vegi eða aftur á bak. Þessi efnisregla er of óáþreifanleg að efni til. Er því lagt til að tekin verði upp fortakslausari viðmiðun þannig að orðalaginu „sem betur fær því við komið“ verði breytt í „sem fyrstur kemur að skuli njóta forgangs, en sá sem síðar kemur að“ skuli „ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aka aftur á bak“.

Bætt er við í 3. málsl. 1. mgr. að sá sem er þeim megin akbrautar sem hindrun er á vegi skuli nema staðar, „ef nauðsyn ber til“, enda er óþarfi að stöðva ökutæki að nauðsynjalausu.

2. mgr. er samhljóða 2. mgr. 19. gr. gildandi laga.

Um 22. gr.

Samkvæmt gildandi lögum er fjallað um framúrakstur í ákvæðum 20.–24. gr. Lagt er til að uppbygging og samspil ákvæðanna verði einfaldað. Ákvæði 22. gr. muni nú bera fyrirsögnina „Almennar reglur um framúrakstur“ og 23. gr. fyrirsögnina „Aðgæsluskylda ökumanns við framúrakstur“. Ákvæði 24. gr. beri fyrirsögnina „Bann við framúrakstri“. Gildandi ákvæði 23. gr. er efnislega fært undir 5. og 6. mgr. 22. gr. Er 22. gr. frumvarpsins að öðru leyti samhljóða gildandi ákvæðum 20. og 23. gr. umferðarlaga. Þá er gildandi 22. gr. færð undir 24. gr., sbr. einnig nánar umfjöllun um síðarnefndu greinina hér síðar. Athygli er vakin á að til aðgreiningar er rætt er um að aka „fram hjá“ ökutæki á vegi með fleiri en einni akrein, sbr. t.d. 6. og 7. mgr., en aka „fram úr“ þar sem ein akrein er til staðar, sbr. aðrar málsgreinar 22. gr. Efnislega er þó um sama hlut að ræða.

Um 23. gr.

Ákvæðið er samhljóða 21. gr. gildandi laga, sbr. þó nýja fyrirsögn greinarinnar sem fjallað er um í athugasemdum við 22. gr. frumvarpsins. Þá er lagt til að lögfest verði sú regla, sem

er í samræmi við venju við akstur hér á landi, að ökumaður gefi að jafnaði stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr sínu ökutæki.

Um 24. gr.

Ákvæðið er í meginatriðum samhljóða 22. gr. gildandi laga. Þó er tveimur málsliðum bætt við 1. mgr. Í fyrsta lagi er kveðið þar skýrt á um bann við því að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Þar með er fyrri málsliður 24. gr. gildandi laga færður undir 24. gr., enda er hann í eðli sínu einnig fyrirmæli um bann við framúrakstri. Óheppilegt er að hafa bannreglur af þessu tagi um sama efni í tveimur aðskildum ákvæðum.

Í 3. málsl. 1. mgr. er lagt til að lögfest verði sú regla, sem nú er ekki að finna í umferðarlögum, að óheimilt sé að aka fram úr öðru vélknúnu ökutæki þegar óbrotin miðlína (hindrunarlína) er langsum á milli akbrauta þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Er gert ráð fyrir að akstur fram úr reiðhjóli falli ekki undir þessa reglu. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin langsum á milli akbrauta. Við afmörkun á orðalagi þessa ákvæðis er höfð hliðsjón af ákvæðum um merkingar á yfirborði vega í II. kafla reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum. Um merkingar langsum eftir akbraut er fjallað í 23. gr. reglugerðarinnar. Hugtakið „miðlína“ er notað yfir merkingu sem aðskilur umferð í gagnstæðar áttir. Skulu þær vera 100 mm breiðar og skiptast þær í a. óbrotna línu (hindrunarlínu), b. hálfbrotna línu, c. hálfbrotna línu við hliðina á heilli línu, d. fullbrotna línu og e. fullbrotna línu við hliðina á heilli línu. Sem fyrr greinir gerir 3. málsl. 1. mgr. 24. gr. frumvarpsins ráð fyrir því að bannreglan gildi um þær tegundir miðlína sem fjallað er um í a-, c- og e-liðum að framan, enda er í þeim tilvikum við það miðað að hættulegt sé að aka yfir óbrotna línu eða þeim megin frá sem heila línan er.

Ákvæði síðari málsliðar 1. mgr. 22. gr. gildandi laga er gert að 2. mgr. 24. gr. frumvarpsins. Þar eru talin upp þau tilvik þar sem heimilt er að aka fram úr öðru ökutæki enda séu skilyrði til framúraksturs að öðru leyti fyrir hendi. Ekki er hróflað við upptalningu að öðru leyti en því sem leiðir af áðurnefndri sameiningu gildandi 22. gr. við 24. gr. frumvarpsins. Þannig er nú lagt til að d-liður 2. mgr. 24. gr. kveði á um heimild til að aka fram úr öðru ökutæki við gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina. Þessa undanþágureglu er nú að finna í síðari málslið 24. gr. gildandi laga.

Um 25. gr.

Ákvæði greinarinnar er að mestu efnislega samhljóða 25. gr. gildandi laga, en gerðar eru orðalagsbreytingar til að færa greinina til nútímalegra horfs. Í 4. mgr. er bætt er inn tilvísun í 19. gr., en í 4. mgr. greinarinnar er gert ráð fyrir að víkja megi hægri reglunni til hliðar í afmörkuðum tilvikum.

Síðari málsliður 8. mgr. er nýmæli, en þar er lagt til að kveðið verði á um að ökumaður megi ekki aka af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað á gatnamótum hafi ekki reynst unnt fyrir umferð úr gagnstæðri átt að komast út af gatnamótunum.

Um 26. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 26. gr. gildandi laga.

Um 27. gr.

Greinin er samhljóða 27. gr. gildandi laga. Það skal ítrekað að ávallt verður að túlka og beita ákvæðum 27. og 28. gr. frumvarpsins, er lúta að stöðvun vélknúins ökutækis og lagningu þess, með hliðsjón af heimild 110. gr. frumvarpsins til að leggja á gjald vegna brota á hátternisreglum í ákvæðum 27. og 28. gr. Í greininni er viðhaldið þeirri reglu gildandi laga, sem verður nú í 3. mgr. 27. gr., sbr. 110. gr. frumvarpsins, að heimilt sé að leggja á gjald þegar ökutæki er stöðvað eða því lagt á gangstétt, göngustíg, göngugötu eða hjólastíg, nema lögreglustjóri hafi ákveðið annað á grundvelli 81. gr.

Um 28. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í grundvallaratriðum samhljóða 28. gr. gildandi laga, en þó eru gerðar talsverðar breytingar á uppsetningu ákvæðisins og lagt til að reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis nái yfir fleiri tilfelli en í gildandi lögum.

Í fyrsta lagi er gerð betur grein fyrir hugtakinu „miðlína“ í f-lið 1. mgr. 28. gr. frumvarpsins. Er þá að nokkru horft til útfærslu merkinga langsum eftir akbraut skv. II. kafla reglugerðar nr. 289/1995, um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum. Sjá nánar athugasemd við 24. gr. frumvarpsins.

Í öðru lagi er í a–g-lið 2. mgr. talin upp þau stæði þar sem ekki má leggja eða stöðva ökutæki, að undanskildum þeim ökutækjum sem stæðin eru ætluð. Ákvæði c–d-liðar 2. mgr. eru nýmæli (að undanteknu banni við stöðvun og lagningu í stæði leigubifreiðar í c-lið). Hugtakið „almenningsvagn“ er sett í b-lið 2. mgr., sjá almennt um þessa orðalagsbreytingu athugasemdir við 3. og 20. gr. frumvarpsins. Hópbifreið og vörubifreið eru settar ásamt með leigubifreið í c-lið 2. mgr.

Í þriðja lagi er lagt til að gerð verði breyting á orðalagi gildandi b-liðar 2. mgr. 28. gr. Í ákvæði gildandi laga er mælt fyrir um að eigi megi leggja ökutæki „þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan“. Þetta orðalag er óskýrt og hefur valdið óvissu í framkvæmd. Lagt er til að orðalagið verði skýrara með því að beinlínis sé lagt bann við að leggja ökutæki „að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð“, sbr. a-lið 3. mgr. Ekki er þannig áskilið að ökutækinu sé að öllu leyti lagt fyrir framan innkeyrslu. Nægilegt sé að það sé a.m.k. staðsett þar að hluta og ökutækið torveldi með því akstur inn í eða út úr innkeyrslunni.

Í fjórða lagi er ákvæði a-liðar 2. mgr. 28. gr. gildandi laga um bann við lagningu ökutækis á brú flutt yfir í d-lið 1. mgr., en ekki þykir ástæða til að aðgreina hvort ökutæki sé stöðvað eða því lagt undir brú eða á brú.

Samkvæmt 110. gr. frumvarpsins verður 28. gr. frumvarpsins grundvöllur gjaldtöku ef út af er brugðið. Óheimil stöðvun og lagning ökutækis á stæðum sem falla undir 2. og 3. mgr. er háttsemi sem leiðir í flestum tilvikum til óþæginda og röskunar á umferðinni fyrir aðra vegfarendur sem bregðast verður við. Er það breyting frá gildandi ákvæði 28. gr., sbr. 108. gr. umferðarlaga þar sem einungis háttsemisreglur á grundvelli a-, b-, h- i- og j-liðar 1. mgr. (að undanskildum vörubifreiðum og hópbifreiðum) eru grundvöllur gjaldtöku. Nánar verður gerð grein fyrir þessu fyrirkomulag í athugasemdum við gjaldtökuheimild 110. gr. frumvarpsins.

Um ráðstafanir vegna lagningar ökutækis á grundvelli 4. mgr. fer eftir 112. gr. frumvarpsins.

Um 29. gr.

Ákvæði greinarinnar eru efnislega samhljóða 29. gr. gildandi laga.

Um 30. gr.

Greinin er að meginstefnu til samhljóða 5. gr. a gildandi laga, en eðlilegt þykir að ákvæði þetta sé fært í IV. kafla.

Um 31. gr.

Ákvæði 1. mgr. greinarinnar eru efnislega samhljóða 1. mgr. 30. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að skýrt verði mælt fyrir um það í ákvæðinu að við þær aðstæður sem þar er fjallað um beri ökumanni að gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við með því að nota hættuljós og að setja upp viðvörunarþríhyrning.

Ákvæði 2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 30. gr. gildandi laga, en lagt er til að ráðherra geti kveðið á um það í reglugerð til hvaða flokka viðvörunarbúnaður ökutækis skuli ná.

Um 32. gr.

Ákvæði greinarinnar er efnislega samhljóða 31. gr. gildandi umferðarlaga en með talsvert breyttu orðalagi og uppsetningu. Í k-lið 3. mgr. er það nýmæli að gefið skuli stefnumerki við akstur afturábak þegar breytt er um akstursstefnu en slíkt ákvæði er ekki í gildandi lögum.

Í 5. mgr. er lagt til að mælt sé fyrir um að ökumaður, sem stöðvar ökutæki eða dregur snögglega úr hraða þess, skuli gefa merki öðrum til leiðbeiningar og að merkið skuli gefa með hemlaljósi eða hættuljósi. Samkvæmt gildandi ákvæði er slík merkjagjöf bundin við hemlaljós, en í samræmi við þá breytingu, sem lögð er til með 34. gr. frumvarpsins, sjá nánar hér síðar, er gerð tillaga um að slíkt merki geti einnig verið með hættuljósi.

Í 6. mgr. er skerpt á ákvæðinu um að ökumaður skuli á greinilegan og ótvíræðan hátt gefa merki um fyrirhugaða breytingu á akstursstefnu eða hraðalækkun þannig að áskilið er að merki skuli gefið tímanlega.

Um 33. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 32. gr. gildandi laga, en með breyttu orðalagi. Lagt er til að gerðar verði tvær efnislegar breytingar á ákvæðinu:

Í 1. mgr. 32. gr. gildandi laga segir að við akstur vélknúins ökutækis skuli lögboðin ljós eða önnur viðurkennd „ökuljós“ „jafnan“ vera tendruð. Við lögfestingu 32. gr. gildandi laga var ákveðið að ljósanotkun við akstur bifreiðar og bifhjóls skyldi lögboðin allan sólarhringinn. Með breytingalögum nr. 44/1993 var síðan ákveðið í ljósi jákvæðrar reynslu af framangreindu nýmæli að leggja til samsvarandi reglu um akstur allra vélknúinna ökutækja. Er lagt til með 1. mgr. 33. gr. frumvarpsins að þessu ákvæði verði lítillega breytt þannig að skýrt sé tekið fram að „aðalljós“ skuli „ávallt“ vera tendruð. Er því með skýrari hætti áréttuð gildandi efnisregla um ljósanotkun við akstur vélknúinna ökutækja allan sólarhringinn. Þá er í öðru lagi tekið með ótvíræðum hætti fram að skyldan tekur til tendrunar lögboðinna „aðalljósa“. Er þá horft til skilgreiningar þessa hugtaks í 1. tölul. greinar 7.01 í reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum. Jafnframt er lagt til að notað sé orðið „vegsýn“ í stað „sjónsvið“ í 3. mgr. sem er nákvæmara orðalag.

Í c-lið 4. mgr. segir, eins og í gildandi lögum, að ekki megi nota háan ljósgeisla þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki að ljósgeislinn geti valdið ökumanni óþægindum. Lagt er til að bætt verði við ákvæði um að þessi regla gildi með þeim fyrirvara að ökumanni beri ekki að skipta yfir í lágan ljósgeisla í þeim tilvikum að það getið komi niður á öryggi hans í umferðinni.

Samkvæmt 6. mgr. er áskilið í greininni að þokuljós skuli einungis notuð utan þéttbýlis, en slíkt ákvæði er ekki í samsvarandi 6. mgr. 32. gr. gildandi laga. Jafnframt þykir óþarft að vísa til hjálparljósa í greininni og sú málsgrein því tekin út.

Um skilgreiningu á þokuljósi í 6. mgr. vísast til skilgreininga þar um í athugasemdum við 7. gr. laga nr. 44/1993, um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987 (6. gr. frumvarpsins).

Um 34. gr.

Lagt er til að gerð verði efnisbreyting frá 33. gr. gildandi laga. Í 1. málsl. 1. mgr. 33. gr. gildandi laga er svo fyrir mælt að stöðuljós skuli vera tendruð ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á vegi í myrkri eða dimmviðri. Í síðari málsliðum sömu málsgreinar er síðan að finna undantekningar frá þessari reglu, sbr. einnig 3. mgr. greinarinnar. Lagt er til annars vegar að lögfest verði skýr og fortakslaus regla um að hættuljós skuli, ef nokkur kostur er, vera tendruð ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á akbraut, en ekki er gerð krafa um að stöðuljós séu jafnframt tendruð. Fyrirvarinn miðast aðeins við þau tilvik þegar ekki er fært að tendra hættuljós vegna rafmagnsleysis ökutækis. Tillagan gerir hins vegar ráð fyrir að ávallt skuli setja upp viðvörunarþríhyrning. Eiga þessar reglur við hvort sem um rökkur eða birtu er að ræða og óháð því hvort um akbraut er að ræða í þéttbýli eða utan þéttbýlis. Kyrrstæð bifreið á akbraut veldur ávallt hættu í umferð. Þá er rétt að við slíkar aðstæður sé mælt fyrir um notkun hættuljósa og viðvörunarþríhyrninga, en þau hugtök eru skilgreind í 3. gr. Þá má vísa til skýrgreiningar á hættuljósum í 9. tölul. greinar 7.01 í reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum.

Lagt er til að 3. og 4. mgr. núgildandi 33. gr. falli brott þar sem um úrelt ákvæði er að ræða.

3. mgr. er nýmæli, en lagt er til að nota megi hættuljós í akstri til að vara við hættu á vegi. Hættuljós hafa til þessa verið skilgreind sem ljós sem nota skuli þegar ökutæki er í kyrrstöðu, en lagt er til að þau megi jafnframt nota í akstri.

Um 35. gr.

Ákvæði greinarinnar svarar til 36. gr. gildandi laga. Í 3. málsl. 1. mgr. er lagt til að það nýmæli verði lögfest að hraði ökutækis megi aldrei verða meiri en hámarkshraði sá sem ákveðinn hefur verið á vegi. Þar með er tekinn af allur vafi um það að færa megi rök fyrir því að aðstæður geti skapast við akstur á vegi þannig að réttlætt geti akstur yfir hámarkshraða.

Í c-lið 2. mgr. er bætt við tilvísun til hringtorga hvað varðar þá sérstöku skyldu ökumanns að aka nægilega hægt miðað við aðstæður. Horft er til þeirra nýmæla um akstur á hringtorgum sem fram koma í 18. gr. frumvarpsins. Þá er hugtakinu almenningsvagn bætt við ákvæði i-liðar 2. mgr. 36. gr. gildandi laga í samræmi við þá breytingu á hugtakanotkun að þessu leyti sem lögð er til með 3. og 20. gr. frumvarpsins.

Um 36. gr.

Ákvæði greinarinnar eru í meginatriðum í samræmi við 37. gr. gildandi laga með eftirtöldum breytingum:

Í fyrsta lagi eru í 1. mgr. tilgreind sömu atriði og fram koma í 3. mgr. 16. gr. frumvarpsins sem leggja beri til grundvallar við ákvörðun á hraðamörkum þó svo að ekki sé um tæmandi upptalningu að ræða. Ábyrgð þeirra sem taka slíkar ákvarðanir er mikil og því brýnt að litið sé til sjónarmiða varðandi umferðaröryggi vegfarenda, skilvirkni samgangna og umhverfissjónarmiða við þá ákvörðun.

Í öðru lagi er kveðið á um að hámarksökuhraði í þéttbýli skuli ekki vera hærri en 50 km á klst. nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna. Í 1. mgr. 37. gildandi laga segir að ökuhraði í þéttbýli megi ekki vera meiri en 50 km á klst. Í vissum tilvikum getur verið réttlætanlegt að hámarkshraði sé meira en 50 km á klst. Í þéttbýli og er veghaldara því heimilt að kveða á um hærri hámarkshraða á fyrrgreindum forsendum.

Í þriðja lagi er í 3. mgr. lagt til að viðhaldið verði þeirri reglu 2. mgr. gildandi 37. gr. umferðarlaga að utan þéttbýlis megi ökuhraði ekki vera meiri 80 km á klst., en þessi regla þó bundin við vegi með malarslitlagi. Um aðra vegi með bundnu slitlagi gildi áfram meginreglan um 90 km hámarkshraða á klst., nema umferðarmerki gefi annað til kynna.

Í fjórða lagi er lagt til að gerð verði sú meginbreyting á frá gildandi 3. og 4. mgr. 37. gr. gildandi laga að ákveða megi hærri hraðamörk á tilteknum vegum en greinir í 2. og 3. mgr., þó eigi meiri en 110 km á klst. Samkvæmt núgildandi efnisákvæði er heimildin bundin við 100 km á klst., en hún hefur ekki verið nýtt í framkvæmd. Áfram verða þó gerðar strangar kröfur til nýtingar þessarar heimildar, þ.e. að aðstæður leyfi slíkan hraða og hann sé æskilegur til að greiða fyrir umferð. Þá mega veigamikil umhverfisöryggissjónarmið ekki mæla gegn nýtingu heimildarinnar. Það yrði verkefni ráðherra, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, skv. 8. mgr. þessarar greinar, að setja nánari efnisreglur um þær tegundir vega sem hér koma til greina. Ljóst er að þar er fyrst og fremst átt við svokallaða „2x1-“ eða „2x2-vegi“ utan þéttbýlis þar sem eru tvær akbrautir í eina átt og ein akbraut í gagnstæða átt eða tvær akbrautir í gagnstæðar áttir með vegriði milli akstursleiða. Í því sambandi getur ráðherra ákveðið á grundvelli reglugerðarheimildar 8. mgr. að hámarkshraða á slíkum vegum verði stjórnað með rafrænum skiltum sem búin verða sjálfvirkum skynjurum með tilliti til veðurs og annarra aðstæðna.

Í fimmta lagi er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi lögum að almennt gildi sömu reglur um ökuhraða, sbr. 36. gr. frumvarpsins, um bifreiðar sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og bifreiðar með eftirvagna. Fyrir utan hópbifreiðar, sem falla í fyrrnefnda flokkinn, er skv. 1. og 2. mgr. 38. gr. gildandi laga mælt svo fyrir að bifreiðum, sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, svo sem flutningabifreiðum, sé óheimilt að aka hraðar en 80 km á klst. Hér takast á tvenns konar sjónarmið, annars vegar um að takmarka eins og kostur er hraða stærri og þyngri bifreiða, og bifreiða með eftirvagna, vegna hættueiginleika þeirra og hins vegar um að leitast eins og kostur er við að samræma hraða bifreiða á þjóðvegum landsins, m.a. með það að markmiði að draga úr framúrakstri. Ef hámarkshraði á vegum er mismunandi eftir stærð og þyngd ökutækja eykst tilhneiging ökumanna annarra bifreiða sem heimilt er að aka hraðar til að aka fram úr hægfara bifreiðum. Á þetta sjónarmið við hvort sem um er að ræða bifreiðar sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða bifreiðar með eftirvagna sem gert er að fara hægar en aðrar bifreiðar. Hvað varðar ökumenn stærri bifreiða sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd ber einnig að horfa til þess að almennt er um reynslumikla ökumenn að ræða sem stunda akstur í atvinnuskyni. Að öllu virtu er hér lagt til grundvallar að rök standi til þess að samræma hámarksakstursshraða stærri og minni bifreiða og bifreiða sem aka með eftirvagna fremur en að viðhalda þeirri aðgreiningu á milli þessara bifreiða sem er að finna í 37. og 38. gr. gildandi laga. Í þessu sambandi skal einnig horft til þess að skv. 70. gr. frumvarpsins er lagt til að allir eftirvagnar, svo og hjólhýsi og tjaldvagnar, séu skráningarskyldir.

Í sjötta lagi er lagt til það nýmæli í 6. mgr. að hámarkshraði á afmörkuðum bifreiðastæðum sé að hámarki 15 km á klst., en slysatölur sýna að mörg umferðarslys verða á slíkum

stöðum. Í samræmi við skilgreiningu á hugtakinu „vegur“ nær það yfir „bifreiðastæði“, sbr. 3. gr. frumvarpsins.

Í sjöunda lagi er lagt til að hámarksökuhraði sé tilgreindur í sléttum tölum, sbr. 7. mgr., en þetta ákvæði byggist á því að mikilvægt sé að ökuhraði sé samræmdur um allt land eins og kostur er, en á því hefur verið misbrestur.

Um 37. gr.

Hér er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til að ákveða sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis en greinir í 36. gr. ef talin er þörf á vegna hönnunar ökutækisins.

Um VI. kafla.

Lagt er til að lögfestur verði nýr VI. kafli þar sem verði að finna sérreglur um akstursíþróttir og aksturskeppni. Skv. 1. mgr. 34. gr. gildandi laga, sbr. 9. gr. laga nr. 44/1993, 2. gr. laga nr. 138/1996 og 1. gr. laga nr. 123/2003, getur ráðherra sett reglur um akstursíþróttir á sérstökum afmörkuðum svæðum utan vega. Um slíkar reglur er fjallað í reglugerð nr. 507/2007 um akstursíþróttir og aksturskeppni. Í 2. mgr. 34. gr. er mælt svo fyrir að eigi sé heimilt að efna til aksturskeppni nema með leyfi lögreglustjóra. Eigi má án samþykkis vegamálastjóra heimila keppni á þjóðvegi og án samþykkis sveitarstjórnar utan vega.

Í 3. mgr. 34. gr. er ráðherra síðan veitt heimild til að setja nánari reglur um aksturskeppni, þar á meðal um eftirlit, greiðslu kostnaðar o.fl. Í þeim reglum er heimilt að víkja frá ákvæðum laganna um fébótaábyrgð og vátryggingu, svo og ákvæðum um hámarkshraða, enda sé vegur þá lokaður annarri umferð eða keppni fari fram á afmörkuðu svæði utan vega.

Helstu efnisreglur um akstursíþróttir og aksturskeppni hafa því ekki verið lögfestar í gildandi lögum. Ráðherra er á hinn bóginn veitt víðtæk heimild til að setja reglur um þessi efni. Í ljósi þeirrar almennu stefnumörkunar frumvarpsins, sbr. I. kafla hér að framan, um að leitast eins og kostur er við að taka meginhátternisreglur á einstökum sviðum upp í lögin sjálf er með ákvæðum 38.–40. gr. frumvarpsins lagt til að grundvallarákvæði um akstursíþróttir og aksturs- og hjólakeppni, sem nú koma einungis fram í reglugerð nr. 507/2007, verði lögfest. Er hér einnig horft til álits umboðsmanns Alþingis frá 29. desember 2006 í máli nr. 4700/2006. Þar benti umboðsmaður á það að þótt gildandi ákvæði 34. gr. umferðarlaga hafi veitt ráðherra nokkurt svigrúm til að ákvarða efni þeirra reglna sem honum væri heimilt að setja um akstursíþróttir og aksturskeppni hlytu þær reglur að þurfa að standa í málefnalegu sambandi við þau markmið sem byggju að baki umferðarlögum. Af lögmætisreglu stjórnsýsluréttarins leiddi því jafnframt, að mati umboðsmanns, að við setningu stjórnvaldsfyrirmæla bæri ráðherra að gæta þess að þau ættu sér stoð í og samræmdust gildandi lögum. Með þetta í huga er sem fyrr greinir lagt til með ákvæðum í VI. kafla frumvarpsins að helstu efnisreglur um leyfisveitingar og almennar reglur um aksturskeppni á vegi og utan vega af þessu tilefni verði lögfestar. Á hinn bóginn verður ráðherra áfram veitt heimild til að setja nánari reglur um framkvæmd þessara ákvæða, sbr. 5. mgr. 38. gr. frumvarpsins.

Um 38. gr.

Í 1. málsl. 1. mgr. er fjallað um leyfisveitingar Umferðarstofu til að halda aksturskeppni á lokuðum skilgreindum svæðum. Í 3. gr. reglugerðar nr. 507/2007 er þessi heimild í höndum lögreglu, en í samræmi við stefnumörkun stjórnvalda um að draga úr stjórnsýsluhlutverki lögreglunnar er lagt til að Umferðarstofu verði falið að annast leyfisveitingar og annað utanumhald um aksturskeppnir. Á sama hátt sér Vegagerðin um leyfisveitingar vegna

aksturskeppni á þjóðvegi, sbr. 2. málsl. 1. gr., og sveitarstjórn í þeim tilvikum þegar halda á aksturskeppni utan vega, sbr. 3. málsl. 1. gr.

Í 2. og 3. mgr. er að finna almennar reglur um aksturskeppni og ábyrgð keppnishaldara. Eru þær að nokkru marki efnislega samhljóða 7. gr. reglugerðar nr. 507/2007 þar sem vikið er að hátternisreglum sem hafa það að markmiði að vernda öryggi manna og koma í veg fyrir skemmdir á vegi, mannvirkjum eða á náttúru.

Í 4. mgr. er Umferðarstofu veitt heimild til 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.

Með 5. mgr. er ráðherra falið að setja í reglugerð nánari ákvæði um akstursíþróttir og aksturskeppni, þar á meðal um framkvæmd eftirlits, framkvæmd aksturskeppni, um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursíþróttir sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa og um lágmarksaldur miðað við ökutæki.

Um 39. gr.

Í greininni er fjallað um akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum. Eru ákvæðin samhljóða 19. og 20. gr. reglugerðar nr. 507/2007, að því undanskildu að lagt er til að Umferðarstofu verði falin umsjón með leyfisveitingum í samræmi við ákvæðið.

Um 40. gr.

Í greininni er fjallað um undanþágur frá ákvæðum laganna í tilefni af æfingum og keppni vegna aldurs. Er ákvæðið efnislega samhljóða 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007, með þeirri undantekningu að Umferðarstofu verði falið að heimila undanþágu frá ákvæðum um ökuskírteini og lágmarksaldur ökumanna við æfingar og keppnir á lokuðum svæðum, að höfðu samráði við lögreglustjóra. Þá er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um lágmarksaldur samkvæmt greininni miðað við ökutæki, en slík ákvæði er nú að finna í a–e-lið 4. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007.

Um VII. kafla.

Í VII. kafla eru sérreglur fyrir reiðhjól og bifhjól. Það skal áréttað að með 4. mgr. 2. gr. frumvarpsins er ráðgert að ákvæði laganna um reiðhjól gildi einnig, eftir því sem við á, um rafknúna hjólastóla og lítil vél- eða rafknúin ökutæki, eins og þau hugtök eru skilgreind í 3. gr. frumvarpsins. Á þetta ákvæði reynir því einkum við framkvæmd 41.–43. gr. frumvarpsins í þessum kafla.

Einn af mikilvægum þáttum íslenskrar umferðarmenningar og þróunar hennar á undanförnum árum er fólginn í vaxandi fjölda fólks sem hefur valið sér reiðhjólið sem samgöngutæki. Í frumvarpinu er lagt til grundvallar að það eigi að vera eitt af markmiðum laganna að styðja við þessa þróun með því að gera reglur um réttindi, skyldur og öryggi hjólreiðamanna skýrari og fyllri. Ganga á út frá því að hjólreiðamenn séu virkir og sýnilegir þátttakendur í umferðinni og að því sé hugað að eðlilegu samspili á milli almennrar umferðar vélknúinna ökutækja og umferðar hjólreiðamanna. Við gerð frumvarpsins hefur á þessum grundvelli verið horft til athugasemda og ábendinga sem fram hafa komið af hálfu Landssambands hjólreiðamanna.

Um 41. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða samsvarandi málsgrein 39. gr. gildandi laga.

Í samræmi við þær forsendur sem greinir að framan í athugasemdum við VII. kafla er hins vegar lagt til að gerðar verði ákveðnar breytingar frá gildandi ákvæði 2.–4. mgr. og orðalag ákvæðisins að öðru leyti fært til nútímalegra horfs.

Í fyrsta lagi er lagt til í 2. mgr. að hjólreiðamaður skuli að jafnaði hjóla á hjólastíg og hjólarein, auk akbrautar sem er í gildandi lögum.

Í öðru lagi er í lagt til í 3. mgr. að orðalag 1. málsl. 3. mgr. 39. gr. gildandi laga verði gert skýrara

Í þriðja lagi er lagt til að lögfest verði það nýmæli í 1. málsl. 4. mgr. að heimilt verði að hjóla á göngugötu, en það er í samræmi við þau sjónarmið sem koma fram í IV. kafla í almennum athugasemdum við frumvarpið að vegfarendum beri í auknum mæli að deila vegi, en undir þeim kringumstæðum reynir sérstaklega á tillitssemi vegfarenda.

Í fjórða lagi er lagt til í 2. málsl. 4. mgr. að einungis sé heimilt að hjóla á viðeigandi stíg þegar gangstétt eða göngustíg hefur verið skipt upp með miðlínu í stíga fyrir gangandi vegfarendur annars vegar og hjólreiðamenn hins vegar. Enn fremur er gert ráð fyrir því að þar sem sérstakur hjólastígur er lagður nálægt göngustíg skuli hjólreiðamaður nota hjólastíginn. Lagt er 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. frumvarpsins.

Í fimmta lagi er lagt til að með 6. mgr. verði gerðar breytingar á gildandi ákvæði 7. mgr. 39. gr. Ekki er talin ástæða til að skylda hjólreiðamenn að læsa reiðhjóli, enda aðstæður að þessu leyti með mismunandi hætti víða um land. Verður það að vera ákvörðun hvers hjólreiðamanns fyrir sig hvaða varúðarráðstafanir hann viðhefur um öryggi hjólsins. Á hinn bóginn er ítrekuð sú gildandi regla að ganga skuli þannig frá reiðhjóli sem lagt er að eigi stafi hætta eða truflun af.

Um 42. gr.

1. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 40. gr. gildandi umferðarlaga að undanskildu því að óþarfi þykir að taka sérstaklega fram að óheimilt sé að reiða farþega á reiðhjóli þar sem reglugerðarheimild skv. 3. mgr. gerir ráð fyrir að kveðið verði frekar á um flutning farþega og farms á reiðhjóli.

Vakin er athygli á því að við gerð frumvarpsins var rætt um þá tillögu að gildandi ákvæði 1. mgr. 40. gr. um lágmarksaldur barna til að mega hjóla á akbraut yrði hækkaður úr sjö ára í tólf ára aldur. Við heildstætt mat á þessari tillögu verður að hafa í huga að ekki hafa komið fram vísbendingar um að gildandi regla, sem styðst við áralanga reynslu í íslensku samfélagi og telja verður í samræmi við almenna samfélagsvitund um þroska og stöðu barna, hafi reynst varhugaverð. Þá fer hjólreiðastígum fjölgandi og er börnum almennt tamt að nota þá. Þá kæmi breyting af þessu tagi illa við börn á fámennari þéttbýlissvæðum.

Um 43. gr.

Ákvæði greinarinnar hefur tekið talsverðum breytingum frá 41. og 42. gr. gildandi umferðarlaga. Lagt er til að lögfest verði það nýmæli að heimilt sé að aka bifhjóli samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði eigi meiri en 60 km á klukkustund. Ekki er talin ástæða til að setja hömlur við því að slíkur akstur eigi sér stað þegar aðstæður með tilliti til umferðar leyfa.

Léttum bifhjólum sem fara upp að 25 km á klst. hefur fjölgað mjög hér á landi, en samkvæmt núgildandi umferðarlögum falla þau undir skilgreiningu á reiðhjóli skv. 3. gr. og geta börn því strangt tiltekið ekið þeim. Er það með öllu óásættanlegt þar sem um vélknúin öku-

tæki er að ræða og því eðlilegt að um þau gildi ákveðnar reglur. Með hliðsjón af danskri umferðarlöggjöf er lagt til að léttum bifhjólum, sem samkvæmt skilgreiningu komast upp í 45 km á klst. hámarkshraða, verði skipt í létt bifhjóli í flokki I og undir þau falli bifhjól með hámarkshraða 25 km á klst. og létt bifhjól í flokki II sem komast upp í 45 km á klst. Með þessu er tryggt að um bifhjól þessi gildi reglur um lágmarksaldur, hjálmaskyldu, ábyrgðartryggingu o.s.frv. Ber frumvarpið þessum sjónarmiðum merki, sbr. t.d. 1. mgr. 43. gr., en lagt er til að ákvæðið gildi ekki um létt bifhjól í flokki I.

2. mgr. er samhljóða 2. mgr. 41. gr. gildandi laga, þó er hjólastíg bætt við upptalninguna.

3. mgr. er samhljóða 3. mgr. 41. gr. gildandi laga, en felld er niður skylda farþega til að sitja klofvega og því bætt við að farþegi skuli ætíð sitja fyrir aftan ökumann.

4. mgr. er nýmæli um að flytja megi farþega á léttu bifhjóli enda sé ökumaðurinn 20 ára eða eldri og bifhjólið til þess gert. Þykir rétt að víkja frá fyrri reglu sem bannaði þetta m.a. til að gæta samræmis við aðrar heimildir í frumvarpinu til að flytja farþega á óvörðum ökutækjum. Ákvæði gildir þó ekki um flutning farþega á léttu bifhjóli í flokki I.

5. mgr. er nýmæli, en lagt er til að barn sjö ára eða yngra sem er farþegi á bifhjóli skuli sitja í sérstöku sæti því ætluðu, en barn eldra en sjö ára verður að ná niður að fótstigum bifhjóls. Að öðrum kosti verður það að sitja í sérstöku sæti. Við skoðun á því hvernig þessum málum er háttað í nágrannalöndum okkar kom í ljós að mismunandi fyrirkomulag er við lýði, en það sem hér er lagt til er nokkurs konar millivegur milli þess að banna flutning barna á bifhjólum og að gera hann alveg frjálsan, eins og sums staðar er.

6. mgr. er samhljóða 1. mgr. 42. gr. gildandi laga en bætt er við greinina að farþegi bifhjóls skuli hafa báða fætur á fótstigum og ökumanni bifhjóls er gert að hafa hjól bifhjólsins að jafnaði á veginum þegar það er á ferð. Er hér vísað til þess að svokallað „prjón“ við akstur bifhjóls getur verið mikið hættuspil og er þessu ákvæði ætlað að banna slíkt hátterni.

Í 7. mgr. er fjallað um akstur torfærutækja á vegum og afmarkað hvar hann má fara fram, en meginreglan er sú að slíkur akstur er eingöngu leyfður utan almennrar umferðar.

8. mgr. fjallar um akstur bifhjóla í flokki I. Gert er ráð fyrir að slíku hjóli megi aka á götum með 50 km hámarkshraða, á hjólastíg og hjólarein. Þar sem mikið ónæði getur hlotist af akstrinum er lagt til að aðrir vegir (þ.m.t. göngustígar) verði að vera sérstaklega merktir til að aka megi bifhjóli í flokki I á þeim.

Um VIII. kafla.

Í VIII. kafla eru ákvæði um bann við akstri undir áhrifum áfengis og ávana- og fíkniefna. Um stefnumarkandi breytingar á ákvæðum þessa kafla vísast til umfjöllunar í VII. kafla í almennum athugasemdum við frumvarpið.

Um 44. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 44. gr. gildandi laga.

Um 45. gr.

Almenn framsetning greinarinnar um bann við ölvunarakstri er í meginatriðum sambærileg þeirri sem er að finna í 45. gr. gildandi laga. Í samræmi við þá almennu stefnumörkun frumvarpsins að rýmka gildissviðs banns við ölvunarakstri er lagt til að gerð verði sú breyting á 2. mgr. að ef vínandamagn í blóði ökumanns er meira en 0,20‰, eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, verði hann ekki talinn geta stjórnað ökutækinu örugglega, enda sé vínandamagnið í blóði minna en 1,20‰ eða 0,60 milligrömm í lítra lofts. Um rök fyrir þessari breytingu vísast til ítarlegrar umfjöllunar í VII.

kafla í almennum athugasemdum við frumvarpið. Þó skal ítrekað að eins og fram kemur í 2. mgr. 102. gr. frumvarpsins er ekki gert ráð fyrir því að svipting ökuréttar komi til við fyrsta brot þegar vínandamagn í blóði er 0,20 til 0,49‰ (eða vínandamagn í lofti nemur 0,1 til 0,245 milligrömmum í lítra lofts).

Um 46. gr.

Greinin fjallar um bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Er ákvæðið að meginstefnu til í samræmi við 45. gr. a gildandi laga. Þó er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi ákvæði að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna, sem grundvöllur að ályktun um að ökumaður teljist undir áhrifum slíkra efna og því óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega, fari aðeins fram á blóði ökumanns. Verði þannig felld niður tilvísun til þess að mæling í þvagi geti verið nægur grundvöllur í þessum efnum. Er hér á því byggt að þegar ávana- og fíkniefni, eða óvirkt umbrotsefni þess, mælist aðeins í þvagi ökumanns, en ekki í blóði, sé almennt í reynd rétt að ályktа að slíks efnis hafi verið neytt, en að ekki sé lengur um að það að ræða að ökumaður sé undir áhrifum efnisins þannig að hann teljist óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega. Í dómi Hæstaréttar frá 19. júní 2006 í máli nr. 260/2008 byggði Hæstiréttur niðurstöðu sína á því að tilvist óvirkra umbrotsefna ávana- og fíkniefna í þvagi ökumanns væri hins vegar samkvæmt gildandi 45. gr. a umferðarlaga, ein og sér, nægur grundvöllur þess að fært væri að ályktа að ákærði hefði verið undir áhrifum efnisins og því óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega í merkingu ákvæðisins. Það er því ljóst að ekki er að þessu leyti samhengi á milli framsetningar 45. gr. a gildandi laga og þeirra vísindalegu ályktana sem með réttu verða dregnar af þvagmælingu um akstursháfni ökumanns. Á því er byggt við gerð þessa frumvarps að það sé ekki ætlunin með lögmæltu banni í umferðarlögum við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna að leggja refsingu við neyslu slíkra efna, enda verði ekki staðreynt með mælingu á blóði ökumanns að slík neysla hafi í reynd haft áhrif á hæfni hans til aksturs. Á þeim forsendum er sem fyrr greinir lagt til að fellt verði úr 2. mgr. greinarinnar að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna „í þvagi“ ökumanns geti, ein og sér, talist viðhlítandi grundvöllur til stofnunar refsiábyrgðar. Er því nú það eitt áskilið að mæling á blóði ökumanns leiði í ljós að hann hafi fyrir aksturinn neytt ávana- og fíkniefna, sem bönnuð eru á íslensk yfirráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefna og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Það skal áréttað að hér er lagt til grundvallar að eyðutilvísun 1. mgr. 46. gr. frumvarpsins, sem er samhljóða gildandi 45. gr. a, til laga um ávana- og fíkniefni og reglugerða settra samkvæmt þeim lögum feli í sér stjórnskipulega viðhlítandi heimild, sbr. 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar, fyrir refsinæmi banns við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna samkvæmt umferðarlögum. Hefur enda þessi löggjafarháttur ekki sætt athugasemdum í dómaframkvæmd Hæstaréttar.

Um 47. gr.

Greinin er samhljóða 46. gr. gildandi laga, en gerð er smávægileg orðalagsbreyting með því að orðinu „þjónar“ er skipt út með orðinu „starfsmenn“ sem telja verður eðlilegra í þessu samhengi. Þá er enn fremur gert ráð fyrir því að tilkynningarskylda skv. 2. mgr. nái til þess að ökumaður sé undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

Þá er lagt til með 94. og 95. gr. frumvarpsins, eins og nánar verður rakið síðar, að gerð verði sú breyting hér á að háttsemi í formi athafnaleysis, sem þessi grein mælir fyrir um, varði ekki refsingu. Með ákvæðinu er þó mælt sem fyrr fyrir um það að þeir sem ákvæðið tekur til sinni lögboðinni skyldu að gera ráðstafanir til að hamla því að ölvaður ökumaður

aki ökutæki, m.a. með því að gera lögreglunni viðvart. Ekki er hins vegar talið rétt að virtu eðli þessarar skyldu að refsiábyrgð geti stofnast á hendur þessum aðilum ef út af er brugðið. Er það og í samræmi við réttarframkvæmd.

Um 48. gr.

Greinin er í meginatriðum samhljóða 47. gr. gildandi laga, en þó er lagt til að gerðar verði tilteknar efnisbreytingar.

Gildandi ákvæði var lögfest í núverandi mynd með 6. gr. laga nr. 66/2006. Var þá lögð til sú breyting á þágildandi ákvæði að ökumanni var gert skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf. Jafnframt var lagt til það nýmæli að ökumanni yrði gert skylt að láta í té munnvatnssýni undir ákveðnum kringumstæðum.

Þær breytingar sem gerðar voru á 47. gr. gildandi laga með 6. gr. laga nr. 66/2006 voru tilkomnar vegna tillögu starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði og skilaði skýrslu í febrúar árið 2001. Í skýrslunni var m.a. lagt til að lögreglu yrði heimilað að taka munnvatnssýni til að kanna hvort ökumaður væri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Í skýrslunni er m.a. eftirfarandi tekið fram: „Skaðleg áhrif áfengis á hæfni ökumanns eru vel þekkt. Síðustu ár hefur aukin athygli beinst að akstri undir áhrifum fíkniefna með tilliti til umferðaröryggis. Erfitt er að segja til um ætlaðan fjölda ökumanna sem aka eða hafa ekið undir áhrifum fíkniefna eða lyfja, vegna skorts á prófun ökumanna. Hins vegar er ljóst að fjöldi þeirra hefur aukist undanfarin ár og er talið að í Noregi hafi fjöldi þeirra sem aka undir áhrifum fíkniefna eða lyfja fimmfaldast á síðastliðnum 10–15 árum.“ Í fyrrnefndri skýrslu starfshópsins kom enn fremur eftirfarandi fram: „Komið hafa fram nýjar aðferðir við að mæla hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna, aðrar en með blóð- eða þvagsýni. Þróuð hafa verði tæki til að greina hvort ökumaður sé undir áhrifum ýmissa ávana- og fíkniefna með töku munnvatnssýnis. Er þessi aðferð einföld í framkvæmd og er gerð af lögreglumanni á staðnum í stað þess að færa ökumann til læknis til rannsóknar. Í Belgíu og Sviss eru í almennri notkun tæki til slíkra mælinga. Slík tæki eru þó ekki lögfull sönnun þess að ökumaður sé ekki undir áhrifum og reynist sýnið jákvætt þarf að færa ökumann til blóð- eða þvagrannsóknar til nánari greiningar og staðfestingar. Með þessu er hins vegar hægt að leiða í ljós hvort ástæða sé til að færa ökumann til slíkrar rannsóknar og þannig hægt að komast hjá því að sýni séu send í dýrar rannsóknir sem ekki reynast svo jákvæð. Slíkar mælingar myndu auðvelda eftirlit lögreglu, spara verulega tíma hjá lögreglu, starfsfólki heilsugæslu og rannsóknarstofu, og þeirri kvöð oft létt af ökumanni að vera færður til frekari rannsóknar.“

Samkvæmt 1. mgr. getur lögreglumaður í þeim tilvikum sem upp eru talin krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis gangist undir öndunarpróf og láti í té munnvatnssýni eftir atvikum ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr. laganna, sbr. 45. gr. og 46. gr., vegna neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða neyslu ávana- og fíkniefna samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni, ef hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit. Jafnframt er lögreglu heimilt að gera ökumanni að gangast undir slík próf ef talin er ástæða til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum laganna eða reglna settra samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið sérstaklega á um heimild til töku öndunar- eða munnvatnssýna.

Í samræmi við þetta er viðhaldið því fyrirkomulagi gildandi laga í 2. mgr. að lögreglumaður geti fært ökumann til rannsóknar á svita- og munnvatnssýni, auk öndunarsýnis eins og var fyrir gildistöku laga nr. 66/2006, eða til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 44. gr., 45. gr. eða 46. gr., eða hann

neitar að láta framkvæma öndunarpróf eða láta í té munnvatnssýni eða er ófær um það. Ljóst er hins vegar vegna þeirrar grundvallarbreytingar sem gerð er með 46. gr. frumvarpsins, sbr. hér að framan, að ekki verður lengur þörf á að framkvæma þvagrannsókn ef grunur leikur á akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Kemur þá blóðrannsókn aðeins til greina ef staðreyna á hvort akstur hafi verið í andstöðu við 46. gr.

Samkvæmt 3. mgr. annast lögregla töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum þvag-, svita- og munnvatnssýnis. Er þetta ákvæði að efni til samhljóða 3. mgr. 47. gr. gildandi laga. Er sem fyrr talið eðlilegt að heimild til töku munnvatnssýnis sé bæði til handa lögreglu og fyrrgreindum heilbrigðisstarfsmönnum svo unnt sé að framkvæma þessar rannsóknir á síðari stigum gerist þess þörf. Þær heimildir sem lögregla hefur til að rannsaka hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna felast hins vegar einungis í því að færa hann til töku á blóðsýni sé ástæða til að ætla að ökumaður sé undir áhrifum. Öndunarsýni koma ekki að gagni í þessu skyni, auk þess sem þvagsýna er ekki lengur þörf, sbr. 46. gr. frumvarpsins. Jafnframt er lagt til í 3. mgr. að aðrar rannsóknir og klínískt mat skuli framkvæmdar af lækni eða hjúkrunarfræðingi.

Samkvæmt lokamálslið 3. mgr. 47. gr. gildandi laga er ökumanni skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Álitamál hefur verið hvort í þessu felist heimild til að framkvæma blóð- eða þvagsýnatöku með valdbeitingu. Í þessu sambandi skal tekið fram að skv. 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008, um meðferð sakamála, verður líkamsrannsókn í formi lífsýnatöku, þar á meðal blóð- og þvagsýnatöku, aðeins ákveðin með úrskurði dómara nema fyrir liggi ótvírætt samþykki þess sem í hlut á. Fól þetta ákvæði í sér breytingu frá eldra ákvæði 2. mgr. 93. gr. laga nr. 19/1991 þar sem rannsóknara var rétt að framkvæma líkamsrannsókn án dómsúrskurðar ef brýn hætta var á að bið eftir úrskurði ylli sakarspjöllum. Rök standa til þess að ekki verði að öllu leyti gerðar jafnstrangar kröfur til rannsóknaraðgerða skv. 48. gr. frumvarpsins og gerðar eru skv. 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008, enda hefur skilvirk refsivarsla grundvallarþýðingu við rannsókn og eftirlit lögreglu vegna ölvunaraksturs og aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Á hinn bóginn er nauðsynlegt að kveða með skýrari hætti á um heimild til að beita ökumann valdi ef hann neitar að hlíta rannsókn skv. 2. mgr. og er lagt til að um það verði mælt í lokamálslið 3. mgr.

Ein tegund líkamsrannsóknar skv. 2. mgr. er þvagrannsókn sem felur í sér verulegt inngrip í líkama manns eins og dæmin sanna. Þvagrannsókn er úrræði sem notað þarf í minna mæli vegna framangreindrar breytingar í 46. gr. Að þessu virtu, og í ljósi eðlis þessa rannsóknarúrræðis, er lagt til með 4. mgr. að þvagrannsókn verði aðeins beitt, án ótvíræðs samþykkis ökumanns, að fyrir liggi úrskurður dómara samkvæmt lögum um meðferð sakamála, sbr. nú lög nr. 88/2008. Er þá horft til grundvallarreglu 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs og þeirra sjónarmiða sem búa að baki áðurnefndri 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008. Ekki er heldur viðurhlutamikið né of tímafrekt að óska eftir úrskurði dómara við þessar aðstæður þannig að gætt sé réttaröryggis þess sem í hlut á.

Í 1. mgr. 102. gr. frumvarpsins er, eins og í gildandi lögum, mælt svo fyrir að neiti maður að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 48. gr. skuli hann sviptur ökurétti, auk þess sem lagt er hér til að slík neitun teljist sjálfstætt brot á lögunum skv. 94. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að refsiákvæði af þessu tagi fer ekki í bága við stjórnarskrárvarinn rétt manns til að fella ekki á sig sök. Rétturinn til að fella ekki á sig sök er nátengdur eða felst í réttinum til réttlátrar málsmeðferðar og að hver sá sem er borinn sökum um refsiverða háttsemi skuli talinn saklaus þar til sekt hans hefur verið sönnuð, sbr. 1. og 2. mgr. 70. gr. stjórnarskrárinnar og 1. og 2. mgr. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu,

sbr. lög nr. 62/1994. Einn mikilvægasti þáttur reglunnar um að maður skuli teljast saklaus þar til sekt er sönnuð er sá grundvöllur sem sakfelling byggist á. Við málsmeðferð í máli sakbornings skal þannig gæta hlutleysis og aðeins byggja á sönnunargögnum sem voru lögð fyrir dómstólinn og eru lögmæt en ekki fengin með þvingun. Gera verður þannig greinarmun á rétti sakbornings til að tjá sig ekki um sakargiftir annars vegar og hins vegar skyldu hans til að veita atbeina sinn við öflun sönnunargagna sem eiga sjálfstæða tilveru án tillits til vilja sakbornings og fengin eru frá honum með þvingun, svo sem skjöl og blóð-, öndunar- og þvagsýni, sjá dóma Mannréttindadómstóls Evrópu frá 17. desember 1996 í máli Saunders gegn Bretlandi og frá 5. janúar 2006 í máli Schmidt gegn Þýskalandi. Þannig er t.d. upphaflegt markmið réttarins til að neita að tjá sig að sporna við því að maður verði þvingaður til að játa sök við yfirheyrslur hjá lögreglu og að upplýsingar sem fengnar eru fram með slíkri þvingun verði ekki lagðar til grundvallar við ákvörðun um sekt manns en með því skapast hætta á að menn verði ranglega sakfelldir, sjá dóm Mannréttindadómstóls Evrópu frá 14. febrúar 2000 í máli John Murray gegn Bretlandi. Þegar gögn, svo sem lífsýni, eru hins vegar hlutlæg í eðli sínu eiga þessi sömu rök ekki við.

Að öllu þessu virtu er, sem fyrr greinir, lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi, sbr. 3. mgr. 47. gr. og 102. gr. gildandi laga, að neitun ökumanns á að hlíta rannsókn skv. 2. mgr. 48. gr. frumvarpsins, sbr. 3. mgr., teljist sjálfstætt brot og geti nú varðað sekt, sbr. 1. mgr. 94. gr., og sviptingu ökuréttar, sbr. 1. mgr. 102. gr. frumvarpsins.

Í 5. mgr. er mælt fyrir um gjaldtökuheimild vegna kostnaðar við töku sýna og rannsókn skv. 1.–3. mgr. Ákvæðið er samhljóða 4. mgr. 47. gr. gildandi laga, en lagt er til að upphæðin verði 20.000 kr. í stað 15.000 kr. í gildandi lögum.

Um 49. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 58. gr. gildandi laga. Rétt er hins vegar að færa ákvæðið, sem fjallar um upplýsingaskyldu eigenda (umráðamanns) ökutækis gagnvart lögreglu, framar í lögin og þá hér í kafla um bann við ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

Um IX. kafla.

Í IX. kafla eru reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni, en ákvæði um þessi efni er nú að finna í 44. gr. a og 44. gr. b gildandi laga, sbr. 3. laga nr. 84/2004 og 3. og 4. gr. laga nr. 66/2006. Réttara er og heppilegra að ákvæði þessi, sem hafa að geyma refsinæmar hátternisreglur er varða tiltekna tegund ökutækja, séu staðsett í sérstökum kafla og í ítarlegri útfærslu en í gildandi lögum.

Framsetning gildandi 44. gr. a umferðarlaga er með þeim hætti að ráðherra er veitt víðtækt vald til að setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni, ökurita o.fl., þar sem m.a. skuli kveðið á um nánar tilgreind atriði sem talin eru upp í ákvæðinu. Með 3. gr. laga nr. 66/2006 var gerð heildstæð breyting á reglugerðarheimild 44. gr. a umferðarlaga í það horf sem nú gildir og þá einkum í ljósi dóms Hæstaréttar frá 28. október 2004 í máli nr. 251/2004. Var ætlunin einkum sú að styrkja eins og kostur væri lagastoð gildandi reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna vegna þeirra athugasemda sem fram höfðu komið um þetta atriði, m.a. í áðurnefndum dómi. Hvað sem því líður er ljóst að gildandi 44. gr. a og 44. gr. b umferðarlaga byggjast sem fyrr á þeirri meginstefnumörkun að það sé á valdi ráðherra að setja einstakar efnisreglur um þau atriði sem tilgreind eru í ákvæðunum.

Í samræmi við eitt af meginmarkmiðum fyrirliggjandi frumvarps hefur við samningu þess verið tekin afstaða til þess hvort og þá að hvaða marki rétt sé að umferðarlögin sjálf hafi að geyma þær hátterniskröfur sem gera verður til þeirra ökumanna sem annast farþega- eða farmflutninga í atvinnuskyni og þá í ljósi skuldbindinga íslenska ríkisins samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið sem ákvæði þessi byggjast á. Við akstur ökutækja til farþega- og farmflutninga á vegum reynir mikið á ökumanninn og því er mikilvægt að reglur um slíkan akstur og lögboðna hvíld ökumanns séu þannig úr garði gerðar að ökumanni sé gert að hvílast með hæfilegu millibili.

Hefur sú leið verið farin að setja fram ítarlegri reglur en nú eru í gildandi lögum, en ekki þykja efni til að taka inn allar hátternisreglur sem er að finna í reglum um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra sem voru fyrst innleiddar í íslenskan rétt í framhaldi af gildistöku EES-samningsins 1993. Þessar reglur byggjast á reglugerð EB nr. 3820/85/EBE, frá 20. desember 1985, um samhæfingu tiltekinnar löggjafar á sviði félagsmála er varðar flutninga á vegum, reglugerð (EB) nr. 3821/85, frá 20. desember 1985, um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum, tilskipun ráðsins nr. 88/599/EBE, frá 23. nóvember 1988, um staðlaðar aðferðir við eftirlit með framkvæmd reglugerðar nr. 3820/85/EBE, og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2002/15/EB, frá 11. mars 2002, um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum.

Nú hefur reglugerð nr. 561/2006/EB, frá 15. mars 2006, um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutning á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins nr. 2135/98/EB og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 gengið í gildi og leyst fyrri reglugerð af hólmi. Jafnframt hefur tilskipun 88/599/EBE verið felld úr gildi en í hennar stað kemur tilskipun ráðsins 2006/22/EB um sama efni.

Um 50. gr.

1. mgr. er nýmæli, en í henni koma fram þau sjónarmið sem reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna byggjast á, þ.e. að þær séu settar í þágu umferðaröryggis. Jafnframt eru tiltekin þau tímabil sem miðað er við varðandi akstur og hvíld ökumanns í farþega- og farmflutningum ökutækja yfir 3,5 tonn.

Reglugerðarheimild í 2. mgr. byggist á 1. mgr. 44. gr. a gildandi laga.

Um 51. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði ákvæði samhljóða því sem fram kemur í 13. gr. reglugerðar nr. 662/2006 um heimild ökumanns til að víkja frá reglum um aksturs- og hvíldartíma, þ.e. að heimilt verði að víkja frá reglum sem settar verða á grundvelli 50. gr. frumvarpsins varðandi leyfilegan aksturstíma þar til daglega hvíld skuli taka, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks, ökutækis eða farms þess. Ítrekuð er sú forsenda að slíkt frávik tefli ekki umferðaröryggi í tvísýnu.

Um 52. gr.

Í 1. mgr. greinarinnar er lagt til að lögfest verði almenn skylda flutningsaðila til að skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir ákvæðum 50. gr. um aksturs- og hvíldartíma. Þessa skyldu er nú að finna í 12. gr. reglugerðar nr. 662/2006.

Síðari málsliður 1. mgr. byggist á 2. mgr. 44. gr. a gildandi laga, en ökumaður og flutningsaðili skulu sjá til þess að ökuriti sé notaður í þeim ökutækjum sem falla undir reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

2. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 44. gr. a gildandi laga.

Um 53. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 44. gr. b gildandi laga.

Um 54. gr.

Fyrri málsliður 1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 47. gr. a gildandi laga sem lögfest var með 1. gr. laga nr. 91/2001, um breytingu á umferðarlögum. Lagt er til að ákvæðið verði gert skýrara með því að tekið verði af skarið í nýjum málslið um að einnig sé lagt bann við því að ökumaður sendi eða lesi smáskilaboð eða nýti aðra notkunarmöguleika farsímans, svo sem leiki, myndavélar, tölvupósthólf o.s.frv. á meðan á akstri stendur. Um forsendur fyrir þessari breytingu má vísa til þeirra löggjafarsjónarmiða sem fram koma í lögskýringargögnum að baki breytingalögum nr. 91/2001. Ákvæði 54. gr. nær til allra ökumanna sem stjórna ökutæki og þannig einnig til hjólreiðamanna.

Ákvæði 2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 47. gr. a gildandi laga, en þó er lagt til að gerðar verði ákveðnar orðalagsbreytingar til skýringarauka.

Um XI. kafla.

Í kaflanum er finna efnisreglur um ökupróf, ökuskírteini, ökukennara og ökunám. Rétt er að ákvæðum þessum sé safnað saman í einn, sjálfstæðan kafla í lögunum, en þessi ákvæði eru nú hluti af VII. kafla gildandi laga um ökumenn. Hefur þessi framsetning hvort tveggja það að markmiði að vera til hagræðis og að auka skýrleika.

Í tengslum við heildarendurskoðun umferðarlaga, sem nánar er gerð grein fyrir í almennum athugasemdum við frumvarp þetta, skipaði samgönguráðherra í febrúar 2008 starfshóp til að fjalla um málefni ökunáms og ökukennslu hér á landi. Nefndin skilaði af sér skýrslu af þessu tilefni í september 2008. Þar koma fram tillögur starfshópsins í 25 liðum ásamt nánari greinargerð um hvern lið. Þá fylgdi með uppkast að nýrri reglugerð um ökunám, ökupróf og endurmenntun ökumanna. Við gerð þessa frumvarps hefur að nokkru marki verið horft til skýrslu starfshópsins, einkum varðandi breytingar á ákvæðum gildandi laga um ökunám og ökukennslu eins og nánar verður gerð grein fyrir í athugasemdum við 62.–65. gr.

Um 55. gr.

Greinin byggist að nokkru á 48. gr. gildandi laga. Þó eru veigamiklar breytingar gerðar á efni hennar.

Samkvæmt 1. mgr. er gert ráð fyrir, eins og verið hefur, að ríkislögreglustjóri gefi út ökuskírteini. Jafnframt er gert ráð fyrir í síðari málslið 1. mgr. að ríkislögreglustjóri geti falið sýslumönnum að annast útgáfu ökuskírteina og er þetta breyting frá 1. mgr. 48. gr. gildandi laga.

Með a-lið 2. mgr. er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá fyrirkomulagi gildandi laga að maður þurfi að vera orðinn fullra 18 ára til að hann öðlist B-réttindi til að aka bifreið, enda fullnægi hann einnig kröfum um líkamlegt og andlegt heilbrigði, sbr. b-lið sömu málsgreinar, hafi hlotið kennslu í ökuskóla og sannað akstursháfni sína og þekkingu með prófi, sbr. c-lið, og uppfylli kröfur um búsetuskilyrði, sbr. d-lið. Um forsendur og rök fyrir þessari breytingu vísast nánar til ítarlegrar umfjöllunar í VIII. kafla í almennum athugasemdum.

Ákvæði b-liðar er breytt frá gildandi lögum þannig að einungis megi veita þeim ökuskírteini sem er til þess nægilega andlega og líkamlega hæfur, sbr. þó 3. mgr., og hefur fullnægjandi sjón. Ákvæði gildandi laga um heyrn þykir ekki eiga við þar sem mat verður að fara

fram hverju sinni á því hvort skert heyrn valdi því fortakslaust að viðkomandi teljist ekki hæfur til að stjórna ökutæki. Öðru máli gegnir hins vegar um sjón ökumanns.

C-liður 2. mgr. er samhljóða c-lið 2. mgr. 48. gr. gildandi laga að því undanskildu að gerð er krafa um kennslu í ökuskóla og enn fremur er áskilið að viðkomandi hafi fengið þjálfun í akstri í ökugerði.

Með d-lið 2. mgr. er lagt til að lögfest verði sú meginregla að maður verði að hafa fasta búsetu hér á landi til að geta fengið ökuskírteini. Í viðauka IIX við reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011 koma fram reglur um búsetuskilyrði í tengslum við útgáfu ökuskírteinis. Þetta skilyrði er þess eðlis að um það verður að vera mælt í lögum. Á hinn bóginn er í f-lið 9. mgr. gert ráð fyrir því að um undanþágur frá búsetuskilyrðinu verði sem fyrr nánar fjallað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

Eins og 2. mgr. ber með sér er þar fjallað um ökuréttindi til að aka bifreið í B-flokki. Í 3. mgr. er ráðherra hins vegar veitt heimild til að setja reglur um kröfur til ökuréttinda annarra ökutækja sem upp eru talin í 56. gr. frumvarpsins.

4. mgr. er nýmæli, en lagt er til að fresta skuli veitingu ökuréttinda til þess sem ekur án réttinda um fjóra mánuði fyrir hvert skipti sem slíkur akstur á sér stað. Ákvæði þessu er einkum ætlað að letja ungmenni sem ekki eru komin með ökuréttindi frá því að aka réttindalaus.

Reglugerðarheimild 5. mgr. er efnislega samhljóða 49. gr. gildandi laga.

Ákvæði 6. mgr. er samhljóða 3. mgr. 48. gr. gildandi laga.

Ákvæði 7. mgr. er samhljóða 2. málsl. 1. mgr. 48. gr. gildandi laga, en þó er gert ráð fyrir að ökumaður framvísi ökuskírteini ef eftirlitsmaður Vegagerðarinnar, sbr. XVI. kafla, krefst þess í tengslum við eftirlit með akstri ökutækja til farþega- og farmflutninga yfir 3,5 tonnum.

Ákvæði 8. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 52. gr. gildandi laga.

Reglugerðarheimild í 9. mgr. tekur mið af þeim breytingum sem orðið hafa varðandi ökuskírteini.

Um 56. gr.

Grein þessi er nýmæli þar sem lagt er til að ökuréttindaflokkar séu skilgreindir í umferðarlögum. Byggist þetta sjónarmið á því að ökuréttindi eru í raun grunnundirstaða þess hvaða ökutæki ökumaður megi aka og því liggi rök fyrir því að hafa flokkana í umferðarlögum. Sérstök réttindi þarf fyrir hvern flokk og til að öðlast réttindi í ákveðnum flokki, t.d. fyrir C- eða D-flokk, þarf viðkomandi að hafa ökuskírteini fyrir B-flokk. Skilgreiningar eru í samræmi við ákvæði tilskipunar nr. 2006/126/EB, sem innleidd hefur verið hér á landi með reglugerð nr. 830/2011 um ökuskírteini, en með tilskipuninni er stefnt að því að samræma ökuréttindi í löndum Evrópska efnahagssvæðisins, m.a. til að auðveldara sé að ferðast akandi innan svæðisins eða starfa þar sem ökumaður.

Í 2. mgr. er kveðið á um að ráðherra setji reglugerð nánari reglur um ökuréttindaflokka með hliðsjón af ákvæðum tilskipunar nr. 2006/126/EB. Skv. 16. gr. tilskipunarinnar ber aðildarríkjum að leiða þessar reglur í landslög fyrir 19. janúar 2013.

Í greininni er annars vegar skilgreint ökutæki fyrir hvern ökuréttindaflokk fyrir sig og hins vegar er kveðið á um að ráðherra setji reglur um hámarksvélarafl ökutækja í tilteknum flokki, hvaða öðrum vélknúnum ökutækjum ökuskírteini í tilteknum flokki veitir einnig rétt til að stjórna og fyrir hvaða flokka skuli gilda það skilyrði að umsækjandi um ökuskírteini skuli hafa fullnaðarskírteini fyrir B-flokk.

Helsta nýmælið frá gildandi lögum varðandi ökuréttindaflokkana er ákvæði um hærri aldursmörk til að mega öðlast ökuskírteini fyrir A1-, A2- og A-flokk, svo og C1-, C-, D1- og D-flokk.

Um 57. gr.

Í greininni er fjallað um bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini og er hún efnislega í samræmi við 51. gr. gildandi laga varðandi kröfur til byrjanda vegna útgáfu bráðabirgðaskírteinis og fullnaðarskírteinis. Að öðru leyti skýrir greinin sig sjálf.

Um 58. gr.

Í þessari grein er fjallað um gildistíma ökuskírteinis og er lagt til að grundvallarreglur þar að lútandi verði lögfestar í samræmi við tilskipun Evrópusambandsins um ökuskírteini 2006/126/EB.

Í 3. mgr. er það nýmæli að fullnaðarskírteini fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk, svo og T-flokk, gildi í 15 ár í stað til 70 ára aldurs skírteinishafa. Samkvæmt tilskipun 2006/126/ESB hafa aðildarríki EES-samningsins val um að ökuskírteini gildi í 10 til 15 ár. Lagt er til í ákvæði til bráðabirgða að breytingin taki gildi 19. janúar 2013 í samræmi við tilskipunina, en fram að þeim tíma gildi ákvæði 51. gr. gildandi laga um gildistíma ökuskírteinis. Gert er ráð fyrir að kveðið verði á um gildistíma ökuskírteina fyrir aðra ökuréttindaflokka í reglugerð. 15 ára gildistíminn á við um öll ökuskírteini sem gefin eru út eftir 19. janúar 2013, hvort sem um er að ræða ný eða endurútgefin ökuskírteini, t.d. ef ökuskírteini hefur glatast.

Í 4. mgr. eru ákvæði um gildistíma ökuskírteinis vegna farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni, en slík réttindi skulu gefin út til fimm ára frá útgáfudegi miðað við tilskipun 2006/126/EB. Jafnframt eru í 5. mgr. settar fram reglur um gildistíma slíks ökuskírteinis eftir 70 ára aldur skírteinishafa.

Í 5. mgr. er kveðið á um gildistíma ökuskírteinis þess sem er orðinn fullra 70 ára, en rétt þykir að hafa þessi ákvæði í lögum.

Um 59. gr.

Í greininni er fjallað um kröfur til aksturs dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla í flokki I og til torfærutækja og er hún að meginefni til samhljóða 55. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að aldursskilyrði varðandi akstur á léttu bifhjóli í flokki I verði 15 ár og að lágmarksaldur til aksturs dráttarvélar í 1. mgr. verði hækkað í 16 ár. Enn fremur er lagt til það nýmæli að stjórnandi vinnuvélar skuli hafa tilskilin réttindi í meðferð slíkra tækja, sbr. 3. mgr. Er þá m.a. litið til þess að hér sé um mismunandi flókin tæki að ræða og að tryggt verði að vera að stjórnandi vinnuvélar hafi nauðsynlega kunnáttu til verksins, án tillits til ökuréttinda viðkomandi. Að öðru leyti eiga ákvæði XI. kafla um ökuréttindi við um ökutæki sem falla undir grein þessa.

Um 60. gr.

Greinin byggist á 52. og 54. gr. gildandi laga. Lagt er til að lögfest verði það nýmæli að ráðherra geti ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslensk ökuskírteini jafnframt gild í því ríki. Slíkar reglur gilda um ökuskírteini sem gefin eru út á Evrópska efnahagssvæðinu. Er þá áskilið að fyrir liggi gagnkvæm viðurkenning ökuréttinda á milli Íslands og annars ríkis, en sambærilegt ákvæði er nú í reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011.

Um 61. gr.

Með grein þessari eru gerðar talsverðar breytingar á reglum um afturköllun ökuréttinda, þó svo að meginefni 53. gr. núgildandi laga haldist óbreytt.

1. mgr. er samhljóða 1. málsl. 1. mgr. 53. gr. gildandi laga.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði nýmæli sem ætlað er að tryggja enn frekar að raunhæft og virkt læknisfræðilegt eftirlit sé með því að ökumenn fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. um að vera líkamlega og andlega hæfir til að stjórna ökutæki. Lagt er til að mælt verði fyrir um þá skyldu heimilislæknis eða sjúkrastofnunar að gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart án tafar ef vafi er talinn leika á því að handhafi ökuréttinda fullnægi umræddum skilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. Þar sem læknir eru bundinn þagnarskyldu um málefni sjúklinga sinna skv. 1. mgr. 15. gr. læknalaga, nr. 53/1988, og 1. mgr. 12. gr. laga nr. 74/1997, um réttindi sjúklinga, er sérstaklega lögboðið að þessi þagnarskylda standi umræddri tilkynningarskyldu ekki í vegi. Er þá m.a. horft til 2. mgr. 15. gr. læknalaga þar sem segir að þagnarskylda læknis „[gildi] ekki bjóði lög annað eða sé rökstudd ástæða til þess að rjúfa þagnarskyldu vegna brýnnar nauðsynjar“, og til 1. mgr. 13. gr. laga um réttindi sjúklinga, þar sem segir að „[þagnarskylda] skv. 12. gr. [nái] ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustu ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum“. Í þeim tilvikum beri starfsmanni í heilbrigðisþjónustu skylda til að koma upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bær yfirvöld, sbr. síðari málslið 1. mgr. 13. gr. laga nr. 74/1997. Hér vegast á annars vegar brýnir almannahagsmunir af því að þeir ökumenn, sem vafi leikur á að fullnægi lögmæltum heilbrigðiskröfum, séu ekki við stjórn ökutækis og hins vegar hagsmunir einstaklinga af því að eiga í trúnaðarsambandi við lækni. Nauðsynlegt er að gera lækni það kleift að gera trúnaðarlækni viðvart ef vafi leikur á um akstursháefni ökumanns. Eðlilegt er hins vegar að endanlegt mat á því hvort á skorti að ökumaður sé líkamlega og andlega hæfur til að stjórna ökutæki sé í höndum sérstaks trúnaðarlæknis Umferðarstofu, en ekki persónulegs læknis hlutaðeigandi. Að fenginni tilkynningu skal trúnaðarlæknir Umferðarstofu, eins fljótt og unnt er, óska eftir því að hlutaðeigandi ökumaður gangist undir rannsókn hjá stofnun sem sérhæfir sig í slíku mati. Við þá rannsókn skal meta þá líkamlegu og andlegu þætti sem áhrif hafa á akstursháefni og koma nánar fram í reglum sem ráðherra setur í reglugerð, að höfðu samráði við velferðarráðherra og landlækni. Trúnaðarlæknir getur ákveðið að handhafi ökuréttinda fari í verklegt ökupróf að lokinni læknisrannsókn. Þá er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um skipun trúnaðarlæknis Umferðarstofu, einn eða fleiri, hæfniskröfur þeirra, verklag við framkvæmd ökuprófa o.fl.

Í 3. mgr. er enn fremur það nýmæli að lögreglu er veitt heimild til að afturkalla ökuréttindi tímabundið í þrjá mánuði, ef vafi leikur á að ökumaður teljist hæfur til aksturs ökutækis. Það er síðan lagt í hendur ökumannsins að fá mat á akstursháefni sinni. Gert er ráð fyrir að trúnaðarlæknir Umferðarstofu hafi umsjón með slíkum málum og leggi fram endanlegt mat á hæfni ökumanns á grundvelli framkominna gagna, en framkvæmd rannsóknar fari fram á sérhæfðri stofnun.

Samkvæmt 4. mgr. er gert ráð fyrir að trúnaðarlæknir geti farið fram á að handhafi ökuréttinda fari í verklegt hæfnispróf að lokinni læknisrannsókn, og byggir trúnaðarlæknir þá niðurstöðu sína m.a. á umsögn ökukennara um akstursháefni viðkomandi. Í reglugerðarheimild skv. 6. mgr. er lagt til það nýmæli að ráðherra geti sett reglur um takmarkaða afturköllun ökuleyfis, en í reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011 er vísun í slíka heimild á grundvelli tilskipunar 2006/126/EB. Frekari útfærsla þessa ákvæðis yrði þá byggð á efni tilskipunarinnar.

Ákvæði 5. mgr. er byggt á 2. og 3. málsl. 1. mgr. 53. gr. gildandi laga, en gerðar eru ákveðnar efnis- og orðalagsbreytingar sem taka mið af nýmælum í grein þessari. Þá er lagt til að útgefanda ökuréttinda sé skylt að afturkalla ökuréttindi ef svo háttar til sem segir í ákvæðinu.

Ákvæði 7. er samhljóða 2. mgr. 53. gr. núgildandi laga.

Ákvæði 9. mgr. er nýmæli, en það byggir á því að sýni handhafi skírteinis til aksturs bifhjóls í flokki I af sér ámælisverða hegðun við aksturs slíks hjóls varði það afturköllun réttinda. Greinin þarfnast að öðru leyti ekki frekari skýringar við.

Um 62. gr.

Eins og rakið er í athugasemdum við XI. kafla frumvarpsins hefur við endurskoðun gildandi laga verið sérstaklega horft til reglna um ökunám og ökukennslu. Starfshópur sem skipaður var á vegum samgönguráðherra skilaði af sér skýrslu um það efni í september 2008 sem höfð hefur verið að nokkru til hliðsjónar við gerð þessa frumvarps.

Um ökukennara og ökuskóla er nú fjallað í 56. gr. gildandi laga, en þar er að finna sjálfstæðar efnisreglur í 1.–4 mgr. Í 5. mgr. er síðan mælt svo fyrir að ráðherra setji nánari reglur um tilhögun ökukennaranáms og prófs, um löggildingu, endurnýjun hennar, starfsemi ökukennara og gjald fyrir ökukennaranám og próf og löggildingu. Þá geti ráðherra sett reglur um stofnun og starfsemi ökuskóla, sbr. 7. mgr. Þá er gert ráð fyrir því í a-lið 1. mgr. 52. gr. gildandi laga að ráðherra setji reglur um ökunám og ökukennslu.

Með 62. gr. frumvarpsins er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting á fyrirkomulagi ökukennslu hér á landi að hún skuli nú fara fram í ökuskólum og ökugerðum sem hlotið hafa til þess starfsleyfi Umferðarstofu. Verði þannig að meginstefnu til horfið frá því að ökukennsla verði áfram á forræði og ábyrgð hvers einstaks ökukennara fyrir sig heldur sé það verkefni ökuskóla að annast ökunám, bæði hinn bóklega og verklega hluta.

Samkvæmt 7. mgr. 56. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um stofnun og starfsemi ökuskóla. Um það efni er nú fjallað í VIII. kafla reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011. Í samræmi við fyrrgreinda grundvallarbreytingu er hér lagt til að meginreglur um starfsleyfi ökuskóla komi fram í lögunum sjálfum og er við útfærslu þeirra tekið að nokkru mið af tillögum áðurgreinds starfshóps samgönguráðherra um ökunám, ökukennslu og ökuskóla frá því í september 2008.

Samkvæmt 1. mgr. er lagt til að Umferðarstofa veiti ökuskólum og ökugerðum starfsleyfi til að annast ökunám.

Í 2. mgr. er að finna þau skilyrði sem ökuskóli og ökugerði þurfa að uppfylla til að fá útgefið starfsleyfi.

Samkvæmt 3. mgr. skal starfsleyfi bundið við kennslu fyrir einn flokk ökutækja eða fleiri, en samkvæmt þessu getur ökuskóli sótt um starfsleyfi fyrir fleiri en einn flokk ökutækja, enda sé að öðru leyti fullnægt skilyrðum 2. mgr. fyrir hvern flokk fyrir sig. en nánari lýsing á mismunandi flokkum ökutækja komi áfram fram í reglugerð sem ráðherra setur á grundvelli 65. gr.

Samkvæmt 4. mgr. skal starfsleyfi veitt til fimm ára í senn. Eðlilegt þykir að lok starfsleyfis miðist við áramót.

Um 63. gr.

Með greininni er lagt til að gerðar verði ákveðnar efnisbreytingar frá 1. mgr. 56. gr. gildandi laga hvað varðar starfsleyfi ökukennara. Er hér sem fyrr greinir horft að nokkru leyti

til þeirra tillagna sem fram koma í skýrslu starfshóps samgönguráðherra um ökukennslu, ökupróf, starfsleyfi ökukennara og starfsleyfi ökuskóla.

Í 1. mgr. eru talin upp þau skilyrði sem sá er sækir um starfsleyfi til að annast ökukennslu þarf að uppfylla. Í fyrsta lagi verður hann skv. a-lið 1. mgr. að hafa náð 24 ára aldri. Er þannig lagt til að lágmarksaldur til að hljóta starfsleyfi sé hækkað um þrjú ár, en skv. a-lið 2. mgr. 56. gr. gildandi laga er lágmarksaldurinn 21 ár. Er hér annars vegar horft til tillögu a-liðar 2. mgr. 55. gr. frumvarpsins um hækkun almenns lágmarksaldurs til að hljóta ökuskírteini úr 17 árum í 18 ár og hins vegar til þess að æskilegt þykir að ökukennari hafi a.m.k. fimm ára reynslu af akstri bifreiða og bifhjóla, sbr. b-lið 1. mgr. 63. gr. Er það jafnframt breyting frá b-lið 2. mgr. 56. gr. gildandi laga þar sem aðeins er krafist þriggja ára reynslu af akstri bifreiða. Í c-lið 1. mgr. 63. gr. er auk þess gert að skilyrði að hlutaðeigandi hafi stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja. Þá er í d-lið 1. mgr. áskilið að sá er æskir starfsleyfis sem ökukennari þurfi að fullnægja kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni. Í e-lið er áskilið að ökukennari hafi ökuréttindi á öll vélknúin ökutæki til að öðlast starfsleyfi sem ökukennari.

Lagt er til í 2. mgr. að starfsleyfi til ökukennslu gildi í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi.

Um 64. gr.

Samkvæmt 6. mgr. 56. gr. gildandi laga getur útgefandi ökukennararéttinda hvenær sem er svipt mann ökukennararéttindum ef ástæða þykir til. Þetta ákvæði er ófullnægjandi og ekki í samræmi við þær lagaáskilnaðarkröfur sem leiðir af atvinnufrelsisákvæði 75. gr. stjórnarskrár lýðveldisins Íslands. Með 64. gr. frumvarpsins er því lagt til að lögfest verði skýrt ákvæði um að farið skuli að stjórnsýslulögum við meðferð slíkra mála, en hér eiga einkum við meginreglur 13. og 14. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, um andmælarétt og tilkynningarskyldu stjórnvalds um meðferð máls.

Þá er í 2. mgr. jafnframt ráðgert að málið skuli sent hlutaðeigandi lögreglustjóra til umsagnar áður en starfsleyfi er veitt að nýju.

Um 65. gr.

Greinin fjallar um almenna skyldu ökukennara, ökuskóla og ökugerða til að haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði laganna og reglna sem ráðherra setur í reglugerð. Er þetta ákvæði samsvarandi 39. gr. reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011. Er og ráðgert að í reglugerð sem ráðherra setur verði m.a. mælt fyrir um inntak starfsleyfa ökukennara, ökuskóla og ökugerða, um málsmeðferð við útgáfu og afturköllun starfsleyfis til ökukennara, ökuskóla og ökugerða, um tilhögun og framkvæmd ökuprófa, aðstöðu ökuskóla og ökugerða til bóklegrar og verklegrar ökukennslu, aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu, um kröfur til kennslufræðilegrar ráðgjafar, um árlega skýrslugjöf ökuskóla og ökugerða til Umferðarstofu og um kynningar- og leiðbeiningarskyldu ökuskóla og ökugerða gagnvart nemendum, eftirlit Umferðarstofu með ökukennslu, ökuskólum og ökugerðum og starfstengd námskeið og endurmenntun ökukennara.

Um 66. gr.

Greinin fjallar um kennsluakstur undir handleiðslu ökukennara og er efnislega samhljóða 1.–3. mgr. 57. gr. gildandi laga. Hugtakanotkun hefur hér verið nokkuð á reiki og er í frumvarpinu talið rétt að gera greinarmun á kennsluakstri undir handleiðslu ökukennara sem hefur

útgefið starfsleyfi sem nú er fjallað um í framangreindum 1.–3. mgr. 57. gr. gildandi laga, og hins vegar æfingaakstri sem fram fer undir leiðsögn og eftirliti leiðbeinanda, en um það efni er fjallað í nýmæli 67. gr. frumvarpsins.

Í 4. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að ökunemi þurfi, áður en hann hefur kennsluakstur, að sækja um námsheimild hjá lögreglustjóra. Fer þá fram mat á því hvort ökunemi fullnægi m.a. heilbrigðisskilyrðum b-liðar 2. mgr. 55. gr. og búsetuskilyrðum skv. d-lið sömu málsgreinar og hvort svo sé ástatt um hann sem greinir í 5. mgr. 55. gr., en námsheimild verður ekki gefin út ef svo er að mati lögreglustjóra. Synjun námsheimildar má kæra til ráðuneytis. Er um að ræða stjórnvaldsákvörðun og ber því að fara að reglum stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, við úrlausn slíkra mála.

5. mgr. er nýmæli en þar er kveðið á um tímamörk útgáfu námsheimildar vegna aldurs fyrir mismunandi flokka ökutækja.

Um 67. gr.

Samkvæmt 6. mgr. 57. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um æfingaakstur án löggilts ökukennara, þar á meðal um lágmarksþjálfun nemanda, enda hafi leiðbeinandinn náð 24 ára aldri, hafi gild réttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki. Um þetta efni er þannig fjallað í 30. og 31. gr. reglugerðar nr. 501/1997 um ökuskírteini, með síðari breytingum, og 2. lið í IV. viðauka við reglugerðina.

Í greininni er nú lagt til að lögfestar verði skýrar efnisreglur um æfingaakstur með leiðbeinanda.

Samkvæmt 1. mgr. er ökunema sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning hjá ökukennara á vegum ökuskóla heimilt að æfa akstur bifreiðar með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Skilyrði til að veita leyfi til leiðbeinanda samkvæmt greininni er að hann hafi a. 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, og c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið án ökuskírteinis vegna ökuleyfissviptingar.

Í 2. og 3. mgr. er fjallað um tímalengd leyfis til leiðbeinanda og um merkingar ökutækis sem notað er til æfingaaksturs.

Í 4. mgr. er mælt svo fyrir að æfingaakstur skuli fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Umferðarstofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gildi að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 66. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt 5. mgr. er lagt bann við því að leiðbeinandi taki endurgjald fyrir starf sitt. Leiðbeinendur hafa aðeins leyfi til að sinna æfingaakstri tímabundið og er gjarnan um að ræða foreldra eða önnur skyldmenni sem sinna þessu hlutverki, a.m.k. þegar um grunnökunám er að ræða. Ekki er því ætlast til þess að leiðbeinendur veiti reglubundna þjónustu í þessum efnum og taki fyrir hana þóknun. Hafi hlutaðeigandi áhuga á slíku ber honum að æskja starfsleyfis sem ökukennari í samræmi við reglur þar um.

Um XII. kafla.

Í þessum kafla er fjallað almennt um kröfur til gerðar, búnaðar og skráningar ökutækja, eins og gert er í VIII. kafla gildandi laga. Með tilliti til þess að í gildandi ákvæðum VIII. kafla er að verulegu leyti að finna reglugerðarheimildir ráðherra til að setja nánari fyrirmæli um þessi efni er lagt til að ákvæði kaflans sæti þónokkrum efnisbreytingum. Lagt er til að Umferðarstofu verði falið að útfæra reglur um gerð og búnað ökutækja sem byggjast á

alþjóðlegum samningum. Í bígerð er að Ísland gerist aðili að samningi Sameinuðu þjóðanna um framleiðslu ökutækja frá 1958, en þar koma fram helstu reglur sem gilda um framleiðslu, gerð og búnað ökutækja. Verður að telja eðlilegt að Umferðarstofa geti útfært þær reglur og gefið út, jafnóðum og þær breytast. Lúta þessar reglur enda fyrst og fremst að tæknilegum kröfum sem gerðar eru til ökutækja og eru alþjóðlegar í eðli sínu.

Um 68. gr.

Ákvæði 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 59. gr. gildandi laga.

Ákveðnar orðalagsbreytingar eru gerðar á 2. mgr. og ítrekað að eigandi ökutækis beri ábyrgð á því að ökutækið sé í lögmæltu ástandi skv. 1. mgr. og í samræmi við reglur sem ráðherra setur um gerð og búnað ökutækja á grundvelli 4. mgr. greinarinnar. Hugtakið „umráðamaður“ er haft innan sviga til samræmis við það sem fram kemur í X. kafla í almennum athugasemdum við lagafrumvarp þetta. Þar er gert ráð fyrir að umráðamaður sé sá sem á grundvelli persónulegs samnings, svo sem vinnuréttarsambands, hefur bifreið til umráða. Bifreiðin er þá eftir sem áður á ábyrgð eiganda, en við þær aðstæður er eðlilegt að hin lögbundna skylda til að haga ástandi ökutækisins í samræmi við gildandi reglur hvíli á umráðamanni.

3. mgr. er óbreytt frá 3. mgr. 59. gr. núgildandi laga að öðru leyti en því að lagt er til að felldur verði út 4. málsl. þess efnis að starfsmaður verkstæðis skuli tilkynna yfirmanni ef hann telur öryggisbúnaði ökutækis áfátt. Er ákvæði þetta úrelt og því ekki efni til að halda því í frumvarpinu. Í þess stað er öryggis- og verndarbúnaði bætt við upptalningu í 2. málsl.

4. mgr. tekur mið af 60. gr. núgildandi laga en uppsetningu breytt þannig að reglugerðarheimild er gerð skýrari en nú er. Nýmæli er í a-lið um að kröfur til ökutækis skuli grundvallast á reglum um heildargerðarviðurkenningu þess, en hér er um samræmdar reglur að ræða sem eiga að tryggja að öryggiskröfur og kröfur til verndunar umhverfis við markaðssetningu þeirra hér á landi séu uppfylltar.

Það nýmæli er í 5. mgr. ákvæðisins að gert er ráð fyrir að Umferðarstofu verði falið að útfæra reglur um gerð og búnað ökutækja. Þar með verði tæknikröfur til gerðar og búnaðar ökutækja, sem að mestu leyti byggjast á alþjóðasamningi Sameinuðu þjóðanna um framleiðslu ökutækja, nánar útfærðar og gefnar út af Umferðarstofu. Ísland hefur ekki gerst aðili að þessum samningi, en stefnt er að því að svo verði innan skamms. Reglur þessar koma einnig fram í gerðum Evrópusambandsins sem Íslandi er gert að innleiða og miða að samræmingu krafna um gerð og búnað ökutækja á Evrópska efnahagssvæðinu.

Um 69. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 62. gr. gildandi laga. Breytingar markast af því að tengitæki fellur nú undir skilgreiningu á eftirvagni, sbr. 3. gr., og er því fellt út úr greininni.

Um 70. gr.

Greinin fjallar um skráningarskyldu ökutækja. Lagt er til að gerð verði breyting frá fyrirkomulagi 63. gr. gildandi laga þannig að í 1. mgr. verði byggt á því meginstefnumiði að öll vélknúin ökutæki séu skráningarskyld, þ.e. bifreið, bifhjól, dráttarvél, vinnuvél og torfærutæki.

Sérstök athygli er vakin á því að í samræmi við 1. mgr. er gert ráð fyrir að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem eru minna en 750 kg að heildarþyngd (jeppakerra) eins og er samkvæmt gildandi lögum. Vísast til skilgreiningar 3. gr. um hugtakið eftirvagn. 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.

Þess skal getið að í upphaflegu frumvarpi til umferðarlaga sem lagt var fyrir Alþingi á 138. og 139. löggjafarþingi var ekki gert ráð fyrir því að torfærutæki, sem aðallega eru notuð utan vegar, væru skráningarskyld. Með vísan til ákvæða um vátryggingarskyldu vélknúinna ökutækja í frumvarpi efnahags- og viðskiptaráðherra um ökutækjatryggingar, sem unnið hefur verið að samhliða umferðarlagafrumvarpinu, verður ekki hjá því komist að skrá torfærutæki í ökutækjaskrá þar sem skráning er grundvöllur vátryggingar.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um þau ökutæki sem eigi þurfi að skrá, en eftirvagn bifreiðar á beltum eða dráttarvélar sem alfarið eru notaðar utan vega og ökutæki sem ætluð eru til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum og ekki til notkunar í almennri umferð falla undir 2. mgr.

Í 3. mgr. eru nokkur nýmæli frá gildandi 64. gr. um reglugerðarheimild ráðherra varðandi nánari fyrirkomulag á skráningu ökutækja. Í b-lið er lagt til að settar verði reglur um gerð og framleiðslu skráningarmerkis til að tryggja eins og kostur er að fyllsta öryggis sé gætt við framleiðsluna. Í c-lið er tekin út sú krafa að skráningarskírteini skuli ávallt fylgja ökutækinu. Þykir ekki ástæða til að þessi krafa komi fram í lögunum sjálfum, heldur verði kveðið á um þetta í reglugerð. Ýmsar þjóðir hafa fellt úr gildi kröfu um að skráningarskírteini fylgi ökutæki á þeirri forsendu að lögregla geti hverju sinni aflað upplýsinga um ökutæki á rafrænan hátt og því sé reglan úrelt. Í e-lið er gert ráð fyrir að Umferðarstofa fái heimild til einhliða afskráningar ökutækis, en eftir að vanrækslugjaldi var komið á skv. 2. mgr. 67. gr. núgildandi laga hefur þörf fyrir þetta úrræði orðið enn brýnna en ella. Á þetta einkum við um ógangfær ökutæki sem ekki hafa verið færð til skoðunar í ákveðinn tíma. H-liður er nýmæli, en þörf þykir á að skilgreina stöðu umráðamanns, sbr. X. kafla almennra athugasemda við frumvarp þetta.

Um 71. gr.

Greinin er að meginstefnu til samhljóða 64. gr. a gildandi laga um heimild eiganda ökutækis til að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningarmerki ökutækisins, þ.e. svokölluð einkamerki. Þó er lagt til að ekki sé hægt að fá einkamerki á létt bifhjól. Gert er ráð fyrir að heimildin sjálf komi fram í 1. mgr. greinarinnar, en nú kemur hún aðeins fram í 34. gr. reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum. Áfram verður ráðherra heimilt að setja nánari reglur um einkamerki, sbr. 3. mgr. Ákvæði 2. mgr. er að mestu samhljóða 2. mgr. 64. gr. a gildandi laga. Lagt er til að gjaldið hækki úr 25.000 kr. í 50.000 kr. en það hefur verið óbreytt frá því að lög nr. 36/1996, um breytingu á umferðarlögum, tóku gildi vorið 1996.

Það skal tekið fram að með 4. gr. laga nr. 69/2007 var bætt við ákvæði 64. gr. a gildandi laga nýjum 2. og 3. málsl. 2. mgr. þar sem mælt var svo fyrir að réttur til einkamerkis gilti í átta ár og að skráður eigandi ökutækis skyldi fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Áður var aðeins gert ráð fyrir því í c-lið 4. mgr. 26. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, að réttur til einkamerkis skyldi endurnýjaður á átta ára fresti og að fyrir endurnýjun skyldi greiða sérstakt gjald. Var talið að af lögmætisreglu íslensks réttar leiddi að nauðsynlegt væri að slíkt ákvæði væri í umferðarlögum. Var þessi breyting gerð til samræmis við álit umboðsmanns Alþingis frá 13. febrúar 2007 í máli nr. 4843/2006. Þá þótti sanngjarnt að ökumenn 65 ára og eldri væru undanþegnir gjaldi vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Tekið er fram í lögskýringargögnum að

baki lögum nr. 69/2007 að frá 65 ára aldri fái ökumenn ökuskírteini útgefin til ákveðins tíma og eftir 80 ára aldur sé þeim gert að endurnýja ökuskírteini sitt árlega. Með hliðsjón af framangreindu þótti eðlilegt að einstaklingar á þessu aldursskeiði þyrftu ekki að greiða fyrir rétt til einkamerkis þar sem ökuskírteini þeirra gildir í skemmri tíma en átta ár.

Um 72. gr.

Í greininni er fjallað um skyldu til að færa ökutæki til reglubundinnar skoðunar, sbr. 67. gr. gildandi laga, og álagningu vanrækslugjalds, sbr. breytingu með lögum nr. 65/2008, og er yfirskrift greinarinnar breytt til samræmis við innihald hennar.

Ákvæði 1. mgr. 67. gr. gildandi laga mælir aðeins fyrir um heimild ráðherra til að setja reglur um skoðun skráningarskyldra ökutækja, þar á meðal um hverjir annist skoðun þeirra, hve oft, hvar og hvenær almenn skoðun skuli fara fram og að öðru leyti um framkvæmd hennar. Þessi framsetning er ófullnægjandi, enda er nauðsynlegt að skylda til að færa ökutæki til skoðunar sé lögbundin, ekki síst þegar sérstakt gjald getur komið til vegna vanrækslu á að gæta þeirrar skyldu, sbr. 2.–4. mgr. 67. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 65/2008. Með þetta í huga er lagt til að lögfest verði fortakslaus og hlutlæg skylda í 1. mgr. til að færa ökutæki, skráð hér á landi, til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar).

Í 2. mgr. er lagt til að kveðið verði með skýrum hætti á um það að eigandi (umráðamaður) ökutækis beri ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar í samræmi við 1. mgr.

Með 3. mgr. er lagt til að ráðherra verði falið að setja í reglugerð nánari ákvæði um skilyrði aðalskoðunar skv. 1. mgr. Þá setji ráðherra þar ákvæði um 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. Í reglugerðinni skuli ráðherra einnig mæla fyrir um hvernig skoðun skuli fara fram, um skoðunarstofur og endurskoðunarverkstæði og um álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 5.–7. mgr. þessarar greinar. Um þessi efni er nú fjallað í reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja og er með ákvæði þessu leitast við að styrkja lagagrundvöll þeirra efnisákvæða sem fram koma í reglugerðinni.

Í 4.–6. mgr. er fjallað um svokallað vanrækslugjald, en um það er nú fjallað í 2.–4. mgr. 67. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 65/2008. Í ákvæðum frumvarpsins er þó lagt til að gerðar verði ákveðnar breytingar á gildandi ákvæðum um fjárhæð, álagningu og innheimtu vanrækslugjalds í ljósi þeirrar reynslu sem hlotist hefur, en álagning þess og innheimta hófst 1. apríl 2009 hjá sýslumanninum í Bolungarvík.

Í a-lið 4. mgr. er skýrt tekið fram að leggja skuli á umrætt gjald við aðalskoðun ef ökutæki er ekki fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar. Þá er með b-lið 4. mgr. lagt til að sama gildi ef ökutæki er ekki fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar samkvæmt ákvörðun skoðunarmanns. Í c-lið er lagt til það nýmæli að vanrækslugjald skuli lagt á hafi ökutæki ekki verið fært til skoðunar mánuði eftir að skráningarmerki ökutækis sem lagt hefur verið inn hefur verið afhent tímabundið til að færa megi ökutæki til skoðunar. Er hér verið að bregðast við þeim aðstæðum sem upp geta komið þegar skráningarmerki hefur verið afhent til þess eins að færa megi ökutæki til skoðunar, en síðan ferst fyrir að skoðun fari fram. Rétt þykir að miða við varðandi c-lið að álagning fari fram á sama hátt og önnur álagning gjaldsins þegar eftir lok hvers mánaðar og miðist hún því við þann tíma hverju sinni þó að það kunni að leiða til þess að frestur sem þeir fá sem hafa þessa heimild verði mislangur.

Í 1. málsl. 5. mgr. er lagt til að hámarksupphæð gjalds verði 30.000 kr. eins og er samkvæmt gildandi lögum, sbr. 3. mgr. 67. gr., en jafnframt er lagt til að ráðherra setji gjaldskrá í reglugerð og þar verði mismunandi gjald fyrir flokka ökutækja, sbr. 3. málsl. 5. mgr.

Í 5. málsl. 5. mgr. er nýmæli þess efnis að sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu vanrækslugjaldsins skuli fella álagningu niður. Er þetta ákvæði í samræmi við stefnumótun stjórnvalda um að koma úr umferð ökutækjum sem ekki eiga þar heima. Að mati Umferðarstofu er hér líklega um 50 ökutæki að ræða á ári.

Í 6. málsl. 5. mgr. er áfram gert ráð fyrir því að heimilt sé að hækka gjaldið um allt að 100% verði það ekki greitt við skoðun eða endurskoðun sé þess krafist. Gjaldið geti þó að hámarki orðið 30.000 kr., sbr. 1. málsl. 5. mgr.

Um 73. gr.

1. mgr. er samhljóða 69. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að í stað „löggæslumanns“ sé við það miðað að „lögreglan“ hafi ein þá heimild til að taka skráningarmerki af ökutæki við þær aðstæður sem fjallað er um í ákvæðinu. Er það ekki breyting frá framkvæmd gildandi laga.

Með 2. mgr. er lögfest sú heimild lögreglu að krefjast þess að ökutæki, sem stöðvað er, sé fært til sérstakrar skoðunar hjá skoðunarstofu reynist ástand ökutækisins ekki vera í lögmæltu ástandi. Kemur þetta ákvæði nú fram í 14. gr. reglugerðar nr. 8/2009 en rétt þykir að það sé lögfest.

Um 74. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 71. gr. gildandi laga, en talið er skýrara að tala um „undir 150 sm á hæð“ í stað „lægri en 150 sm á hæð“.

Þess skal getið að á grundvelli 7. mgr. 71. gr. gildandi laga hefur ráðherra sett reglugerð nr. 348/2007 um notkun öryggis- og verndarbúnaðar í ökutækjum sem m.a. er sett til innleiðingar á tilskipun ráðsins nr. 91/671/EBE frá 16. desember 1991 um skyldubundna notkun öryggisbelta- og aðhaldsbúnaðar fyrir börn í ökutækjum og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2003/20/EB um breytingu á áðurgreindri tilskipun frá 1991. Í 5. gr. reglugerðar nr. 348/2007 er fjallað í sex liðum um undanþágur frá notkun öryggisbeltis.

Um 75. gr.

Lagt er til að gerð verði sú breyting frá gildandi lögum að ákvæði núgildandi 72. gr. taki í grein þessari til óvarinna vegfarenda sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki og öðrum sambærilegum vélknúnum ökutækjum sem eru á ferð. Ekki er þó gert er ráð fyrir því að ákvæðið eigi við um blæjubíla, þótt opnir séu, sem búnir eru öryggisbeltum, sbr. 74. gr. frumvarpsins, enda telst ökumaður og farþegi í slíkum bíl ekki óvarinn vegfarandi.

Í fyrri málslið 1. mgr. er lagt til að óvarinn vegfarandi sem er á ferð á bifhjóli eða öðru vélknúnu ökutæki skuli nota hlífðarhjálm sem sérstaklega er ætlaður til slíkra nota og er það óbreytt frá 1. mgr. 72. gr. að öðru leyti en því að talað er um óvarinn vegfaranda. Sama á við um þann sem er á hliðarvagni bifhjóls (eða eftirvagni tengitækis).

Í 3. málsl. 1. mgr. er lagt til að ökumaður, sbr. 1. málsl., beri ábyrgð á að farþegi noti hlífðarhjálm, en í 2. mgr. 72. gildandi laga nær ákvæðið einungis til farþega sem eru 15 ára eða yngri.

Í 1. gr. laga nr. 83/2007 var tveimur nýjum málsliðum bætt við 1. mgr. 72. gr. gildandi laga. Þar er svo fyrir mælt að hver sá sem sé á bifhjóli skuli nota viðurkenndan lágmarkshlífðarfatnað ætlaðan til slíkra nota. Sama sé um þann sem er á hliðarvagni, eftirvagni eða tengitæki bifhjóls. Í almennum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að

lögum nr. 83/2007 er m.a. rakið að Bifhjólasamtökin Sniglarnir hafi barist fyrir umræddri lagabreytingu enda hafi bifhjólum á undanförnum árum fjölgað mjög hér landi sem annars staðar. Með bættu vegakerfi og auknum hraða hafi alvarlegum slysum og banaslysum fjölgað í umferðinni. Við þessu þurfi að bregðast með öllum tiltækum ráðum. Slys á ökumönnum og farþegum geti orðið mjög alvarleg. Vörn sem bifhjól veiti í slysum sé ekki í líkingu við þá vörn sem ökumenn og farþegar bifreiða hljóti af sínum ökutækjum. Þegar bifhjólaslys verði kastist bifhjólafólk nær undantekningarlaust af bifhjólinu og lendi á götunni eða í nánasta umhverfi. Af þessu leiði að hlífðarfatnaður sé mikilvægasti öryggisbúnaður bifhjólafólks og geti skipt sköpum um meiðsli ef slys verður.

Eftir að þessi ákvæði komu inn í gildandi umferðarlög hafa forsvarsmenn bifhjólamanna breytt um stefnu og fært fyrir því rök að lögbundin skylda til að klæðast hlífðarfatnaði við almennan akstur bifhjóla sé í raun óframkvæmanleg og hafa þeir því sett sig upp á móti slíku ákvæði í umferðarlögum. Engu síður er það mat hagsmunaaðila að æskilegt sé að bifhjólamenn klæðist slíkum fatnaði og er stöðugum áróðri haldið uppi af hálfu samtaka bifhjólamanna í þessu skyni. Að þeirra mati eiga önnur sjónarmið hins vegar við um akstur óvarinna ökumanna í atvinnuskyni eða þeirra sem taka þátt í keppnisíþróttum tengdum slíkum tækjum.

Að teknu tilliti til framangreindra röksemda, og þess að við könnun á lagaumhverfi erlendis hefur ekki reynst unnt að finna sambærilega löggjöf í öðrum löndum varðandi skyldubundna notkun hlífðarfatnaðar við akstur bifhjóls, er lagt til að 3. málsl. 1. mgr. 72. gr. núgildandi umferðarlaga verði felldur út og að ekki verði sett fram fortakslaus skylda bifhjólamanna að klæðast viðurkenndum hlífðarfatnaði. Eftir sem áður er gert ráð fyrir í 2. mgr. 76. gr. að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun hlífðarfatnaðar ökumanns og farþega bifhjóls, torfærutækis og annars sambærilegs, vélknúins ökutækis.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 3. mgr. 72. gr. gildandi laga.

Ákvæði 3. mgr. er samhljóða 5. mgr. 72. gr. gildandi laga, en bætt er við að ákvæðið nái einnig til torfærutækis.

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 4. mgr. 72. gr. gildandi laga.

Um 76. gr.

Samkvæmt 72. gr. a gildandi laga, sbr. 22. gr. laga nr. 44/1993 og 1. gr. laga nr. 132/2003, getur ráðherra sett reglur um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar. Í reglum nr. 631/1999 um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar barna er slík skylda lögð á börn yngri en 15 ára. Með 76. gr. frumvarpsins er lagt til að efnisákvæði framangreindra reglna nr. 631/1999 verði lögfestar í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins um að helstu hátternisreglur, sem nú er aðeins að finna í stjórnvaldsfyrirmælum, séu lögbundnar.

2. og 3. mgr. eru óbreyttar frá orðalagi í 2. gr. reglna nr. 631/1999.

4. mgr. er nýmæli, en lagt er til að ráðherra verði veitt heimild til að setja ákvæði í reglugerð um hvers konar öryggis- og verndarbúnað óvarinna vegfarenda í umferðinni. Hér gæti t.d. verið um að ræða frekari útfærslu á notkun hlífðarhjálma við hjólreiðar, svo og um endurskinsfatnað og annan búnað til að gera gangandi og hjólandi vegfarendur sýnilegri í umferðinni og um kröfur til slíks búnaðar. Undir þennan lið fellur enn fremur heimild til að kveða á um endurskin fyrir hestamenn og hesta í reglugerð, en samsvarandi reglugerðarheimild er í 7. mgr. 32. gr. gildandi laga. Enn fremur falla hér undir barnasæti sem gerð er krafa um að barn sjö ára eða yngra sitji í þegar það er farþegi á bifhjóli, sbr. 5. mgr. 43. gr. frumvarpsins.

Um XIV. kafla.

Kaflinn fjallar um flutning á farmi, hleðslu ökutækis og þyngd þess og stærð, sbr. X. kafla gildandi laga. Lagt er til að gerðar verði ákveðnar grundvallarbreytingar á ákvæðum kaflans eins og nánar verður rakið í athugasemdum við einstakar greinar.

Um 77. gr.

Ákvæði greinarinnar svara að meginstefnu til 73. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfestur verði nýr málsliður í upphafi 1. mgr. þar sem mælt er fyrir um þá almennu skyldu að farm ökutækis skuli skorða tryggilega og festa við ökutækið. Kemur þessi meginregla nú fram í fyrri málslið 2. gr. reglugerðar nr. 554/2003 um hleðslu, frágang og merkingu farms. 2. mgr. 73. gr. gildandi laga er færð til nútímalegra horfs, en í stað þess að ekki megi flytja svo marga farþega eða á þann hátt að valdið geti þeim eða öðrum hættu er nú gert ráð fyrir í 2. mgr. að ekki megi flytja fleiri farþega í ökutæki en það er skráð fyrir.

Sem fyrr er gert ráð fyrir að ráðherra setji nánari reglur um hleðslu og frágang farms og skyldu til að breiða yfir farm og svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm, sbr. fyrri málslið 4. mgr. greinarinnar. Í síðari málslið 4. mgr. er að finna heimild fyrir ráðherra til að setja reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, sbr. nú 74. gr. gildandi laga.

Um 78. gr.

Samkvæmt 5. mgr. 73. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um flutning hættulegra efna eða tækja, þar á meðal um skyldu til að kaupa vátryggingu er bæti tjón vegna flutnings þeirra, sbr. nú reglugerð nr. 1077/2010 um flutning á hættulegum farmi. Engar sérstakar háttternisreglur um þessi efni koma fram í gildandi lögum. Lagt er til að á því verði gerð breyting.

Í fyrri málslið 1. mgr. 78. gr. frumvarpsins er lagt til að mælt verði almennt fyrir um að um flutning á hættulegum farmi á landi skuli fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. greinarinnar Þá er í síðari málslið sömu málsgreinar skilgreint hvað felst í hugtakinu „flutningur“ samkvæmt fyrri málsliðnum.

Í 2. mgr. er lögð varúðarskylda á þá sem flytja hættulegan farm í merkingu 1. mgr. Þá er gert skylt að huga að því, áður en hættulegur farmur er fluttur, að umbúðir og merking farmsins sé fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skulu jafnframt vera í þannig ástandi að ekki stafi hætta af. Þá má ekki 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.

Í 3. mgr. er að finna meginákvæði um eftirlit með flutningi á hættulegum farmi. Samkvæmt fyrri málslið verður það verkefni lögreglu að hafa eftirlit með sjálfum flutningnum á hættulegum farmi og er það undantekning frá ákvæðum 89. gr. frumvarpsins um að eftirlit með hleðslu, frágangi og merkingu farms sé í höndum eftirlitsmanna Vegagerðarinnar, sjá nánar skýringar við það ákvæði. Umferðarstofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmi við reglur skv. 5. mgr. þegar ökutæki er skráð til flutnings á hættulegum farmi.

Í 4. mgr. er það nýmæli að lagt er til að samningur Sameinuðu þjóðanna um flutning á hættulegum farmi á landi, ADR-samningurinn svokallaði, verði birtur á vefsvæði Umferðarstofu ásamt viðaukum A og B sem skulu uppfærðir jafnóðum og þeir breytast, en það er á tveggja ára fresti. Þannig er tryggt að nýjasta útgáfa samningsins og viðaukanna sé ætíð aðgengileg fyrir þá sem koma að flutningi á hættulegum farmi á landi. Ísland gerist að aðili að þessum samningi 24. febrúar 2011.

Eftir sem áður verður áfram að gera ráð fyrir reglusetningarheimild ráðherra um flutning á hættulegum farmi, m.a. á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga íslenska ríkisins á þessu sviði. Er þannig mælt svo fyrir í 5. mgr. 78. gr. frumvarpsins að ráðherra setji 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 Er þetta mun ítarlegri efnisheimildir en er nú að finna í 5. mgr. 73. gr. gildandi laga.

Um 79. gr.

Í greininni er að finna sérstakar reglur um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja. Um þessi efni er nú fjallað í 75. og 76. gr. gildandi laga og reglugerð nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja.

Samkvæmt 1. mgr. er lögð sú almenna skylda á ökumann ökutækis, sem fjallað er um í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. greinarinnar, að sýna sérstaka varúð í umferðinni með tilliti til stærðar og þunga ökutækisins og skuli hann víkja greiðlega fyrir öðrum og nema staðar ef þörf krefur. Með þessari framsetningu er gert ráð fyrir því, eins og nú er, að í reglum sem ráðherra setur komi fram nánari flokkanir á þeim tegundum ökutækja með tilliti til lengdar, breiddar, hæðar og þunga sem lúta þeim sérstöku efnisreglum sem fram koma í greininni.

Samkvæmt 2. mgr. skal ökumaður ökutækis skv. 1. mgr. við akstur undir brú, í 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. Er um að ræða samsvarandi reglu og fram kemur í 2. mgr. 75. gr. gildandi laga, að öðru leyti en því að eðlilegt þykir að gætt skuli að því að mönnum stafi ekki hætta af slíkum akstri, ekki eingöngu eignum eins og er í núgildandi grein.

Ákvæði 3. og 4. mgr. eru efnislega samhljóða 2. og 3. mgr. 76. gr. gildandi laga, að því undanskildu að í 4. mgr. er lagt til að það verði í höndum Vegagerðarinnar einnar, en ekki veghaldara, ef um annan aðila er að ræða, að veita undanþágur frá reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. Er það og í samræmi við það eftirlits- og sektarhlutverk sem Vegagerðinni verður fengið á þessu sviði með ákvæðum XVI. og XVII. kafla frumvarpsins.

Í 5. mgr. er að finna reglugerðarheimild ráðherra þar sem saman er mælt fyrir um þær heimildir sem nú er að finna í 1. og 3. mgr. 75. gr. og 1. mgr. 76. gr. gildandi laga. Jafnframt er gert ráð fyrir að það verði í höndum Vegagerðarinnar að meta þörf á aðstoð lögreglu við flutning og kalla hana til ef þörf krefur.

Í 6. mgr. er kveðið á um heimild til gjaldtöku vegna kostnaðar við veitingu undanþágu og eftirlit með að skilyrði séu uppfyllt og enn fremur vegna aðstoðar lögreglu og Vegagerðarinnar við flutning sem nánar verður kveðið á um í reglugerð.

Um 80. gr.

Ákvæði 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 79. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að gerð verði smávægileg breyting á orðalagi þannig að heimild lögreglu til að stjórna umferð þar sem hún telur þess þörf verði fortakslausari í lagatextanum.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 1. mgr. 80. gr. gildandi laga.

Reglugerðarheimildir 2. og 3. mgr. 79. gr. og 2. mgr. 80. gr. gildandi laga er nú að finna saman í 3. mgr. greinarinnar.

Um 81. gr.

Hér er í fyrsta lagi lagt til að felld verði niður ákvæði 1. mgr. 81. gr. gildandi laga sem mælir fyrir um að vegamálastjóri ákveði hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis skuli teljast til aðalbrauta þar sem umferð hefur forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr. laganna. Ljóst er að hugtakið „aðalbraut“ á sér hvorki skírskotun í gildandi lögum að öðru leyti né í vegalögum, nr. 80/2007, sbr. 8. gr. þeirra laga um þjóðvegi. Þá er í annan stað ekki ástæða til að hafa ákvæði af þessu tagi í umferðarlögum sem í eðli sínu kveður á um heimildir veghaldara til að skilgreina eðli og tegund vegar utan þéttbýlis.

Í 1. mgr. er lagt til að það sé veghaldari sem kveði á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að fengnu samþykki sveitarstjórnar og lögreglu, en þetta er breyting frá samsvarandi 2. mgr. 81. gr. gildandi laga, en þar er lögreglustjóra falið að kveða á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að fengnum tillögum sveitarstjórnar, svo og vegamálastjóra. Í e-lið um bann við tiltekinni umferð er bætt við heimild til undanþágu frá reglum um umferð. Reynslan sýnir að nauðsynlegt er í nokkrum tilfellum að veita undanþágu frá settum reglum, svo sem að heimila hjólreiðar þar sem innakstur er bannaður og veita undanþágu frá reglum um umferðarljós, sbr. 1. mgr. 7. gr.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir að Vegagerðin ákveði hraðamörk skv. 36. gr. ef um þjóðveg utan þéttbýlis er að ræða, en í þéttbýli skal veghaldari leita samþykkis sveitarstjórnar og lögreglu skv. 3. mgr. Ef ákvörðun um hraðamörk lýtur að þjóðvegi sem fer um fleiri en eitt lögregluumdæmi, sbr. 6. gr. lögreglulaga, nr. 90/1996, ber að óska eftir samþykki hlutaðeigandi lögreglustjóra.

Í 4. mgr. er lagt til að varanlegar ákvarðanir um stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafla, megi birta á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.

5. mgr. er nýmæli, en þar er lagt til að ágreiningi á grundvelli 1. og 3. mgr. og 3. mgr. 16. gr. megi vísa til ákvörðunar ráðherra. Með vísan í markmiðssetningu 1. gr. frumvarpsins getur komið upp ágreiningur milli veghaldara, sveitarstjórnar og lögreglu sem eðlilegt er að skjóta megi til ákvörðunar ráðherra, þó svo að geri megi ráð fyrir að það verði einungis gert í stefnumarkandi málum.

Um 82. gr.

Ákvæði 1. mgr. er að hluta til samhljóða 82. gr. gildandi laga, en lagt er til að það verði samræmt 2. mgr. 48. gr. vegalaga, nr. 80/2007, þar sem eðlilegt er að regla af þessu tagi, sem felur í sér heimild veghaldara til að hafa áhrif til takmörkunar eða banns við umferð á vegi, komi fram í umferðarlögum. Jafnframt er lagt til að veghaldari hafi samráð bæði við lögreglu og almannavarnanefnd, þegar það á við, vegna ákvörðunar um takmörkun eða bann við umferð um stundarsakir á vegi sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum orsökum þar til viðgerð er lokið. Í lögum um almannavarnir, nr. 82/2008, er fjallað um starfsemi almannavarnanefnda og vísast til þeirra laga um aðkomu almannavarnanefndar að ákvörðunum sem falla undir 1. mgr.

Það nýmæli er lagt til í 2. mgr. að sveitarstjórn og Vegagerðin, þegar um þjóðveg er að ræða, geti bannað umferð um stundarsakir vegna mengunar sem er yfir leyfilegum mörkum samkvæmt viðmiðum. Er hér aðallega átt við svifryksmengun. Eins og fram kemur í IV. kafla í almennum athugasemdum við frumvarpið orsakar umferð ökutækja um 20% af heildarútblæstri gróðurhúsalofttegunda hér á landi. Í þéttbýli hefur ítrekað komið upp sú staða að mengun frá útblæstri ökutækja fer yfir leyfileg mörk. Því þurfa veghaldari eða sveitarstjórn að hafa möguleika á að grípa til ráðstafana til að draga úr slíkri mengun til að

vernda heilsu almennings. Til grundvallar slíkum takmörkunum verða þó að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir.

Í 3. mgr. eru talin upp úrræði og takmarkanir sem unnt er að grípa til í því skyni að draga úr mengun frá ökutækjum, en lögð skal áhersla á að hér er ekki um tæmandi upptalningu að ræða og er gert ráð fyrir heimild til nánari útfærslu á ákvæðinu í reglugerð, sbr. 5. mgr.

4. mgr. er nýmæli en þar er lagt til að sveitarstjórn sé heimilt að ákveða gjald allt að 20.000 kr. sem lagt er á eiganda eða umráðamann ökutækis sem ekur með negldum hjólbörðum. Þessu ákvæði er ætlað aðallega ætlað að minnka mengun vegna svifryks en einnig að standa straum af kostnaði sveitarfélags vegna slits á götum sem óhjákvæmilega á sér stað við notkun negldra hjólbarða og getur haft áhrif á umferðaröryggi ef ekkert er að gert. Sjá nánar umfjöllun um notkun negldra hjólbarða í IV. kafla almennra athugasemda við frumvarp þetta. Þá er ákvæði 16. gr. liðar 16.02 (6) í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 efnislega fært undir 2. málsl. 4. mgr., en eðlilegra þykir að hafa reglur um takmörkun á notkun negldra hjólbarða í lögum.

Gert er ráð fyrir að ökumenn ökutækja sem aka inn á svæði þar sem gjaldskylda er fyrir hendi geti keypt leyfi fyrir einstakt skipti í stað þess að þurfa að kaupa leyfi fyrir það tímabil sem notkun negldra hjólbarða er heimil.

Í 5. mgr. er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til takmörkunar á umferð vegna mengunar og frekari útfærslu á 1.–3. mgr., sbr. athugasemdir hér að framan, svo og um kröfur, viðmið og fyrirkomulag vegna gjaldtöku á notkun negldra hjólbarða.

Um 83. gr.

Ákvæðið fjallar um stöðukort og stöðureiti og er efnislega samhljóða 83. gr. gildandi laga.

Um 84. gr.

Í 78. gr. a gildandi laga er mælt fyrir um heimild ráðherra til að setja reglur um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir hana. Á þeim grundvelli hefur verið sett reglugerð nr. 369/2000 um útgáfu og notkun stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða, með síðari breytingum.

Með ákvæði þessu er lagt til að lögfest verði nýmæli þar sem í lögunum sjálfum verði mælt fyrir um helstu efnisreglur um stæðiskort fyrir hreyfihamlaða, enda fela þessar reglur í sér undanþágur frá almennum reglum um bann við stöðvun og lagningu ökutækja. Koma þessar reglur nú að nokkru leyti fram í áðurnefndri reglugerð nr. 369/2000, en áfram verður gert ráð fyrir því að ráðherra hafi heimild til að mæla nánar fyrir um þessi atriði í reglugerð, sbr. 6. mgr. greinarinnar.

Ákvæði 1. og 2. mgr. er samhljóða 1. gr. reglugerðar nr. 369/2000, en ákvæði 4. mgr. er samhljóða 5. gr. reglugerðarinnar.

Um 85. gr.

Ákvæði 1.–3. mgr. samsvarar 85. gr. gildandi laga, en lagt er til að veghaldari komi í stað lögreglustjóra í greininni. Í 4. mgr. er að finna þá reglugerðarheimild um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa, hljóðmerkja o.fl. sem er að finna í 84. gr. gildandi laga.

Um 86. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 86. gr. gildandi laga og fjallar um skyldu þess sem stjórnar vegavinnu að merkja stað á fullnægjandi hátt. Í 2. málsl. er kveðið upp úr um að veghaldari geti með samningi falið þeim sem annast framkvæmd við veg að setja upp fullnægjandi

merkingar. Það skal ítrekað, sbr. athugasemdir við 3. gr. frumvarpsins, að hugtakið veghaldari er skilgreint í 6. tölul. 3. gr. vegalaga, nr. 80/2007, þannig: „Sá aðili sem hefur veghald vegar.“ Þá eru veghaldarar nánar upp taldir í 13. gr. sömu laga þannig að Vegagerðin er veghaldari þjóðvega og sveitarfélög veghaldarar sveitarfélagsvega en eigendur einkavega hafi veghald þeirra.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 3. mgr. 77. gr. gildandi laga að breyttu breytanda.

Í 3. mgr. er lagt til að mælt verði svo fyrir að ráðherra setji nánari ákvæði í reglugerð um framkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar og um ábyrgð veghaldara og verktaka við að tryggja öryggi á framkvæmdarstað.

Um 87. gr.

Ákvæðið er samhljóða 87. gr. gildandi laga, en lagt er til að notað verði orðið „ljósaskilti“ í stað „ljósabúnaðar“ í 1. mgr. sem þykir gleggra.

Um XVI. kafla.

Í kaflanum er fjallað um hið almenna vegaeftirlit lögreglu með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja. Þá er í annan stað að finna efnisreglur um hið sértæka eftirlit Vegagerðarinnar með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Vegagerðin hefur frá gildistöku laga 84/2004, um breytingu á umferðarlögum, haft eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita í því sambandi, svo og með heildarþyngd og ásþunga ökutækja. Eftirlitið hefur að verulegu leyti farið fram í samvinnu við lögregluna þegar stöðva þarf ökutæki og taka skýrslur af ökumönnum. Með lögum nr. 66/2006 var þetta eftirlitshlutverk Vegagerðarinnar styrkt frekar, sbr. 68. gr. gildandi laga, þannig að stofnunin hefur haft á hendi sérhæft eftirlit með tilteknum skýrt afmörkuðum þáttum. Er gildandi heimild bundin við eftirlit sem krefst tiltekins búnaðar og þekkingar á ökutækjum og flutningum, svo sem vigtun ökutækja, álestur og úrvinnslu gagna úr ökuritum og skoðun á frágangi farms og hleðslu.

Í athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að lögum nr. 66/2006, sem fólu í sér tilteknar breytingar á gildandi umferðarlögum, er rakið að mikilvægt sé að umferðareftirlit á þjóðvegum sé öflugt, ekki síst vegna aukins fjölda ökutækja og aukinna farmflutninga. Miklir hagsmunir séu af því að þungatakmarkanir séu virtar. Of þungar bifreiðar á vegum geti valdið skemmdum á yfirborði og/eða burðarlagi vega. Viðgerð geti verið afar kostnaðarsöm og sé því nauðsynlegt að koma í veg fyrir skemmdir með eftirliti með þunga farmflutningabifreiða.

Með frumvarpi þessu er framangreindri löggjafarstefnu viðhaldið og leitast við að efla enn frekari þátt Vegagerðarinnar í hinu sérhæfða eftirliti sínu með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn af leyfðri heildarþyngd á vegum landsins. Er þá enn horft til þess sem segir í framangreindum athugasemdum við frumvarp það er varð að lögum nr. 66/2006, að skv. 3. gr. tilskipunar 96/96/EB skuli sérhvert aðildarríki taka upp tæknilegt eftirlit á vegum þannig að markmiðum 1. gr. verði náð að því er varðar farmflutningabifreiðir, sem falla undir tilskipunina, með tilliti til innlendra reglna sem eiga við um slík ökutæki samkvæmt tilskipun 96/96/EB. Ákvæði tilskipunarinnar voru innleidd í íslenskan rétt með reglugerð nr. 680/2002 sem breyting á reglugerð um skoðun ökutækja, nr. 378/1998. Hagkvæmt sé að eftirlit beinist að öllum þeim atriðum sem skoða ber samkvæmt gildandi reglum þegar ökumaður farmflutningabifreiðar hefur sinnt stöðvunarmerki lögreglu eða eftirlitsmanns á vegum úti. Er í því sambandi átt við reglur um þungatakmarkanir, aksturs- og hvíldartíma og frágang farms.

Það er ljóst að gildandi fyrirkomulag, sem lögfest var upphaflega með lögum nr. 84/2004 og síðan breytt í núverandi horf með lögum nr. 66/2006, sbr. 68. gr. gildandi laga, hefur ekki gengið sem skyldi. Fyrir liggur að hið sérhæfða eftirlit Vegagerðarinnar hefur ekki náð tilgangi sínum að fullu sökum þess að gildandi lög gera ráð fyrir að öll mál, þar sem grunur leikur á um brot á þeim reglum sem Vegagerðinni er ætlað að fylgjast með skv. 68. gr. gildandi laga, skuli send lögreglu í hefðbundinn farveg sakamála.

Að þessu virtu er með ákvæðum í þessum kafla frumvarpsins og XVII. kafla um stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar vegna ýmissa brota ökumanna sem aka ökutækjum sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi lögum að brot á ákvæðum laganna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna um stærð, heildarþyngd og ásþunga ökutækja, um búnað slíkra ökutækja og um hleðslu, frágang og merkingu farms, að undanskildum hættulegum farmi, sbr. 78. gr., skuli almennt séð ekki sæta viðurlögum í formi refsinga, þ.e. fjársekta eða fangelsis, heldur varði slík brot stjórnvaldssektum sem ákveðnar verða af Vegagerðinni í samræmi við eftirlitshlutverk hennar samkvæmt þessari grein. Með því er lagt til að refsikennd viðurlög við brotum af þessum tagi séu sett í farveg hefðbundinna stjórnsýslumála þar sem upphafleg stjórnvaldsákvörðun um álagningu stjórnvaldssektar sé tekin hjá Vegagerðinni, en að sú ákvörðun sé síðan kæranleg til samgönguráðherra. Er þá horft til þess að brot á umræddum reglum eru í eðli sínu byggð á tiltölulega fastmótuðum og hlutlægum reglum. Þá verður talið að almennu réttaröryggi sé viðhaldið með því að Vegagerðinni verður nú við framkvæmd þessara mála til undirbúnings ákvörðun um hvort leggja skuli á stjórnvaldssekt að fylgja reglum stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, m.a. um rannsókn mála og um andmælarétt og upplýsingarétt aðila máls, ásamt óskráðum meginreglum stjórnsýsluréttar, sbr. 2. mgr. 90. gr. frumvarpsins. Má einnig vænta þess að mál af þessu tagi fái með þessu fyrirkomulagi skjótvirkari afgreiðslu. Þá er tryggt að ákvörðun Vegagerðarinnar um álagningu stjórnvaldssektar geti hverju sinni fengið endurskoðun á grundvelli stjórnsýslukæru hjá viðkomandi ráðuneyti, eins og fyrr greinir, sbr. nánar 6. mgr. 92. gr. frumvarpsins. Ef aðili máls er áfram ósáttur við lúkningu slíkra mála getur hann í samræmi við grundvallarreglur íslensks réttar, sbr. 60. gr. og 1. mgr. 70. gr. stjórnarskrárinnar, skotið máli til dómstóla eða leitað til umboðsmanns Alþingis, sbr. lög nr. 85/1997, um umboðsmann Alþingis.

Um 88. gr.

Ákvæði 1. mgr. er að meginstefnu til samhljóða 1. mgr. 68. gr. gildandi laga. Þó er áréttað að lögreglan hefur eftirlit með því hvort gætt hafi verið reglna 78. gr. um flutning á hættulegum farmi, sbr. 3. mgr. þeirrar greinar. Ekki er hróflað við því fyrirkomulagi samkvæmt gildandi lögum að almennt umferðareftirlit í þéttbýli og á þjóðvegunum sé sem fyrr eitt af meginviðfangsefnum lögreglunnar.

Ákvæði 2. mgr. tekur mið af þeirri kerfisbreytingu sem rakin er í meginatriðum í athugasemdum við XVI. kafla. Er þannig gert ráð fyrir því að skýr skil verði á milli hins almenna vegaeftirlits lögreglu er lýtur að ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja og hins sértæka eftirlits Vegagerðarinnar með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Að undanskildu eftirliti með flutningi á hættulegum farmi, sbr. 78. gr. frumvarpsins, verður það verkefni eftirlitsmanna Vegagerðarinnar að hafa eftirlit með því hvort gætt hafi verið ákvæða IX. kafla frumvarpsins um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 68. gr. frumvarpsins um búnað ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, 77. gr. frumvarpsins um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum

og 3. og 4. mgr. 79. gr. frumvarpsins um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja, eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.

Ákvæði 2. mgr. gerir þannig ráð fyrir því að telji lögregla við framkvæmd hins almenna vegaeftirlits skv. 1. mgr. að ástæða sé til að ætla að í akstri ökutækis, af þeirri gerð sem hér um ræðir, hafi verið brotið gegn framangreindum ákvæðum skuli lögregla kalla til eftirlitsmenn Vegagerðarinnar. Fer þá um athugun einstakra mála af hálfu Vegagerðarinnar með þeim hætti sem greinir í 89.–91. gr. frumvarpsins.

Um 89. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um hið sértæka eftirlit Vegagerðarinnar með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd.

Ákvæði 1. mgr. tekur að nokkru marki mið af 2. mgr. 68. gr. gildandi laga, en hér er gerð tillaga um að heimild eftirlitsmanna Vegagerðarinnar til að stöðva ökutæki af þeirri gerð sem hér um ræðir verði víðtækari en nú er að því leyti að það taki samkvæmt frumvarpsgreininni einnig til athugunar á búnaði slíkra ökutækja, sbr. 68. gr. frumvarpsins.

Ákvæði 2. og 3. mgr. er að meginstefnu til samhljóða 4. mgr. 68. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að skylda ökumanns vöruflutninga- eða hópbifreiðar verði víðtækari að því leyti að honum beri skylda til að hlíta því að gerðar verði aðrar þær athuganir af hálfu eftirlitsmanna sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlits samkvæmt þessari grein. Ljóst er hins vegar að þeirri heimild verður að beita af varfærni og gæta verður þess að ekki sé gengið lengra hverju sinni en nauðsynlegt er til að ná þeim markmiðum sem að er stefnt.

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 3. mgr. 15. gr. reglugerðar nr. 155/2007, um stærð og þyngd ökutækja. Samkvæmt ákvæðinu ber ökumanni að fara eftir fyrirmælum eftirlitsmanns um að létta ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhaldandi akstur þess reynist heildarþyngd eða ásþungi ökutækisins meiri en heimilt er.

Um 90. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um upplýsingaskyldu og andmælarétt ökumanns og flutningsaðila í tilefni af eftirliti Vegagerðarinnar.

Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði sú fortakslausa skylda ökumanns eða flutningsaðila að láta Vegagerðinni í té þau gögn sem nauðsynleg þykja til athugunar einstakra mála skv. 2. mgr. 89. gr. Málsgreinin er að öðru leyti samhljóða 5. mgr. 68. gr. gildandi laga, sbr. 12. gr. laga nr. 66/2006.

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli sem tekur mið af nýju hlutverki Vegagerðarinnar skv. XVI. kafla frumvarpsins. Ber stofnuninni að gefa aðilum málsins kost á að gæta andmæla áður en tekin er ákvörðun um stjórnvaldssekt skv. 92. gr. frumvarpsins. Er hér um að ræða áréttingu á grundvallarreglu stjórnsýsluréttar um andmælarétt aðila máls, sbr. 13. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, en ákvarðanir Vegagerðarinnar á grundvelli 92. gr. frumvarpsins eru ákvarðanir um rétt eða skyldu manna í merkingu 2. mgr. 1. gr. stjórnsýslulaga. Er þannig einnig áréttað í 2. mgr. 90. gr. að Vegagerðin skuli að öðru leyti gæta ákvæða stjórnsýslulaga við undirbúning slíkra ákvarðana.

Um 91. gr.

Ákvæðið er að meginstefnu til samhljóða 6. mgr. 68. gr. gildandi laga, sbr. 12. gr. laga nr. 66/2006. Áfram er við það miðað að ráðherra setji nánari reglur í reglugerð um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki, tækjabúnað og framkvæmd eftirlits skv. 89. og 90. gr. frumvarpsins. Mikilvægt er að skýrar reglur liggi fyrir um þessi atriði þannig að

eftirlit samkvæmt greininni verði faglegt og virkt, ekki síst með það í huga að eftirlitið er liður í undirbúningi ákvarðana um álagningu stjórnvaldssekta. Þá er lagt til með greininni að reglugerðarheimild ráðherra taki einnig til setningar nánari reglna um málsmeðferð Vegagerðarinnar skv. 89. og 90. gr. frumvarpsins.

Um XVII. kafla.

Í þessum kafla er fjallað um heimildir Vegagerðarinnar til að leggja á stjórnvaldssektir vegna ýmissa brota við akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Um þau löggjafarsjónarmið sem ákvæði kaflans styðjast við vísast til athugasemda við XVI. kafla.

Það fyrirkomulag sem lagt er til í þessum kafla, þ.e. að brot á ákvæðum laganna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og þess háttar varði stjórnvaldssektum, er í samræmi við þróun á þessu sviði þar sem ekki er um hefðbundin brot á umferðarlögum að ræða. Er það fyrirkomulag sem gerð er tillaga um í samræmi við framkvæmd þessara mála í ýmsum öðrum löndum, svo sem í Noregi, Þýskalandi og Bretlandi, en þar fer VOSA (The Vehicles and Operator Services Agency) með framkvæmd eftirlits og fullnustu á þessu sviði.

Um 92. gr.

Með 1. mgr. er mælt fyrir um það verkefni Vegagerðarinnar að ákvarða stjórnvaldssektir á hendur þeim ökumönnum sem aka ökutækjum sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd sem brotið hafa gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. IX. kafla frumvarpsins, 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.

Það skal tekið fram að lagt er til að í þeim tilvikum þegar ökumaður hefur tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á grundvelli a-liðar 1. mgr. 92. gr. frumvarpsins á þremur undanförnum árum og er á ný grunaður um slíkt brot falli heimild Vegagerðarinnar til að leggja á stjórnvaldssektir niður, sbr. 2. mgr. 93. gr. frumvarpsins. Þriðja brot ökumanns gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma ökumanns verði þannig talið refsivert brot sem varði sektum á grundvelli XVIII. kafla frumvarpsins, sbr. ákvæði 2. mgr. 94. gr. frumvarpsins, sem nánar verður gerð grein fyrir síðar.

Með 2. mgr. er gert ráð fyrir því að heimild Vegagerðarinnar til álagningar stjórnvaldssekta skv. 1. mgr. nái einnig til brota á ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt lögunum um þau atriði sem greinir í a–d-lið. Það er enda ljóst að um framangreind atriði er að verulegu leyti gert ráð fyrir nánari útfærslu ráðherra með stjórnvaldsfyrirmælum.

Samkvæmt 3. mgr. nær heimild Vegagerðarinnar til álagningar stjórnvaldssekta einnig til þess að ákvarða lögaðila sem annast fólks- eða farmflutninga í atvinnuskyni slíka sekt ef ökumaður á vegum lögaðilans sætir sektum skv. 1. mgr., enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir lögaðilann. Er þetta ákvæði að nokkru marki sambærilegt við síðari málslið 3. mgr. 100. gr. gildandi laga, en er eðli máls samkvæmt víðtækara að efni til þar sem hér er ekki gert ráð fyrir hefðbundinni fjársekt til handa lögaðila vegna refsiverðrar háttsemi ökumanns heldur er um að ræða stjórnvaldssektir sem teljast til refsikenndra viðurlaga. Er þá gengið út frá því að ef brot skv. 1. mgr. þessarar greinar eigi sér stað í atvinnurekstri, og brot hefur orðið til hagsbóta fyrir lögaðila eða getur orðið til hagsbóta fyrir slíkan aðila, sé rétt, að öðrum skilyrðum uppfylltum, að heimilt verði að leggja stjórnvaldssekt á lögaðilann við þær aðstæður. Er þá við það miðað að lögaðilinn geti í rekstri sínum leitast við að tryggja

að ökumenn á hans vegum fari að þeim reglum sem mælt er fyrir um í a–d-lið 1. mgr. og reglugerðum sem settar eru samkvæmt lögunum um þau atriði sem þar greinir.

Með 4. mgr. er ráðgert að stjórnvaldssektir Vegagerðarinnar geti numið allt að 300.000 kr. og skuli nánar kveða á um sektarfjárhæðir vegna einstakra brota í reglugerð sem ráðherra setur. Ljóst er að fastmótaðar reglur í þessum efnum í reglugerð, sem taka skulu mið af eðli og umfangi brota, hvað brot hafa staðið lengi og hvort um ítrekað brot er að ræða, girða fyrir sjálfstætt mat Vegagerðarinnar á þeim fjárhæðum stjórnvaldssekta sem við eiga í hverju tilviki.

Í 5. mgr. er fjallað um innheimtu sekta.

Í 6. mgr. er að finna heimild til að kæra ákvarðanir Vegagerðarinnar um stjórnvaldssektir til ráðherra innan mánaðar frá því að slík ákvörðun var tilkynnt aðila. Er því um að ræða styttri kærufrest en almennt gildir í stjórnsýslunni, en nauðsynlegt er að mál þessi fái skjótvirkan framgang innan stjórnsýslukerfisins. Í samræmi við þetta er í síðari málslið sömu málsgreinar gert ráð fyrir því að ráðherra skuli kveða upp úrskurð í tilefni af kæru vegna ákvörðunar Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt innan tveggja mánaða frá því kæra berst.

Samkvæmt 7. mgr. er Vegagerðinni veitt heimild til að gefa ökumanni eða lögaðila kost á allt að 25% afslætti af fjárhæð stjórnvaldssektar ef sektin er greidd að fullu innan 30 daga frá dagsetningu ákvörðunar. Er rétt og eðlilegt að sambærilegt hagræði fyrir ökumann og lögaðila eigi hér við eins og þegar um almennar fjársektir er að ræða. Er þetta og sama regla og fram kemur í 9. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Í 8. mgr. er fjallað um aðfararhæfi ákvarðana Vegagerðarinnar um stjórnvaldssektir á hendur lögaðila sem annast farþega- eða farmflutninga í atvinnuskyni.

Um 93. gr.

Í ákvæði þessu er fjallað um samspil málsmeðferðar Vegagerðarinnar skv. XVII. og XVIII. kafla frumvarpsins og almennrar málsmeðferðar lögreglu, og þá einkum um þau tilvik þegar Vegagerðinni ber að vísa máli til lögreglu.

Í 1. mgr. er ráðgert að þegar meint brot á lögunum varða bæði stjórnvaldssektum skv. 92. gr. frumvarpsins og refsingu samkvæmt ákvæðum XVIII. kafla skuli Vegagerðin vísa þeim hluta málsins sem varðar refsiábyrgð til lögreglu. Er hér er m.a. horft til þess fyrirkomulags sem nú gildir skv. 2. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, nr. 44/2005, sbr. 5. gr. laga nr. 52/2007.

Eins og fyrr er rakið er gert ráð fyrir því að þriðja brot ökumanns á undangengnum þremur árum gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma ökumanns verði talið refsivert brot sem varði sektum á grundvelli XVIII. kafla frumvarpsins, sbr. a-lið 1. mgr. 92. gr. frumvarpsins. Er því með 2. mgr. þessarar greinar lagt til að í þeim tilvikum þegar grunsemdir vakna hjá Vegagerðinni um þriðja brot ökumanns gegn þessum ákvæðum skuli Vegagerðin vísa máli hans til lögreglu sem fer þá með rannsókn þess í samræmi við almennar reglur um meðferð sakamála. Er þannig gert ráð fyrir því í 2. mgr. 94. gr. og 101. gr. frumvarpsins, sem nánar verða skýrðar hér síðar, að þriðja brot ökumanns gegn reglum um aksturs- og hvíldartíma geti varðað fjársektum og eftir atvikum sviptingu ökuréttar.

Samkvæmt 3. mgr. skal Vegagerðin við framvísun máls skv. 1. eða 2. mgr. láta lögreglu í té afrit þeirra gagna sem grunur um brot er studdur við. Við ákvörðun Vegagerðarinnar um framvísun máls gilda ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga ekki. Er hér því lagt til að tekið verði upp sambærilegt fyrirkomulag að þessu leyti og nú er að finna í 4. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, nr. 44/2005, sbr. 5. gr. laga nr. 52/2007.

Með 4. mgr. er leitast við að girða fyrir að upplýsingar, sem maður hefur veitt Vegagerðinni, verði notaðar sem sönnunargagn í sakamáli sem rannsakað er af hálfu lögreglu eða

höfðað er gegn honum vegna brota sem varða refsingu skv. XVIII. kafla frumvarpsins. Er hér að nokkru leyti horft til framsetningar ákvæðis 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga, nr. 44/2005, sbr. 6. gr. laga nr. 57/2007.

Um XVIII. kafla.

Í kaflanum er að finna ákvæði um refsingar vegna brota gegn ákvæðum frumvarpsins. Ljóst er að umferðarlöggjöf er í eðli sínu sérrefsilöggjöf þar sem leitast er við með boðum og bönnum að hafa áhrif á breytni vegfarenda í umferðinni, einkum þeirra sem aka vélknúnum ökutækjum, einnig eftir atvikum annarra, svo sem þeirra er fara um á reiðhjólum og gangandi vegfarenda. Með lögfestingu refsireglna á sviði umferðarmála er þannig brugðist við þeirri eðlislægu hættu fyrir líf manna og heilbrigði sem stafar af umferð ökutækja. Í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins, um að herða á reglusetningu á sviði umferðarmála, er þannig lagt til að refsireglum á þessu sviði verði breytt í því skyni að auka varnaðaráhrif refsinganna með hærri fjársektum og lengri sviptingartíma ökuréttar. Með ákvæðum í þessum kafla er því að verulegu leyti vikið skýrt og afdráttarlaust frá gildandi dómvenjum á þessu sviði, eins og nánar verður vikið að í skýringum við einstök ákvæði.

Helstu breytingar á ákvæðum um refsingar sem gerð er tillaga um í þessu frumvarpi eru þessar:

Horfið er frá núverandi fyrirkomulagi um notkun almennrar refsireglu og tekin upp sértæk refsiregla með beinum tilvísunum til hátternislýsinga sem varða annars vegar sektum og hins vegar sektum og fangelsi, sjá 94. og 95. gr.

Lagt er til að lögfest verði sérákvæði um hlutlæga refsiábyrgð eiganda vélknúins ökutækis vegna brota gegn tilgreindum ákvæðum frumvarpsins þegar aksturinn er myndaður í löggæslumyndavél, sjá 4. mgr. 94. gr.

Ítrekaður ölvunarakstur, þegar vínandamagn í blóði hefur í bæði skiptin verið yfir 2‰ eða vínandamagn í lítra lofts 1,00 milligramm eða meira, skal varða fangelsi eigi skemur en í 30 daga, sjá 2. mgr. 95. gr.

Lagt er til að sektarfjárhæðir verði að vissu marki tekjutengdar þannig að sakborningar sem eru með minna en hálf önnur lágmarkslaun eins og þau eru skilgreind í samningum Starfsgreinasambandsins og Samtaka atvinnulífsins geti fengið 25% afslátt af sektarfjárhæð.

Lagt er til að núverandi fyrirkomulag um sektareglugerð ráðherra verði óbreytt en þó verði heimilt að mæla þar fyrir um sektir allt að 500.000 kr., sjá 97. gr.

Tímalengd sviptingar ökuréttar vegna brota gegn bannákvæðum laganna um ölvunarakstur og vímuefnaakstur verði aukin, sjá 102. gr.

Verulegar breytingar eru gerðar á ákvæði um endurveitingu ökuréttar, sjá 106. gr.

Breytingar eru gerðar á ákvæði um akstursbann byrjanda sem fengið hefur bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, sjá 107. gr.

Nánar verður gerð grein fyrir einstökum breytingartillögum, sem tilgreindar eru hér að framan, í athugasemdum við einstakar greinar.

Um 94. gr.

Núverandi fyrirkomulag á refsireglum XIV. kafla gildandi laga er í grundvallaratriðum byggt þannig upp að í 1. mgr. 100. gr. er að finna almenna refsireglu sem gerir ráð fyrir að fyrir hvers kyns brot á lögunum, eða reglum settum samkvæmt þeim, varði sektum eða fangelsi allt að tveimur árum. Það er einkenni slíkra almennra refsireglna að enginn greinarmunur er gerður í slíkum ákvæðum á milli einstakra hátternislýsinga heldur er þar að finna eyðutilvísun án nánari afmörkunar. Með 94. gr. frumvarpsins er lagt til að horfið verði frá slíkri

framsetningu, enda er hún bæði lagatæknilega óheppileg auk þess sem hún kann að valda vandkvæðum í framkvæmd út frá sjónarmiðum um skýrleika refsiheimilda.

Samkvæmt 1. mgr. skal sá sæta sektum sem brýtur gegn eftirtöldum ákvæðum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim:

1. 4. gr. um tillitssemi og leyfilegan hávaða vegna umferðar ökutækja.
2. 1.–2. mgr. 5. gr. um háttsemi í eða á ökutæki eða á vegi.
3. 6. gr. um bann við að fleygja út úr ökutæki eða skilja eftir á vegi eða strengja yfir veg það sem hættu getur valdið fyrir aðra vegfarendur.
4. 7. gr. um bann við akstri gegn rauðu umferðarljósi og í andstöðu við leiðbeiningar og fyrirmæli um umferð.
5. 8. gr. um bann við rekstri búfjár.
6. 9. gr. um hraða og umferð á vistgötum.
7. 10.–13. gr. um forgangsakstur, um bann við aðkomu að slys- eða brunastað og við því að rjúfa eða hindra lögmæta hópgöngu, um skemmdir á umferðarmerkjum og um skyldur vegfarenda við umferðaróhöpp.
8. 16.–34. gr. sem mæla fyrir um almennar umferðarreglur fyrir ökumenn.
9. 38.–40. gr. sem mæla fyrir um sérreglur um akstursíþróttir, aksturskeppni og torfærutæki.
10. 41. gr. og 2. og 3. mgr. 42. gr. um umferðarreglur fyrir hjólreiðamenn.
11. 43. gr. um akstur bifhjóla.
12. 3. mgr. 48. gr. um að neita að veita atbeina sinn við rannsókn skv. 2. mgr. sömu greinar.
13. 50. gr. um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.
14. 54. gr. um notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.
15. 66. og 67. gr. um kennsluakstur og æfingaakstur.
16. 69. gr. um tengingu og drátt ökutækja.
17. 70. gr. um skráningu ökutækja.
18. 74. gr. og 1. og 4. mgr. 75. gr. um öryggisbelti og annan öryggis- og verndarbúnað í akstri ökutækis og bifhjóls.
19. 78. gr. um flutning á hættulegum farmi.
20. 1. og 2. mgr. 79. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.
21. 2. málsl. 4. mgr. 82. gr. um notkun negldra hjólbarða.
22. 2. mgr. 85. gr. um bann við því án leyfis lögreglu eða Vegagerðarinnar að setja umferðarmerki á eða við veg.
23. 86. og 87. gr. um merkingu við veg og auglýsingaskilti við veg.
24. 1. mgr. 90. gr. um upplýsingaskyldu ökumanns og flutningsaðila í tilefni af eftirliti Vegagerðarinnar.

Í 2. mgr. 94. gr. er fjallað um þau tilvik þegar ökumaður hefur tvívegis áður sætt stjórnvaldssektum á þremur undangengnum árum vegna brota gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. a-lið 2. mgr. 92. gr. frumvarpsins, og brýtur að nýju gegn ákvæðum sama kafla. Er gert ráð fyrir að þá skuli hlutaðeigandi hljóta hefðbundna fjársekt, sbr. nánar í athugasemdum við 93. og 94. gr. frumvarpsins.

Ákvæði 3. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 100. gr. gildandi laga, en þó er lagt til að brot á reglum um stöðvun og lagningu geti verið andlag gjalds, sbr. 2. mgr. 9. gr., 3. mgr. 27. gr. og 28. gr., svo og ákvæði 81. gr. og 1. mgr. 83. gr., en ekki í sérstökum tilvikum.

Í 4. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að heimilt verði að gera skráðum eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis sekt, ef það hefur verið notað við brot gegn 35. eða 36. gr. og 1. mgr. 7. gr., án þess að sýnt sé fram á ásetning eða gáleysi hans, ef brot ökumanns

varðar ekki punktum skv. 2. mgr. 100 gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í heimildarleysi. Er hér um svokallaða hlutlæga refsiábyrgð að ræða. Er þessi heimild háð því skilyrði að fyrir liggi að hraðakstursbrot, sem myndað er í löggæslumyndavél, varði ekki ökumann ökutækisins punktum samkvæmt punktakerfi 2. mgr. 100. gr. frumvarpsins og reglugerð ráðherra. Ef svo er kemur hlutlæg ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis á þessum grundvelli ekki til greina. Aðalábyrgðin verður því sem fyrr reist á saknæmi ökumanns sem sætir sektum, sbr. 1. mgr. 95. gr., og eftir atvikum sviptingu ökuréttar skv. 100. gr., að öðrum skilyrðum uppfylltum.

Þessi tillaga um refsiábyrgð í formi hlutlægrar refsiábyrgðar eiganda vélknúins ökutækis hefur kosti og galla. Kostir hennar eru einkum þeir að með henni verður eftirlit og úrlausn brota gegn ákvæðum um akstureshraða gert skilvirkara í framkvæmd. Til að staðreyna brot á hlutlægum grundvelli, að öðrum skilyrðum uppfylltum, þarf aðeins að ganga úr skugga um hver er skráður eigandi eða umráðamaður þess vélknúna ökutækis sem myndað hefur verið í löggæslumyndavél og sætir hann sektum óháð því hvort hann hefur sjálfur eða annar maður ekið í umrætt sinn. Það er skilyrði samkvæmt ákvæðinu að umrætt ökutæki sé ekki notað í heimildarleysi og þá í þeirri merkingu að ekki liggi fyrir að ökutækið hafi verið tekið ófrjálsri hendi, sbr. einkum 244. gr. eða 1. mgr. 259. gr. hegningarlaga, og eigandinn eða umráðamaður því sviptur virkum eignarráðum þess með ólögmætum hætti. Hafi eigandi eða umráðamaður þannig lánað öðrum ökutækið til notkunar eru hlutlæg skilyrði ákvæðisins uppfyllt þótt lántaki fari út fyrir heimildir sínar við notkun þess. Með þessu fyrirkomulagi er eiganda eða umráðamanni ökutækis gert skylt að hafa virka umsjón og eftirlit með ökutæki sínu, t.d. gagnvart nánum aðstandendum, svo sem maka eða börnum, og gera þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru svo að það sé ekki notað með þeim hætti sem fer í bága við framangreindar reglur umferðarlaga. Gallar hlutlægrar refsiábyrgðar felast einkum í því að um er að ræða frávik frá hefðbundinni tilhögun refsiábyrgðar þar sem jafnan er áskilið að sá er sætir refsiábyrgð hafi sýnt er saknæma háttsemi. Þó er ljóst að hlutlæg ábyrgð er heimil að íslenskum rétti, enda sé skýrlega mælt fyrir um hana í lögum, sbr. Hrd. 2000, bls. 280. Dæmi um hlutlæga refsiábyrgð er t.d. að finna í 3. mgr. 170. gr. tollalaga, nr. 88/2005, en það ákvæði er þó byggt á öðrum löggjafarsjónarmiðum en hér eiga við.

Eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis verður aðeins gerð sekt á grundvelli 4. mgr., enda er ekki fullnægt skilyrðum 100. gr. um sviptingu ökuréttar nema sýnt sé fram á saknæmi hans sem ökumanns. Hafi eigandi verið ökumaður í umrætt sinn, og brot hans varðar ekki punktum, er ábyrgðin valkvæð að því leyti að velja má á milli þess að sekta hann á grundvelli 5. mgr. eða á grundvelli 1. mgr., enda sé sýnt fram á að hefðbundnum saknæmisskilyrðum sé fullnægt.

Í 5. mgr. er gert ráð fyrir því að sé skilyrðum 3. mgr. fullnægt, og lögaðili er eigandi ökutækis, sé heimilt að gera honum sekt samkvæmt reglum II. kafla A almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Um 95. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að sá skuli sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn eftirtöldum ákvæðum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim:

1. 35.–37. gr. um ökuhraða.
2. 44.–49. gr. um bann við ölvunarakstri og vímuefnaakstri.
3. 55. gr. um skilyrði þess að mega stjórna ökutæki.
4. 59. gr. um skilyrði þess að mega stjórna dráttarvél og vinnuvél.

Ekki er lagt til að hámarkstími fangelsisrefsingar samkvæmt frumvarpinu verði lengdur og því miðað við tveggja ára fangelsi eins og er skv. 1. mgr. 100. gr. gildandi laga. Á hinn bóginn er það stefnumið frumvarpsins með þeirri breyttu framsetningu á refsireglum umferðarlaga, sem hér er gerð tillaga um, að í ríkari mæli verði gripið til fangelsisrefsingar vegna alvarlegra brota gegn þeim ákvæðum sem talin eru upp í 1. mgr. þessarar greinar. Er það og í samræmi við þá auknu lengd sviptingartíma ökuréttar vegna ölvunar- og vímuefnaaksturs sem nánar er mælt fyrir um í 100. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi verður og að ítreka það samspil sem er á milli ákvæða umferðarlaga um ökuhraða og um bann við ölvunar- og vímuefnaakstri, þegar veruleg hætta skapast af akstri eða brot er að öðru leyti alvarlegt, og þeirra ákvæða almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, sem eiga sérstaklega við um akstur vélknúins ökutækis, svo sem 1. mgr. 165. gr., sbr. 167. gr., og 168. gr.

Lagt er til að við c-lið 3. mgr. verði bætt „almenningsvagni“, sbr. skýringu í 3. gr. frumvarpsins.

Í samræmi við framangreind stefnumið um að herða skuli refsingar fyrir alvarleg brot gegn ákvæðum umferðarlaga, einkum um ökuhraða og um ölvunar- og vímuefnaakstur, er lagt til í 2. mgr. greinarinnar að þegar stjórnandi vélknúins ökutækis hefur ítrekað brotið gegn 1. 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, skuli hann sæta fangelsi eigi skemur en 30 daga. Samkvæmt ríkjandi dómvenju er gert ráð fyrir því að ökumaður sem brotið hefur af sér í þriðja skipti gegn bannákvæðum gildandi laga um ölvunarakstur skuli sæta fangelsi í 30 daga. Með fyrrgreindu nýmæli er ekki ætlunin að hrófla að meginstefnu til við þeirri dómvenju, en lagt til að það frávik verði gert frá henni að í þeim tilvikum þegar ökumaður hefur í annað skipti brotið gegn banni við stórfelldum ölvunarakstri, sbr. 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr., og vínandamagn í blóði 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, skuli hann þá þegar sæta fangelsi eigi skemur en í 30 daga. Er þá lagt til grundvallar að akstur vélknúins ökutækis undir slíkum kringumstæðum sé til þess fallinn að valda gífurlegri hættu, enda ökumaður með öllu ófær um að stjórna ökutæki. Er því með þessari tillögu leitast við að auka varnaðaráhrif fangelsisrefsinga við þessar aðstæður.

Ákvæði 3.–5. mgr. er samhljóða 5.–7. mgr. 100. gr. gildandi laga, að breyttu breytanda.

Um 96. gr.

Ákvæðið fjallar um refsiábyrgð eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi og er samhljóða fyrri málslið 3. mgr. 100. gr. gildandi laga.

Um 97. gr.

Í þessar grein er fjallað um sektareglugerð ráðherra, sbr. nú 4. mgr. 100. gr. gildandi laga, en lagt er til að ráðherra geti í sérstakri reglugerð ákveðið að fengnum tillögum ríkissaksóknara sektir allt að 500.000 kr. fyrir þau brot sem nánar er mælt fyrir um í 94. og 95. gr. frumvarpsins og ákvæðum reglugerða settra samkvæmt þeim. Í reglugerðinni skal tilgreint hvaða tegund brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Heimilt verður að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

Með ákvæði þessu er þannig lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi sem nú hefur verið við lýði allt frá gildistöku laga nr. 57/1997 þar sem heimild til setningar sérstakrar reglugerðar um sektir vegna brota á ákvæðum umferðarlaga var fyrst lögfest. Rétt er að gera

stuttlega grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að baki upptöku þessa fyrirkomulags og því hvernig það hefur reynst á þeim rúma áratug sem það hefur verið við lýði.

Í frumvarpi því sem varð að áðurnefndum lögum nr. 57/1997 er ítarlega fjallað um forsendur þær sem búa að baki reglugerðarheimild ráðherra til að ákvarða sektir allt að tiltekinni fjárhæð vegna brota á umferðarlögum. Í athugasemdum við 3. gr. í frumvarpi því er varð að lögum nr. 57/1997 og lögfesti heimild fyrir ráðherra til að mæla fyrir um sektir vegna umferðarlagabrota í reglugerð kemur m.a. fram að með þessu sé stefnt að því að refsingar vegna umferðarlagabrota verði staðlaðar í ríkara mæli en nú er með þeim hætti að sektir fyrir tiltekin brot, þá upphaflega allt að fjárhæð 100.000 kr., yrðu tilteknar í reglugerð sem yrði bindandi fyrir lögreglu og dómstóla. Þó yrði heimilt að víkja frá staðlaðri refsingu til hækkunar eða lækkunar ef veigamikil rök mæltu með því. Þessu næst er rakið að það sé alkunn staðreynd að í flestum málum sé sekt ákveðin án nokkurs tillits til greiðslugetu og jafnvel eftir taxtabundnum sjónarmiðum, svo sem vegna umferðarlagabrota og fíkniefnabrota.

Í athugasemdunum er síðan m.a. rakið að þegar um er að ræða brot sem refsað er fyrir með tiltölulega lágum sektarfjárhæðum mæli fleiri rök með því að hafa staðlaðar refsingar en á móti. Rök fyrir stöðluðum refsingum séu m.a. þessi:

- Mikilvægt sé að jafnræðis sé gætt innan hvers umdæmis og milli umdæma þannig að svipuð eða sams konar refsing komi fyrir brot sömu tegundar hvort sem hún er ákvörðuð af lögreglu eða dómstólum.
- Ökumenn geti betur séð fyrir hvaða afleiðingar brot þeirra hafa.
- Sakborningur sætti sig betur við fjárhæð sektar ef hann veit að um staðlaða refsingu er að ræða. Erfitt geti reynst og tímafrekt fyrir þann sem ákvarðar sekt að fá réttar upplýsingar um raunverulegar eignir og tekjur brotamanns og önnur þau atriði sem talin eru upp í 51. gr. almennra hegningarlaga. Komi þar margt til, svo sem vanframtaldar tekjur og eignir og aðrar félagslegar aðstæður en fram koma í opinberum gögnum.
- Fjárhæðir slíkra sekta séu ekki svo háar að greiðsla þeirra gangi nærri greiðslugetu sakbornings eða skerði framfærslugetu hans.
- Umferðarlagabrot sömu tegundar séu oftast tiltölulega lík hvert öðru.

Að baki framangreindri lagabreytingu lá sú forsenda að brot á umferðarlögum væru fyrirferðarmest þeirra brota sem upplýst væru hér á landi og sektarrefsing lægi við. Ljóst er að þessi grundvallarforsenda hefur ekki breyst frá gildistöku laga nr. 57/1997. Vegna fjölda þessara mála er enn mikilvægt að meðferð þeirra sé einföld og samræmi í niðurstöðum.

Með ákvæði 97. gr. frumvarpsins er því lagt til, sem fyrr greinir, að mælt sé fyrir um útfærslu á almennum sektarheimildum 94. og 95. gr. frumvarpsins með reglugerð. Í reglugerðinni verði sem fyrr ekki sjálfstæðar efnisreglur eða refsiákvæði heldur tilvísun til einstakra boð- og bannreglna í lögunum sem heimilt verði að leggja sektir við og sektir og önnur viðurlög tiltekin innan refsiramma umferðarlaga og almennra hegningarlaga. Það hefur sýnt sig að sektareglugerð ráðherra á sviði umferðarlagabrota stuðlar að meira gagnsæi refsinga og miðar að því að efla réttaröryggi borgaranna og tryggja jafnræði þeirra í milli. Þá veita niðurlagsákvæði greinarinnar sem fyrr lögreglustjórum nægjanlegt svigrúm til að víkja frá sektarákvæðum reglugerðarinnar ef atvik eru með þeim hætti að ósanngjarnt þykir að ákvarða sekt samkvæmt þeim.

Það skal tekið fram að þótt lagt hafi verið til grundvallar með lögum nr. 57/1997 að dómstólar yrðu bundnir af sektareglugerðum ráðherra hafa dómstólar ekki talið sig bundna af þeim við úrlausn sakamála á sviði gildandi laga, sbr. Hrd. 14. janúar 1999 í máli nr. 425/1998 og Hrd. 30. maí 2002, nr. 138/2002. Í þessum dómum er á því byggt að skv. 2. gr. stjórnarskrárinnar beri dómstólum að meta viðurlög sjálfstætt á grundvelli umferðarlaga og megi þeir

þá m.a. líta til ákvarðana lögregluyfirvalda á þessu sviði og leiðbeininga ríkissaksóknara. Með 97. gr. frumvarpsins er ekki hróflað við þessari afstöðu, enda byggist hún á stjórnskipulegum valdheimildum dómstóla. Þá er einnig haft í hug að dómstólar hafa í reynd dæmt nær undantekningarlaust á grundvelli þeirra stöðluðu refsinga sem fram hafa komið í sektareglugerðum ráðherra.

Um 98. gr.

Ákvæðið fjallar um fullkomna samlagningu sekta sem ákvarðaðar eru vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 94. eða 95. gr. frumvarpsins eða ákvæðum í reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Er það samhljóða 8. mgr. 100. gr. gildandi laga að efni til.

Um 99. gr.

1. mgr. fjallar um afslátt af sektarfjárhæð og er samhljóða 9. mgr. 100. gr. gildandi laga.

2. mgr. er nýmæli en sanngjarnt þykir að binda sektargreiðslur að einhverju leyti við fjárhag sakbornings. Lagt er til að miðað verði við að sá sem gerist brotlegur við umferðarlög og hefur tekjur undir hálfum öðrum lágmarkslaunum, eins og þau eru skilgreind í samningi milli Starfsgreinasambandsins og Samtaka atvinnulífsins hverju sinni, geti notið allt að 25% afsláttar af upphaflegri sektarfjárhæð sé eftir því leitað. Samkvæmt fyrrnefndum samningi eru lágmarkslaun 165.000 kr. á mánuði frá og með 1. janúar 2010. Framlögð gögn um laun byggjast á skattaframtali ársins áður en umferðarlagabrot átti sér stað.

Um 100. gr.

Ákvæðið hefur að geyma almennar reglur um sviptingu ökuréttar og er að því leyti samhljóða 101. gr. gildandi laga. Í síðari málslið 1. mgr. er lagt til að svipting geti náð til ákveðinna flokka ökuréttinda. Einkum er horft í því sambandi til sviptingar ökuréttar vegna brots á aksturs- og hvíldartímareglum, en í slíku tilviki getur verið réttlætanlegt að almenn ökuréttindi standi óhreyfð.

Í 2. mgr. er fjallað um sérstakt punktakerfi vegna umferðarlagabrota sem getur legið til grundvallar sviptingu ökuréttar. Er lagt til að þessu kerfi sem reynst hefur vel í framkvæmd verði viðhaldið, en rétt er því að gera nokkra grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að baki því þegar það var lögfest með lögum nr. 57/1997.

Í athugasemd við 4. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 57/1997 kemur fram að með ákvæðinu sé lagður lagagrundvöllur að þýðingarmikilli nýbreytni í viðurlagakerfi vegna umferðarlagabrota. Punktakerfi vegna umferðarlagabrota sé ætlað að skapa þann varnað að umferðarlagabrotum fækki og umferðaröryggi aukist. Fyrirbyggjandi áhrif punktakerfisins séu grundvölluð á því að uppsöfnun punkta vegna umferðarlagabrota leiði til sviptingar ökuréttar í þrjá mánuði. Gert sé ráð fyrir að reglum um punktakerfi verði hagað þannig að einungis síbrotamenn í umferðinni sem ekki láta segjast missi ökuréttinn. Ákvörðunum um punktafjölda fyrir einstök brot verði hagað þannig að tiltölulega fáir ökumenn á hverjum tíma verði sviptir ökurétti vegna punktakerfisins. Þessu næst er rakið að umferðarlagabrot séu algengustu brot sem komi til kasta lögreglu. Svipting ökuréttar vegna slíkra brota sé það úrræði sem mest varnaðaráhrif hafi. Með punktakerfi vegna umferðarlagabrota sé átt við að tiltekin brot á umferðarlögum samsvari einum eða fleiri punktum. Við hvert brot sem ökumaður gerist sekur um fær hann tiltekinn fjölda punkta sem færast ásamt upplýsingum um brotið í punktakerfið. Mikilvægt sé að punktakerfið verði einfalt, sanngjarnt, án undanþágna og skapi við-

bótarvarnað en dragi ekki úr varnaðaráhrifum annarra viðurlaga samkvæmt umferðarlögum. Gert er ráð fyrir að reglur um punktakerfi hafi m.a. að geyma eftirfarandi efnisatriði:

- Þegar sakborningur lýkur máli með greiðslu sektar, gengst undir lögreglustjórasátt um greiðslu sektar og önnur viðurlög eða máli lýkur með sakfellingu samkvæmt dómi eða viðurlagaákvörðun og niðurstaðan er skráð í málaskrá lögreglu færast einn eða fleiri punktar í punktakerfi.
- Hvert brot samsvari einum til fjórum punktum eftir alvarleika brotsins.
- Ölvunarakstursbrot og brot sem felst í því að aka sviptur ökurétti falla utan punktakerfis þar sem viðurlög við slíkum brotum fela í sér ítrekunaráhrif sem þykja skapa nægan varnað.
- Akstur yfir hámarkshraða og önnur brot sem varðað geta sviptingu ökuréttar verði innan punktakerfis.
- Punktar haldi gildi sínu í punktakerfinu næstu þrjú árin eftir að brot er framið án tillits til þess hvenær málsmeðferð lauk hjá lögreglu eða fyrir dómi.
- Verði maður á þriggja ára tímabili uppvís að brotum á umferðarlögum sem jafngilda samtals tólf punktum skal hann sviptur ökurétti í þrjá mánuði vegna uppsöfnunar brota.
- Þegar þriggja ára fresturinn er reiknaður út skal miða við þær dagsetningar þegar brot eru framin en ekki hvenær gengist er undir sekt eða sakfellt er fyrir dómi. Þannig getur svipting komið til vegna brota sem eldri eru en þriggja ára ef brot sem til meðferðar er var framið innan þriggja ára frá fyrsta broti af þeim sem samtals jafngilda tólf punktum. Punktarnir þurrkast því ekki út ef málsmeðferð er ekki lokið í máli vegna brots sem framið var innan þriggja ára markanna og fyllt gæti tólf punkta.
- Punktarnir þurrkist út þegar sakborningur hefur verið sviptur ökurétti vegna uppsöfnunar punkta.
- Viðvörun verði gefin út til ökumanns þegar hann hefur náð átta punktum á þriggja ára tímabili. Þó að slík viðvörun farist fyrir eða berist ekki ökumanni í hendur hefur það ekki áhrif á sviptingu ökuréttar ef ökumaður nær síðar tólf punktum.

Þá er í athugasemdum rakið að gert hafi verið ráð fyrir að punktarnir færðust í punktakerfið þegar umferðarlagabrot hefðu verið staðreynd. Svipting á grundvelli uppsafnaðra punkta yrði ákveðin af lögreglustjóra eða dómara samhliða refsingu og öðrum viðurlögum sem ákveðin eru vegna þess brots sem til meðferðar er hverju sinni.

Við samningu þessa frumvarps er sem fyrr greinir lagt til grundvallar að áfram skuli byggt á framangreindu punktakerfi við úrlausn mála um brot á umferðarlögum, enda hafi það í grundvallaratriðum gefist vel og stuðlað að auknum varnaðaráhrifum viðurlaga í formi sviptingar ökuréttar fyrir þessi brot.

Um 101. gr.

Ákvæðið er nýmæli og tekur mið af þeirri sérreglu um ítrekað brot ökumanns gegn ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem nánar er rakið í athugasemdum við 92.–94. gr. frumvarpsins. Ljóst er að svipting ökuréttar í þessum tilvikum getur haft í för með sér verulegt inngrip í atvinnuréttindi hlutaðeigandi ökumanns, en lagt er til að ökumaður missi einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonn við slíkt brot, nema um mjög vítaverð brot séu að ræða, sbr. 100. gr.

Um 102. gr.

Ákvæðið hefur að geyma sérreglur um sviptingu ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs og er að meginstefnu til samhljóða 102. gr. gildandi laga. Í samræmi við þau stefnu-

mið sem nánar eru rakin í athugasemdum við XVIII. kafla er á hinn bóginn lagt til að sviptingartími vegna alvarlegra eða stórfelldra brota gegn ölvunarakstursákvæðum umferðarlaga verði að jafnaði lengdur. Er þannig með þeim breytingum, sem hér verða nánar raktar, vikið með skýrum og afdráttarlausum hætti frá þeim dómvenjum sem myndast hafa á undanförnum árum og áratugum við túlkun og framkvæmd 102. gr. gildandi laga.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 102. gr. gildandi laga, að breyttu breytanda.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði nýmæli sem tekur mið af þeirri grundvallarbreytingu á gildissviði ölvunarakstursákvæða umferðarlaga sem ítarlega er rökstudd í IV. kafla almennra athugasemda við frumvarpið. Þannig er ekki gert ráð fyrir að stjórnandi vélknúins ökutækis, sem brotið hefur gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50‰ eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts, sé sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Ákvæði 3. mgr. er samhljóða 2. mgr. 102. gr. gildandi laga.

Með ákvæði 4. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími í þeim tilvikum þegar stjórnandi vélknúins ökutækis hefur brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, verði lengdur um sex mánuði, úr einu ári í eitt ár og sex mánuði, og hámarkssviptingartími í þessum tilvikum lengdur úr tveimur árum í tvö ár og sex mánuði. Áfram er við mat á lengd sviptingar í einstökum tilvikum miðað við alvarleika brots og vínandamagn í blóði ökumanns eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér.

Í 5. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími vegna brota gegn 46. gr. frumvarpsins um bann við vímuefnaakstri verði lengdur úr þremur mánuðum í sex mánuði en að hámarkssviptingartími verði enn tvö ár.

Í 6. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími vegna stórfelldra brota gegn 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, vari eigi skemur en þrjú ár og er það aukning um eitt ár frá 5. mgr. 102. gr. gildandi laga. Hér er vísað til þeirrar röksemda sem búa að baki 2. mgr. 95. gr. frumvarpsins.

Í 7. mgr. er fjallað um ítrekuð brot gegn bannákvæðum um ölvunar- og vímuefnaakstur. Er þar lagt til að lágmarkssviptingartími vegna ítrekaðra brota gegn 45. eða 46. gr. verði þrjú ár og er það aukning um eitt ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga. Er lagt til að þessi regla eigi sem fyrr einnig við um þau tilvik þegar stjórnandi vélknúins ökutækis neitar að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 48. gr. frumvarpsins. Viðhaldið er þeirri reglu að hámarkssviptingartími við þessar aðstæður sé fimm ár eftir alvarleika brots og magni vínanda eða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið.

Í annan stað er lagt til í 7. mgr. að varði síðara brotið við 3. mgr. 45. gr. skuli svipting ökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Er það aukning um tvö ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga og er það veruleg breyting sem rökstyðja verður sérstaklega. Í þessum tilvikum hefur stjórnandi vélknúins ökutækis áður sætt sektum og sviptingu ökuréttar vegna brota gegn bannákvæðum um ölvunarakstur og gerist á ný sekur um ölvunarakstur sem telst stórfelldur. Í samræmi við meginmarkmið frumvarpsins er gert ráð fyrir að hlutaðeigandi verði að sæta sviptingu ökuréttar í fimm ár. Verður að telja að þetta nýmæli muni auka verulega á varnaðaráhrif viðurlaga í þessum málaflokki og fela í sér skýr skilaboð löggjafans um að ítrekuð brot af þessu tagi séu með öllu óásættanleg.

Með lokamálslið 7. mgr. greinarinnar er tekið tilliti þeirra tilvika sem falla undir sérreglu 2. mgr. þegar vínandamagn í blóði stjórnanda vélknúins ökutækis við fyrsta brot er undir 0,50‰ eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts. Ef hann gerist á ný sekur um ölvunarakstur skal að meginreglu fara eftir fyrirmælum

1. mgr. greinarinnar hvað varðar sviptingu ökuréttar og er þannig í reynd gengið út frá því að fyrra brotið hafi ekki strangt tiltekið ítrekunaráhrif.

Ákvæði 8. mgr. eru samhljóða 7. mgr. 102. gr. gildandi laga.

Um 103. gr.

Hér er fjallað um bráðabirgðasviptingu ökuréttar og er samhljóða sömu grein gildandi laga.

Um 104. gr.

Hér er fjallað um réttaráhrif áfrýjunar dóms þar sem kveðið er á um sviptingu ökuréttar. Ákvæðið er samhljóða sömu grein gildandi laga.

Um 105. gr.

Hér er fjallað um réttaráhrif umferðarlagabrota erlendis af hálfu íslenskra ríkisborgara og manna búsettra hérlendis. Er það samhljóða sömu grein gildandi laga.

Um 106. gr.

Ákvæðið fjallar um endurveitingu ökuréttar en um þetta efni er nú fjallað í 1. mgr. 106. gr. gildandi laga. Lagt er til að ákvæðið verði mun ítarlega en er í gildandi lögum og að lögfestar verði að nokkru marki þær efnisreglur um endurveitingu ökuréttinda sem nú koma fram í reglugerð nr. 706/2004.

Í 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 106. gr. gildandi laga.

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli og tekur mið af 1. mgr. 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004 og gerir ráð fyrir að endurveitingu ökuréttar skv. 1. gr. megi heimila þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. Þá er nánar tiltekið að við mat á umsókn vegna endurveitingar skuli 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 skuli 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 og d. aðstæður umsækjanda að öðru leyti. Eru þetta að meginstefnu til sömu sjónarmið og koma fram í 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004.

Þessi framsetning á 2. mgr. 106. gr. frumvarpsins er töluvert frábrugðin að efni til 2. mgr. 106. gr. gildandi laga, en þar segir nú að endurveitingu skuli því aðeins heimila að sérstakar ástæður mæli með því. Með 2. mgr. 106. gr. frumvarpsins er því matsgrundvelli ákvörðunar um endurveitingu ökuréttinda breytt efnislega þannig að slíka endurveitingu megi veita á grundvelli tiltekinna sjónarmiða og að umsókn verði aðeins synjað að sérstakar ástæður mæli með því. Ljóst er að þær ástæður verða að vera í málefnalegu og beinu samhengi við þau sjónarmið sem koma til mats við töku ákvörðunar lögreglustjóra um hvort orðið verði við umsókn, sbr. 2. mgr. 106. gr.

Í 3. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar umsækjandi hefur gerst sekur um brot gegn 55. gr. frumvarpsins á sviptingartímabilinu með því að aka sviptur ökuréttindum. Lagt er til að tími til endurveitingar lengist um sex mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki um 18 mánuði. Gengur þessi tillaga lengra en fram kemur nú í 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 706/2004, en þar er gert ráð fyrir að tíminn lengist um þrjá mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki um eitt ár. Er þessi breyting í samræmi við meginstefnumið frumvarpsins um auka varnaðaráhrif brota á umferðarlögum.

Í 4. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar 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. Er þá gert ráð fyrir að litið skuli til þeirra við ákvörðun um endurveitingu. Er þessi regla samhljóða þeirri sem fram kemur í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 706/2004. Ganga verður út frá því að við þetta mat megi horfa til íslenskra laga og dómaframkvæmdar um sams konar brot.

Ákvæði 5. og 6. mgr. eru efnislega samhljóða 3. mgr. 106. gr. gildandi laga en bætt er við heimild ráðherra til setningar reglugerða um námskeið fyrir þá sem sviptir hafa verið ökurétti og málsmeðferð við endurveitingu ökuréttar að afloknu námskeiði.

Um 107. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um akstursbann sem felur í sér afturköllun bráðabirgðaskírteinis byrjanda, þ.e. ökumanns með bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, en um það er nú fjallað í 106. gr. a gildandi laga. Það ákvæði var lögfest með 8. gr. laga nr. 69/2007, um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum. Í athugasemdum við 6. gr. frumvarp þess sem síðar varð að lögum nr. 69/2007 (varð 8. gr.) sagði m.a. að þegar akstursbanni væri beitt yrði „byrjandi, ökumaður með bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, í sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi. Byrjandinn [hefði] misst ökuréttinn og [yrði] að fara í sérstakt ökunám og taka ökupróf til þess að öðlast hann á ný. […] Tillaga að reglum um akstursbann [væri] samin með hliðsjón af 127. gr. dönsku umferðarlaganna.“

Eftir gildistöku 106. gr. a gildandi laga setti samgönguráðherra reglugerð nr. 612/2007, sem breytti reglugerð nr. 501/1997 um ökuskírteini, og mælti m.a. fyrir um nýja grein, 58. gr. a, þar sem fram koma ákvæði um akstursbann. Greinin er efnislega samhljóða 106. gr. a umferðarlaga. Með 9. gr. reglugerðar nr. 612/2007 var bætt við nýjum viðauka, XI. viðauka, við reglugerð um ökuskírteini. Sá viðauki bar yfirskriftina „Sérstakt námskeið vegna akstursbanns“.

Með 107. gr. frumvarpsins eru lagðar til ákveðnar breytingar á ákvæði 106. gr. a gildandi laga um akstursbann í ljósi reynslunnar. Er markmið þessara breytinga að gera ákvæðið skýrara og þar með að auka virkni þess í framkvæmd.

Í síðari málslið 2. mgr. er áréttað að staða byrjanda, sem sætt hefur akstursbanni, er sú sama og manns sem ekki hefur lokið ökunámi, en þetta er nú aðeins tekið fram í athugasemdum við framangreinda 8. gr. laga nr. 69/2007. Hefur þetta m.a. þau áhrif að ekki er farið með mál, þar sem byrjandi í akstursbanni ekur bifreið, með sama hætti og mál þeirra sem sviptir hafa verið ökurétti heldur fer um slík tilvik eftir þeim reglum sem gilda um þá sem ekki hafa lokið ökunámi. Það athugast að þetta á þó aðeins við í því eina tilviki sem heimilt er að beita akstursbanni á gildistíma bráðabirgðaskírteinis, sbr. síðari málslið 1. mgr., sem er samhljóða síðari málslið 1. mgr. 106. gr. a gildandi laga.

Í 106. gr. a gildandi laga er tímalengd sviptingar ökuréttinda vegna akstursbanns ekki afmörkuð beint eða óbeint með öðrum hætti en þeim að hún skuli vara þangað til tveimur skilyrðum er fullnægt, þ.e. að sá sem sætir akstursbanni hafi (1) lokið sérstöku námskeiði og (2) staðist ökupróf að nýju. Ljóst er að það að uppfylla síðara skilyrðið er almennt séð á forræði þeirra sjálfra sem sæta akstursbanni. Fyrra skilyrðið er það á hinn bóginn ekki. Í ákvæði gildandi laga er ekki að finna nánari afmörkun á því hvenær það skilyrði kemur fram, þ.e. um hvenær slík námskeið skuli haldin. Skilyrðið um lok sérstaks námskeiðs hefur hins vegar grundvallarþýðingu þegar lagt er mat á endanlega lengd afturköllunar bráðabirgðaskírteinis byrjanda. Með vísan til þessa er með 3. mgr. greinarinnar lagt til að lögfest verði sú regla að sérhæft ökunámskeið vegna akstursbanns skuli halda reglulega og eigi sjaldnar en á þriggja

mánaða fresti, enda sé þess þörf. Er þá til hliðsjónar horft til 3. mgr. 3. tölul. XI. viðauka við reglugerð nr. 501/1997 um ökuskírteini. Vegna eðlis akstursbanns, sem refsikenndra viðurlaga sem eru afar íþyngjandi fyrir byrjanda, sbr. Hrd. 28. apríl 2008, mál nr. 179/2008, er nauðsynlegt að skýrt liggi fyrir í ákvæðinu hvenær byrjandi, sem sætt hefur akstursbanni, eigi möguleika á því að sækja sérhæft ökunám til að öðlast ökuréttindi að nýju. Áfram er þó gert ráð fyrir því að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun hins sérhæfða ökunáms vegna akstursbanns, m.a. um fjölda þátttakenda og markmið þess og lengd.

Samkvæmt 3. mgr. 106. gr. a gildandi laga má bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina byrjanda um þann rétt þegar ákvörðun er birt. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að ákvörðun lögreglustjóra um akstursbann er stjórnvaldsákvörðun, sbr. áðurnefndan dóm Hæstaréttar frá 28. apríl 2008. Það er meginregla í íslenskum rétti að aðili máls geti kært stjórnvaldsákvarðanir til æðra stjórnvalds ef því er til að dreifa, sbr. 26. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993. Er þannig stuðlað að réttaröryggi borgaranna og skapað aukið hagræði fyrir aðila máls svo að ekki sé, a.m.k. í fyrstu atrennu, nauðsynlegt að fara dómstólaleiðina til að íþyngjandi stjórnvaldsákvörðun á borð við akstursbann verði endurskoðuð. Er því lagt til í 4. mgr. að lögfest verði kæruheimild til dómsmálaráðherra vegna ákvarðana lögreglustjóra samkvæmt þessari grein. Þó er kærufrestur takmarkaður við einn mánuð frá því að ákvörðun var tilkynnt byrjanda. Á hinn bóginn er áfram gert ráð fyrir því að aðili máls geti ákveðið að bera úrskurð ráðherra undir dómstóla á grundvelli þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í lögum um meðferð sakamála eins og gert var án athugasemda í títtnefndum dómi Hæstaréttar frá 28. apríl 2008. Rétt er að taka fram að í samræmi við orðalag greinarinnar er áskilið að úrskurður dómsmálaráðherra liggi fyrir áður en heimilt er að bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla. Er og rétt að aðili máls tæmi hér kæruleiðir innan stjórnsýslunnar áður en dómstólaleiðin er farin á grundvelli þess réttarfarshagræðis sem lög um meðferð sakamála hafa í för með sér.

Um 108. gr.

Ákvæðið fjallar um haldsrétt í ökutækjum og er samhljóða 107. gr. gildandi laga.

Um 109. gr.

Ákvæðið hefur að geyma sérreglu um upptöku ökutækja sem er samhljóða 107. gr. a gildandi laga sem lögfest var með 9. gr. laga nr. 69/2007. Ekki er talin þörf á því að gera breytingar á þessu ákvæði, en almennt er talið að sú reynsla sem komin er á gildandi ákvæði sé jákvæð. Þó er nýmæli að ráðherra er veitt heimild til að setja reglugerð um nánari framkvæmd á upptöku ökutækja samkvæmt greininni, en ákvæðið miðar að því að samræmdar reglur liggi fyrir um framkvæmdina.

Um 110. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um álagningu og innheimtu gjalds vegna brota gegn tilgreindum ákvæðum laganna, einkum um stöðvun og lagningu ökutækja, en það er að því leyti samhljóða 108. gr. gildandi laga.

Í 1. mgr. er lagt til í b-lið að ákvæði 28. gr. frumvarpsins um stöðvun og lagningu ökutækja verði grundvöllur gjaldtöku. G-liður er nýmæli, en þar er lagt til að leggja megi á gjald vegna notkunar negldra hjólbarða eftir að því tímbili þegar notkun er leyfð lýkur.

Í lokamálslið 3. mgr. 108. gr. gildandi laga er gert ráð fyrir að gjald samkvæmt greininni renni til þess að standa straum af gerð og rekstri bifreiðastæða og bifreiðageymslna til almenningsnota, en lagt er til í niðurlagi 2. mgr. frumvarpsgreinarinnar að þetta ákvæði verði

fellt brott og að gjaldið renni til samgöngumála. Byggist þetta sjónarmið á forsendum frumvarpsins um jafnræði milli mismunandi samgöngumáta og að eðlilegra sé því að það renni til samgöngumála almennt í viðkomandi sveitarfélagi, en ekki til uppbyggingar á einum flokki samgöngumáta.

3. mgr. er nýmæli, en þar er lagt til að sveitarfélag geti óskað eftir því við ráðherra að fá að heimild til að setja upp og reka löggæslumyndavélar á vegum innan sveitarfélagsins. Takmarkast þetta við sveitarfélög í þéttbýli og helgast öðru frekar af því að með aukinni umferð gangandi og hjólandi vegfarenda verði mikilvægara en áður að beita öllum tiltækum ráðum til að hægja á umferð vélknúinna ökutækja og auka þar með umferðaröryggi. Frekar ólíklegt má telja að sveitarfélög muni nýta sér þetta ákvæði í miklum mæli þar sem afar kostnaðarsamt er að koma upp og reka nauðsynlegan búnað í þessu skyni. Engu síður má segja að hér sé lagt til nýmæli sem er þáttur í eðlilegri þróun samgangna, sem hugsuð er til framtíðar, en þetta fyrirkomulag er vel þekkt í ýmsum löndum Evrópu og fylkjum Bandaríkjanna.

Í 6. mgr. greinarinnar er lagt til að heimild ráðherra til að ákveða fjárhæð gjalds, sem á er lagt skv. 1. mgr., verði afmörkuð nánar þannig að gjaldið geti eigi numið hærri fjárhæð en 30.000 kr. Er það og betur í samræmi við lögmætisreglu íslensks réttar og almennar kröfur til framsals valds af þessu tagi af hálfu löggjafans.

Um 111. gr.

Ákvæðið fjallar um ábyrgð á álagningu gjalds sem lagt hefur verið á skv. a–f-lið 1. mgr. 110. gr. frumvarpsins, lögveðsrétt o.fl. Er það efnislega samhljóða 109. gr. gildandi laga en þó hafa nokkur atriði verið færð til nútímalegra horfs.

Í 3. mgr. að lagt til það nýmæli að krafist skuli nauðungarsölu eða fjárnáms í ökutæki ekki seinna en 15 dögum eftir að frestur líður til að greiða vanrækslugjaldið.

Í 4. mgr. er það nýmæli að ef ekki tekst að senda eiganda ökutækis tilkynningu um álagningu gjalds samkvæmt greininni nægi að birta hana í Lögbirtingablaðinu þannig að réttaráhrif þess verði þau sömu og ef tilkynning hefði borist.

Um 112. gr.

Ákvæðið fjallar um brottflutning ökutækja og er samhljóða 110. gr. gildandi laga með þeirri undantekningu að bætt er inn ákvæði um fjárnámsrétt í 1. og 2. mgr. Jafnframt er í 2. málsl. 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.

Um XIX. kafla.

Í kaflanum er fjallað um stjórnsýslu umferðarmála, en ákvæði kaflans taka að nokkru leyti mið af ákvæðum í XV. kafla gildandi laga.

Um 113. gr.

Ákvæði 1. mgr. er nýmæli þar sem lagt er til að mælt verði með skýrum hætti fyrir um yfirstjórnunarvald ráðherra í umferðarmálum eins og um þau er fjallað í frumvarpinu. Er það og til áréttingar á því stjórnarfarslega yfirstjórnunar- og eftirlitshlutverki með umferð og eftirliti með ökutækjum sem ráðherra er falið með ákvæði 3. tölul. 9. gr. reglugerðar um Stjórnarráð Íslands nr. 177/2007.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 1. málsl. 1. mgr. 111. gr. gildandi laga.

Um 114. gr.

Upptalning á verkefnum Umferðarstofu kemur fram í 1. mgr. og eru þar nokkur nýmæli frá 1. mgr. 112. gr. gildandi laga. Í e-lið er Umferðarstofu falið eftirlit með ökugerðum og veitingu starfsleyfis til þeirra, í h-lið er Umferðarstofu falið að leggja mat á akstursháefni ökumanna, í l-lið er kveðið á um eftirlitsskyldu Umferðarstofu og leyfisveitingu vegna aksturskeppni og aksturs barna á þar til gerðum æfingasvæðum. Þá er í j-lið tekið fram að Umferðarstofu beri við framkvæmd fræðsluhlutverks síns að eiga samráð við sveitarfélög um framkvæmd fræðsluskyldu þeirra skv. 117. gr. frumvarpsins. Í m-lið er lagt til að lögfest verði það nýmæli að Umferðarstofu beri að annast gerð handbókar um almenna reglugerð um umferðarmál, sbr. 119. gr. frumvarpsins, og nánari skýringar á ákvæðum hennar. Er þá lagt til grundvallar að velji ráðherra að nýta heimild þá sem fram kemur í 119. gr. frumvarpsins, um að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál, verði sú skylda Umferðarstofu virk að annast gerð handbókar með reglum og reglugerðum á umferðarsviðinu þar sem fram komi nánari skýringar á ákvæðum þeirra. Vísast að öðru leyti um þetta efni til skýringa við 119. gr. frumvarpsins.

Ákvæði 2. mgr. er að efni til byggt á 2. mgr. 112. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að ákvæðið verði gert mun skýrara með því að heimild sú til ytra valdframsals, sem hér er mælt fyrir um, taki til þess að Umferðarstofa feli félögum, samtökum eða stofnunum á sviði umferðarmála framkvæmd ákveðinna verkefna sem tilheyra stofnuninni. Þau verkefni sem Umferðarstofa felur öðrum verða að vera skýrt afmörkuð og ákveðin. Þá er áfram gert ráð fyrir því að efni og umfang þessarar heimildar verði nánar afmarkað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Hins vegar er lagt til að lögfest verði það nýmæli í síðari málslið 2. mgr. að heimild fyrri málsliðarins gildi ekki um valdheimildir Umferðarstofu til töku ákvarðana um rétt eða skyldu manna. Er þá átt við ákvarðanir í merkingu 2. mgr. 1. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993.

Ákvæði 4. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 112. gr. gildandi laga en lagt er til að fellt verði út ákvæði er kveður á um að ráðherra staðfesti skipurit Umferðarstofu og skiptingu í starfsdeildir, en eðlilegra er að þetta verkefni sé hjá framkvæmdastjóra stofnunarinnar.

Um 115. gr.

Í greininni er fjallað um skipan og starfslið Umferðarstofu og er hún samhljóða 113. gr. gildandi laga.

Um 116. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 114. gr. gildandi laga, sbr. einkum þá breytingu sem gerð var á ákvæðinu með 10. gr. laga nr. 69/2007, m.a. í ljósi álits umboðsmanns Alþingis frá 25. nóvember 2005, máls nr. 4189/2004. Þó er nýjum liðum bætt við 1. mgr. til samræmis við breytingar á frumvarpi þessu frá gildandi lögum.

Um 117. gr.

Greinin er sumpart samhljóða 116. og 117. gr. gildandi laga um fræðsluskyldur sveitarfélaga og um að kennsla í umferðarreglum fari fram í grunnskólum. Þó er lagt til að gerðar verði ákveðnar efnisbreytingar á þessum ákvæðum.

Með 1. mgr. er áréttað að umferðarfræðsla skuli fara fram í grunnskólum, leikskólum og framhaldsskólum. Greinin er því einungis að hluta til samhljóða 1. málsl. 117. gr. gildandi laga.

Samkvæmt 2. og 3. málsl. 117. gr. gildandi laga setur ráðherra er fer með fræðslumál, að fenginni umsögn Umferðarstofu, reglugerð um tilhögun umferðarfræðslu og prófkröfur. Ráðherra getur og með sama hætti sett reglur um slíka fræðslu í öðrum skólum. Með 2. mgr. er lagt til að ákvæði þessi verði gerð skýrari. Þannig er tekið fram að ráðherra ákveði að fenginni umsögn Umferðarstofu nánari tilhögun umferðarfræðslu í leikskólum, grunnskólum og framhaldsskólum í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga nr. 91/2008, um grunnskóla, laga nr. 90/2008, um leikskóla, og laga nr. 92/2008, um framhaldsskóla.

Samkvæmt 1. mgr. 13. gr. laga nr. 90/2008 setur ráðherra er fer með fræðslumál leikskólum aðalnámskrá sem er endurskoðuð reglulega. Í henni koma fram helstu markmið leikskólastarfs og uppeldis- og menntunarhlutverk leikskóla. Í aðalnámskrá leikskóla skal m.a. leggja áherslu á gildi leiks í öllu leikskólastarfi. Einnig skal fjallað um markmið fyrir námssvið leikskólans, foreldrasamstarf, þróunarstarf, mat á leikskólastarfi og tengsl leikskóla og grunnskóla. Í aðalnámskrá skal skilgreina hæfniþætti á námssviðum leikskólans í samræmi við aldur og þroska barna. Um aðalnámskrá í grunnskólum er nú fjallað í 24. gr. laga nr. 91/2008.

Fyrsta málsgrein kveður upp úr um það að umferðarfræðsla skuli kennd í leik-, grunn- og framhaldsskólum og er þannig áréttuð sú mikilvæga stefna gildandi laga að umferðarfræðsla á fyrstu skólastigum sé þýðingarmikill þáttur í forvörnum og öryggismálum á sviði umferðarmála. Með því að taka það sérstaklega fram að ráðherra er fer með fræðslumál skuli ákveða tilhögun umferðarfræðslu í aðalnámskrám leik-, grunn- og framhaldsskóla er lögð enn ríkari áhersla á það að slík fræðsla sé reglulegur liður í skólastarfinu.

Um umferðarfræðslu í framhaldsskólum gilda að vissu marki önnur lögmál þar sem skólaskyldu lýkur með grunnskóla. Í lögum um framhaldsskóla er aukin áhersla lögð á forvarnarstarf, en með þeirri hækkun bílprófsaldurs sem lögð er til í frumvarpi þessu er mikilvægt að umferðarfræðsla fari fram á framhaldsskólastigi.

Í 1. mgr. 116. gr. gildandi laga er fjallað um fræðsluskyldur sveitarfélaga. Í 2. mgr. er mælt fyrir um heimild sveitarfélaga til að skipa umferðarnefnd til þess að stuðla að umferðarfræðslu og vinna að bættu skipulagi umferðarmála í sveitarfélagi. Loks er í 3. mgr. mælt svo fyrir að sveitarstjórn og sveitarstjórnir setji nánari reglur um skipun og starfssvið umferðarnefnda.

Með 3. mgr. þessarar greinar er lagt til að ákvæði um fræðsluskyldu sveitarfélaga verði einfölduð. Afnumin verði hin almenna fræðsluskylda sveitarfélaga, sem er í höndum Umferðarstofu, sbr. d-lið 114. gr. frumvarpsins, en í staðinn viðhaldið því fyrirkomulagi að sveitarfélagi sé skylt að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað. Að þessu virtu er lagt til að ákvæði 2. og 3. mgr. 116. gr. gildandi laga verði afnumin, enda eðlilegra að það sé á forræði hvers sveitarfélags fyrir sig að skipuleggja innan ramma sveitarstjórnarlaga, nr. 45/1998, hvernig það annast þær sértæku fræðsluskyldur sem eftir standa. Það skal ítrekað að skv. j-lið 1. mgr. 114. gr. frumvarpsins ber Umferðarstofu að eiga samráð við sveitarfélög við framkvæmd fræðsluskyldu þeirra samkvæmt þessari grein.

Um 118. gr.

Samkvæmt greininni skal ráðherra við setningu reglugerða samkvæmt lögunum á hverjum tíma taka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála. Er því ráðgert að ráðherra leitist eins og kostur er við að innleiða þjóðréttarreglur á þessu sviði með stjórnvaldsfyrirmælum og þá þannig að gætt sé samræmis á milli landa sem slík fyrirmæli mæla eftir atvikum fyrir um. Með þessu ákvæði er einnig tryggt að heildarreglusetning hér á landi á sviði umferðarmála sé, eins og kostur er, að efni til nánar útfærð í reglum sem taka mið af

íslenskum aðstæðum, enda sé samkvæmt hlutaðeigandi þjóðréttarreglu svigrúm fyrir íslensk stjórnvöld til að horfa til slíkra atriða.

Um 119. gr.

Með greininni er ráðherra veitt heimild til að ákveða að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal í reglugerð. Gæti það fyrirkomulag bæði verið til hagræðis og skýringarauka, svo og gerð handbókar skv. m-lið 1. mgr. 114. gr. frumvarpsins þar sem reglur og reglugerðir á umferðarsviðinu væru settar fram á heildstæðan hátt.

Um 120. gr.

Lagt er til að ný umferðarlög taki gildi 1. janúar 2013. Falli þá um leið úr gildi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum. Nauðsynlegt þykir að nokkur tími líði frá samþykkt frumvarpsins á Alþingi 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.

XIII. kafli gildandi umferðarlaga um fébætur og vátryggingar hefur verið á forræði efnahags- og viðskiptaráðuneytisins frá 1. janúar 2004 þegar umferðarmál fluttust úr dóms- og kirkjumálaráðuneyti til samgönguráðuneytis. Hefur verið unnið að frumvarpi til laga um lögmæltar ökutækjatryggingar í efnahags- og viðskiptaráðuneytinu og er gert ráð fyrir að það verði samþykkt á Alþingi á sama tíma og þetta frumvarp. Til að slá varnagla við því ef töf verður á samþykkt frumvarpsins er mælt svo fyrir að XIII. kafli laganna haldi gildi sínu þar til frumvarp þess efnis hefur verið samþykkt af Alþingi.

Í 3. mgr. er áréttað að reglugerðir, sem settar eru samkvæmt gildandi lögum, haldi gildi sínu við gildistöku nýrra laga, uns nýjar reglugerðir hafa verið settar á grundvelli ákvæða frumvarpsins. Er það og eðli máls samkvæmt háð því að ákvæði gildandi reglugerða hafi næga stoð í ákvæðum nýrra laga.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Í ákvæðinu er fjallað um aðlögunartíma sem nauðsynlegur er vegna breytinga til hækkunar á lágmarksaldri þeirra sem hljóta ökuréttindi, sbr. a-lið 2. mgr. 55. gr. frumvarpsins. Skv. 1. mgr. er lagt til að aðlögunartími verði fjögur ár. Er þá hvort tveggja horft til hagsmuna og væntinga þeirra ungmenna sem hafa nú miðað við það að geta öðlast ökuréttindi 17 ára. Þá er ekki síst með bráðabirgðaákvæði þessu tekið tillit til hagsmuna ökukennara. Gera má ráð fyrir að skemmri aðlögunartími hefði í för með sér a.m.k. 50% samdrátt á sviði ökukennslu í ljósi þess að heill árgangur ungra ökunema sem ellegar hefði hafið ökunám verður að bíða til 17 ára aldurs í stað 16 ára aldurs samkvæmt gildandi lögum.

Þar sem gildistími ökuskírteinis, sbr. 58. gr. frumvarpsins, verður 15 ár (til samræmis við ákvæði tilskipunar 2006/126/EB), þarf að taka af öll tvímæli varðandi gildistíma eldri skírteina, en nýjar reglur taka gildi 19. janúar 2013 eins og fram kemur í greininni. Nauðsynlegt er því að setja sambærilegt ákvæði þar að lútandi í ákvæði til bráðabirgða. Í tilskipun 2006/126/EB er aðildarríkjum gefinn frestur til 2033 til að fullnægja öllum kröfum sem fram koma í tilskipuninni eins og fram kemur í ákvæðinu og er miðað við að við lok dags 31. desember 2032 verði öll ökuskírteini útgefin á grundvelli eldri réttinda fallin brott.

Þar sem ákvæði 70. gr. um skráningu ökutækja hefur í för með sér umtalsverða breytingu á skráningu ökutækja, m.a. verða allir eftirvagnar skráningarskyldir, er talið rétt að fresta gildistöku ákvæðisins til 1. júlí 2013. Með því móti gefst svigrúm til að undirbúa og kynna væntanlegar breytingar á fyrirkomulagi skráningar ökutækja.

Fylgiskjal.

Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:

Umsögn um frumvarp til umferðarlaga.

Markmiðið með frumvarpi þessu er einkum að færa umferðarlög til nútímalegra horfs með því að taka mið af reynslu og þróun í umferðarmálum undanfarinna ára. Þá er frumvarpinu ætlað að stuðla að frekari aðlögun umferðarlöggjafar að alþjóðlegum samningum um umferðarmál, m.a. með hliðsjón af þeirri þróun sem hefur orðið á alþjóðavettvangi frá samningu gildandi laga.

Talið er að eftirfarandi breytingar á gildandi lögum sem lagðar eru til í frumvarpinu geti haft áhrif á tekjur og gjöld ríkissjóðs.

Í fyrsta lagi er lagt til að mælt verði fyrir um skyldu læknis til að gera trúnaðarlækni Umferðarstofu viðvart telji hann vafa leika á því að handhafi ökuréttinda fullnægi tilteknum skilyrðum og jafnframt kveðið á um að heimilt skuli vera að taka gjald vegna kostnaðar sem hlýst af starfi trúnaðarlæknisins. Miðað við að allt að fimmtíu málum verði vísað til trúnaðarlæknis Umferðarstofu á ári og að gjald fyrir hverja læknisskoðun yrði allt að 10 þús. kr. má gera ráð fyrir að tekjur af gjaldinu yrðu um 0,5 m.kr. til að standa undir þessum kostnaði.

Í öðru lagi er lagt til að gildistími ökuskírteinis verði 15 ár í stað þess að það gildi til 70 ára aldurs skírteinishafa. Miðað við að lögin taki gildi 1. janúar 2013 mun endurnýjun ökuskírteina á grundvelli 15 ára gildistíma fyrst fara fram á árinu 2031. Í ákvæði til bráðabirgða er lagt til að ökuskírteini sem gefin hafa verið út samkvæmt gildandi lögum eða fyrir 19. janúar 2013 skuli í síðasta lagi endurnýja fyrir árslok 2032. Ekki mun því reyna á áhrif þessara ákvæða á tekjur og gjöld ríkissjóðs fyrr en draga fer að framangreindum tímamörkum, en gert er ráð fyrir að þau verði óveruleg. Síðustu árin hafa tekjur ríkissjóðs af útgáfu ökuskírteina verið rúmlega 100 m.kr. á ári.

Í þriðja lagi er lagt til að leita skuli leyfis Umferðarstofu til að halda aksturskeppnir á tilgreindum svæðum gegn nýju gjaldi til stofnunarinnar. Að meðaltali eru haldnar um 10 aksturskeppnir á höfuðborgarsvæðinu og örfáar utan þess á ári hverju. Ekki eru forsendur til að meta áhrif ákvæðisins en miðað er við að fjárhæð gjalds standi undir kostnaði við leyfisveitingar.

Í fjórða lagi er kveðið á um gjald fyrir starfsleyfi og eftirlit með ökuskólum, ökugerðum og ökukennurum en Umferðarstofu er ætlað að gefa út slík starfsleyfi. Í landinu hafa nú 35 ökuskólar starfsleyfi til fimm ára í senn og um 200 ökukennarar hafa nú löggildingu löggreglustjóra sem gefin er út til fimm ára í senn. Umferðarstofa kemur að núverandi framkvæmd útgáfu starfsleyfa til ökukennara og ekki er áætlað að þessi ákvæði hafi í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð.

Í fimmta lagi er lagt til að allir eftirvagnar vélknúinna ökutækja verði skráningarskyldir en samkvæmt gildandi lögum er eftirvagn aðeins skráningarskyldur sé hann gerður fyrir meira en 750 kg heildarþyngd. Áætlað er að um þrjú þúsund eftirvagnar séu óskráðir í dag. Miðað við áform um að þessir vagnar verði skráðir á þremur árum og 2.500 kr. skráningargjald munu heildartekjur fyrir skráningu þeirra nema 7,5 m.kr. en eftir það er reiknað með óverulegum tekjum fyrir skráningu léttra eftirvagna.

Í sjötta lagi er lagt til að gjald fyrir einkamerki verði hækkað úr 25.000 kr. í 50.000 kr., eða um 100%, en gjaldið hefur verið óbreytt frá árinu 1996. Á síðustu þremur árum hafa tekjur af einkamerkjum verið um 17 m.kr. á ári. Óvíst er um áhrif af hækkun þessa gjalds á

eftirspurn eftir og tekjur af einkamerkjum. Telja má líklegt að slíkum skráningum muni fækka við svo mikla hækkun en þó varla svo mikið að tekjur af þeim muni ekki hækka um nokkrar milljónir króna.

Í sjöunda lagi er lagt til að Umferðarstofa skuli reglulega uppfæra tæknilegar reglur um gerð og búnað ökutækja sem fram koma í alþjóðasamningum sem Ísland hefur undirgengist. Gert er ráð fyrir að ákvæðið muni leiða til lítillega aukinnar vinnu hjá stofnuninni.

Í áttunda lagi er lagt til að leyfilegt vínandamagn í blóði ökumanns, til að hann teljist ekki geta stjórnað ökutæki örugglega, verði lækkað úr 0,50 prómillum í 0,20 prómill. Án þess að lagt hafi verið á það nákvæmt mat þá er talið að ákvæðið muni geta leitt til aukinnar vinnu lögreglu þar sem margir ökumenn sem lögreglan hefur afskipti af vegna ölvunaraksturs eru með áfengismagn á þessu bili í blóðinu. Hingað til hefur ökumönnum með minna áfengismagn en 0,45 prómill í blóði verið gert að hætta akstri en lögreglan ekki haft frekari afskipti af þeim.

Í níunda lagi er lagt til að álagning sekta, allt að 300.000 kr., vegna brota á reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- og farmflutninga í atvinnuskyni og öðrum tilteknum ákvæðum laganna er varða akstur ökutækja yfir 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, flytjist frá lögregluembættum til Vegagerðarinnar í formi heimildar fyrir stofnunina til að leggja á stjórnvaldssektir. Gert er ráð fyrir að sektarfé renni í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við eftirlit, álagningu og innheimtu sektar. Hvorki kemur fram í frumvarpinu hver skuli annast innheimtu stjórnvaldssektanna né hvernig ákvarða skal kostnað við eftirlit, álagningu og innheimtu. Samkvæmt gildandi lögum rennur sektarfé vegna umferðarlagabrota óskipt í ríkissjóð.

Í tíunda lagi er lagt til að sektir, allt að 500.000 kr., fyrir brot gegn öðrum tilteknum ákvæðum laganna og reglugerða settra samkvæmt þeim skuli ákveðnar í reglugerð sem ráðherra setur. Hámark sektar í núgildandi umferðarlögum er 300.000 kr. og er hér því lögð til 200.000 kr. hækkun á hámarkssekt, eða sem svarar til 67%.

Samkvæmt núverandi umferðarlögum skal veita 25% afslátt af fjárhæð sektar ef hún er greidd að fullu innan 30 daga frá dagsetningu ákvörðunar. Samkvæmt frumvarpinu er hins vegar í ellefta lagi lagt til að heimilt verði að veita sakborningi allt að 25% viðbótarafslátt af sektarfjárhæð hafi hann tekjur undir hálfum öðrum lágmarkslaunum samkvæmt skattframtali síðasta almanakárs fyrir brot. Hugtakið lágmarkslaun er ekki skilgreint í sjálfri frumvarpsgreininni en í athugasemdum frumvarpsins er vísað til lágmarkslauna eins og þau eru skilgreind í samningi Starfsgreinasambandsins og Samtaka atvinnulífsins hverju sinni. Núgildandi samningur gildir til 31. janúar 2014 og samkvæmt honum eru lágmarkstekjur fyrir fullt starf 193.000 kr. á mánuði frá 1. febrúar 2012 og 204.000 kr. á mánuði frá 1. febrúar 2013. Ákvæði um lágmarkslaun geta svo tekið breytingum í nýjum kjarasamningum þessara aðila síðar. Viðmiðunarfjárhæð frumvarpsins í dag væri samkvæmt því um 290.000 kr. á mánuði og þá væntanlega um 3.480 þús. kr. á ári. Þeir sem væru undir mörkunum fengju þá allt að 25% afslátt en þeir sem væru yfir þeim fengju engan afslátt. Þess má geta að samkvæmt tilvitnuðum kjarasamningum voru lágmarkstekjur fyrir fullt starf 165.000 kr. á mánuði á árinu 2010 og viðmiðunarfjárhæðin hefði samkvæmt því verið um 2.970 þús. kr. á ári. Samkvæmt skattálagningu ársins 2011 voru um 144.000 framteljendur 18 ára og eldri undir þessum tekjumörkum á árinu 2010. Meira en fimmtungur þeirra var á aldrinum 18–24 ára. Með þessu ákvæði er í raun verið að gera ráð fyrir að umferðarsektir verði að vissu marki tekjutengdar og að í slíkum tilvikum geti afsláttur orðið allt að 50% þegar við bætist afsláttur sem veittur er þegar greitt er innan tilskilins frests. Þessa tillögu frumvarpsins má telja óvanalega og hún vekur upp spurningar um fordæmisgildi og samræmi við aðra sektarinn-

heimtu sem ríkið hefur tekjur af og eins hvaða áhrif hún kann að hafa á hvata til að forðast brot á lögum. Þetta fyrirkomulag hefði einnig þann annmarka að þeir sem telja ekki fram allar tekjur sínar til skatts kynnu að fá afslátt af umferðarsektum til viðbótar því að greiða ekki skatta af öllum tekjum. Þá má ætla að innheimta umferðarsekta verði tímafrekari í þeim tilvikum þegar fara þarf yfir skattskýrslur þeirra sem brotið hafa af sér. Gert er ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um afslátt af sektarfjárhæð vegna umferðarlagabrota.

Framkvæmd og umsýsla sektarinnheimtu er í höndum lögregluembætta á landinu og Innheimtumiðstöðvar sekta og sakarkostnaðar á Blönduósi. Gera má ráð fyrir að umsýsla hjá embættunum vegna þessa muni að einhverju leyti aukast við þessa breytingu á framkvæmdinni en ekki virðist þó ástæða til að ætla að kostnaður við það verði umtalsverður.

Í 116. gr. frumvarpsins, sem er efnislega samhljóða 114. gr. gildandi laga, eru talin upp gjöld sem lagt er til að renni til Umferðarstofu. Þar er bæði um að ræða tekjur af lögboðinni gjaldtöku, svo sem gjöld fyrir ökutækjaskráningar, ýmis leyfis- og eftirlitsgjöld og umferðaröryggisgjald, sem samkvæmt lögum um fjárreiður ríkisins teljast ríkistekjur, og gjöld fyrir þjónustu sem ekki er að lögum skylt að greiða fyrir og teljast sértekjur stofnunarinnar. Fjármálaráðuneytið hefur á umliðnum árum margoft bent á að ráðuneytið telji óheppilegt að marka ríkistekjur með þessum hætti tilteknum verkefnum eða aðilum. Mörkun ríkistekna veikir fjárstjórnarvald Alþingis, eykur flækjustig í fjárstjórn ríkissjóðs og ríkisaðila og veldur óvissu um endanlegar fjárheimildir. Tekjur geta verið mismiklar frá ári til árs og tekið breytingum í takt við hagsveiflur, eftirspurn eða aðra hagræna þætti án þess að það þurfi ávallt að hafa beint samband við árlega fjárþörf viðkomandi stofnunar eða ákvörðun fjárveitingavaldsins um framlög til verkefna. Að mati ráðuneytisins ættu tekjur af lögboðinni gjaldtöku að renna í ríkissjóð og ákvörðun um ráðstöfun ríkistekna og fjárheimildir ríkisaðila vera tekin í fjárlögum hverju sinni.

Niðurstaða þessa kostnaðarmats er sú að verði frumvarpið óbreytt að lögum muni það hafa óveruleg áhrif á tekjur og gjöld ríkissjóðs. Sum ákvæði þess kunna að leiða til lítils háttar aukningar í umfangi verkefna en á móti koma rekstrartekjur af gjaldtöku þannig að afkoma ríkissjóðs ætti að verða lítt eða óbreytt eftir sem áður. Þá er hugsanlegt að hækkun hámarkssekta hafi í för með sér auknar tekjur fyrir ríkissjóð en engar forsendur eru til að spá fyrir um það auk þess sem á móti vegur tekjutap sem leiðir af tillögu um að umferðalagasektir verði tekjutengdar.