

## Nefndarálit

### um frumvarp til umferðarlaga.

Frá umhverfis- og samgöngunefnd.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Valgerði B. Eggertsdóttur, Jónas Birgi Jónasson og Sigurberg Björnsson frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, Björn Þ. Rögnvaldsson og Elsu Jónsdóttur frá Vinnueftirlitinu, Vigdís Häsler Sveinsdóttur frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Guðbjörgu Lilju Erlendsdóttur og Lilju Sigurbjörgu Harðardóttur frá Reykjavíkurborg, Kolbrúnu Jónatansdóttur frá Bílastæðasjóði, Karl Alvarsson frá Isavia, Gunnþóru Ólafsdóttur frá Ferðamálastofu, Auði Þóru Árnadóttur og Stefán Erlendsson frá Vegagerðinni, Guðjón Sigurðsson og Albert Kristjánsson frá Glitri – bílamálun og réttinum, Úlfar Lúðvíksson frá Lögreglustjórafélagi Íslands, Reyni Arngrímsson og Dögg Pálsdóttur frá Læknafélagi Íslands, Björn Sveinsson og Axel Kaaber frá Samtökum um bíllausan lífsstíl, Birgi Birgisson, Árna Davíðsson og Pál Guðjónsson frá Landsamtökum hjólreiðamanna, Ingveldi Jónsdóttur og Stefán Vilbergsson frá Öryrkjabandalagi Íslands, Runólf Ólafsson og Jón Kristján Sigurðsson frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Grétar Guðmundsson og Þorvald Jónsson frá Landssambandi vörubifreiðaeigenda, Þorgerði Guðmundsdóttur, Steinmar Gunnarsson, Vilberg Kjartansson og Njál Gunnlaugsson frá Bifhjólasamtökum lýðveldisins, Sniglum, Guðjón S. Magnússon, Sverri Guðfinnsson og Hlyn Gíslason AMF þjálfara, Helga Valberg Jensson, Guðbrand Sigurðsson, Elínu Hrafnadóttur og Halldór Halldórsson frá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, Þránd Arnþórsson og Jón Eypórsson frá Aksturssambandi Íslands, Kristínu Magnúsdóttur og Kristínu Ólafsdóttur frá rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði og Valgerði Rúnarsdóttur frá SÁÁ.

Nefndinni bárust umsagnir frá Akstursípróttasambandi Íslands, AMF þjálfurum, Arnóri Braga Elvarssyni, Bílastæðasjóði Reykjavíkurborgar, Brautinni – bindindisfélagi ökumanna, Bændasamtökum Íslands, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Ferðamálastofu, Gunnari Ármannssyni, Isavia ohf., Kristjáni Pétri Hilmarssyni, Kristófer Ágústi Kristóferssyni, Landssambandi vörubifreiðaeigenda, Landssamtökum hjólreiðamanna, lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, Lögreglustjórafélagi Íslands, Læknafélagi Íslands, Oddi Ólasyni, Öryrkjabandalagi Íslands, Persónuvernd, Reykjavíkurborg, ríkissaksóknara, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Samgöngustofu, Samgöngufélaginu, Samtökum atvinnulífsins, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum iðnaðarins og SVÞ – Samtökum verslunar og þjónustu, Samtökum um bíllausan lífsstíl, Bifhjólasamtökum lýðveldisins, Sniglum, SVP – samtökum verslunar og þjónustu, Umhverfisstofnun, Vegagerðinni, Vinnueftirlitinu og Viðskiptaráði Íslands.

### Inngangur.

Með frumvarpinu er lagt til að samþykkt verði ný umferðarlög sem leysi af hólmi lög nr. 50/1987. Nefndin fagnar frumvarpinu og telur það framfaraskref enda komin þörf á að færa ákvæði umferðarlaga til nútímalegra horfs með hliðsjón af reynslu síðustu áratuga og þróunar í umferðar- og tæknimálum.

Nefndin telur nýtt markmiðsákvæði mjög til bóta en þar er kveðið á um að markmið laganna sé að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis sé gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar. Nefndin tekur heils hugar undir efni ákvæðisins og leggur áherslu á að umferðaröryggi skuli ávallt haft að leiðarljósi við alla framkvæmd og túlkun laganna.

### **Skilgreiningar (3. gr.).**

Að mati nefndarinnar er rétt að hugtakið „akstursíþróttir“ verði skilgreint í 3. gr. til að taka af allan vafa um það hvað felst í hugtakinu skv. 39. gr. frumvarpsins svo ekki fari á milli mála hvers konar notkun ökutækja fellur þar undir. Þannig verði kveðið á um að akstursíþróttir taki til keppna, æfinga og sýninga í akstri ökutækja á lokuðum eða afmörkuðum skilgreindum svæðum þar sem undanþágur séu veittar frá ákvæðum umferðarlaga.

Nefndin telur einnig rétt að skilgreining hugtaksins „veghaldari“ verði í 3. gr. frumvarpsins enda er hugtakið að finna í ýmsum ákvæðum frumvarpsins, lagðar á veghaldara skyldur og honum veitt ákvörðunarvald. Leggur nefndin til að hugtakið verði skilgreint með sama hætti og í vegalögum, nr. 80/2007, þ.e. að veghaldari sé sá aðili sem hefur veghald vegar eins og það er skilgreint í vegalögum.

Þá er skilgreining hugtaksins „vörubifreið“ færð til samræmis við ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB þannig að bifreiðin sé að hámarki fyrir átta farþega í stað sex.

Snjalltæki er skilgreint í 32. tölul. 3. gr. en þar kemur að það sé hvert það tæki, með eða án farsímavirkni eða nettengingar, búið snertiskjá sem m. a. sé hægt að nota til samskipta, skeytasendinga, leikja og/eða leiðsagnar. Nefndin bendir á að sum snjalltæki eru ekki búin snertiskjá og leggur því til að það skilgreiningaratriði verði fellt brott.

### **Umferð á göngugötu (10. gr.).**

Í 10. gr. er að finna ákvæði um göngugötur og er þar kveðið á um almennt bann við umferð vélknúinna ökutækja um slíkar götur. Undanþegin banninu er umferð vélknúinna ökutækja akstursþjónustu fatlaðra, lögreglu, slökkviliðs og sjúkrabifreiða. Þá er að finna undantekningu vegna lestunar og losunar vara á skilgreindum vörulosunartímum sem gefnir eru til kynna með skilti. Nefndinni var bent á einnig þyrfti að gera ráð fyrir notkun hreyfihamlaðra á eigin bílum, þ.e. ekki einskorðað undanþáguna við akstursþjónustu fatlaðra. Nefndin tekur undir það og leggur til breytingu þess efnis.

### **Forgangsakstur (11. gr.).**

Fram kom að síðustu tíu árin hefur verið kennd sérstök aðferðafræði við forgangsakstur hjá lögreglu, svokölluð AMF-aðferðafræði, og hafi reynslan verið góð. Til að mynda hefði tjónum á ökutækjum lögreglu fækkað um 38% og tjónakostnaður vegna ökutækja lögreglu um 25%. Þá sé ýmiss annar mikilvægur ávinningur af kennslunni, t.d. aukið umferðaröryggi, mýkri akstur, minna slit á lögreglubílum og dekkjum og minni eldsneytiseyðsla og mengun. Hins vegar sé þjálfun í forgangsakstri hjá slökkviliðs- og sjúkraflutningamönnum mjög mismunandi og sums staðar engin. Þá séu aðrir aðilar sem sinni forgangsakstri í minni mæli, t.d. björgunarsveitir, Landhelgisgæslan og læknar, og hafi litla sem enga þjálfun fengið í slíkum akstri.

Í 6. mgr. 11. gr. er kveðið á um að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um forgangsakstur, m. a. um þjálfun og námskeið fyrir þá sem sinna slíkum akstri. Að mati nefndarinnar er brýnt að fyrirkomulag um þjálfun í forgangsakstri sé samræmt fyrir alla viðbragðsaðila

enda stuðlar það að aukinni vitund almennings um fyrirkomulag slíks aksturs og þar með auknu umferðaröryggi. Leggur nefndin því til breytingu á 6. mgr. þess efnis að í reglugerð verði kveðið á um skyldu þeirra sem sinna forgangsakstri til að sækja slíka þjálfun og nám-skeið.

### **Hjólreiðakeppni (39. gr.).**

Í 39. gr. er að finna ákvæði um leyfisveitingar og almennar reglur um akstursíþróttir og aksturskeppni. Skv. 3. másl. 1. mgr. telst hjólreiðakeppni til aksturskeppni. Fram kom að ákvæðið væri óljóst, þ.e. hvort íþróttafélög þyrftu að sækja um leyfi fyrir öllum æfingum og keppnum sem haldnar væru á lokuðum svæðum. Þá yrði ekki fallist á að hjólreiðakeppnir væru akstursíþróttakeppnir.

Að mati nefndarinnar fellur það ekki vel að íslenskri málvitund að talað sé um hjólreiðakeppni sem akstursíþróttakeppni. Á hinn bóginn er ljóst að hjólreiðakeppnum hefur fjölgað til muna og er nauðsynlegt að um þær gildi samræmdar reglur. Leggur nefndin því til að 3. másl. 1. mgr. falli brott en kveðið verði á um í nýrri málsgrein að ákvæði 1.–4. mgr. gildi um hjólreiðakeppnir á vegum. Þannig verður ekki skylt að leita leyfis lögreglu vegna hjólreiðaæfinga eða keppna sem fara fram á lokuðum svæðum sem ekki teljast til vega og eru ekki ætluð til almennrar umferðar. Þá leggur nefndin til breytingu á 1. og 2. másl. 1. mgr. til einföldunar þar sem skilgreiningu á hugtakinu akstursíþrótt verður að finna í 3. gr.

### **Ölvunarakstur (49. og 102. gr.).**

Í 49. gr. frumvarpsins er lagt til að leyfilegt hámarks magn vínanda í blóði ökumanns verði lækkað úr 0,5% í 0,2%. Skv. 2. mgr. 102. gr. frumvarpsins verður stjórnandi ökutækis sem brotið hefur gegn ákvæðum 1. mgr. 49. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,5% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts ekki sviptur ökurétti við fyrsta brot. Þá varðar slíkt brot sektum eða fangelsi skv. 96. gr.

Fram kom að reynsla lögreglu væri sú að allt að helmingur þeirra ökumanna sem hún hefði afskipti af vegna ölvunaraksturs mældist með áfengismagn í blóði undir 0,5%. Samkvæmt verklagi lögreglu miðað við gildandi lög væri ökumanni sem mældist yfir 0,29% en undir 0,45% gert að hætta akstri en ekki aðhafst frekar af hálfu lögreglu samkvæmt starfsfyrirmælum ríkislögreglustjóra. Þeir ökumenn sem mældust með 0,29% eða minna fengju að halda áfram för sinni samkvæmt sömu fyrirmælum.

Bent var á að breytingin mundi leiða af sér aukna vinnu fyrir lögregluna vegna ölvunaraksturs sökum væntanlegrar fjölgunar slíkra brota og hærra flækjustígs þar sem gert væri ráð fyrir því að kanna þyrfti feril ökumanna hverju sinni þar sem ekki væri gert ráð fyrir að ökuður væri sviptur ökurétti fyrir fyrsta brot, sbr. 2. mgr. 102. gr. frumvarpsins.

Nefndin áréttar að markmið umræddrar breytingar á leyfilegu vínandamagn í blóði ökumanna er að breyta hegðun ökumanna og undirstrika að áfengi og akstur vélknúinna ökutækja fari undir engum kringumstæðum saman. Nefndin bendir þó á að gæta þarf meðalhófs við refsingar og að ganga ekki lengra en þörf er á. Með vísan til þessa telur nefndin rétt að halda framkvæmd lögreglu vegna þessara brota óbreyttri, þ.e. brot ökumanns sem mælist á þessu bili sé skráð í málaskrá lögreglu og honum gert að hætta akstri. Leggur nefndin því til þá breytingu á 2. mgr. 102. gr. að orðin „við fyrsta brot“ falli brott. Þá leggur nefndin til breytingu á 96. gr. þess efnis að brot gegn 49. gr. varði einungis refsingu ef vínandamagn í blóði ökumanns er yfir 0,5% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er meira en 0,25 milligrömm í lítra lofts.

### **Akstur undir áhrifum lyfja (50. gr.).**

Nefndinni var bent á að akstur undir áhrifum lyfja væri sívaxandi vandamál sem nauðsynlegt væri að bregðast við en miðað við frumvarpið mundi slíkur akstur falla undir 1. mgr. 48. gr. þar sem kveðið er á um að ökumaður skuli vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með. Ekki sé heimilt að svipta ökumenn ökurétti sem brjóti gegn því ákvæði. Nefndin tekur undir að akstur undir áhrifum lyfja er alvarlegt vandamál sem skapar mikla hættu í umferðinni. Nauðsynlegt er að löggjöfin endurspegli alvarleika þeirra brota.

Leggur nefndin því til breytingu á 50. gr. frumvarpsins þannig að akstur undir áhrifum lyfja falli þar undir. Þannig verði skýrt kveðið á um að enginn megi stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann telst óhæfur til að stjórna ökutæki vegna neyslu lyfja, sbr. 6. mgr. 48. gr. Skv. 1. mgr. 102. gr. skal stjórnandi ökutækis sem hefur brotið gegn 50. gr. sviptur ökurétti og leiðir breytingin því til þess að heimilt verður að svipta þann ökurétti sem telst óhæfur til að stjórna ökutæki vegna neyslu lyfja.

### **Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl. (52. gr.)**

Samkvæmt 3. mgr. 52. gr. annast lögregla töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum mannvatns-, svita- og þvagsýnis. Þá er kveðið á um að aðrar rannsóknir og klínískt mat skuli framkvæmt af lækni eða hjúkrunarfræðingi sem er nýmæli í lögnum. Í 6. gr. reglugerðar um töku sýna og rannsókn vegna aksturs undir áhrifum vímuefna, nr. 301/2008, er kveðið á um að læknar framkvæmi aðrar rannsóknir og klínískt mat. Í greinargerð með ákvæðinu er ekki að finna skýringar á því að hjúkrunarfræðingum hafi verið bætt við. Fram komu ólík sjónarmið um hvaða heilbrigðisstarfsmenn gætu framkvæmt klínískt mat. Annars vegar var bent á að klínískt mat á ökumanni í þessum kringumstæðum gæti ekki verið í höndum annarra heilbrigðisstarfsmanna en lækna. Hins vegar var bent á að hjúkrunarfræðingur gæti einnig gert klínískt mat á ástandi sjúklings, en það væri hluti af grunnnámi í hjúkrunarfræði í Háskóla Íslands og Háskólans á Akureyri. Það er ekki á færi nefndarinnar að skera úr um hæfi tiltekinna stétta heilbrigðisstarfsmanna hvað þetta varðar. Öllu skiptir að matið sé framkvæmt af til þess bærur starfsmanni og leggur nefndin því til breytingu á ákvæðinu þannig að aðrar rannsóknir og klínískt mat skuli framkvæmt af til þess bærur heilbrigðisstarfsmanni.

Í 3. mgr. 52. gr. kemur jafnframt fram að ökumanni sé skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Nýmæli er að finna í 5. másl. þar sem segir að neiði ökumaður sé heimilt að beita valdi við framkvæmd rannsókna, sbr. þó 4. mgr. Í ákvæði 4. mgr. kemur fram að um þvagrannsókn fari samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggi ótvírætt samþykki ökumanns. Nefndinni var bent á að nauðsynlegt væri að löggjöfin væri skýr að því leyti að slík valdbeiting væri einungis í höndum lögreglunnar. Nefndin telur rétt að taka af allan vafa um það að valdbeiting samkvæmt ákvæðinu skuli framkvæmd af lögreglu en ekki heilbrigðisstarfsfólki eða öðrum og leggur til breytingu því lútandi.

### **Aksturs- og hvíldartími ökumanna þungra ökutækja (54.–55. gr. og 101. gr.).**

Í 2. mgr. 54. gr. frumvarpsins er kveðið á um að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. mgr., ökurita o.fl. Ákvæðið er sambærilegt 1. mgr. 44. gr. a gildandi laga. Þá er í 55. gr. frumvarpsins að finna ákvæði um frávik frá aksturs- og hvíldartíma. Bent var á að 55. gr. felur í sér lögfestingu ákvæðis 19. gr. reglugerðar nr. 605/2010. Önnur ákvæði sama kafla reglugerðarinnar, IV. kafla, um undanþágur,

væru hins vegar ekki lögfest með sama hætti án þess að ástæða þess væri skýrð í greinargerð frumvarpsins.

Nefndin áréttar að lagastoð reglugerðarinnar er sambærileg gildandi heimild í 44. gr. a. Að mati nefndarinnar er lögfesting einnar undanþáguheimildar reglugerðarinnar til þess fallin að valda misskilningi þess efnis að undanþáguákvæðin séu tæmandi talin í lögnum. Telur nefndin betur fara á því að allar undanþáguheimildir sé að finna á einum stað í reglugerð líkt og nú er og leggur því til að 55. gr. falli brott.

Nýmæli er að finna í 101. gr. frumvarpsins en þar er kveðið á um heimild til að svipta ökumann tímabundið rétti til að stjórna bifreið í tilteknum flokki til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni í samræmi við 100. gr. ef hann hefur tvívegis áður sætt sekt vegna brota á ákvæðum X. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Bent var á að um mjög íþyngjandi ákvæði væri að ræða þar sem unnt væri að svipta aðila tímabundið atvinnuréttindum vegna brota gegn ákvæðum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Þá væri í greinargerð vísað til þess að lagt væri til að ökumaður missti einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonn við slíkt brot, nema um mjög vítaverð brot væri að ræða, en slíka takmörkun væri ekki að finna í lagaákvæðinu.

Nefndin lítur svo á að með orðunum „tilteknum flokki“ í ákvæði 101. gr. sé átt við þann flokk ökutækis sem ökumaður ók þegar hann framdi hið ítrekaða brot. Brot gegn ákvæðum X. kafla frumvarpsins um aksturs- og hvíldartíma ökumanna geta skv. 1. mgr. 54. gr. aðeins tekið til aksturs ökutækja yfir 3,5 tonnum að heildarþyngd. Sé um sérstaklega vítavert brot að ræða, líkt og getið er í skýringum við 101. gr. í greinargerð frumvarpsins fer um slíkt brot samkvæmt 100. gr. Nefndin telur ákvæðið ásamt útskýringum í greinargerð nægilega skýrt hvað þetta varðar.

#### **Ökuþróf og ökuskírteini (59. og 61. gr.).**

Í 59. gr. er kveðið á um skilyrði til að mega stjórna ökutæki. Í 4. mgr. er ákvæði um að svipta skuli þann sem hefur ekið ökutæki án þess að hafa fengið til þess réttindi réttinum til að öðlast ökuskírteini í fjóra mánuði. Þá segir að hafi viðkomandi ekki náð 17 ára aldri þegar brotið var framið skuli miðað sviptinguna við þann dag er hann verði fullra 17 ára. Nefndinni var bent á að réttara væri að vísa til þess að viðkomandi hefði náð tilskildum aldri í stað 17 ára aldurs í ljósi þess að aldursmörk geta verið misjöfn eftir ökuréttindaflokkum. Leggur nefndin til breytingu á ákvæðinu þess efnis.

Kveðið er á um gildistíma ökuskírteinis í 61. gr. Meginregluna um gildistíma fullnaðarskírteinis fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk er að finna í 3. mgr. Gildistíminn er 15 ár fyrir þessa flokka að undanskildum B-flokki sem er fimm ár. Gildistíminn er styttri fyrir umsækjendur sem eru 60 ára og eldri. Í 4. mgr. er kveðið á um gildistíma ökuskírteina vegna farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni en hann er 5 ár. Í 5. mgr. er að finna sambærilegt ákvæði um styttri gildistíma ökuskírteina í atvinnuskyni fyrir umsækjendur 70 ára og eldri. Nefndin leggur til minni háttar breytingar á ákvæðinu til að tryggja skýrleika þess.

#### **Réttindi til aksturs dráttarvéla og vinnuvéla (62. gr.).**

Í 1. mgr. 62. gr. er fjallað um kröfur til aksturs dráttarvéla og vinnuvéla. Þar kemur fram að enginn megi stjórna dráttarvél eða vinnuvél nema hann hafi gilt ökuskírteini til þess eða til að mega stjórna bifreið. Eigi þarf þó ökuskírteini þar sem ekki er almenn umferð til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf, enda sé ökumaður fullra 15 ára. Ákvæðið er að meginstefnu samhljóða 55. gr. gildandi laga. Undanþága sem nú er að finna í 2. mgr. 55. gr. er þó ekki í ákvæði 62. gr., þ.e. að ekki þurfi ökuskírteini til að stjórna vinnuvél utan vegar

enda sé ökumaður fullra 17 ára.

Breyting þessi er ekki útskýrð í greinargerð. Fram kom að á framkvæmdasvæðum vinni t.d. erlendir starfsmenn við að stýra vinnuvélum og hafi til þess gild réttindi þótt þeir hafi ekki ökuskírteini. Bent var á að breyting að þessu leyti mundi leggja verulega auknar byrðar á atvinnulífið. Nefndin telur rétt að halda regluverkinu óbreyttu frá gildandi lögum, þ.e. að ekki þurfi ökuskírteini til að stjórna vinnuvél utan vega, enda sé stjórnandi fullra 17 ára, og leggur til breytingu á 2. másl. 1. mgr. 62. gr. þess efnis. Þá leggur nefndin til að orðin „auk þess“ í 2. mgr. 62. gr. falli brott með vísan til þess að krafan um ökuskírteini í 1. mgr. er ekki fortakslaus.

Fyrir nefndinni kom fram að dráttarvélar hafi í auknum mæli verið notaðar á sambærilegan hátt og vörubílar og þeim ekið í almennri umferð með stóra og þunga vagna en engar kröfur séu gerðar til þeirra ökumanna um aukin ökuréttindi. Með hliðsjón af umferðaröryggi beinir nefndin því til ráðherra að endurskoða kröfur til ökuréttinda ökumanna dráttarvéla sem eru í atvinnustarfsemi öðrum en landbúnaðarstörfum í almennri umferð.

#### **Tilkynningarskylda lækna til trúnaðarlæknis Samgöngustofu (64. gr.).**

Í 2. mgr. 64. gr. er kveðið á um að ef fram koma upplýsingar við meðferð sjúklings á sjúkrahöfnun eða hjá lækni um verulega skerta hæfni viðkomandi til aksturs, m.a. vegna neyslu ávísadra lyfja sem skerða aksturshæfni, skuli gera trúnaðarlækni Samgöngustofu viðvart án tafar og standi þagnarskylda læknis því ekki í vegi. Eins fljótt og unnt sé skuli trúnaðarlæknir óska eftir því að hlutaðeigandi gangist undir læknisrannsókn þar sem metnir séu þeir þættir sem hafi áhrif á aksturshæfni viðkomandi.

Fram komu verulegar athugasemdir við ákvæðið og var vísað til þess að þagnar- og trúnaðarskylda lækna væri einn hornsteina þess trúnaðarsambands sem ætíð verði að vera milli lækna og sjúklings. Frávik frá þagnarskyldunni geti haft þau áhrif að sjúklingur sem hafi áhyggjur af skertri aksturshæfni veigri sér við að leita til læknis af ótta við að lækningin tilkynni um veikindi hans til trúnaðarlæknisins. Þá vegi þessi skylda lækna að hlutleysi þeirra gagnvart þeim sem til þeirra leiti. Nefndin bendir á að skv. 3. mgr. 17. gr. laga um heilbrigðisstarfsmenn, nr. 34/2012, nær þagnarskylda lækna ekki til atvika sem heilbrigðisstarfsmanni ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum. Nefndin áréttar þó að tryggja skal trúnaðarsamband sjúklings og lækna eftir fremsta megni og einungis kveða á um frávik frá þagnarskyldu lækna í algjörum undantekningartilfellum. Lyf sem talin eru geta haft áhrif á aksturseiginleika eru sérstaklega merkt og vekja lækna athygli sjúklings á því við ávísun slíkra lyfja. Telur nefndin ekki tilefni til að víkja frá þagnarskyldu lækna í þessu tilviki og leggur því til að 2. mgr. 64. gr. falli brott.

#### **Nýsköpun – rafmagnslestir (71. gr.).**

Fram kom að gildandi löggjöf hefði staðið í vegi fyrir notkun nýrrar tegundar ökutækis, nánar tiltekið rafmagnslestar sem næði hámarkshraða 25 km á klst. Slík lest er ekki á teinum, hún er í raun rafknúð dráttartæki með nokkra eftirvagna og hafa erlendir víða verið notaðar í útsýnisferðir fyrir ferðamenn. Með hliðsjón af sjónarmiðum um breyttar samgönguvenjur, endurnýjanlega orkugjafa og loftslagsmál telur nefndin rétt að löggjöfin styðji við nýsköpun og geri ráð fyrir slíkum ökutækjum. Leggur nefndin því til breytingu á 1. mgr. 71. gr. þess efnis að við rafknúð dráttartæki sem ætlað er til farþegaflutninga megi tengja allt að þrjú eftirvagna enda sé hámarkshraði rafknúns dráttartækis að hámarki 25 km á klst. Nefndin telur rétt að þessi ökutæki skuli færð til reglubundinnar almennrar skoðunar skv. 74. gr., enda er um að ræða ökutæki í almennri umferð sem ætlað er til farþegaflutninga. Leggur nefndin

því til breytingu á 74. gr. þess efnis.

Gera má ráð fyrir að slíkar lestir verði almennt notaðar á vegum þar sem hámarks hraði er lágur. Með hliðsjón af öryggi allra vegfarenda, þar á meðal farþega lestarinnar og ökumanna annarra ökutækja, er nauðsynlegt að upplýsingar liggi fyrir um umferð lestarinnar á hverjum tíma, þ.e. um hvaða vegi hún ekur. Leggur nefndin áherslu á að rekstraraðilar slíkra lesta hafi slíkar upplýsingar tiltækar og aðgengilegar fyrir íbúa viðkomandi svæða. Ljóst er að ótakmörkuð umferð slíkra lesta gæti valdið vandræðum í umferðinni og telur nefndin því rétt að leyfi lögreglustjóra og veghaldara þurfi til notkunar slíkra lesta á vegum þar sem hámarks hraði er hærri en 30 km á klst. og á vegum þar sem umferð er meiri en 300 bílar á dag að jafnaði alla daga ársins og leggur til nýja grein þess efnis. Jafnframt leggur nefndin til í þeirri grein að ráðherra verði heimilt að setja reglugerð um akstur rafknúinna dráttartækja til farþegaflutninga, þ.m.t. kröfur til búnaðar og stjórnanda. Þá beinir nefndin því til ráðuneytisins að gera viðeigandi breytingar á reglugerðum, t.d. reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 og reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011, eftir þörfum svo tryggt verði að hinar rafknúnu lestir komist í umferð.

### Létt bifhjól í flokki I (72. gr).

Í 3. málsl. 1. mgr. 72. gr. kemur fram að létt bifhjól í flokki I séu undanþegin skráningarskyldu. Munurinn á flokkum I og II er sá helstur að hjólum í flokki II má ekki aka á gangstéttum auk þess sem þau komast í 45 km á klst. Létt bifhjól í flokki I komast hins vegar einungis í 25 km hraða á klst. og aka má þeim á gangstéttum. Samkvæmt gildandi umferðarlögum eru létt bifhjól í flokki I skráningarskyld. Samgöngustofa hefur þó ekki framfylgt þeirri skyldu, m.a. með vísan til þess að við meðferð frumvarps sem varð að lögum nr. 13/2015, sem breyttu umferðarlögum, nr. 50/1987, á Alþingi hafi skoðunarskylda og váttryggingarskylda þessara hjóla verið felld brott og vandséð hvaða tilgangi skráningarskylda ein og sér ætti að þjóna. Nefndin vísar til þingskjals 635 á 144. löggjafarþingi og bendir á að við meðferð málsins (102. mál) hjá nefndinni var einungis váttryggingarskylda felld brott. Varðandi skoðunarskylda hjólanna sagði: „Nefndin bendir á að reglur um skoðun léttra bifhjóla í flokki I þurfi að vera með tilliti til notkunar tækjanna og eðlis þeirra og ekki meira íþyngjandi en nauðsynlegt er.“ Engar breytingar voru gerðar á 67. gr. umferðarlaga um skoðun ökutækja og eftirlit en í 1. mgr. þeirrar greinar kemur fram að ráðherra setji reglur um skoðun skráningarskyldra ökutækja. Með reglugerð nr. 367/2015 voru hins vegar gerðar breytingar á reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja á þann veg að léttum bifhjólum í flokki I var bætt í upptalningu þeirra ökutækja sem ekki þyrfti að færa til reglubundinnar almennrar skoðunar.

Á fundum nefndarinnar kom fram að brýnt væri að hjólin í flokki I væru skráningarskyld en borið hefði á því að einstaklingar, oftast börn, tækju skráningarmerki af léttum bifhjólum í flokki II og létu þannig líta út fyrir að ökutækið væri í flokki I. Eftirlit lögreglu með þessum ökutækjum væri mun erfiðara þar sem þau væru ekki öll skráningarskyld en þannig gæti lögregla illa haft afskipti af þeim sem aka óvarlega þegar hjólið væri ekki með skráningarmerki. Að mati nefndarinnar er nauðsynlegt að lögreglu sé unnt að hafa virkt eftirlit með notkun léttra bifhjóla í flokki I sem II og leggur nefndin því til að 3. málsl. 1. mgr. 72. gr. falli brott. Nefndin beinir því jafnframt til Samgöngustofu að framfylgja skyldu um skráningu og ítrekar ábendingu sem fram kom í áður nefndu þingskjali 635 að ráðuneytið hlutist til um að gefið verði út fræðsluefni sem ökumenn léttra bifhjóla í flokki I geti kynnt sér. Þar verði umfjöllun um helstu atriði sem snúa að akstri hjólanna og helstu atriði umferðarreglna og reglna sem gilda um akstur hjólanna. Þá telur nefndin rétt með hliðsjón af umferðaröryggi

að gert sé ráð fyrir skoðun á hjólunum líkt og í gildandi lögum. Leggur nefndin því til að orðin „létt bifhjól í flokki I“ verði felld brott úr 1. mgr. 74. gr. en beinir því til ráðherra að reglur um skoðun þessara ökutækja taki af mið af eðli þeirra og notkun og gangi ekki lengra en þörf er á.

#### **Skoðun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds (74. gr.).**

Í 74. gr. er kveðið á um skoðun ökutækis, álagningu sekt og innheimtu vanrækslugjalds. Skv. 1. mgr. skal ökutæki, skráð hér á landi, fært til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur. Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvélar, létt bifhjól í flokki I, torfærutæki og vinnuvélar. Bent var á að sumar dráttarvélar eru notaðar á sambærilegan hátt og vörubílar, þ.e. í efnis- og vélaflutningum sem tengjast ekki landbúnaði og hægt er að aka á yfir 40 km hraða á klst. Slíkum vélum sé ekið í almennri umferð og verði að teljast varhugavert að það séu ökutæki í almennri umferð sem séu ekki skoðunarskyld.

Nefndin tekur undir þau sjónarmið. Um er að ræða stór og aflmikil ökutæki sem rétt er að standist aðalskoðun séu þau notuð að miklu leyti í almennri umferð. Það er jafnframt í samræmi við Evrópureglur. Leggur nefndin því til breytingu þess efnis að dráttarvélar sem hannaðar eru til aksturs yfir 40 km hraða á klst. og eru aðallega notaðar á opinberum vegum séu skoðunarskyldar.

Ef eigandi eða umráðamaður hefur ekki fært ökutæki til skoðunar innan tilgreindra tímamarka skal greiða sérstakt vanrækslugjald sem rennur í ríkissjóð, sbr. 4. mgr. 74. gr., og ákveður ráðherra fjárhæð vanrækslugjalds í reglugerð. Fram kom að á faggiltum skoðunarstofum hvílir skylda til að innheimta vangreidd opinber gjöld af ökutækjum áður en unnt er að færa þau til skoðunar hjá stofunum. Um innheimtu þeirra gjalda fari samkvæmt sérstökum samningi sem stofurnar hafi gert við fjármála- og efnahagsráðuneytið en samkvæmt þeim fái skoðunarstofurnar sérstaka þóknun af hverri innheimtu og falli því ekki kostnaður á þær vegna innheimtu gjaldanna. Faggiltu stofunum beri einnig að innheimta vanrækslugjald fyrir hönd ríkissjóðs. Ekki hafi þó verið gerður sérstakur samningur um innheimtu þess gjalds og því fái skoðunarstofurnar enga þóknun í sinn hlut en taki að sama skapi á sig allan kostnað við innheimtu á umræddu vanrækslugjaldi. Bent var á að innheimta vanrækslugjalda væri einn stærsti liður í innheimtu opinberra gjalda hjá skoðunarstofunum og því eftir atvikum um verulegar upphæðir að ræða sem féllu á stofurnar. Þá kom fram að málið hefði verið rætt við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið sem hafi sýnt vilja til þess að koma til móts við faggiltu skoðunarstofurnar hvað þetta varðar. Að mati nefndarinnar er ótækt að faggiltar skoðunarstofur beri af því kostnað að sinna skyldu sinni til innheimtu vanrækslugjalds fyrir hönd ríkissjóðs. Leggur nefndin því til breytingu á 5. mgr. 74. gr. þess efnis að ráðherra sé heimilt að gera samninga við skoðunarstofur um innheimtu vanrækslugjalds og þóknun til þeirra fyrir þann kostnað sem hlýst af slíkri innheimtu.

#### **Skylda til notkunar reiðhjólahljálma (79. gr.).**

Í 1. mgr. 79. gr. er kveðið á um að barn yngra en 15 ára skuli nota reiðhjólahljálma við hjólreiðar en með ákvæðinu er lögfest samhljóða regla sem nú er að finna í reglum nr. 631/1999 um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar barna.

Bent var á að slík skylda væri mikið inngríp í frelsi hjólreiðamanna og fæli í sér höft við vali ungmenna á heilsuefandi og vistvænum ferðamátum. Bent var á að árangur af hjálma-skyldu hefði ekki verið metinn, m.a. lýðheilsuáhrif hennar, en ef bann yrði lagt við hjólreiðum án hjálma væri hætt við að minna yrði hjólað en ella, með slæmum afleiðingum hvað



snertir breytingar á ferðavenjum, lýðheilsumál og loftslagsmál. Það séu frekar auknar hjólreiðar sem auki öryggi hjólreiðamanna og notkun reiðhjólahljálma hafi þar lítil áhrif.

Í skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa frá 11. september 2018 um banaslys á Nesjavallaleið þar sem hjólreiðamaður lést kemur fram að um það bil 70–75% banaslysa hjólreiðamanna eru af völdum höfuðáverka. Þá segir að í nýlegri samanburðarrannsókn á niðurstöðum fjölda rannsókna frá mörgum löndum á áhrifum hjálma á höfuðmeiðsli í reiðhjólalslysum kom í ljós að hlutfall þeirra sem urðu fyrir höfuðmeiðslum var að meðaltali helmingi lægra meðal þeirra sem voru með hjálm en hjá þeim sem voru án hjálms. Einnig mældust öryggisáhrif hjálma meiri fyrir alvarleg höfuðmeiðsl. Hlutfall þeirra sem urðu fyrir alvarlegum höfuðmeiðslum, eða létust vegna höfuðmeiðsla, var að meðaltali 69% lægra meðal þeirra sem voru með hjálm en þeirra sem ekki voru með hjálm. Í skýrslunni hvetur rannsóknarnefndin reiðhjólamaenn til að nota ávallt viðurkenndan reiðhjólahljálma við hjólreiðar auk þess sem nefndin beinir því til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins að endurskoða reglur með tilliti til hjálmaskyldu fyrir allt hjólreiðafólk.

Nefndin telur brýnt að stuðlað sé að öryggi í umferðinni eftir fremsta megni. Samkvæmt upplýsingum sem nefndin aflaði hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu liggja ekki fyrir afgerandi rannsóknir sem taka af allan vafa um það hvort skylda til notkunar reiðhjólahljálma við hjólreiðar dragi úr hjólreiðum eða ekki. Hins vegar liggur fyrir samkvæmt áður nefndri samanburðarrannsókn að hjálmar veita vernd gegn höfuðáverkum. Með hliðsjón af því og hvatningu rannsóknarnefndarinnar um að útvíkka hjálmaskylduna leggur nefndin til breytingu á 79. gr. þess efnis að skyldan nái til allra einstaklinga undir lögaldri, þ.e. til 18 ára aldurs.

#### **Flutningur vegaeftirlits (94. gr.).**

Með frumvarpinu er lagt til að allt vegaeftirlit verði nú í höndum lögreglu. Í 94. gr. er þó að finna heimild ráðherra til að taka ákvörðun um að flytja það vegaeftirlit að hluta eða í heild til Samgöngustofu eða Vegagerðarinnar. Kveðið er á um að eftirlitsmenn viðkomandi stofnunar fái þá þær heimildir vegaeftirlitsmanna sem kveðið er á um í kaflanum. Þá verði vegaeftirlit ekki flutt nema að undangengnu samráði við lögreglu.

Nefndin bendir á að vega- og umferðareftirlit var fært frá Samgöngustofu til lögreglu með samningi innanríkisneytisins við embætti þriggja lögreglustjóra í október 2016. Markmið þessa var að tryggja réttaröryggi og auka umferðaröryggi og sýnileika lögreglu og skilvirkni. Þá var talið að þetta fyrirkomulag mundi gefa tækifæri til betri nýtingar á starfskröftum lögreglumanna og hefur þótt takast vel til. Við stöðvun ökutækis og könnun vegaeftirlitsmanna kann að vakna grunur um að ökumaður sé undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna eða grunur um önnur refsiverð brot. Með hliðsjón af framangreindu telur nefndin að betur fari á því að lögregla fari með þetta eftirlit og leggur hún því til að 94. gr. falli brott.

#### **Hlutlæg refsíbyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis (3. mgr. 95. gr.).**

Samkvæmt 3. mgr. 95. gr. er heimilt að láta eiganda eða umráðamann ökutækis sæta refsíbyrgð á hlutlægum grundvelli, þ.e. án þess að sýnt sé fram á sök hlutaðeigandi. Á ákvæðið við þegar ökutæki hefur verið notað við brot gegn ákvæðum 36. eða 37. gr. um hraðakstur eða við akstur á móti rauðu ljósi, sbr. 1. mgr. 7. gr., og brot ökumanns varða ekki punktum enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í algjöru heimildarleysi.

Bent var á að það væri algennt að ökuumaður væri ekki eigandi bílsins, t.d. ökumenn bíla-leigubíla, starfsmenn sem aka stórum sem smáum atvinnubílum og ökumenn bíla sem eru á rekstrarleigu. Það væri vandkvæðum bundið fyrir eigendur þessara bíla að hafa yfirsýn sem og virka umsjón og eftirlit með notkun þeirra. Erfitt væri fyrir bílaleigur að innheimta slíkar sektir hjá leigutökum eftir að bíl hefur verið skilað, m.a. vegna skilmála kortafyrirtækja. Þá gengi ákvæðið gegn umferðaröryggi þar sem ökumenn óskyldir eiganda bæru ekki ábyrgðina en með ákvæðinu væri dregið úr hvatanum fyrir ökumenn, sem ekki eru eigendur ökutækjanna, að fara eftir umferðarlögum. Í greinargerð frumvarpsins er ákvæði þetta einkum rökstutt með því að þannig verði eftirlit og úrlausn brota gegn ákvæðum um aksturshraða gert skilvirkara í framkvæmd. Þá segir að galli hlutlægrar ábyrgðar felist í því að um sé að ræða frávik frá hefðbundinni tilhögun refsíábyrgðar þar sem jafnan sé áskilið að sá sem sæti refsíábyrgð hafi sýnt af sér saknæma háttsemi. Nefndin áréttar að veigamikil rök þarf til þess að víkja frá grundvallarreglunni um saknæmi og rækilegt mat þarf að fara fram á þörfinni hverju sinni, sbr. Jónatan Þórmundsson, Afbrot og refsíábyrgð II, bls. 34. Að mati nefndarinnar verður ekki fallist á að einföldun við innheimtu sekta vegna umferðarlagabrota geti talist fullnægjandi ástæða til að víkja frá þessari grundvallarreglu. Leggur nefndin því til að 3. og 4. mgr. 95. gr. falli brott. Að mati nefndarinnar er tækifæra til einföldunar og betri innheimtu sekta frekar að finna í nýtingu tækninnar og rafrænum lausnum en hlutlægre refsíábyrgð.

#### **Refsíákvæði (95. og 96. gr.).**

Fram komu ábendingar frá ríkissaksóknara og lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu að ætla mætti að tiltekin ákvæði hefðu fallið niður í upptalningu brota sem varði sektum við vinnslu frumvarpsins. Nefndin telur nauðsynlegt að bæta úr því og leggur til að bætt verði inn í upptalningu 95. gr. ákvæðum 47. gr. um almennar reglur um akstur torfærutækja, 56. gr. um vinnutíma ábyrgð flutningsaðila og notkun ökurita og 57. gr. um farstarfsmenn. Einnig er bætt inn tilvísun til 5. mgr. 52. gr. sem leggur bann við því að áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna sé neytt í sex klukkustundir eftir að akstri lýkur ef ætla má að lögreglurannsókn fari fram vegna akstursins auk tilvísunar til 85. gr. um takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir og þannig tryggt að heimilt sé að leggja á sektir fyrir brot gegn framangreindum ákvæðum.

Að mati nefndarinnar er ekki rétt að fangelsisrefsing geti legið við broti gegn 52. gr. um öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl. og leggur nefndin því til að tilvísun í þá grein verði felld brott úr 96. gr. um brot sem varða sektum eða fangelsi.

#### **Heimild veghaldara til að fjarlægja auglýsingaskilti og ökutæki (90. og 112. gr.).**

Í 90. gr. er að finna ákvæði um auglýsingaskilti við veg. Þar er kveðið á um heimild veghaldara til að gera kröfu um að auglýsingaskilti eða sambærilegur búnaður verði fjarlægður, að uppfylltum nánar tilteknum skilyrðum. Bent var á að hvergi væri vikið að meðferð slíkrar kröfu eða úrræðum veghaldara ef ekki yrði orðið við kröfu um að búnaður verði fjarlægður. Rétt væri að í lögnum væri kveðið á um málsmeðferð, svo sem tiltekinn frest ábyrgðaraðila til að bregðast við kröfu veghaldara og að veghaldara væri heimilað að fjarlægja slíkan búnað á kostnað ábyrgðaraðila væri ekki orðið við kröfunni innan þess tíma. Nefndin tekur undir framangreind sjónarmið og bendir á að nauðsynlegt er að veghaldari hafi skýr úrræði til að bregðast við og fjarlægja búnað svo að unnt sé að tryggja umferðaröryggi. Leggur nefndin því til að ný málsgrein bætist við 90. gr. þess efnis.

Samkvæmt 1. mgr. 112. gr. er lögreglu heimilt 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. Þá kemur fram í 6. mgr. að ráðherra sé heimilt að ákveða að sveitarfélög fari í heild eða að hluta með framkvæmd greinarinnar, að fenginni ósk sveitarstjórnar. Bent var á að sveitarfélög færu með veghald sveitarfélagsvega skv. 13. gr., sbr. 9. gr., vegalaga, nr. 80/2007, og Vegagerðin með veghald þjóðvega skv. 13. gr., sbr. 8. gr., vegalaga. Það væri til aukinnar skilvirkni að Vegagerðin fengi sömu heimild og sveitarfélög og gæti þá fjarlæggt eða látið fjarlægja ökutæki af þjóðvegum án atbeina lögreglu en núverandi ástand ylli bæði óþarfa álagi á lögreglu og óþarfa töfum við snjómokstur eða aðra vinnu við veg þar sem lögreglan gæti sökum anna átt erfitt með að bregðast við tilkynningum Vegagerðarinnar um ökutæki sem þyrfti að fjarlægja. Nefndin tekur undir þessi sjónarmið og leggur til breytingu á 6. mgr. þess efnis að ráðherra geti ákveðið að veghaldari framkvæmi ákvæði greinarinnar um brottflutning ökutækja.

### **Tjónabílar.**

Fyrir nefndinni kom fram að veruleg hætta stafi af tjónabílum sem eru í umferð. Það sé því miður að færast í aukana að tjónabílar sem seldir eru á uppboði fái falskt vottorð frá verkstæði, jafnvel frá viðurkenndu réttingaverkstæði, um að gert hafi verið við hann samkvæmt leiðbeiningum framleiðanda. Kaupandi sitji svo uppi með ónýtan bíl sem honum og öðrum vegfarendum stafi jafnvel hætta af. Nefndin áréttar að um tjónaökutæki og viðurkennd réttingaverkstæði er fjallað í 25. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja, nr. 822/2004, en þeirri grein var bætt inn í reglugerðina með reglugerð nr. 699/2017. Viðurkennt réttingaverkstæði skal samkvæmt greininni vera búið viðeigandi tækjabúnaði til viðgerða á ökutækjum eftir fyrirmælum framleiðanda og geta að því loknu gefið út vottorð um viðgerðina. Þegar fullnægjandi vottorð berst frá viðurkenndu réttingaverkstæði um viðgerð á tjónaökutæki skal Samgöngustofa fella niður tjónaskráninguna í ökutækjaskrá. Skv. 25. gr. hefur Samgöngustofa eftirlit með viðurkenndum réttingaverkstæðum.

Ekki þarf að fjölyrða um hættuna sem stafað getur af þessum tjónabílum þar sem þeir aka um göturnar án þess að gert hafi verið við þá með fullnægjandi hætti. Þá getur fólk orðið fyrir verulegu fjárhagslegu tjóni vegna þessa. Nefndin áréttar að hvort sem er háttsemi starfsmanns verkstæðis að skrifa upp á falskt vottorð fyrir viðgerð ökutækis eða háttsemi seljanda að selja bíl undir því yfirskini að gert hafi verið við hann með fullnægjandi hætti er alvarlegt brot sem varðað getur við almenn hegningarlög, nr. 19/1940. Þá geta brot á reglum um tjónaökutæki og viðurkennd réttingaverkstæði leitt til niðurfellingar á heimild verkstæðis til að gefa út vottorð um viðgerð á tjónaökutæki. Ljóst er að eftirlit Samgöngustofu skv. 25. gr. hefur ekki verið eins og æskilegt væri m.a. vegna manneklu hjá stofnuninni. Nefndin beinir því til ráðuneytisins að taka reglugerð nr. 822/2004 til endurskoðunar og gera breytingar ef þarf og auka eftirlit svo að taka megí á þessu vandamáli af festu.

### **Negldir hjólbarðar.**

Rætt var um notkun negldra hjólbarða og áhrif þeirra á slit malbiks og mengun andrúmslofts. Í 4. mgr. 85. gr. frumvarpsins er að finna heimild fyrir ráðherra til að setja nánari reglur um notkun negldra hjólbarða, þ.m.t. á hvaða tímabili og við hvaða aðstæður notkun þeirra sé heimil. Fram kom að rannsókn á uppruna svifryks (PM10) í Reykjavík bendi til að um 80% af svifryki stafi af bílaumferð, 50% séu malbiksagnir og um 30% sót. Bent var á að í fyrri drögum að frumvarpinu var að finna heimild sveitarstjórna til gjaldtöku af notkun nagladekkja og væri vandséð af hverju slík heimild hefði verið felld brott við vinnslu frumvarpsins

í ráðuneytinu. Að mati nefndarinnar er brýnt að vinna gegn svifryksmengun og er takmörkun á notkun negldra hjólbarða tvímælalaust stór þáttur í því verkefni. Nefndin bendir hins vegar á að í framkvæmd er slík gjaldtaka sveitarstjórna flókin, m.a. þar sem ýmsir þurfa að sækja vinnu, skóla og þjónustu milli sveitarfélaga og aðstæður á vegum og færð getur verið með gjörólíkum hætti í sveitarfélögum. Þá geta negldir hjólbarðar verið nauðsynlegir með tilliti til umferðaröryggis. Þá bendir nefndin á að bílaleigubílar eru í notkun um land allt árið um kring og ökumenn þeirra oft óvanir íslensku veðurfari og aðstæðum. Nefndin ítrekar að ráðherra getur sett nánari reglur í reglugerð um notkun negldra hjólbarða. Þar sem ekki er gert ráð fyrir gjaldtökuheimild sveitarstjórna vegna notkunar nagladekkja telur nefndin rétt að brot gegn slíkum reglum falli undir sektarheimildir lögreglu skv. 95. gr. í stað 110. gr. um álagningu og innheimtu gjalds vegna brota gegn lögumum. Leggur nefndin því til að ákvæði 85. gr. verði bætt við upptalningu lagaákvæða í 95. gr. og g-liður 1. mgr. 110. falli að sama skapi brott.

#### **Annað.**

Í 58. gr. er kveðið á um bann við notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar við akstur. Í 1. mgr. kemur fram að ökumanni ökutækis sé sú notkun óheimil. Til að taka af allan vafa um að bannið taki til allra ökumanna sem stjórna ökutæki, þar á meðal hjóltreidamanna, telur nefndin rétt að gera breytingu á orðalagi ákvæðisins á þann hátt að bannið taki til stjórnanda ökutækis í stað ökumanns.

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu benti á nauðsynlegt væri að í umferðarlögum væri skýrt ákvæði sem bannaði ógætilegan og/eða hættulegan akstur. Var í því samhengi vísað til endurtekinna tilfella á síðustu árum þar sem ökumenn hafi hópast saman á tilteknu bílplani og verið að spyrna og reykspóla á bílunum með tilheyrandi hávaða og truflun fyrir íbúa í nærliggjandi húsum. Að mati nefndarinnar fellur slík háttsemi undir 4. gr. um almenna aðgæsluskyldu vegfarenda en með vísan til nefndra tilvika telur nefndin hins vegar ástæðu til að skerpa á banni við slíku athæfi og leggur því til að við 20. gr. bætist málsgrein þess efnis að óheimilt sé, án fullnægjandi ástæðu, að aka ökutæki þannig að það missi veggríp, þ.m.t. hliðarskrið og spól.

Þá benti lögreglan jafnframt á að heppilegra væri að fjöldi punkta væri skilgreindur í reglugerð sem ráðherra setur að fenginni umsögn ríkissaksóknara en ekki í lögum. Með þeim hætti þurfi ekki að gera breytingar á umferðarlögum komi til endurskoðunar og breytinga á punktakerfinu. Nefndin fellst á þau sjónarmið og leggur til breytingu þess efnis í þeim ákvæðum frumvarpsins þar sem tiltekinn er ákveðinn fjöldi punkta.

Að auki leggur nefndin til eftirfarandi breytingar:

- Á 25. gr. þess efnis að orðið „akrein“ komi í stað „akbrautar“ í 1. mgr. með vísan til þess að akbraut er sá hluti vegar sem er ætlaður fyrir umferð ökutækja og akrein er hver og ein þeirra reina sem akbraut er skipt í að endilöngu. Þannig á bann við framúrakstri við þegar óbrotin miðlína er á milli akreina þar sem ekið er í gagnstæðar áttir.
- Á 29. gr. þess efnis að bannað sé að leggja ökutæki við vatnshana án þess að kveðið sé á um 5 m vegalengd frá vatnshana í samræmi við gildandi lög. Rétt þykir að bæta húsbílum í upptalningu 4. mgr. yfir þau tæki sem veghaldari getur lagt bann við að standi á götum og almennum bifreiðastæðum enda geta óþægindi og óþrifnaður hlotist af langtímastöðu þeirra á almennum bifreiðastæðum og götum. Þá verði 5. mgr. sömu greinar felld brott enda er heimild veghaldara skv. 4. mgr. fullnægjandi.
- Á 64. gr. þess efnis að sá sem sviptur hafi verið ökuréttindum í lengri tíma en 12 mánuði þurfi að sækja námskeið og standast ökupróf að nýju vilji hann aftur öðlast ökuréttindi

- enda er þá talsvert liðið frá því að viðkomandi settist undir stýri eftir brot sitt. Breytingin er til samræmis við gildandi lög en að mati nefndarinnar er rétt að halda þessu óbreyttu.
- Á 79. gr. þess efnis að heimild ráðherra til að setja í reglugerð ákvæði um öryggis- og verndarbúnað óvarinna vegfarenda taki ekki til gangandi vegfarenda.
  - Á 84. gr. þess efnis að sveitarstjórn verði heimilt að ákveða hraðamörk á vegum öðrum en þjóðvegum að fenginni umsögn lögreglu í stað þess að samþykki lögreglu þurfi til. Nefndinni þykir rétt að sveitarstjórn sem veghaldari hafi endanlegt ákvörðunarvald um hraðamörk í ljósi þess að hún ber ábyrgð á veghaldi. Þá er orðið „löggæslumyndavél“ fellt brott úr heiti greinarinnar þar sem hún fjallar ekki um þær.

#### Gildistaka (116. gr.).

Í 2. mgr. 116. gr. kemur fram að við gildistöku laganna falli úr gildi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum, að undanskildum ákvæðum XIII. umferðarlaga, um fébætur og tryggingu. Var með því sleginn varnagli ef töf yrði á því að frumvarp um ökutækjatrýggingar yrði samþykkt. Lög um ökutækjatrýggingar voru samþykkt 2. maí 2019 og er sá varnagli því óþarfur. Leggur nefndin því til að 2. másl. 2. mgr. verði felldur brott.

Í 3. mgr. 116. gr. er kveðið á um að reglugerðir og öll önnur fyrirmæli sem sett hafa verið samkvæmt umferðarlögum, nr. 50/1987, haldi gildi sínu að svo miklu leyti sem þau brjóti ekki í bága við ákvæði nýrra laga, uns nýjar reglugerðir hafa tekið gildi. Nefndin áréttar þá meginreglu að við gildistöku nýrra heildarlaga halda reglugerðir settar með stoð í eldri lögum gildi sínu að svo miklu leyti sem þær verða samrýmdar hinum nýju lögum en það ræðst af skýringum á ákvæðum laganna hvort svo sé, sbr. umfjöllun í riti Sigurðar Líndal Um lög og lögfræði. Sérákvæði um áframhaldandi gildi reglugerða er því óþarft og gæti jafnvel frekar verið til þess fallið að skapa óvissu í ljósi framangreindrar meginreglu. Með vísan til þessa leggur nefndin til að 3. mgr. 116. gr. falli brott.

Þá eru gerðar nokkrar breytingar lagatæknislegs eðlis sem þarfnast ekki útskýringar.

Nefndin telur frumvarpið tímabæra endurskoðun á lögum sem komin eru til ára sinna og leggur til að það verði **samþykkt** með breytingum sem lagðar eru til í sérstöku þingskjali.

Jón Gunnarsson, Rósa Björk Brynjólfsdóttir og Vilhjálmur Árnason voru fjarverandi við afgreiðslu málsins en skrifa undir álit þetta samkvæmt heimild í 4. mgr. 18. gr. starfsreglna fyrir fastanefndir Alþingis.

Karl Gauti Hjaltason var fjarverandi við afgreiðslu málsins en skrifar undir álit þetta, með fyrirvara, samkvæmt heimild í 4. mgr. 18. gr. starfsreglna fyrir fastanefndir Alþingis.

Alþingi, 23. maí 2019.

Jón Gunnarsson,  
form.

Vilhjálmur Árnason,  
frsm.

Ari Trausti Guðmundsson.

Bergþór Ólason.

Hanna Katrín Friðriksson.

Helga Vala Helgadóttir.

Karl Gauti Hjaltason,  
með fyrirvara.

Líneik Anna Sævarsdóttir.

Rósa Björk Brynjólfsdóttir.