

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.).

(Lagt fyrir Alþingi á 143. löggjafarþingi 2013–2014.)

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „innan við“ í a- og b-lið liðarins *Bifhjól* kemur: ekki yfir.
- b. Í stað orðanna „400 kg að eigin þyngd eða meira“ í a- og c-lið liðarins *Bifreið* kemur: yfir 400 kg að eigin þyngd.
- c. Liðurinn *Létt bifhjól* orðast svo:

Vélknúid ökutæki á tveimur eða þremur hjólum sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst. og er með:

 - a. sprengirými sem er ekki yfir 50 sm³ sé það búið brunahreyfli eða
 - b. samfelld hámarksafl sem er ekki yfir 4 kW sé það búið rafhreyfli.

Létt bifhjól greinast í létt bifhjól í flokki I sem er ekki 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.
- d. Liðurinn *Reiðhjól* orðast svo:
 - a. Ökutæki sem er knúid áfram með stig- eða sveifarbúnaði.
 - b. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfelld 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.
 - c. Annað lítið vélknúid ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur m.a. vélknúid hlaupahjól, tvíhjóla ökutæki á einum öxli og hjólastóll sem er ekki hannaður til hraðari aksturs en 15 km á klst. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut.
 - d. Í stað orðanna „innan við“ í a-, b- og c-lið liðarins *Torfærutæki* kemur: ekki yfir.

2. gr.

41. gr. laganna orðast svo:

Bifhjóli má ekki aka samhliða öðru ökutæki.

Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt, hjólastíg eða gangstíg, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum eða veghaldari hefur ekki lagt við því bann. Ef hjólastígur er samhliða gangstétt eða gangstíg er einungis heimilt að aka á hjólastígnum. Ökumaður á gangstétt eða gangstíg skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Ef ökumaður á léttu bifhjóli

í flokki I á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að aka ekki hraðar en nemur venju-
legum gönguhraða. Léttu bifhjóli í flokki I má ekki aka á akbraut með 50 km hámarkshraða
og yfir.

Á bifhjóli og hliðarvagni þess má ekki flytja fleiri farþega en ökutækið er ætlað til.
Farþega á bifhjólinu er óheimilt að sitja fyrir framan ökumann.

Óheimilt er að flytja farþega á léttu bifhjóli nema ökumaður sé 20 ára eða eldri, enda sé
bifhjólið til þess ætlað.

Barn sem er undir 150 sm að hæð má ekki vera farþegi á bifhjóli öðru en léttu bifhjóli.
Barni skal búið sérstakt sæti nái það ekki niður að fóthvílum bifhjólsins.

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.

3. gr.

42. gr. laganna fellur brott.

4. gr.

Við 2. mgr. 48. gr. laganna bætist nýr stafliður, svohljóðandi: hefur fasta búsetu hér á
landi.

5. gr.

Á eftir 3. mgr. 50. gr. laganna kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og vöruflutninga
í atvinnuskyni skulu gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Ráðherra kveður nánar
á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.

6. gr.

2. mgr. 63. gr. laganna orðast svo:

Í reglugerð sem ráðherra setur skal kveðið á um undanþágu frá skráningu ökutækis sem
er ætlað til aksturs utan almennrar umferðar. Í reglugerðinni skal einnig kveðið á um hvar
nota megi slíkt ökutæki.

7. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 64. gr. laganna:

- a. Orðin „sem ávallt skal fylgja ökutækinu“ í d-lið falla brott.
- b. Við bætist nýr stafliður, svohljóðandi: skráningu ökutækis sem er ætlað til aksturs á
afmörkuðum, skilgreindum svæðum.

8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 68. gr. laganna:

- a. Á eftir orðinu „heildarþyngd“ í 1. másl. 2. mgr. kemur: og ökutækja sem eru gerð fyrir
fleiri en 8 farþega.
- b. Við 2. mgr. bætist nýr stafliður, svohljóðandi: ástandi ökutækja.
- c. Við 3. mgr. bætist: og ástand ökutækja.
- d. Á eftir orðinu „skoði“ í 2. másl. 4. mgr. kemur: ástand.

e. Á eftir 5. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Við framkvæmd eftirlits samkvæmt þessari grein er eftirlitsmönnum Samgöngustofu heimilt að krefja ökumann um framvísun skilríkja. Er ökumönnum skylt að verða við slíkri kröfu.

9. gr.

Við 69. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Sömu heimildir hafa eftirlitsmenn Samgöngustofu við framkvæmd vegaskoðana skv. d-lið 2. mgr. 68. gr.

10. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 71. gr. laganna:

- a. 2. másl. 2. mgr. fellur brott.
- b. Við 3. mgr. bætist: nema púðinn hafi verið gerður óvirkur.
- c. 4. mgr. fellur brott.
- d. Í stað orðanna „1.–4. mgr.“ í 6. mgr. kemur: 1.–3. mgr.

11. gr.

Á eftir 117. gr. laganna kemur ný grein, ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

Innleiðing.

Innleiddar eru eftirfarandi tilskipanir:

- a. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/24/EB frá 18. mars 2002, um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 92/61/EBE, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 159/2002 frá 6. desember 2002.
- b. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/59/EB frá 15. júlí 2003, um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga, um breytingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 og tilskipun ráðsins 91/439/EBE og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 76/914/EBE, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/2006 frá 2. júní 2006.
- c. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/126/EB frá 20. desember 2006, um ökskírteini, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 29/2008 frá 14. mars 2008.
- d. Tilskipun ráðsins 91/671/EBE frá 16. desember 1991 um skyldubundna notkun öryggisbelta og aðhaldsbúnaðar fyrir börn í ökutækjum samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar frá 21. mars 1994 eins og henni var breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/20/EB um breytingu á tilskipun ráðsins 91/671/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi skyldubundna notkun öryggisbelta í ökutækjum innan við 3,5 tonn, samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar um breytingu á XIII. viðauka við EES-samninginn nr. 155/2003 frá 7. nóvember 2003.
- e. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/30/EB frá 6. júní 2000 um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni vöruflutningabifreiða í bandalaginu, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 111/2000 frá 22. desember 2000.

12. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Ákvæði 1. og 2. gr. hvað varðar létt bifhjól í flokki I taka gildi 1. nóvember 2014.

Ákvæði til bráðabirgða.

Skylda til endurmenntunar skv. 5. gr. nær til allra sem hafa réttindi til að stjórna ökutækjum í þargreindum flokkum í atvinnuskyni við gildistöku laga þessara, sem og þeirra sem hljóta slík réttindi eftir gildistöku. Hinn 10. september 2018 skulu allir þessir hafa undirgengist endurmenntun skv. 5. gr.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Inngangur.

Hinn 1. nóvember 2007 skipaði þáverandi samgönguráðherra nefnd um endurskoðun umferðarlaga. Nefndin starfaði undir forsæti Róberts R. Spanó, prófessors við lagadeild Háskóla Íslands, og samkvæmt erindisbréfi hennar hafði hún það hlutverk að taka gildandi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum, til heildarendurskoðunar og semja frumvarp til nýrra umferðarlaga. Auk Róberts R. Spanó sátu í nefndinni Birna Hreiðarsdóttir frá þáverandi samgönguráðuneyti, Gunnar Narfi Gunnarsson frá dómsmálaráðuneyti, Jón Haukur Edwald frá Ökukennarafélagi Íslands, Karl Ragnars frá Umferðarstofu, Kolbrún Sævarsdóttir frá embætti ríkissaksóknara, Ólafur Guðmundsson frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, og Signý Sigurðardóttir frá Samtökum verslunar og þjónustu. Nefndin skilaði drögum að frumvarpi til nýrra umferðarlaga til ráðherra með bréfi, dags. 5. júní 2009. 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 þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. 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 undanförunum árum. Frumvarpið var lagt fram á 140. löggjafarþingi (2011–2012) en ekki var mælt fyrir því og hlaut það því ekki efnislega meðferð. Var frumvarpið því lagt fram aftur á 141. löggjafarþingi í nær óbreyttri mynd. Í áliti meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar var lagt til að frumvarpið yrði samþykkt með tilteknum breytingum. Frumvarpið var ekki frekar rætt á því þingi.

Ekki stendur til að leggja fram heildarfrumvarp til nýrra umferðarlaga á yfirstandandi þingi. Þess í stað er lagt fram frumvarp sem inniheldur þau ákvæði úr frumvarpsdrögum sem talið er brýnt að nái fram að ganga eins fljótt og auðið er.

II. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Svo sem áður segir inniheldur frumvarp þetta þau ákvæði úr heildarfrumvarpi til nýrra umferðarlaga sem talið er brýnt að nái fram að ganga án frekari tafa. Aðallega er um að ræða ákvæði sem fela í sér innleiðingu eða leiðréttingu á innleiðingu EES-réttar sem Ísland hefur skuldbundið sig til að veita gildi að landsrétti innan ákveðins frests. Ákvæði um breytingar á skilgreiningum á skilyrðum ökuréttinda, um endurmenntun atvinnubílstjóra, um heimildir umferðareftirlitsmanna til að skoða ástand ökutækja á vegum úti og um öryggis- og verndarbúnað barna eru dæmi um slíkt. Þá þykir rétt, í ljósi breyttra skilgreininga á léttum bifhjólum og síaukinnar notkunar bifhjóla í umferðinni, að setja skýrar reglur um akstur slíkra hjóla og

hefur frumvarpið að geyma slíkt ákvæði. Að lokum er í frumvarpinu að finna breytingar á ákvæðum er varða skráningu ökutækja, sem taldar eru fela í sér bæði aukna hagkvæmni og réttindi til borgaranna þar sem stjórnvaldsákvæðanir eru færðar frá ráðuneytinu til stjórn-sýslustofnunar og opnast þar með kæruleið til ráðuneytisins. Nánar verður farið í tilgang og nauðsyn lagasetningarinnar í umfjöllun um hvert ákvæði fyrir sig.

III. Meginefni frumvarpsins

Í 1. gr. er að finna breytingar á skilgreiningum nokkurra ökutækja og er þar meginefnið að færa skilgreiningarnar til samræmis við tilskipanir Evrópusambandsins sem Ísland er hefur skuldbundið sig til að innleiða í íslenskan rétt. Þá er lagt til, með hliðsjón af danskri löggjöf, að léttum bifhjólum verði skipt upp í tvo flokka, flokk I og II, eftir afli þeirra. Í flokk I falla hjól sem samkvæmt gildandi reglum féllu undir skilgreininguna reiðhjól.

Frumvarpið inniheldur einnig sérreglur um akstur bifhjóla sem er ætlað að stuðla að auknu umferðaröryggi. Um er að ræða allnokkrar breytingar frá núverandi reglum um akstur bifhjóla, svo sem að á léttu bifhjóli megi flytja farþega, enda sé hjólið til þess gert og ökumaður 20 ára eða eldri. Þá inniheldur frumvarpið ákveðnar reglur um flutning farþega á bifhjólum og heimil aksturssvæði og aksturslag.

Í frumvarpinu er lagt til að skylda til endurmenntunar atvinnubílstjóra verði innleidd hér á landi og er ákvæði það í samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins til innleiðingar á tiltekinni tilskipun Evrópusambandsins. Í ákvæðinu felst að allir ökumenn sem hafa akstur að atvinnu skulu undirgangast endurmenntun á fimm ára fresti. Ráðherra mun svo setja nánari reglur um endurmenntunina og munu þær reglur endurspeglar enn frekar þær kröfur sem tilskipunin gerir til slíkrar endurmenntunar.

Einnig eru í frumvarpinu lagðar til breytingar á ákvæðum um skráningu bifreiða í öku-tækjaskrá. Meginefni þessara breytinga er að Samgöngustofu er falið, innan ramma sem ráðuneytið setur, að veita undanþágur frá skráningu ökutækis sem ekki er ætlað til almennrar umferðar. Þannig er ákvörðunarvaldið fært frá ráðuneytinu og um leið opnuð kæruleið fyrir umsækjendur vilji þeir ekki una niðurstöðu Samgöngustofu.

Þá er í frumvarpinu að finna tillögur sem miða að því að heimila umferðareftirlitsmönnum að kanna ástand tiltekinnar ökutækja á vegum og veita þeim jafnframt heimildir til að fjarlægja skráningarnúmer af þeim ökutækjum sem teljast vanbúin. Breytingin er í samræmi við skuldbindingar ríkisins til innleiðingar á tiltekinni tilskipun Evrópusambandsins.

Loks inniheldur frumvarpið tillögur um breytingar á ákvæðum er varða öryggis- og verndarbúnað barna í bifreiðum. Breytingarnar fela í sér að börn undir 150 sm á hæð skulu undantekningarlaust nota öryggis- og verndarbúnað er hæfir stærð þeirra. Felld er brott sú undanþága að slíkt þurfi ekki ef öryggisbúnaðurinn er ekki til staðar í bílnum.

IV. Samræmi við stjórnarskrá.

Í 5. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um skyldu ökumanna sem stjórna ökutækjum í ákveðnum flokkum í atvinnuskyni til að undirgangast endurmenntun á fimm ára fresti samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Skylda þessi á rætur að rekja til tilskipunar 59/2003/EB. Um er að ræða íþyngjandi skilyrði sem hefur takmarkandi áhrif á atvinnuréttindi tiltekinnar ökumanna. Svo sem nánar verður farið yfir í athugasemdum við greinina sjálfa má skv. 75. gr. stjórnarskrárinnar setja atvinnufrelsi skorður enda krefjist almannahagsmunir þess. Þarf þó ávallt lagaboð til. Er þannig til komin tillaga um ákvæði þetta. Skilyrði stjórnarskrárinnar um almannahagsmuni verður að teljast fullnægt, enda er þjálfuninni einkum ætlað að

viðhalda hæfi og menntun ökumanna og þannig bæta öryggi á vegum og öryggi ökumannanna sjálfra, þ.m.t. við störf sem þeir annast þegar ökutækið er kyrrstætt.

V. Samráð.

Ekki var haft sérstakt samráð við aðra en Samgöngustofu við undirbúning þessa tiltekna lagafrumvarps. Hins vegar hefur á öðrum vettvangi verið haft víðtækt samráð við alla hlutaðeigandi aðila hvað varðar flest þau ákvæði sem í frumvarpinu er að finna. Skýrist það af því að öll efnisákvæði frumvarpsins eiga uppruna sinn í heildarfrumvarpi til nýrra umferðarlaga sem fór í gegnum umfangsmikið samráðsferli, bæði innan ráðuneytisins og í meðförum þingsins á síðasta kjörtímabili. Við gerð frumvarps þessa voru hafðar til hliðsjónar þær athugasemdir sem borist höfðu við efnisákvæði þess á fyrri stigum og afstaða tekin til þeirra.

VI. Mat á áhrifum.

Ákvæði frumvarps þessa munu hafa áhrif ýmist á einstaklinga og lögaðila eða stjórn-sýsluna. Íþyngjandi áhrif á einstaklinga og lögaðila koma einna helst fram í 5. gr. þar sem fjallað er um skyldu atvinnubílstjóra til reglulegrar endurmenntunar, og í 8. gr. þar sem fjallað er um notkun öryggis- og verndarbúnaðar fyrir börn í bifreiðum. Þá hefur ákvæði 7. gr. um brottfall skyldu til að láta skráningarskírteini ávallt fylgja ökutæki áhrif til einföldunar og sparnaðar.

Áhrif á stjórn-sýsluna koma fram í 1. og 6.–9. gr. Í 1. gr. og 6.–7. gr. er að finna ákvæði sem hafa áhrif á það hvernig staðið skal að skráningu ökutækja í ökutækjaskrá. Í 8.–9. gr. er hins vegar að finna breytingar á hlutverki umferðareftirlitsmanna Samgöngustofu en ákvæðin fela í sér heimildir til þeirra til að kanna ástand tiltekinna ökutækja á vegum úti. Af þessu mun hljótast kostnaður fyrir Samgöngustofu. Þá er hugsanlegt að endurmenntunarkrafa á atvinnubílstjóra muni hafa í för með sér einhverjar breytingar á verklagi við útgáfu og endurnýjun aukinna ökuréttinda hjá ríkislögreglustjóra. Nánar verður fjallað um þessi áhrif þar sem við á undir athugasemdum við einstakar greinar.

Loks er rétt að benda sérstaklega á áhrif þeirra breytinga sem gerðar eru á skilgreiningum léttra bifhjóla og skiptingu slíkra ökutækja í létt bifhjól í flokki I og II. Frumvarpið felur í sér miklar breytingar hvað varðar þau ökutæki sem í dag eru notuð og seld sem óskráningar-skyld en mundu teljast til léttra bifhjóla í flokki I ef frumvarpið verður samþykkt. Áhrifin af slíkum breytingum eru umtalsverð, m.a. skráningarskylda ökutækjanna, krafa um ökuréttindi o.fl. Breytingarnar hafa í senn mikil áhrif á núverandi eigendur og söluaðila ökutækjanna, en einnig Samgöngustofu sem þarf að útfæra skráningu ökutækjanna, með tilliti til gjaldskrár, áskilinna gagna með ökutækjunum o.s.frv. Ákveðinn aðlögunar- og undirbúningstími er því talinn skynsamlegur og nauðsynlegur.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Ákvæðið hefur að geyma breytingar á skilgreiningum hugtaka sem þegar er að finna í umferðarlögunum. Breytingar þessar þjóna þeim tilgangi helst að færa skilgreiningar viðkomandi hugtaka til samræmis við það sem gert er ráð fyrir í tilskipunum Evrópusambandsins. Þannig eru skilgreiningar á hugtökunum „létt bifhjól“ og „bifreið“ færðar til samræmis við það sem gert er ráð fyrir í tilskipun 2002/24/EB um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum. Þá þykir breyting á skilgreiningu hugtaksins „létt bifhjól“ kalla á breytingu á hugtakinu „reiðhjól“ til að skýr lína sé dregin á milli skráningar-

skyldra og óskráningarskyldra ökutækja og breytingu á hugtökunum „bifhjól“ og „torfærutæki“ svo að samræmis á milli skilgreininga sé gætt.

Með breytingu á skilgreiningu á hugtakinu „bifhjól“ er orðunum „innan við“ skipt út fyrir orðin „ekki yfir“ þar sem fjallað er um þyngd bifhjóla. Er þetta í samræmi við þær breytingar sem lagðar eru til á skilgreiningu á hugtakinu „bifreið“ þar sem miðað er við að ökutæki sem eru yfir 400 kg að þyngd teljist til bifreiða að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Breytingar á hugtakinu „torfærutæki“ eru af sama toga.

Breytingar á hugtakinu „létt bifhjól“ fella í flokk létttra bifhjóla þau bifhjól sem komast upp að 25 km hraða á klst. í stað þess að þau séu í flokki reiðhjóla. Af því leiðir að þau verða skráningarskyld, sbr. 1. mgr. 63. gr. umferðarlaga um skráningarskyldu bifhjóla, auk þess sem rétturinn til að aka slíkum bifhjólum verður skilyrtur með einhverjum hætti, sbr. 48.–53. gr. umferðarlaga um ökuþróf og ökuskírteini. Verður að telja sýnt að með þessu muni umferðaröryggi aukast verulega, hvort tveggja fyrir ökumenn bifhjólanna sem og aðra vegfar- endur í umferðinni.

Breytingum á hugtakinu „létt bifhjól“ fylgja breytingar á hugtakinu „reiðhjól“ en nauðsyn- legt þykir að taka af allan vafa um hvers konar vél- eða rafknúin ökutæki skulu teljast til „reiðhjóla“ í skilningi laganna.

Um 2. og 3. gr.

Ákvæði 41. og 42. gr. laganna um bifhjól eru hér sameinuð í eina grein, 41. gr., en 42. gr. laganna fellur brott.

Notkun bifhjóla, og þá sérstaklega létttra bifhjóla í flokki I, sbr. tillögur í 1. gr. frumvarps- ins, hefur aukist mjög hér á landi og þykir í ljósi þess rétt að lögfesta skýrar reglur um notkun slíkra ökutækja.

Í 1. mgr. er ákvæði samhljóða því sem nú er í lögum um bann við því að bifhjólum sé ekið samhliða öðrum ökutækjum.

Í 2. mgr. er ákvæði þess efnis að léttum bifhjólum í flokki I megi aka á gangstétt, hjólastíg eða gangstíg, valdi það ekki hættu eða óþægindum eða hafi veghaldari ekki lagt við því bann. Í ákvæðinu er svo að finna nánari útfærslu á þessari reglu. Einnig er gert ráð fyrir að léttu bifhjóli í flokki I megi ekki aka á götum með 50 km hámarks hraða og yfir. Létt bifhjól í flokki I samkvæmt frumvarpi þessu hafa hingað til fallið undir skilgreiningu á reiðhjóli hér á landi. Þrátt fyrir að í frumvarpi þessu sé gert ráð fyrir að þau færist undir flokk bifhjóla með þeim hætti sem lýst hefur verið í athugasemdum við 1. gr. frumvarpsins þykir samt sem áður rétt að um þau gildi aðrar reglur varðandi akstur en almennt gilda um stærri bifhjól.

Ákvæði 3. mgr. er samhljóða 3. mgr. 41. gr. gildandi laga en felld er niður skylda farþega til að sitja klovvega og því bætt við að farþegi skuli aldrei sitja fyrir framan ökumann.

Í ákvæði 4. mgr. felst nýmæli um að flytja megi farþega á léttu bifhjóli enda sé öku- maðurinn 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 til að flytja farþega á óvörðum ökutækjum.

Ákvæði 5. mgr. er nýmæli en lagt er til að barn undir 150 sm að hæð skuli ekki vera farþegi á öðru bifhjóli en léttu bifhjóli. Þá mælir ákvæðið fyrir um að barnið skuli sitja í sérstöku sæti því ætluðu nema það nái niður að föthvílum bifhjóls. Við skoðun á því hvernig þessum málum er háttað í nágrannalöndum kom í ljós að mismunandi fyrirkomulag er við lýði. Það sem hér er lagt til er nokkurs konar millivegur milli þess að banna flutning barna á bifhjólum og að gera hann alveg frjálstan, eins og sums staðar er.

Ákvæði 6. mgr. er samhljóða 1. mgr. 42. gr. gildandi laga en bætt er við greinina að farþegi bifhjóls skuli hafa báða fætur á fóthvílum 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 „þrjón“ við akstur bifhjóls getur verið mikið hættuspil, sérstaklega í almenntri umferð, og er þessu ákvæði ætlað að almennt banna slíkt hátterni.

Um 4. gr.

Með ákvæði þessu er lögfest sú meginregla að maður verði að hafa fasta búsetu hér á landi til að geta fengið ökuskírteini. Í viðauka VIII 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. Er skilyrðið í samræmi við 12. gr. tilskipunar 2006/126/EB um ökuskírteini.

Um 5. gr.

Ákvæði 5. gr. frumvarpsins er nýmæli. Þar er lögfest sú regla að ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni skuli gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Ákvæðið, sem felur í sér íþyngjandi skilyrði, á rætur sínar að rekja til tilskipunar 2003/59/EB sem innleidd var í íslenskan rétt með reglugerð nr. 760/2006 og er það þess eðlis að um það verður að vera fyrir mælt í lögum.

Ákvæði um skyldu til reglubundinnar endurmenntunar atvinnubílstjóra var eins og áður segir á sínum tíma innleitt í íslenskan rétt með reglugerð nr. 760/2006. Hins vegar féll í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, hinn 8. desember 2010, úrskurður þess efnis að í ákvæðum reglugerðarinnar fælist takmörkun á atvinnuréttindum þeirra sem höfðu áunnið sér ökuréttindi í framangreindum flokkum fyrir gildistöku reglugerðar nr. 760/2006. Skv. 75. gr. stjórnarskrárinnar má setja atvinnufrelsi skorður enda krefjist almannahagsmunir þess. Þarf þó ávallt lagaboð til. Var það mat ráðuneytisins, samkvæmt úrskurðinum, að skyldu til reglubundinnar þjálfunar atvinnubílstjóra yrði að innleiða með lögum. Er þannig til komin tillaga um ákvæði þetta. Skilyrði stjórnarskrárinnar um almannahagsmuni verður að teljast fullnægt, enda er þjálfuninni einkum ætlað að viðhalda hæfi og menntun ökumanna og þannig bæta öryggi á vegum og öryggi ökumanna sjálfra, þ.m.t. við störf sem þeir annast þegar ökutækið er kyrrstætt.

Rétt er að geta þess að nokkur mótstaða hefur verið við kröfu um endurmenntun af hálfu hagsmunaaðila. Í því skyni að leita leiða til að innleiða endurmenntun samkvæmt tilskipuninni í sátt skipaði þáverandi innanríkisráðherra starfshóp um endurmenntun atvinnubílstjóra í september 2012 og var hópnun falið það hlutverk að útfæra nánar reglur um endurmenntunina og skila tillögum þar að lútandi til ráðherra. Markmiðið með vinnu hópsins var að leita leiða til að tilskipunin hafi sem vægust áhrif á íslenskt atvinnulíf og atvinnubílstjóra sem starfa hér á landi, m.a. með tilliti til kostnaðar, skipulags og tilhögunar námsins. Skilabréf hópsins var afhent ráðherra 4. mars 2013 og náðist nokkur sátt um allflest álitafni sem þar voru tekin fyrir. Verður það í höndum innanríkisráðuneytisins að útfæra reglur um þau álitafni sem út af standa.

Mikilvægt er að fram komi að ákvæði þetta felur ekki einungis í sér íþyngjandi skyldur fyrir íslenska atvinnubílstjóra heldur veitir það þeim jafnframt rétt. Frá og með 10. september 2015, að því er varðar D1- og D-flokk til farþegaflutninga í atvinnuskyni, og 10. september 2016, að því er varðar C1- og C-flokk til vöruflutninga í atvinnuskyni, skulu allir bílstjórar

í framangreindum flokkum innan Evrópska efnahagssvæðisins hafa undirgengist endurmenntun samkvæmt tilskipuninni. Með ákvæði þessu, og kröfu um endurmenntun samkvæmt tilskipuninni, er tryggt að íslenskir ökumenn geti fengið þau réttindi sem til þarf til að geta stundað störf sín í öðrum aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins.

Um 6. gr.

Gert er ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um þau ökutæki sem undanþegin eru skráningu. 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 eru dæmi um ökutæki sem falla mundu undir ákvæðið. Með þessu er ákvörðun um að veita einstakar undanþágur frá skráningu færð frá ráðuneytinu, þar sem ákvörðunarvaldið liggur í dag samkvæmt núgildandi lögum, og til Samgöngustofu. Er þetta í samræmi við þá stefnu sem ríkjandi hefur verið að færa stjórnvaldsákvæðanir á grunnstigi frá ráðuneytunum og opna þá frekar fyrir kæruleiðir til ráðherra vegna einstakra ákvarðana.

Um 7. gr.

Ýmsar þjóðir, t.d. Svíar, hafa nú 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. Krafan um að skráningarskírteini skuli ávallt fylgja ökutæki eins og hún stendur nú í lögnum hefur í för með sér mikinn kostnað og umstang sem í ljósi framangreinds eru ekki lengur forsendur fyrir. Er því lagt til að krafan verði afnumin. Rétt er að taka fram að skráningarskírteini er, ef þörf er á, hægt að fá útgefið hjá Samgöngustofu.

Þrátt fyrir ákvæði 6. gr. getur komið til að þarft þyki að skrá ákveðin ökutæki í ökutækjaskrá sem ætluð eru til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum. Rétt er að ráðherra hafi heimild til að setja reglur um slík tilvik.

Um 8. og 9. gr.

Tilskipun 2000/30/EB var innleidd í íslenskan rétt með reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja. Hefur Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) bent á að tilskipunin hafi ekki verið innleidd hér á landi á fullnægjandi hátt, auk þess sem alvarlegar athugasemdir hafa verið gerðar við að vegaskoðanir, í skilningi tilskipunarinnar, séu ekki framkvæmdar hér á landi. Er ákvæðum þessum ætlað að koma til móts við þessar athugasemdir og tryggja þannig hvort tveggja, fullnægjandi innleiðingu tilskipunarinnar í íslenska löggjöf, og rétta framkvæmd ákvæða hennar.

Tilskipun 2000/30/EB gerir ráð fyrir að heimilt sé að skoða ástand tiltekinna ökutækja á vegum úti til viðbótar við hefðbundna ástandsskoðun sem framkvæmd er á skoðunarstöðvum. Samkvæmt núgildandi umferðarlögum er lögreglan eini aðilinn sem hefur heimild til að stöðva ökutæki til að kanna ástand þeirra. Að sama skapi er lögreglan eini aðilinn sem heimild hefur á vegum úti til að boða ökutæki til frekari skoðunar eða banna notkun þeirra vegna vanbúnaðar þeirra. Þannig býður núgildandi lagaumhverfi aðeins upp á að vegaskoðanir þær sem tilskipunin gerir ráð fyrir verði framkvæmdar með aðkomu lögreglu. Verður að telja að slíkt fyrirkomulag sé bæði óskilvirkt og kostnaðarsamara en nauðsynlegt er og aldrei nema tímabundin lausn. Á sama tíma hafa umferðareftirlitsmenn heimildir í núgildandi umferðarlögum til að stöðva ökutæki til að kanna önnur atriði en ástand ökutækja, þ.e. aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita, stærð og heildarþyngd og áspunga ökutækja og hleðslu, frágang og merkingu farms.

Í ljósi þessa, og til þess að unnt verði að fullnægja skyldum íslenska ríkisins um framkvæmd vegaskoðana með skilvirkum og hagkvæmum hætti, er hér lagt til að við heimildir umferðareftirlitsmanna bætist heimild til að kanna ástand viðkomandi ökutækja. Er um að ræða ökutæki sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og ökutæki sem gerð eru fyrir fleiri en 8 farþega. Þar að auki fái eftirlitsmennirnir heimildir til að fjarlægja skráningarmerki ökutækja séu þau verulega vanbúin. Loks þykir rétt að eftirlitsmennirnir hafi heimildir til að krefja ökumenn um að framvísa skilríkjum þegar eftirlit er framkvæmt.

Gert er ráð fyrir að fyrirkomulag það sem hér er komið á verði varanlegt.

Um 10. gr.

Með greininni eru ákvæði um öryggis- og verndarbúnað barna í bifreiðum í lögnum færð til samræmis við skyldur íslenska ríkisins samkvæmt tilskipun 91/671/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 2003/20/EB. Ákvæðið leiðir jafnframt til aukins umferðaröryggis.

Um 11. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um 12. gr.

Ekki er gert ráð fyrir að þau ákvæði sem fjalla um létt bifhjól í flokki I taki gildi fyrr en 1. nóvember 2014. Ákvæði frumvarps þessa munu hafa í för með sér verulegar breytingar á þeim reglum sem gilda um þau ökutæki sem í dag eru notuð og seld sem óskráningarskyld, en mundu teljast til léttari bifhjóla í flokki I þegar frumvarp þetta verður að lögum. Áhrifin yrðu umtalsverð, m.a. hvað varðar skráningarskyldu ökutækjanna, kröfu um ökuréttindi o. fl., svo sem áður hefur verið nefnt. Í ljósi þessa þykir rétt að gefa bæði eigendum og seljendum slíkra tækja, sem og stjórnsýslunni, ákveðinn aðlögunartíma vegna hinna nýju reglna.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Í tilskipun 2003/59/EB er gert ráð fyrir að frá og með 10. september 2015, að því er varðar D1- og D-flokk til farþegaflutninga í atvinnuskyni, og 10. september 2016, að því er varðar C1- og C-flokk til vöruflutninga í atvinnuskyni, skuli allir bílstjórar í þeim flokkum innan Evrópska efnahagssvæðisins hafa undirgengist endurmenntun samkvæmt tilskipuninni. Við samráð við hagsmunaaðila, m.a. á fundum starfshóps innanríkisráðherra um endurmenntun atvinnubílstjóra, sbr. athugasemdir við 5. gr., komu upp álitæfni um þá tímafresti sem tilskipunin veitti. Tilskipunin gerir ráð fyrir þeim tímamörkum sem hér koma fram en jafnframt að bílstjórum verði veittur ákveðinn frestur til að uppfylla skilyrði hennar. Vegna þess dráttar sem orðið hefur á að innleiða ákvæði það sem er að finna í 5. gr. er ljóst að sá frestur til aðlögunar verður ekki veittur að fullu og tímamörk tilskipunarinnar jafnframt haldin. Samkvæmt tilskipuninni ber EES-rikinum að sjá til þess að einungis ökumenn sem uppfylla ákvæði hennar aki á þeirra yferráðasvæði eftir:

- 10. september 2015, að því er varðar D1- og D-flokk til farþegaflutninga í atvinnuskyni.
- 10. september 2016, að því er varðar C1- og C-flokk til vöruflutninga í atvinnuskyni.

Í skilabréfi starfshópsins var innanríkisráðuneytið hvatt til að ganga úr skugga um hvort heimilt væri að hafa tímafrestinn allt að fimm ár frá gildistöku laganna sem reglugerðin byggist á. Fulltrúi ráðuneytisins fór í apríl 2013 á fund hjá Eftirlitsstofnun EFTA í þeim erindagjörðum að leita leiða til að útvíkka þau tímamörk sem tilskipunin gerir ráð fyrir. Niðurstaða þess fundar var sú að engar heimildir væru til að veita slíka undanþágu frá tíma-

mörkum tilskipunarinnar. Þrátt fyrir þetta er hér lagt til að bílstjórar í öllum framangreindum flokkum hafi til 10. september 2018 til að ljúka endurmenntun greininni. Er þannig reynt að koma til móts við hagsmunaaðila í greininni.

Fylgiskjal.

*Fjármála- og efnahagsráðuneyti,
skrifstofa opinberra fjármála:*

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum (EES-innleiðing o.fl.).

Með frumvarpi þessu eru lagðar til nokkrar breytingar á gildandi umferðarlögum sem brýnast er að gera á næstunni að mati innanríkisráðuneytisins. Á undanförunum árum hafa nokkrum sinnum verið lögð fyrir Alþingi frumvörp að nýjum umferðarlögum sem ætlað hefur verið að færa lagaramma málaflokksins til nútímalegs horfs. Þau frumvörp hafa ekki hlotið endanlega afgreiðslu þingsins og er ekki er ætlunin að leggja fram slíkt frumvarp að nýju á yfirstandandi þingi. Því eru nokkur ákvæði framangreindra frumvarpa lögð fram, með þessu frumvarpi.

Telja má að ákvæði frumvarpsins sem varða skráningu ökutækja í ökutækjaskrá geti haft áhrif á tekjur og gjöld ríkissjóðs. Í frumvarpinu er lögð til breyting á skilgreiningu léttra bifhjóla sem hefur það í för með sér að fjöldi bifhjóla sem núna eru ekki skráningar-skyld verða það eftirléiðis. Það hefur í för með sér aukna vinnu fyrir Samgöngustofu við ný- og umskráningar léttra bifhjóla en á móti koma rekstrartekjur af gjalddöku af skráningu þeirra og afkoma ríkissjóðs ætti að verða óbreytt eftir sem áður. Ekki liggja fyrir fullnægjandi forsendur af hálfu innanríkisráðuneytisins til að unnt sé að meta hversu háar fjárhæðir hér um ræðir en þær ættu þó varla að vera verulegar fyrir ríkissjóð. Þess má geta að gjald vegna nýskráningar ökutækis nemur nú rúmum 5.000 kr. og umskráningargjald er rúmar 2.000 kr. Þá er heimild Samgöngustofu til að stöðva ökutæki og skoða ástand og hleðslu þeirra útvíkkuð. Eftirlits-hlutverk Samgöngustofu er samkvæmt gildandi lögum umtalsvert og ekki verður annað séð en að aukin verkefni rúmist innan gildandi fjárheimilda stofnunarinnar.

Um áhrif frumvarpsins á einstaklinga og lögaðila gegnir öðru máli en það er þó einkum ákvæði frumvarpsins sem varðar reglubundna endurmenntun atvinnubílstjóra sem aukið gæti útgjöld þeirra. Samkvæmt frumvarpinu verður þeim gert skylt að gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Á þessu stigi liggja engar upplýsingar fyrir um hvað endurmenntunin muni kosta en væntanlega verður ákvæðið íþyngjandi fyrir þá aðila sem stunda landflutninga í atvinnuskyni. Þá munu einstaklingar bera aukinn kostnað vegna ákvæða um endurnýjun öryggis- og verndarbúnaðar barna, ökuréttindanáms vegna aksturs léttra bifhjóla og skráningu þeirra.