

153. löggjafarþing 2022–2023.
Þingskjal x — x. mál.
Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019.

Frá innviðaráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 3. gr. laganna:

- a. C-liður 30. tölul. fellur brott.
- b. 31. tölul. orðast svo: Reiðstígur: Vegur eða stígur skipulagður af sveitarfélagi fyrir umferð reiðmanna á hestum og merktur er sem slíkur, þar sem heimil er umferð reiðmanna og gangandi vegfarenda.
- c. Á eftir 32. tölul. bætist við nýr tölul. „svohljóðandi, og breytist röð annarra töluliða til samræmis: Smáfarartæki: Lítið vélknúið ökutæki sem telst hvorki létt bifhjól né reiðhjól og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur t.d. vélknúið hlaupahjól og tvíhjóla ökutæki á einum öxli.

2. gr.

Fyrirsögn VII. kafla laganna verður: **Sérreglur fyrir reiðhjól og smáfarartæki.**

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 42. gr. laganna:

- a. Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Sérreglur fyrir reiðhjól og smáfarartæki.*
- b. Á eftir orðinu „reiðhjól“ í 5. mgr. kemur: og smáfarartæki.
- c. Við greinina bætist ný málsgrein er orðast svo: Um smáfarartæki og ökumann þess fer samkvæmt lögum þessum líkt og um reiðhjól og hjólreiðamann að öðru leyti en sérstaklega er tekið fram.

4. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 43. gr. laganna:

- a. Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn og ökumenn smáfarartækja.*
- b. Við greinina bætist ný málsgrein er orðast svo: Á akbraut þegar leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km á klst. er ökumanni heimilt að aka smáfarartæki.

5. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 44. gr. laganna:

- a. Fyrirsögn greinarinnar orðast svo: *Börn, reiðhjól og smáfarartæki.*

- b. Við greinina bætist ný málsgrein er orðast svo: Barn yngra en 13 ára má ekki aka smáfarartæki.

6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 49. gr. laganna:

- a. 5. mgr. orðast svo: Það leysir ökumann ekki undan sök þótt hann ætli vínandamagn minna en um ræðir í 2., 3. eða 7. mgr.
- b. Á eftir 6. mgr. bætist ný málsgrein er verður 7. mgr. og breytist röð annarra greina samkvæmt því: Ef vínandamagn í blóði ökumanns smáfarartækis nemur meira en 0,50‰, eða magn vínanda í lofti sem hann andar frá sér er umfram 0,25 milligrömm í lítra lofts telst hann ekki geta stjórnað ökutækinu örugglega.

7. gr.

1. málsl. 1. mgr. 52. gr. orðast svo: Ökumanni vélknúins ökutækis, auk smáfarartækis, er skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- og munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef:.

8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 54. gr. laganna:

- a. Orðin „á ökutækjum yfir 3,5 tonnum að heildarþyngd“ í 1. málsl. 1. mgr. falla brott.
- b. Á eftir e-lið 2. mgr. bætist nýr stafliður, er verður f-liður, svohljóðandi, og breytist röð annarra stafliða til samræmis: skyldu flutningsaðila til að skipuleggja vinnu ökumanns með aksturs- og hvíldartíma fyrir augum og skrásetja hvernig það er gert,
- c. G-liður (nú f-liður) 2. mgr. orðast svo: skyldu til afhendingar gagna með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar, sbr. d-, e- eða f-lið.
- d. Á eftir j-lið (nú i-lið) 2. mgr. bætist nýr stafliður, er orðast svo, og breytist röð annarra stafliða til samræmis: skyldu flutningsaðila til að standa straum af kostnaði vegna gistingar ökumanns utan ökutækis sem er að störfum fyrir flytjanda,
- e. Við 3. mgr. 54. gr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Ráðherra skal í reglugerð mæla nánar fyrir um heimila vinnslu persónuupplýsinga sem verða til í tengslum við notkun ökurita.

9. gr.

3. málsl. 10. mgr. 58. gr. orðast svo: Heimilt er að ljúka endurmenntun að hluta með fjarnámi.

10. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 69. gr. laganna:

- a. Á eftir 4. mgr. bætist ný málsgrein er verður 5. mgr., svohljóðandi, og breytist röð annarra greina samkvæmt því: Óheimilt er að breyta reiðhjóli búnu rafknúnni hjálparvél, smáfarartæki eða léttu bifhjóli í flokki I svo að mögulegur hámarkshraði þess með vélarafli verði meiri en 25 km á klst. og er notkun þeirra þá óheimil í almennri umferð. Eins er óheimilt að breyta léttu bifhjóli í flokki II svo að mögulegur hámarkshraði þess með vélarafli verði meiri en 45 km á klst.

- b. 6. (nú 5.) mgr. orðast svo: Samgöngustofa skal reglulega uppfæra tæknilegar reglur um gerð og búnað ökutækja sem fram koma í alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að. Þrátt fyrir ákvæði laga nr. 115/2005 um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað skal Samgöngustofa birta þær á vefsíðu stofnunarinnar. Heimilt er að birta eingöngu erlendan frumtexta þeirra.
- c. Orðið „vegið“ í 1. málsl. 7. (nú 6.) mgr. fellur brott.
- d. Við ákvæðið bætast tvær nýjar málsgreinar, er orðast svo:
 - a. Eftirlitsstofnun EFTA er heimilt að leggja sekt á framleiðanda ökutækja þegar skýrslugjöf er ekki í samræmi við kröfur sem fram koma í reglugerð sem ráðherra setur. Eftirlitsstofnun EFTA er einnig heimilt að leggja sekt á framleiðanda ökutækja eða aðra markaðsaðila vegna samræmdra aðgerða innan evrópska efnahagssvæðisins, samkvæmt nánari ákvörðun ráðherra, þegar ökutæki, eftirvagn, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining samræmist ekki kröfum sem fram koma í reglugerð ráðherra. Ráðherra skal í reglugerð m.a. kveða nánar á um skyldur og ábyrgð framleiðanda ökutækja og annarra markaðsaðila.
 - b. Húsnæðis- og mannvirkjastofnun annast markaðseftirlit með ökutækjum og öðru tengdu þeim samkvæmt nánari ákvörðun ráðherra en Samgöngustofa viðurkenningar. Ráðherra skal í reglugerð m.a. kveða nánar á um framkvæmd starfa þeirra, skráningarviðurkenningu og markaðseftirlit, rétt til upplýsinga og gagna, miðlunar þeirra, aðgang að athafnasvæði markaðsaðila, sýnatöku o.s.frv.

11. gr.

Á eftir orðinu „hjólreiðar“ í 1. mgr. 79. gr. kemur: og akstur smáfarartækis.

12. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 81. gr. laganna:

- a. 4. mgr. orðast svo: Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þar á meðal um hlutverk stjórnvalda, flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi), þjálfun, eftirlit, upplýsingar og miðlun þeirra o.s.frv. Ráðherra er þá, auk annars, heimilt að mæla fyrir um bann við flutningi tiltekins farms eða í ákveðnum tilvikum að veita undanþágu frá reglum um flutning hættulegs farms.
- b. Við ákvæðið bætist ný málsgrein, er orðast svo: Þrátt fyrir ákvæði laga nr. 115/2005 um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað skal Vinnueftirlitið annast birtingu Evrópusamningsins um millilandaflutninga á hættulegum farmi, auk viðauka, og skal hann birtur á vefsíðu Vinnueftirlitsins. Heimilt er að birta eingöngu erlendan frumtexta samningsins og viðauka hans.

13. gr.

4. mgr. 86. gr. orðast svo: Ráðherra er heimilt að setja reglugerð um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í umráðum ríkisins, öðru en þjóðlendum og náttúruverndarsvæðum. Ríkisaðila er, með samþykki ráðherra, heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í eigin umráðum.

14. gr.

2. málsl. 1. mgr. 95. gr. orðast svo: Þá skal varða sömu refsingu brot gegn 1.–5., 7. og 8. mgr. 49. gr. 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.

15. gr.

Lög þessi öðlast gildi þann 31. desember 2023.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. öðlast ákvæði 1.–7. gr. auk ákvæða a-liðar 10. gr., 11. gr. og 14. gr. þegar gildi.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Forsaga og undirbúningur frumvarpsins.

Frumvarp þetta er samið í innviðaráðuneytinu. Með frumvarpinu eru lagðar til breytingar á umferðarlögum, nr. 77/2019, til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB, reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB, reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þungra ökutækja, reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 að því er varðar lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksaksturstíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 að því er varðar staðarákvörðun með aðstoð ökurita og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 frá 18. apríl 2018 um breytingu á tilskipun 2003/59/EB um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga og á tilskipun ráðsins 2006/126/EB um ökuskrteini.

Með frumvarpinu eru einnig lagðar til breytingar í ljósi tillagna starfshóps um smáfarartæki og aðrar minni breytingar.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Íslenska ríkið er að þjóðarétti skuldbundið til að innleiða fyrrgreindar Evrópugerðir en ákvæðum þeirra hefur ekki öllum verið fundin fullnægjandi lagastoð í gildandi umferðarlögum. Þykir í ljósi þess æskilegast að gerðar verði breytingar á lögunum.

Varðandi aðrar breytingar skilaði starfshópur um smáfarartæki skýrslu í júní síðastliðnum. Umferð smáfarartækja, sérstaklega rafhlaupahjóla, hefur aukist mjög og slys eru algeng. Þessar breytingar á umferðarvenjum hafa leitt til þess að 17% þeirra sem slösuðust alvarlega í umferðinni á síðastliðnu ári voru á rafhlaupahjólum, en umferð þeirra er þó innan við 1% af allri umferð. 42% alvarlega slasaðra í umferðinni á síðasta ári voru gangandi, hjólandi eða á rafhlaupahjóli og stór hluti fyrrgreindra slysa átti sér stað seint á föstudögum eða laugardögum. Ölvun var áberandi hjá þeim sem slösuðust seint þessa daga og samkvæmt könnun höfðu 40% vegfarenda á aldrinum 18 til 24 ára ekið rafhlaupahjóli undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna.

Í hópi óvarinna vegfarenda sem slösuðust alvarlega í umferðinni á síðastliðnu ári voru ungmenni áberandi og komu mörg ung börn, allt niður í átta ára gömul á neyðarmóttöku Landsspítalans vegna slysa á rafhlaupahjólum. Framleiðendur mæla almennt fyrir um 14 til 16 ára aldurstakmark til notkunar rafhlaupahjóla sinna en ung börn má sjá á rafhlaupahjólum ætluðum eldri notendum. Þá er með einfaldri breytingu hægt að aka aflmiklum rafhlaupahjólum á mun meiri hraða en þeim er ætlað að ná, svo að þau eiga til dæmis enga samleið með umferð gangandi vegfarenda.

Sá samfélagslegi ávinningur sem leitt getur af öruggri notkun rafhlaupahjóla og annarra smáfarartækja er auðséður. Má þar í dæmaskyni nefna samdrátt í koltvísýringslosun, minni umferðarhávaða og umferðartafir en það krefst breytinga á regluverki umferðar.

Af enn öðrum og minni breytingum má nefna að óvissa hefur þótt ríkja um þá umferð sem heimil er á reiðstígum og um heimildir til innheimtu stöðugjalda.

2.1 Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956.

Með reglugerðinni er stefnt að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og eru markmið að baki henni því aðallega umhverfisleg. Ein forsenda þess að samdráttur verði á eldsneytisnotkun og koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum er sögð að samræmdu verklagi verði komið á þar sem koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun nýrra þunga ökutækja er skráð og vöktuð.

Aðildarríkjum er með reglugerðinni gert að vakta tiltekin gögn varðandi ný þung ökutæki sem skráð eru í fyrsta sinn og veita skýrslu um þau gögn. Framleiðendum þunga ökutækja er gert að vakta gögn fyrir hvert nýtt þungt ökutæki og gefa skýrslu um þau gögn. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins er falið að halda miðlæga skrá um þung ökutæki sem inniheldur fyrrgreind gögn og skal hún að meginstefnu vera aðgengileg almenningi. Framkvæmdastjórninni er þá einnig falið að vakta niðurstöður úr prófunum á vegum til að sannreyna koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun nýrra þunga ökutækja og að gefa út ársskýrslu með greiningu á þeim gögnum sem látin hafa verið í té.

Í tilviki EFTA-ríkjanna er Eftirlitsstofnun EFTA heimilt að leggja á sektir þegar þau gögn sem framleiðandi hefur gefið skýrslu eru ekki talin í samræmi við gögn sem koma úr skráningarfærslu framleiðandans eða gerðarviðurkenningarvottorði fyrir hreyfil og frávikið er talið vegna ásetnings eða stórkostlegs gáleysis. Eftirlitsstofnuninni er einnig heimilt að leggja á sektir þegar tilskilin gögn hafa ekki verið lögð fram innan viðeigandi frests og ekki er hægt að rökstyðja seinkun framlagningarinnar með fullnægjandi hætti.

Í umferðarlögum er ekki gert ráð fyrir þeirri heimild Eftirlitsstofnunar EFTA. Innleiðing gerðarinnar hér á landi krefst sökum þess lagabreytingar þar sem stofnuninni yrði veitt slík heimild.

2.2 Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242.

Með reglugerðinni er kveðið á um stefnu svo að samdráttur verði á losun koltvísýrings frá flutningum á vegum og er reglugerðinni ætlað að stuðla að markmiðum um samdrátt gróðurhúsalofttegunda frá hagkerfinu öllu og settar eru frammistöðukröfur um losun koltvísýrings fyrir ákveðin ný þung ökutæki.

Vegna framleiðenda nýrra þunga ökutækja á Íslandi er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA, í nánú samstarfi við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, ákvarði sértæka meðalkoltvísýringslosun fyrir síðastliðið skýrslutímabili með tilliti til gagna sem skýrsla hefur verið gefin um og stuðuls sem ákvarðaður er í samræmi við ákvæði reglugerðarinnar. Eftirlitsstofnun EFTA er þá í nánú samstarfi við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins falið,

frá og með 1. júlí 2026, að ákvarða á grundvelli ákveðinna gilda markmið um sértæka losun koltvísýrings á næstkomandi skýrslutímabili.

Framleiðendum eru veittar losunarheimildir og þeir geta átt inneign eða staðið í skuld. Ef framleiðandi á Íslandi er talinn bera ábyrgð á umframlosun koltvísýrings á tilteknu skýrslutímabili frá og með 2025 er Eftirlitsstofnun EFTA falið að leggja á gjald vegna umframlosunarinnar. Innheimtum gjöldum er skipt hlutfallslega á milli framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA á grundvelli fjölda skráninga nýrra þunga ökutækja. EFTA ríkjunum er svo falið að ákveða hvernig gjöldum sem þeim tilheyra verður varið.

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, með aðstoð nefndarinnar um loftslagsbreytingar, er að mestu falin tæknileg framkvæmd reglugerðarinnar. Henni er meðal annars falið að ákvarða aðferð til að meta viðmiðunargildi fyrir koltvísýringslosun og setja viðmið til að ákvarða hvort þau hafa hækkað ótilhlýðilega mikið og þá hvernig megi leiðrétta þau. Henni er einnig falið að vakta og meta hversu dæmigerð gildi koltvísýringslosunar og orkunotkunar eru fyrir raunverulegan akstur, ásamt því að safna gögnum, birta gögn og frammistöðu hvers framleiðanda og upplýsa almenning um þróun til lengri tíma.

Þegar er í umferðarlögum gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA sé heimilt að leggja gjald á framleiðanda ökutækja þegar vegið meðaltal losunar koltvísýrings frá nýskráðum ökutækjum framleiðandans á Evrópska efnahagssvæðinu er yfir tilteknu viðmiði.

Í reglugerðinni er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA verði veitt samskonar heimild til að leggja á gjald vegna umframlosunar koltvísýrings á tilteknu skýrslutímabili og verður að mæla fyrir um hana í lögum.

Ætla má að heildaráhrif innleiðingar reglugerðarinnar hér á landi verði jákvæð, helst vegna samdráttar í losun koltvísýrings. Koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum er um 6% af heildarkoltvísýringslosun í Evrópusambandinu og um 25% af heildarkoltvísýringslosun frá flutningum á vegum. Án aðgerða var gert ráð fyrir því að aukning yrði á hlutfalli koltvísýringslosunar frá þungum ökutækjum.

Kostnaður af innleiðingu reglugerðarinnar hefur verið metinn óverulegur sem enginn. Þá er enginn framleiðandi þunga ökutækja hér á landi og takamarkast áhrif sektarheimildar Eftirlitsstofnunar EFTA á innlenda aðilda af því.

2.3 Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858.

Eftir að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins lagði mat á lagaramma sambandsins um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki komu í ljós ákveðnir vankantar. Gildandi reglur eru sökum þess skýrðar, eftirlit aukið og ákvæði innleidd sem varða gerðarviðurkenningar, markaðseftirlit, upplýsingaskipti og annað í því skyni að tryggja eðlilega starfsemi innri markaðarins. Það er talið í þágu fyrirtækja og neytenda og til þess fallið að auka öryggi ásamt heilbrigðis- og umhverfisvernd.

Aðildarríkjum er, auk annars, gert að koma á fót eða tilnefna eigin viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvöld og ber ríkjunum að tryggja algera aðgreiningu hlutverka þeirra, svo að þau starfi óháð hvert öðru. Þau geta verið undir sömu stofnun en starfsemi þeirra verður þá lúta óháðri stjórn sem hluti af öðrum stofnunum.

Nánar er fjallað um hlutverk viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvalda í reglugerðinni. Samgöngustofa er gerðarviðurkenningarstjórnvald hér á landi og veitir gerðarviðurkenningar. Markaðseftirlitsyfirvöldum ber helst að framkvæma reglulegar athuganir til að sannprófa að ökutæki, kerfi, íhlutir og aðskildar tæknieiningar uppfylli viðeigandi kröfur. Þær athuganir

skal framkvæma með fullnægjandi hætti með sannprófun skjala og eftir því sem við á með prófunum á rannsóknarstofu og prófunum á vegum sem framkvæmdar eru á grundvelli tölfræðilegra marktækra sýna. Lágmarksfjöldi prófana í hverju aðildarríki er ein á hver 40.000 vélknúin ökutæki sem skráð voru á næstliðnu ári, en framkvæmdar prófanir skulu þó ekki vera færri en fimm talsins. Aðildarríkjum er heimilt að semja við markaðseftirlitsyfirvald annars aðildarríkis eða framkvæmdastjórn Evrópusambandsins um að annast þær prófanir en framkvæmdastjórnin skipuleggur og framkvæmir samkvæmt reglugerðinni, auk annars, eigin sannprófanir og skoðanir.

Aðildarríkjum er falið að setja reglur um viðurlög við brotum markaðsaðila og að gera allar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Viðurlögin skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brot og hafa varnaðaráhrif.

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins er með reglugerðinni falið sektarvald gagnvart innlendum aðilum. Er það til að styðja við samræmdar ráðstafanir til úrbóta og takmarkandi ráðstafanir á vettvangi sambandsins í þeim tilvikum sem andmælum hefur verið hreyft við ráðstöfun aðildarríkis eða þegar framkvæmdastjórnin kemst að því eftir að hafa framkvæmd prófanir og skoðanir að ráðstafanir til úrbóta og takmarkandi ráðstafanir séu nauðsynlegar á vettvangi sambandsins. Hvað varðar EFTA-ríkin er Eftirlitsstofnun EFTA falið það hlutverk og gert ráð fyrir því að stofnuninni verði heimilt að leggja sektir á markaðsaðila vegna þess að ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir ekki þær kröfur sem mælt er fyrir um. Þær sektir sem lagðar eru á skulu vera skilvirkar, í réttu hlutfalli við brot og hafa varnaðaráhrif. Þær á skulu ekki vera til viðbótar við viðurlög sem aðildarríkin beita og ekki vera hærri en 30.000 evrur á hvert ökutæki. Hvað sektir sem Eftirlitsstofnun EFTA innheimtir varðar er EFTA-ríkjunum eftirlátið að ákveða úthlutun þeirra.

Í umferðarlögum er ekki gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA sé heimilt að leggja sektir á markaðsaðila vegna þess að ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieiningin uppfyllir ekki gerðar kröfur. Sökum þess verður að gera breytingar á umferðarlögum til innleiðingar gerðarinnar.

2.4 Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054.

Reglugerðinni er í senn ætlað að auka umferðaröryggi og að tryggja ökumönnum bætt vinnuskilyrði. Góð vinnuskilyrði ökumanna ásamt drengilegri samkeppni flutningsaðila þykja grundvöllur þess að innan EES verði til öruggur, hagkvæmur og félagslega jafn flutningageiri sem dregur að hæfa starfsmenn án mismununar. Í því skyni að svo megi verða er nauðsynlegt að skýrt og samræmt regluverk gildi á milli aðildarríkja sem er til þess gert að þeim markmiðum sem stefnt er að verði náð.

Það er mat framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins að þær reglur sem gilda, sérstaklega reglugerð nr. 561/2006, séu haldnar ákveðnum ágöllum. Reglurnar þykja óskýrar hvað varðar vikulegan hvíldartíma, hvíldaraðstöðu og hvíldartíma þegar fleiri en einn ökumaður vinna saman. Sömuleiðis þykja reglurnar óskýrar hvað varðar heimkomu ökumanna og hefur það leitt til þess að framkvæmd reglnanna er misjöfn á milli aðildarríkja og hafa nokkur ríki gengið lengra en þeim er gert í því skyni að draga úr lagalegri óvissu.

Af öðrum breytingum ber helst að nefna að auknar kröfur eru gerðar um notkun snjallökurita og frá 1. júlí 2026 taka reglurnar einnig til ökutækja, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, yfir 2,5 tonnum að heildarþyngd. Það er að því gefnu að ökutækið sé notað í vöruflutninga þvert á landamæri eða gestaflutninga.

Flutningafyrirtækjum er gert að skipuleggja vinnu ökumanna svo að þeim sé kleift að komast aftur á bækistöð vinnuveitandans þar sem ökumaðurinn hefur að jafnaði aðsetur og

þar sem vikulegur hvíldartími hans hefst. Þeim er gert að skrásetja hvernig þau uppfylla þessa skyldu og geyma gögn þar um á athafnasvæði sínu til framvísunar að beiðni eftirlitsyfirvalda. Flutningafyrirtækjum er þá gert að bera kostnað af hvíldaraðstöðu starfsmanns sem er við störf fjarri eigin heimili og óheimilt er að láta ökumönnum í té greiðslu sem tengist ekinni vegalengd, hraða afhendingar og/eða magni fluttrar vöru ef slík greiðsla getur orðið til þess að ógna umferðaröryggi og/eða hvetur til brota á reglugerðinni.

Í umferðarlögum er fjallað um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og ökumönnum við akstur í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni á ökutækjum sem eru yfir 3,5 tonn að heildarþyngd gert að njóta nægjanlegrar hvíldar til að geta sinnt störfum sínum. Í því skyni er ráðherra falið að kveða nánar á um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ökurita og fleira í reglugerð. Með reglugerðinni eru þó, líkt og fram kom, sú breyting gerð að reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna munu einnig taka til ökutækja, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, yfir 2,5 tonn að heildarþyngd. Verður því að gera samsvarandi breytingu á ákvæði umferðarlaga. Flutningafyrirtækjum er þá gert að bera kostnað af hvíldaraðstöðu starfsmanna sinna sem eru við störf og þykir rétt að mælt verði fyrir um skylduna í lögum.

2.5 Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645.

Tilskipunin er í senn liður í aðgerðum Evrópusambandsins í átt að auknu umferðaröryggi en einnig aðgerðum sambandsins á sviði umhverfisverndar. Stefnt er að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda um leið og fækkun umferðarslysa. Að þessum markmiðum er stefnt með aukinni fræðslu og þjálfun ökumanna sem ætlað er að leiða til vistvænni og öruggari aksturs.

Um ræðir reglugerð sem breytir gildandi regluverki. Vankantar höfðu komið í ljós og vörðuð þeir meðal annars lagalega óvissu, ólíka túlkun undanþáguheimilda auk þess sem veitt fræðsla þótti aðeins gagnast með takmörkuðum hætti og ökumönnum hafði reynst erfitt að fá hana metna á milli ríkja. Helstu breytingar eru til að vinna bug á þeim vanköntum.

Ákveðnir námsþættir eru taldir krefjast verklegrar þjálfunar þar sem ekki sé hægt að kenna þá með fullnægjandi hætti í fjarnámi. Sökum þess er í reglugerðinni mælt fyrir um að ekki skuli kenna meira en 12 kennslustundir af 35 í fjarnámi. Með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 155/2022 kemur fram aðlögunartexti þess efnis að krafa um hámarksfjölda kennslustunda sem kenndar væru í fjarnámi eigi ekki við um Ísland. Þær kröfur eru þó gerðar að kennsla skuli samanstanda af fræðilegri og verklegri kennslu.

Aðildarríkjum er gert að skiptast á upplýsingum um starfshæfnisvottorð og að koma í þeim tilgangi upp rafrænum gagnagrunni með nauðsynlegum upplýsingum um útgefin og ógild starfshæfnisvottorð. Vinna skal að sameiginlegu upplýsingakerfi.

Loks ber að nefna að með reglugerðinni verður breyting á framsetningu upplýsinga í ökuskríteini frá því sem nú gildir. Tákntalan 95 skal koma í línu viðeigandi réttindaflokks og unnt verður að meta endurmenntun sem ökumaður hefur aflað sér samkvæmt öðrum reglum inn í nám vegna endurmenntunar.

Í umferðarlögum er mælt fyrir um skyldu ákveðinna ökumanna til að undirgangast endurmenntun og ráðherra er falið að kveða nánar á um tilhögun hennar í reglugerð. Segir þá í lögunum að heimilt sé að ljúka endurmenntun í fjarnámi en með þeim breytingum sem gerðar eru verður hluti endurmenntunar að fara fram í formi verklegrar þjálfunar. Sökum þess verður að gera breytingar á gildandi umferðarlögum.

3. Meginefni frumvarpsins.

Með frumvarpinu eru lagðar eru lagðar til breytingar á ýmsum greinum laganna. Þær eru til innleiðingar fimm fyrrgreindra Evrópugerða og tillagna starfshóps um smáfarartæki. Ásamt því eru lagðar til aðrar minni breytingar, svo sem til skýringar og í ljósi samfélagsumræðu. Breytingarnar eru eftirfarandi:

1. Mælt er fyrir um nýjan flokk ökutækja, svokallaðra smáfarartækja.
2. Reiðstígar eru skilgreindir svo að um þá sé heimil umferð gangandi vegfarenda, auk reiðmanna.
3. VII. kafla laganna er breytt svo að innan hans rúmist smáfarartæki auk reiðhjóla. Smáfarartæki tilheyra sem stendur flokki reiðhjóla og fer um þau sem slík. Að danskri fyrirmynd er gert ráð fyrir því að um þau muni að mestu áfram fara sem reiðhjól og um ökumenn þeirra sem hjólreiðamenn, nema annað sé sérstaklega tekið fram.
4. Mælt er fyrir um að á akbrautum þar sem leyfilegur hámarkshraði er ekki meiri en 30 km á klst. verði heimilt að aka smáfarartæki enda veghaldara heimilt að leggja bann við umferð smáfarartækja á einstökum vegum eða vegarköflum ef ástæða þykir til.
5. Börnum yngri en 13 ára er meinað að aka smáfarartækjum.
6. Sett er hlutlægt viðmið sem felur það í sér að refsivert er að stjórna smáfarartæki ef magn áfengis í blóði er meira en 0,5 % eða magn vínanda í lítra lofts meira en 25 mg, sem er sambærilegt við mörk við akstur vélknúinna ökutækja. Ásamt því er tekið fram, líkt og um önnur vélknúin ökutæki, að það leysi ökumann ekki undan sök telji hann vínandamagn minna en raun ber vitni.
7. Ökumanni smáfarartækis er gert skylt að gangast undir öndunarpróf eða að láta í té-svita og munnvatnssýni krefjast lögregla þess.
8. Mögulegt gildissvið reglna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna hefur verið rýmkað en það er til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2020/1054. Þá eru breytingar lagðar til á reglugerðarheimild ráðherra svo að skýr heimild standi til að mæla fyrir um skyldu flutningsaðila til að skipuleggja vinnu ökumanns svo að hann komist aftur á bækistöð flutningsaðilans, að skrá hvernig það er gert, að geyma gögn þar um og afhenda sé þess óskað. Þá er mælt fyrir um skyldu flutningsaðilans til að bera kostnað af hvíldaraðstöðu ökumanns sem er við störf fjarri eigin heimili og ráðherra falið að mæla nánar fyrir um heimila vinnslu persónuupplýsinga í tengslum við notkun ökurita.
9. Til innleiðingar tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2018/645 er mælt fyrir um að ekki verði heimilt að ljúka endurmenntun nema að hluta með fjarnámi. Einhver hluti endurmenntunarinnar verður að vera í formi verklegrar kennslu. Íslandi var þó veitt aðlögun þess efnis að ákvæði er varðar hámarksfjölda kennslustunda í fjarnámi á ekki við hér.
10. Mælt er fyrir um bann við því að breyta hámarkshraða rafmagnsreiðhjóls, smáfarartækis eða léttis bifhjóls og tekið fram varðandi rafmagnsreiðhjól, smáfarartæki og létt bifhjól í flokki I að þau verði eftir slíka breytingu óheimil í umferð.
11. Heimild Samgöngustofu til birtingar tæknilegra reglna um gerð og búnað ökutækja sem koma fram í alþjóðasamningum sem Ísland hefur samþykkt er skýrð. Þá er tekið fram að heimilt sé að birta frumtexta reglnanna.
12. Orðið „vegð“ er fellt brott úr núverandi 6. mgr. 69. gr. og er það til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2019/1242. Ákvæðið varðar heimildir Eftirlitsstofnunar EFTA til að leggja á umframlosunargjald og er hún þegar

- í lögum. Aðeins er verið að rýmka gildissvið hennar svo að hún taki einnig til losunar þungra ökutækja.
13. Eftirlitsstofnun EFTA er heimilað að leggja sekt á framleiðanda ökutækja þegar skýrslugjöf hans er ekki í samræmi við reglur sem ráðherra setur. Það er til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2018/956. Eftirlitsstofnun EFTA er einnig gert heimilt að leggja sekt á framleiðanda ökutækja eða annan markaðsaðila samkvæmt nánari ákvörðun ráðherra, þegar ökutæki, eftirvagn, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining samræmist ekki kröfum sem fram koma í reglugerð ráðherra. Ráðherra er þá falið að mæla nánar fyrir um skyldur og ábyrgð framleiðanda ökutækja og annarra markaðsaðila. Það er til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2018/858.
 14. Kveða verður á um markaðseftirlitsstjórnvald og er Húsnæðis- og mannvirkjastofnun falið það hlutverk. Samgöngustofu hefur þegar í reglugerð verið falið hlutverk viðurkenningarstjórnvalds en til samræmis er einnig kveðið á um það. Þá er ráðherra falið að mæla nánar fyrir um hlutverk þeirra og annað í reglugerð. Það er sömuleiðis til innleiðingar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2018/858.
 15. Kveðið er á um hjálmaskyldu barna yngri en 16 ára við akstur smáfarartækja.
 16. Reglugerðarheimild ráðherra vegna flutnings á hættulegum farmi er skýrð frekar.
 17. Mælt er fyrir um að Vinnueftirlitið skuli birta á vefsíðu stofnunarinnar Evrópusamninginn um millilandaflutninga á hættulegum farmi og viðauka hans og tekið fram að heimilt sé að birta frumtexta þeirra.
 18. Ráðherra er heimilað að mæla fyrir um notkun stöðureita og gjaldtöku vegna hennar á landi í umráðum ríkisins, utan þjóðlendna og náttúruverndarsvæða, ásamt því sem ríkisaðila er með samþykki ráðherra gert heimilt að setja slíkar reglur fyrir land í eigin umráðum.
 19. Mælt er fyrir um viðurlög við akstri smáfarartækis undir áhrifum áfengis. Gert er ráð fyrir því að við akstrinum liggi sekt eða fangelsisrefsing en ekki svipting ökuréttinda.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

4.1 Framsal valdheimilda.

Stjórnarskrá lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, hefur að geyma margar mikilvægustu stjórnskipunarreglur okkar. Ísland er lýðveldi með þingbundinni stjórn og fara Alþingi auk forseta Íslands saman með löggjafarvaldið. Forseti auk annarra stjórnvalda fara samkvæmt stjórnarskrá með framkvæmdarvaldið og dómendur með dómsvaldið. Sem frjálst og fullvalda ríki getur Ísland, sbr. 1. og 21. gr. stjórnarskrárinnar verið aðili að þjóðarétti og undirgengist þjóðréttarlegar skuldbindingar. Líkt og fram kemur í álitserð forsætis-, innviða- og utanríkisráðuneytis um reglur um almenningssflug og flugöryggi með tilliti til stjórnarskrár Íslands frá því í maí 2022 hefur verið talið að ákvæði stjórnarskrárinnar leiði til þess að því séu takmörk sett að hvaða marki íslensk stjórnvöld geta framselt valdheimildir sínar gagnvart innlendum aðilum til erlendra stofnana með þjóðréttarsamningum.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB er gert ráð fyrir því að umframlosunargjald verði í ákveðnum tilvikum heimilt að leggja á framleiðendur þungra ökutækja. Í tilviki Íslands sem EFTA ríkis er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA verði falin sú heimild.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þunga ökutækja og framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/888 frá 13. mars 2019 um breytingu á I. viðauka við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 að því er varðar gögn um ný þung ökutæki sem aðildarríki og framleiðendur eiga að vakta og gefa skýrslu um er gert ráð fyrir því að leggja megí á sektir þegar talið er að þau gögn sem framleiðandi gefur skýrslu um víki frá þeim gögnum sem koma úr skráningarfærslu framleiðandans eða gerðarviðurkenningarvottorði fyrir hreyfil og frávikið er af ásettu ráði eða vegna alvarlegs gáleysis. Einnig er gert ráð fyrir því að sekt megí leggja á þegar gögn hafa ekki verið lögð fram innan hæfilegs frests og ekki er hægt að rökstyðja þá seinkun með fullnægjandi hætti. Hvað varðar EFTA-ríkin er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA fari með fyrrgreindar sektarheimildir.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB er gert ráð fyrir því í tilviki EFTA-ríkjanna að Eftirlitsstofnun EFTA verði veitt sektarvald gagnvart viðkomandi markaðsaðilum þegar ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir ekki gerðar kröfur.

Fyrir er í umferðarlögum heimild Eftirlitsstofnunar EFTA til álagningar umframlosunargjalds. Með 8. gr. laga nr. 39/2021 um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks) var nýrri málsgrein bætt við 69. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 þess efnis að Eftirlitsstofnun EFTA væri heimilt til að leggja umframlosunargjald á framleiðanda ökutækja þegar vegið meðaltal útblásturs skaðlegra lofttegunda nýskráðra ökutækja framleiðandans á Evrópska efnahagssvæðinu er hærra en viðmið sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur. Í reglugerðinni er ráðherra falið að kveða nánar á um hvernig og í hvaða tilvikum slíkt gjald skal lagt á.

Um heimildina var sérstaklega fjallað í greinargerð með frumvarpinu. Segir þar að færa megí fyrir því rök að um íþyngjandi viðurlög ræði sem beita megí lögaðila þegar framleiðsla þeirra uppfyllir ekki viðmið reglna um framleiðslu ökutækja er varðar útblástur koltvísýrings. Almennu hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki heimildir til að leggja á gjöld eða beita innlenda aðila viðurlögum en fyrir því eru þó ákveðin fordæmi, svo sem fyrrgreind 69. gr. umferðarlaga vegna umframlosunargjalds og 250. gr. loftferðalaga nr. 80/2022 sem byggir á eldri heimild í 136. gr. a. loftferðalaga nr. 60/1998, en er þó víðtækari. Með 250. gr. núgildandi loftferðalaga var Eftirlitsstofnun EFTA falin heimild til að leggja sektir á einstaklinga eða lögaðila þegar brot er talið af ásetningi eða gáleysi.

Áður en Eftirlitsstofnun EFTA var veitt heimild til að leggja á sektir vegna brota á lögum um loftferðir og reglum settum samkvæmt þeim fékk forsætisráðuneytið Stefán Má Stefánsson lagaprófessor til að vinna álitserð um hvort ákvæði þess efnis að erlendra stofnun væri heimilt að leggja sektir á innlenda aðila stæðust ákvæði stjórnarskrár. Í álitserðinni sagði, líkt og tekið er upp í greinargerð með frumvarpi til fyrrgreindu laganna, „Er eðlilegt að líta svo á að ákveðið svigrúm sé fyrir hendi til að túlka viðkomandi stjórnarskrárákvæði þannig að ekki þrengi um of að möguleikum Íslands sem fullvalda þjóðréttaraðila til að tryggja hagsmuni sína sem best í samstarfi og samningum við aðrar þjóðir jafnvel þó að stofn þeirra sé gamall.“ Í minnisblaði sem unnið var af nefndasviði og aðallögfræðingi Alþingis af sama tilefni kom einnig fram að vart yrði séð að með sektarákvæðinu yrði gengið lengra en þegar hefði verið gert í samkeppnismálum samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Færa má rök fyrir því að sambærileg sjónarmið og hér hafa verið reifuð gildi um framsal valds til að leggja gjöld á framleiðendur ökutækja og sektir á framleiðendur ökutækja og aðra markaðsaðila. Enginn framleiðandi ökutækja né tækniþjónusta er stafandi á Íslandi og þykir ekki fyrirséð að heimildin komi í framkvæmd til með að hafa bein áhrif á innlenda aðila. Við það er að bæta að um ræðir vel afmarkað framsal á afmörkuðu sviði sem ekki er gert ráð fyrir að verði íslenskum aðilum verulega íþyngjandi. Þá er auk þess gert er ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA fari með samsvarandi heimild gagnvart EFTA-ríkjunum og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins er falin gagnvart aðildarríkjum sambandsins og tveggja stoða kerfi samningsins um evrópska efnahagssvæðið með því virt.

Með vísan til framangreinds má telja að lögfesting umræddra heimilda Eftirlitsstofnunar EFTA til að leggja gjöld á framleiðendur ökutækja sem mæta ekki viðmiðum um útblástur skaðlegra lofttegunda og sektir á framleiðendur eða viðeigandi markaðsaðila brjóti ekki í bága við stjórnskipunarreglur Íslands.

4.2 Birting á vef Samgöngustofu.

Í íslenskri stjórnskipun gildir sú grundvallarregla að lög skulu birt og kemur hún skýrlega fram í 1. málsl. 27. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944. Almennitur og þeir sem lög birta eiga að hafa þess kost að geta kynnt sér gildandi lög á hverjum tíma. Að baki búa augljós réttaröryggis- og siðferðissjónarmið en það er eitt af ófrávikjanlegum skilyrðum réttarríkis að lög séu birt eða með einhverjum hætti aðgengileg þeim sem eiga að fylgja þeim.

Í 2. málsl. ákvæðisins segir að um birtingarháttu og framkvæmd laga fari eftir landslögum. Löggjafanum er með því falið að ákveða hvernig birtingu laga skuli hátað en til laga í skilningi ákvæðisins hafa aðeins verið talin sett lög í þrengri merkingu, og kemur það meðal annars fram í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 15/2005 um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað. Um birtingu að öðru leyti fer því alfarið eftir almennum lögum.

Í 1. mgr. 1. gr. fyrrgreindra laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað er tekið fram að í Stjórnartíðindum skuli birta öll lög, stjórnvaldsfyrirmæli, samninga við önnur ríki og auglýsingar um gildi þeirra og eru lög afdráttarlaus hvað þá skyldu varðar. Þá er sérstaklega tekið fram í 2. málsl. 1. mgr. 3. gr. að birta skuli í B-deild Stjórnartíðinda reglur sem stjórnvöldum og opinberum stofnunum, öðrum en ráðuneytum, er lögum samkvæmt falið að setja. Fyrirmælum sem felast í lögum, auglýsingum, reglugerðum, samþykktum og öðrum slíkum ákvæðum almenns efnis, má þá ekki beita fyrr en birting í Stjórnartíðindum hefur farið fram, nema þau geymi ákvæði sem eru algerlega einkamálaeðlis og aðilar hafi komið sér saman um að skipti þeirra skuli fara eftir óbirtum fyrirmælum, sbr. 1. málsl. 1. mgr. 8. gr. Sú undantekning kemur þó fram í 2. málsl. að óbirt fyrirmæli binda stjórnvöld frá gildistöku þeirra.

Með 7. gr. laganna er mælt svo fyrir að ráðherra geti ákveðið að Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað skuli að hluta eða í heild, eingöngu gefin út og þeim dreift með rafrænum hætti. Í greinargerð með frumvarpi til laganna segir orðrétt: „Við mat á því hvernig standa skuli að birtingu laga verður að taka tillit til þeirra grunnraka umræddrar reglu stjórnarskrárinnar að lög skuli vera aðgengileg öllum þeim sem eftir þeim eiga að fara. Birting laga verður því að vera með þeim hætti að allir geti með sanngirni kynnt sér lög.“

Um lögmæti rafrænnar birtingar er þá sérstaklega fjallað og er í fyrsta lagi vísað til þess að almenningur verði að hafa aðgang að nauðsynlegum vél- og hugbúnaði til að nálgast hinar rafrænu heimildir en einnig nægilega kunnáttu til að umgangast það kerfi sem notað er til birtingar. Sá varnagli er þó sleginn með lögum um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað að þeir

sem ekki geta nýtt sér upplýsingatæknina eiga þess kost að nálgast lögin á prentuðu formi í áskrift eða í einstökum tilvikum gegn greiðslu kostnaðar af prentun og sendingu.

Þá er í öðru lagi sérstaklega fjallað um tæknilegar kröfur til rafrænnar birtingar laga. Hún verður fortakslaust að vera svo örugg að ekki fari á milli mála hvaða lög gilda og hafa gilt á hverjum tíma. Í því felst að birtingarkerfið verður að vera traust svo að raunverulegt aðgengi almennings sé tryggt og í ljósi þess að lög verða bindandi eftir birtingu má enginn vafi leika á því að almenningur hafi raunverulega mátt kynna sér efni laganna á ákveðnum tímapunkti. Birtingarkerfið verður þá að vera svo búið að þær upplýsingar sem þar birtast séu örugglega réttar og án íhlutunar óviðkomandi aðila. Af því leiðir að meðal annars verður að huga að þeim atriðum sem nefnd eru í dæmaskyni í frumvarpinu, svo sem villuleysis vél- og hugbúnaðar, vörnum gegn innbrotum og smitun, vistun gagnagrunnsins, öryggis húsnæðisins og aðgengi að grunninum. Að lokum verður kerfið að vera þannig úr garði gert að það geti geymt gögn varanlega svo að unnt sé að framvísa þeim til almennings um ótiltekna tíð.

Fyrir er í 5. mgr. 69. gr. núgildandi umferðarlaga ákvæði þess efnis að Samgöngustofa skuli uppfæra reglulega tæknilegar reglur um gerð og búnað ökutækja sem fram koma í alþjóðasamningum sem Ísland hefur samþykkt. Um ákvæðið segir í greinargerð með frumvarpi til laganna að um ræði nýmæli þar sem gert sé ráð fyrir að Samgöngustofu 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 Samgöngustofu.

Sambærilegt ákvæði er að finna í 9. gr. a. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála. Í ákvæðinu segir að viðaukar og kóðar við alþjóðasamninga á sviði siglinga skuli birtir á vef Samgöngustofu, enda hafi meginefni viðkomandi alþjóðasamninga verið birt í C-deild Stjórnartíðinda. Þá segir að einnig skuli birta á vef Samgöngustofu dreifibréf og leiðbeiningarreglur sem Alþjóðasiglingamálastofnunin eða önnur alþjóðastofnun gefur út til nánari skýringar á framkvæmd viðkomandi alþjóðasamninga. Ákvæðið varð hluti laganna með lögum um breytingu á lögum um Samgöngustofu, nr. 25/2018. Ákvæðið hafði áður verið í eldri lögum um Siglingastofnun Íslands en féll brott úr lögum við stofnun Samgöngustofu, en talið að það hafi verið fyrir mistök.

Að baki ákvæðinu búa sjónarmið þess efnis að birtingu viðauka og kóða alþjóðasamninga á sviði siglinga, auk annars, hér á landi væri ábótavant og hinar almennu reglur sem um birtingu gilda væru þunglamalegar og það fylgdi gildandi framkvæmd mikill kostnaður að því er varðar birtingu. Um væri að ræða mikinn fjölda samninga sem sættu örum breytingum og því var talin þörf á að ráðast í breytingar til að tryggja gilda birtingu og framkvæmd hér á landi, og má ætla að sömu sjónarmið hafi átt við gildandi ákvæði umferðarlaga. Með ákvæði laga um Samgöngustofu var því lagt til að í lögum yrði innleidd sérregla sem gengi með því framar almennum ákvæðum laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað hvað varðar birtingu. Þá var mælt svo fyrir að birta mætti eingöngu erlendan frumtexta en sérstaklega var litið til þess að um ræddi mjög tæknilegan texta.

Þá þótti tilefni til að samræmi efnis frumvarpsins við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar yrði skoðað og komu fram sömu sjónarmið og hér hafa komið fram, að því viðbættu að litið var til þess hve stór hluti landsmanna hefðu aðgengi að nettengdri tölvu og hæfni þeirra til þess að nýta kosti fjarskipta.

Í ljósi framangreindra fordæma, þess að um ræðir tæknilegar reglur sem varða aðeins afmarkaðan hóp manna sem telja verður að eigi þess kost að kynna sér efni þeirra og að almenna löggjafanum er samkvæmt fyrrgreindri 27. gr. stjórnarskrárinnar eftirlátið að mæla fyrir um birtingarháttu, verður hinum almenna löggjafa í sérstökum og afmörkuðum

undantekningartilvikum að telja heimilt að mæla fyrir um frávik frá þeirri almennu birtingarháttu sem mælt er fyrir um í lögum um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað. Birtingin verður þó að samræmast þeim kröfum sem fram hafa komið, og í ljósi skýrra fyrirmæla laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað þykir ekki mega leika vafi á því hvar birta skuli og að vilji löggjafans standi til þess að víkja frá því sem almennt gengur og mæla fyrir um sérstaka framkvæmd birtingar í ákveðnum og afmörkuðum tilvikum.

Þá er tekið fram að heimilt sé að birta einungis erlendan frumtexta en heimildin samsvarar gildandi heimild 2. mgr. 4. gr. laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað og eiga sömu sjónarmið við og um hana. Um ræðir frávik frá þeirri óskráðu meginreglu að birtur texti sé á íslensku en með vísan til þeirra sjónarmiða sem að búa að baki birtingu laga er heimildin, líkt og fram kemur um ákvæðið í frumvarpi til laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað „bundin því afdráttarlausa skilyrði að viðkomandi samningur varði afmarkaðan hóp manna sem með sanngirni má ætlast til að skilji hið erlenda mál vegna menntunar sinnar eða annarrar sérhæfingar. Heimildin á við um umfangsmikla samninga (eða viðauka við samninga) þegar sá hópur manna sem þeir varða hefur augljóslega nægilega kunnáttu til að kynna sér efni þeirra án sérstakrar þýðingar á íslensku.“

5. Samráð.

Þessi kafli er í vinnslu.

6. Mat á áhrifum.

Þær Evrópugerðir sem unnið er að því að innleiða og til stendur að búa fullnægjandi lagastoð í umferðarlögum eru ýmist settar með umferðaröryggi eða umhverfisáhrif sem aðalmarkmið. Lögfesting þeirra er þess vegna fyrst og fremst talin munu hafa jákvæð áhrif hvað þá þætti varðar en hún stuðlar einnig að því að íslenska ríkið standi við alþjóðlegar skuldbindingar sínar.

Um breytingar í ljósi tillagna starfshóps um smáfarartæki er markmið þeirra að búnaður, umhverfi og notkun smáfarartækja verði öruggari og um leið að styðja við innleiðingu fjölbreyttari og umhverfisvænni ferðamála. Aðrar breytingar eru til einföldunar eða skýringar.

Ekki er gert ráð fyrir því að áhrif samþykktar frumvarpsins myndu hafa veruleg áhrif á fjármál ríkisins. Þó mun einhver kostaður fylgja, helst vegna markaðseftirlits og svo vegna aukinna umsvifa hjá Samgöngustofu.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með ákvæðinu er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki lagt til að innleiddur verði í umferðarlög nýr flokkur smáfarartækja. Ekki þykir ástæða til að skilgreina flokk smáfarartæki nánar í lögum heldur er gengið út frá núgildandi skilgreiningu c-liðar 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna og tillögu starfshópsins sem lagði til að miðað yrði við að ökutæki sem tilheyrðu flokki smáfarartækja væru ekki hönnuð til hraðari aksturs en 25 km á klst. og að nánari flokkun þeirra eftir gerð og eiginleikum yrði að finna í reglugerð ráðherra.

Þá hefur borið hefur á umræðu varðandi heimila umferð á reiðstígum og kom sökum þess til skoðunar kom hvort leggja ætti til breytingar á gildandi umferðarlögum. Ástæða þykir til að í lögum verði kveðið skýrt á um þá umferð sem heimil er á reiðstígum og með ákvæðinu er lagt til að umferð gangandi vegfarenda auk reiðmanna verði heimil á reiðstígum.

Um 2. gr.

Með ákvæðinu er lögð til breyting á kaflafyrirsögn VII. kafla laganna um sérreglur fyrir reiðhjól svo að fram komi að innan hans verði einnig að finna sérreglur fyrir ökutæki sem tilheyra flokki smáfarartækja.

Um 3. gr.

Lagðar eru til þrjár breytingar á 42. gr. laganna. Fyrst er lagt til að greinarfyrirsögninni verði breytt í ljósi þess að hún inniheldur einnig sérreglur fyrir smáfarartæki. Þá er lagt til að 5. mgr. ákvæðisins verði breytt svo að heimild ráðherra til að mæla fyrir um flutning farþega og farms á reiðhjól taki einnig til smáfarartækja. Að lokum er lagt til að nýrri málsgrein verði bætt við greinina þess efnis að um smáfarartæki og ökumann þess fari samkvæmt umferðarlögum líkt og um reiðhjól og hjólreiðamann væri að ræða, nema annað sé sérstaklega tekið fram. Er það sökum þess að smáfarartæki tilheyra flokki reiðhjóla samkvæmt núgildandi umferðarlögum og því ekki gerð grundvallarbreyting á þeim reglum sem um smáfarartæki gilda heldur aðeins að því leyti sem ástæða þykir til. Í dönskum umferðarlögum má sjá þess fordæmi, en samkvæmt þeim lögum fer um smáfarartæki og ökumann þess líkt og reiðhjól og hjólreiðamann að öðru leyti en sérstaklega greinir.

Um 4. gr.

Fyrst er lögð til breyting á greinarfyrirsögninni. Þá er lagt til að við greinina verði bætt nýrri málsgrein þess efnis að akstur smáfarartækja verði heimill á akbraut þar sem hámarkshraði er 30 km á klst. eða lægri. Það er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki sem lagði hana þó til með þeim fyrirvara að farið yrði að tillögum hópsins hvað varðar ölvun við akstur smáfarartækja, aldursmörk og að því gefnu að veghaldara verði heimilt að leggja sérstakt bann við umferð þeirra á einstökum vegum eða vegarköflum, sé ástæða til þess.

Um 5. gr.

Lagt er til að greinarfyrirsögninni verði breytt. Þá er sú breyting lögð til að við greinina verði bætt nýrri málsgrein í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki er varðar aldursmörk ökumanns smáfarartækis og lagði starfshópurinn til að börnum yngri en 13 ára verði óheimill akstur smáfarartækja.

Um 6. gr.

Lagðar eru til tvær breytingar á 49. gr. laganna. Annars vegar er lagt til í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki að nýrri málsgrein verði bætt við á eftir 6. mgr. og að með henni verði sett hlutlægt viðmið sem í felist að refsivert verði að aka smáfarartæki ef magn áfengis í blóði ökumannsins er meira en 0,50% eða ef magn vínanda í lítra lofts sem hann andar frá sér er meira en 0,25 milligrömm. Hins vegar er lögð til sú breyting á núverandi 5. mgr. að sérstaklega verði tekið fram að það leysi ekki ökumann smáfarartækis, frekar en aðra ökumenn, undan sök þó svo að hann telji magn vínanda minna en raun ber vitni.

Um 7. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að ökumanni smáfarartækis verði gert skylt að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- og munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef ástæða er til, samkvæmt nánari fyrirmælum laganna.

Um 8. gr.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 var gildissviði reglna um aksturs- og hvíldartíma breytt svo að reglurnar tækju einnig til ökutækja, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, yfir 2,5 tonnum að heildarþyngd sem notuð eru í vöruflutninga þvert á landamæri eða gestaflutninga. Þykir í ljósi þess að um ræðir breytingu á núgildandi reglum sem þegar hafa verið innleiddar með reglugerð ráðherra og varða aðeins takmarkaðan hóp manna til einföldunar að ráðherra verði falið að mæla nánar fyrir um gildissvið þeirra í reglugerð.

Breytingar eru þá lagðar til á 2. mgr. 54. gr. og með því gert ráð fyrir að ráðherra verði veitt skýr heimild til viðbótar fyrirliggjandi heimildum til frekari útfærslu reglugerðarinnar. Það er til að mynda í ljósi þess að með reglugerðinni er flutningsaðila gert að skipuleggja vinnu ökumanns svo að hann komist að jafnaði aftur á bækistöð flutningsaðilans þar sem hann hefur aðsetur og þar sem vikulegur hvíldartími hans hefst. Þá er flutningsaðila gert að skrásetja hvernig hann uppfyllir þær skyldur, geyma gögn þar um á athafnasvæði sínu til framvísunar að beiðni eftirlitsyfirvalda og að bera kostnað af hvíldaraðstöðu ökumanns sem er við störf fjarri eigin heimili.

Loks er lagt til að nýjum málslið verði bætt við 3. mgr. og ráðherra með honum falið að mæla nánar fyrir um heimila vinnslu persónuupplýsinga sem verða til í tengslum við notkun ökurita í reglugerð. Er það sökum þess að aðildarríkjum er með reglugerðinni falið að tryggja að vinnsla persónuupplýsinga í tengslum við reglugerðina fari aðeins fram í ákveðnum tilgangi og þeim gert að tryggja að upplýsingarnar séu verndaðar gegn annarri notkun en tilgreind er.

Um 9. gr.

Um ræðir breytingartillögu vegna tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645. Með breytingarreglugerðinni er meðal annars mælt fyrir um fjarnám og umfang þess en hér á landi hefur verið heimilt að ljúka endurmenntun í fjarnámi. Fram kemur í reglugerðinni að ekki þyki unnt að kenna alla þætti endurmenntunar með fullnægjandi hætti í fjarnámi og sökum þess er mælt fyrir um að ekki skuli kenna meira en 12 kennslustundir af 35 í fjarnámi. Þær kröfur eiga ekki við á Íslandi þar sem með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 155/2022 frá 29. apríl 2022 kemur fram aðlögunartexti þess efnis að krafa um hámarksfjölda kennslustunda sem í fjarnámi ætti ekki við um Ísland. Endurmenntun skal þó samkvæmt reglugerðinni þrátt fyrir það að hluti fara fram í formi verklegrar kennslu.

Þar sem í 3. másl. 10. mgr. 58. gr. gildandi umferðarlaga segir að heimilt sé að ljúka endurmenntun með fjarnámi þykir rétt að tekið verði fram að heimilt sé að ljúka hluta endurmenntunar í fjarnámi. Eftir stendur þá að líkt og áður skulu ökumenn sem stjórna ákveðnum ökutækjum í atvinnuskyni gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti og ráðherra verður áfram falið að kveða nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.

Um 10. gr.

Lagt er til að nýrri málsgrein verði bætt við á eftir 4. mgr. 69. gr. þess efnis að óheimilt verði að breyta hraðastillingu aflknúins smáfarartækis, léttis bifhjóls eða rafmagnsreiðhjóls svo að hámarkshraði þeirra verði meiri en til er ætlast samkvæmt lögunum. Það er í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki.

Þá ber að nefna að fyrir er í 5. mgr. 69. gr. ákvæði þess efnis að Samgöngustofa skuli uppfæra reglulega tæknilegar reglur um gerð og búnað ökutækja sem fram koma í alþjóðasamningum sem Ísland hefur samþykkt. Um ákvæðið segir í greinargerð með frumvarpi til laganna að um ræði nýmæli þar sem gert sé ráð fyrir að Samgöngustofu 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 Samgöngustofu. 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.

Ekki er því um efnisbreytingu að ræða en í ljósi þess að til skoðunar hefur verið innleiðing samninga Sameinuðu þjóðanna um framleiðslu ökutækja og gert er ráð fyrir því að Samgöngustofa fari með fyrrgreint hlutverk, þykir rétt í ljósi 27. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, og laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað, nr. 15/2005, að kveðið verði skýrar á um heimildir Samgöngustofu til lögmætrar birtingar fyrrgreindra reglna. Þá er til viðbótar tekið fram að heimilt sé að birta aðeins frumtexta þeirra, en heimildin samsvarar 2. mgr. 4. gr. laga nr. 15/2005 um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað.

Orðalagsbreyting er lögð til á núverandi 6. mgr. 69. gr. í ljósi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242. Framleiðendur ökutækja hafa samkvæmt reglugerðinni ákveðnar heimildir til koltvísýringslosunar en ef framleiðandi á Íslandi er talinn bera ábyrgð á umframlosun á tilteknu skýrslutímabili frá og með 2025 er Eftirlitsstofnun EFTA falið að leggja á gjald vegna hennar. Gerðin er því mjög sambærileg þeirri sem núgildandi ákvæði 6. mgr. var sett til innleiðingar á og orðalagsbreytingin til þess að ná utan um efni þeirra beggja.

Þá er lagt til að tveimur nýjum málsgrein verði bætt við ákvæðið vegna reglugerða Evrópuþingsins (ESB) 2018/956 og 2018/858. Með fyrrgreindu reglugerðinni er Eftirlitsstofnun EFTA í tilviki EFTA-ríkjanna veittar heimildir til að leggja á sekt þegar þau gögn sem framleiðandi hefur gefið skýrslu eru ekki talin í samræmi við gögn sem koma úr skráningarfærslu framleiðandans eða gerðarviðurkenningarvottorði fyrir hreyfil og frávikið er talið sökum ásetnings eða stórkostlegs gáleysis. Eftirlitsstofnuninni er einnig heimilt að leggja á sekt þegar framleiðandi hefur ekki lagt tilskilin fram innan viðeigandi frests og ekki er hægt að rökstyðja seinkun framlagningarinnar með fullnægjandi hætti. Með síðargreindu reglugerðinni er aðildarríkjum, auk annars, gert að koma á fót eða tilnefna eigin viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvöld og ber ríkjunum að tryggja algera aðgreiningu hlutverka þeirra svo að þau starfi óháð hvert öðru. Nánar er fjallað um hlutverk viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvalda í reglugerðinni. Samgöngustofa er gerðarviðurkenningarstjórnvald hér á landi en tilnefna verður markaðseftirlitsstjórnvald.

Húsnæðis- og mannvirkjastofnun fer með opinbera markaðsgæslu skv. 1. mgr. 2. gr. laga um stofnunina nr. 137/2019, sbr. lög um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu nr. 134/1995. Stofnuninni var falið það hlutverk með lögum nr. 18/2021 um breytingu á lögum um Neytendastofu og fleiri lögum (stjórnsýsla neytendamála) og tók hún við af Neytendastofu málum sem varða mælifræði, vöruöryggi og opinbera markaðsgæslu. Vart þykir gerlegt að Samgöngustofu verði falið hlutverk markaðseftirlitsstjórnvalds samhliða því að stofnunin fari með hlutverk viðurkenningarstjórnvalds og verður í ljósi framangreinds að telja hlutverkinu best farið hjá Húsnæðis- og mannvirkjastofnun.

Með síðargreindu reglugerðinni er framkvæmdastjórn Evrópusambandsins falið sektarvald gagnvart innlendum aðilum. Það er til að styðja við samræmdar ráðstafanir til úrbóta og takmarkandi ráðstafanir á vettvangi sambandsins í þeim tilvikum sem andmælum hefur verið hreyft við ráðstöfun aðildarríkis eða þegar framkvæmdastjórnin kemst að því eftir að hafa framkvæmt prófanir og skoðanir að ráðstafanir til úrbóta og takmarkandi ráðstafanir séu nauðsynlegar á vettvangi sambandsins. Hvað EFTA-ríkin varðar er Eftirlitsstofnun EFTA falið það hlutverk og gert ráð fyrir því að stofnuninni verði heimilt að leggja sektir á markaðsaðila vegna þess að ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir ekki þær kröfur sem mælt er fyrir um. Þær sektir sem lagðar eru á skulu vera skilvirkar, í réttu hlutfalli

við brot og hafa varnaðaráhrif. Þær skulu þá ekki vera til viðbótar við viðurlög sem aðildarríkin beita.

Að lokum er í báðum þeim málsgreinum sem lagt er til að bætt verði við lögin, gert ráð fyrir því að ráðherra verði veittar fullnægjandi heimildir til nánari innleiðingar Evrópugerðanna með reglugerð.

Um 11. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að í samræmi við tillögu starfshóps um smáfarartæki verði börnum yngri en 16 ára gert að nota hjálm við akstur smáfarartækja.

Um 12. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að reglugerðarheimild ráðherra verði skýrð frekar og ráðherra með skýrum hætti veitar nauðsynlegar heimildir, meðal annars til þess að mæla fyrir um bann við flutningi tiltekins farms eða veitingu undanþágu frá gildandi reglum um flutning hættulegs farms.

Þá er lagt til að birta skuli Evrópusamninginn um millilandaflutninga á hættulegum farmi og viðauka hans á vefsíðu Vinnueftirlitsins og að heimilt verði að birta aðeins erlendan frumtexta þeirra, en sú heimild samsvarar 2. mgr. 4. gr. laga nr. 15/2005 um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað.

Um 13. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að ráðherra samgöngumála verði heimilt að setja reglugerð um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í umráðum ríkisins, öðru en þjóðlendum og náttúruverndarsvæðum. Til viðbótar er lagt til að ríkisaðila verði með samþykki ráðherra heimilt að setja eigin reglur um notkun stöðureita sinna og gjaldtöku fyrir hana.

Um 14. gr.

Líkt og fram hefur komið lagði starfshópur um smáfarartæki til að sett yrðu hlutlæg viðmið sem í fælist að refsivert yrði að stjórna smáfarartæki ef magn áfengis væri umfram nánar tilgreind mörk. Starfshópurinn lagði einnig til að miðað yrði við að málum yrði lokið á staðnum með greiðslu sektar fremur en að ökumaður yrði handtekinn og færður á lögreglustöð til skýrslutöku og blóðrannsóknar, ef hjá því yrði komist.

Með ákvæðinu er lögð til sú breyting á 2. málsl. 1. mgr. 95. gr. að sekt eða fangelsi allt að tveimur árum skuli liggja við akstri smáfarartækis undir áhrifum áfengis, umfram þau mörk sem kveðið er á um. Ekki þykir ástæða til að breyting verði gerð á 101. gr. svo að svipting ökuréttar liggi við akstri smáfarartækis undir áhrifum áfengis.

Um 15. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.