

149. löggjafarþing 2018–2019.
Þingskjal x — x. mál.
Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til

umferðarlaga

Frá samgöngu- og sveitastjórnarráðherra.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Markmið.

Markmið laganna er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfis- sjónarmiða við skipulagningu umferðar.

2. gr.

Gildissvið.

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

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

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

Ákvæði laganna um gangandi vegfarendur gilda einnig um þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum, hjólaskautum eða svipuðum tækjum, sem og um þann sem rennir sér á sleða eða dregur með sér eða leiðir tæki eða hjól. Þau gilda og um þann sem sjálfur ekur hjólastól eða samsvarandi tæki.

3. gr.

Skilgreiningar.

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

1. *Akbraut*: Sá hluti vegar sem er ætlaður fyrir umferð ökutækja.
2. *Akrein*: Hver og ein af samhliða reinum sem akbraut er skipt í að endilöngu með yfirborðsmerkingum eða er nægilega breið fyrir umferð bifreiða eða eftir atvikum reiðhjóla í einfaldri röð.
3. *Akstur á afmörkuðum, skilgreindum svæðum*: Sérhæfður akstur ökutækja á afmörkuðum, skilgreindum og merktum svæðum utan almennrar umferðar, t.d. á aksturskeppnissvæði.
4. *Almenn umferð*: Öll meðferð ökutækja og önnur umferð samkvæmt lögum þessum á vegum sem opnir eru almenningi.
5. *Áspungi*: Þungi sem flyst á veg af hjólum á einum ás ökutækis.

6. *Biðstöð*: Allir staðir á akstursleið reglubundinna farþegaflutninga, þar sem höfð er viðkoma samkvæmt tímaáætlun og farþegum er hleypt inn eða út.
7. *Bifhjól*: Vélknúid ökutæki sem ekki telst bifreið, dráttarvél eða torfærutæki og er aðallega ætlað til farþega- eða farmflutninga, á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, eða á þremur eða fleiri hjólum með sprengirými yfir 50 sm³ sé það búid brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.
8. *Bifreið*:
 - a. Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga, og eftir atvikum til að draga annað ökutæki, yfir 400 kg að eigin þyngd, án rafgeyma sé það rafknúid, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga.
 - b. Vélknúid ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búid beltum og eftir atvikum stýrimeidum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.
9. *Dráttarvél*: Vélknúid ökutæki sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki, er á hjólum og/eða beltum.
10. *Eftirvagn*: Ökutæki sem hannað er til að vera dregið af öðru vélknúnu ökutæki, þ.m.t.:
 - a. eftirvagn sem aðallega er ætlaður til farþega- og vöruflutninga,
 - b. eftirvagn sem búinn er áfestum vélum og tækjum, og
 - c. hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagn.
11. *Eigin þyngd*: Þyngd ökutækis, sem tilbúid er til notkunar, að meðtöldum búnaði sem því fylgir að jafnaði, eldsneyti, smurólú, kælivatni, varahjóli, verkfærum og þess háttar.
12. *Farstarfsmaður*: Starfsmaður flytjanda, það er ökumaður og aðrir í áhöfn hóp- eða vörubifreiðar sem aðstoða ökumann við önnur störf en akstur og einnig sá sem er í bifreið til þess að leysa ökumanninn af þegar hann tekur hvíld.
13. *Flytjandi*: einstaklingur eða lögaðili, þ.e. flutningsaðili, sem býður almenningi reglubundinn eða óreglubundinn farþega- eða farmflutning.
14. *Gangbraut*: Sérstaklega merktur hluti vegar með umferðarljósum, eða umferðarmerki og yfirborðsmerkingum, sem er ætlaður gangandi til að komast yfir akbraut.
15. *Gangstétt*: Sá hluti vegar til hliðar við akbraut sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum.
16. *Göngugata*: Vegur sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum. Umferð annarra ræðst af merkingum, svo og þjónustuumferð sem getur verið heimiluð á tilteknum tímum sólarhrings á göngugötu.
17. *Göngustígur*: Stígur aðallega ætlaður umferð gangandi vegfarenda og er merktur þannig.
18. *Gönguþverun*: Þar sem gert er ráð fyrir að gangandi vegfarendur þveri akbraut, þ.m.t. gangbraut.
19. *Leyfð heildarþyngd*: Þyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum. Leyfð heildarþyngd ökutækis er sú heildarþyngd sem leyfð er við skráningu þess.
20. *Hjólabox*: Svæði í framhaldi af hjólarein, framan við stöðvunarlínu vélknúinna ökutækja, við ljósastryð vegamót, ætlað hjólreiðamönnum til að taka sér stöðu.
21. *Hjólarein*: Sérrein í götustæði sem ætluð er umferð reiðhjóla og létttra bifhjóla í flokki I og merkt þannig.
22. *Hjólástígur*:

- a. Sá hluti vegar sem eingöngu er ætlaður umferð reiðhjóra og léttra bifhjóra í flokki I er merktur þannig, og er greinilega aðskilinn frá akbraut t.d. með umferðareyju eða kantsteini.
- b. Stígur sem er ekki hluti vegar og eingöngu ætlaður umferð reiðhjóra og léttra bifhjóra í flokki I og er merktur þannig.
23. *Hópbifreið*: Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega, einnig þótt bifreiðin sé jafnframt ætluð til annarra nota.
24. *Hópbifreið í almenningsakstri*: Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega og er notuð í reglubundna farþegaflutninga. Reglubundnir farþegaflutningar eru fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrirfram birtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni, þ.e. almenningssamgöngur.
25. *Hringtorg*: Vegamót þar sem hringlaga svæði er í miðjunni með akbraut umhverfis.
26. *Lagning ökutækis*: Kyrrstætt ökutæki með eða án ökumanns. Stöðvun ökutækis í minna en þrjár mínútur eða til að hleypa farþegum inn eða út eða vegna lestunar og losunar farms telst þó ekki lagning þess.
27. *Létt bifhjól*: Vélknúð ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst og er með:
 - a. Sprengirými sem er ekki yfir 50 sm³ sé það búið brunahreyfli eða
 - b. samfellt hámarksafli sem er ekki yfir 4 KW sé það búið rafhreyfli. Létt bifhjól greinast í létt bifhjól í flokki I sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. og létt bifhjól í flokki II sem er hannað til hraðari aksturs en 25 km á klst. Ákvæði laganna um bifhjól eiga einnig við um létt bifhjól, nema annað sé tekið fram.
28. *Óvarinn vegfarandi*: Vegfarandi sem ekki er varinn af yfirbyggingu ökutækis í umferð, svo sem gangandi og hjólandi vegfarandi, þ.m.t. ökumaður og farþegi bifhjóls og torfærutækis.
29. *Reiðhjól*:
 - a. Ökutæki sem er knúð áfram með stig- eða sveifarbúnaði.
 - b. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafli er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km á klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið.
 - c. Annað lítið vélknúð ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og er hannað til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur m.a. vélknúð hlaupahjól og tvíhjóra ökutæki á einum öxli. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut.
30. *Reiðstígur*: Sérstakur vegur eða stígur skipulagður af sveitarfélagi sem ætlaður er sérstaklega fyrir umferð hesta og er merktur þannig.
31. *Sérrein*: Akrein sem einungis er ætluð ákveðinni tegund umferðar, einni eða fleiri, svo sem akstri hópbifreiða í almenningsakstri, leigubifreiða, ökutækja með ákveðinn lágmarksfjölda farþega, reiðhjóra og léttra bifhjóra í flokki I. og umferðarmerki gefa til kynna
32. *Snjalltæki*: Hvert það tæki, með eða án farsímavirkni eða nettengingar, búið snertiskjá sem meðal annars er hægt að nota til samskipta, skeytasendinga, leikja og/eða leiðsagnar.
33. *Stöðvun ökutækis*: Stutt hlé sem ökumaður ákveður sjálfur að gera á akstri sínum og ekki er tilkomið vegna annarrar umferðar, umferðarmerkja, fyrirmæla lögreglu eða þess háttar.

34. *Torfærutæki*: Vélknúíð ökutæki sem ekki telst bifreið, bifhjól eða dráttarvél, er aðallega ætlað til fólks- eða farmflutninga utan vega og/eða til að draga annað ökutæki og er á hjólum eða er búíð beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum.
 35. *Umráðamaður*: Sá sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð yfir því. Aðili telst ekki umráðamaður nema hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá t.d. samkvæmt samningi við löggilt kaupleigu- eða rekstrarleigufyrirtæki.
 36. *Vegamót*: Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.
 37. *Vegfarandi*: Hver sem fer um veg eða er staddur á vegi eða í ökutæki á vegi.
 38. *Vegur*: Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.
 39. *Vegöxl*: Sá hluti vegar sem liggur milli akbrautar og vegarbrúnar.
 40. *Vélknúíð ökutæki*: Ökutæki, annað en reiðhjól, sem ætlað er til aksturs á landi og er búíð aflvél til að knýja það.
 41. *Vinnuvél*:
 - a. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búíð áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.
 - b. Vélknúíð ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga eða til að draga annað ökutæki, er á hjólum og er eigi hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst.
 - c. Vélknúíð ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni.
 42. *Vörubifreið*: Bifreið sem aðallega er ætluð til farmflutninga, er með leyfða heildarþyngd meiri en 3,5 tonn og er að hámarki fyrir sex farþega. Sama gildir um flutningabifreið.
 43. *Þéttbýli*: Svæði afmarkað með sérstökum merkjum sem tákna þéttbýli.
 44. *Ökuljós*: Lögboðin aðalljós eða dagljós sem loga að framan og að aftan.
 45. *Ökutæki*: Tæki á hjólum, beltum, völtum, meiðum eða öðru sem ætlað er til aksturs á landi og eigi rennur á spori.
- Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða á um nánari skilgreiningar á hugtökum samkvæmt lögum þessum.

II. KAFLI

Reglur fyrir alla umferð.

4. gr.

Almenn aðgæsluskýlda.

Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum og þannig að eigi trufla eða tefji umferð að óþörfu. Hann skal og sýna þeim tillitssemi sem býr eða staddur er við veg og skal haga sér þannig í umferðinni að öðru leyti að eigi valdi óþarfa ónæði.

Sérstaka tillitssemi skal sýna börnum, öldruðum og þeim sem eru sýnilega sjón- eða heyrnarskertir, fatlaðir eða sjúkir þannig að hái þeim í umferðinni.

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

5. gr.

Leikir o.fl.

Eigi má stökkva af eða upp í ökutæki á ferð eða vera utan á ökutæki á ferð.

Eigi má draga vagn, sleða eða þess háttar aftan í ökutæki, sbr. þó 70. gr. Eigi má hanga í ökutæki á ferð eða draga með ökutæki á vegi þann sem er á skíðum, hjólaskíðum, skautum, hjólaskautum eða svipuðum tækjum.

Eigi má vera að leik á vegi þannig að til óþæginda verði fyrir umferð.

6. gr.

Óhreinkun vegar o.fl.

Eigi má fleygja út úr ökutæki, skilja eftir á vegi eða strengja yfir opinn veg í leyfisleysi neitt það sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir aðra vegfarendur.

Eigi má fleygja út úr ökutæki eða skilja eftir á vegi, sorp eða annað það sem óhreinkar veg eða náttúru, jafnvel þó það hafi ekki í för með sér hættu eða óþægindi fyrir aðra vegfarendur.

Ef eitthvað sem getur haft í för með sér hættu eða óþægindi fyrir umferð fellur eða rennur af ökutæki á veg skal ökumaður sjá til þess að hluturinn sé þegar fjarlægður. Ef það er eigi unnt skal vara vegfarendur við með merkjum eða á annan hátt þar til það, sem hættu eða óþægindum veldur, hefur verið fjarlægð.

7. gr.

Fyrirmæli og leiðbeiningar fyrir umferð.

Ökumanni er óheimilt að aka gegn rauðu umferðarljósi.

Vegfarandi skal fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru til kynna með umferðarmerkjum, umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða öðrum hætti á eða við veg, sbr. 86. gr. Fyrirmæli og leiðbeiningar þessar gilda framar almennum umferðarreglum.

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

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

Ef ökumaður má ætla að merkjagjöf um stöðvun lögreglu, ljós- og/eða hljóðmerki, beinist að honum skal hann stöðva ökutæki sitt strax ef það er hægt án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.

8. gr.

Rekstur búffár.

Eigi má án leyfis lögreglu reka búfé á vegi í þéttbýli.

Utan þéttbýlis má reka búfé á vegi, en fylgja skulu rekstrinum nægilega margir gæslumenn. Ef vænta má umferðar ökutækja um veginn skal einn gæslumaður ætíð fara fyrir.

Búfé skal vikið fljótt og greiðlega úr vegi ef þess gerist þörf vegna annarrar umferðar.

9. gr.

Vistgata.

Um vistgötu ber að aka hægt og eigi hraðar en 15 km á klst. Heimilt er að dveljast og vera að leik á vistgötu. Ökumaður skal sýna gangandi vegfaranda sérstaka tillitssemi og víkja fyrir honum. Gangandi vegfarandi má eigi hindra för ökutækis að öþörfu.

Vistgata skal afmörkuð með sérstökum merkjum sem tákna vistgötu. Vélknúnum ökutækjum má ekki leggja í vistgötu nema á merktum stæðum.

10. gr.

Almennar reglur um forgangsakstur.

Ökumaður ökutækis í forgangsakstri skal, þegar nauðsyn ber til, nota sérstök hljóð- eða ljósmerki við akstur og skulu aðrir vegfarendur þá víkja úr vegi í tæka tíð. Aðrir öikumenn skulu gefa til kynna með stefnumerkjum hvert þeir hyggjast víkja, draga úr hraða og gæta varúðar gagnvart öðrum vegfarendum. Þeir skulu einungis nema staðar ef nauðsyn ber til og þá utan akbrautar. Notkun hljóð- eða ljósmerkja við forgangsakstur dregur ekki úr skyldu forgangsökumanns til að sýna tillitssemi og viðhafa varúð gagnvart öðrum vegfarendum.

Vélknúid ökutæki, sem í einstakt skipti er notað til forgangsaksturs og er greinilega auðkennt að framan með hvítri veifu, er við þann akstur jafnsett ökutæki skv. 1. mgr. Ökumaður ökutækisins skal tilkynna lögreglu um aksturinn svo fljótt sem auðið er að honum loknum. Notkun hvítrar veifu í öðrum tilvikum en fjallað er um í þessari grein er bönnuð.

Við forgangsakstur samkvæmt þessari grein er öikumanni heimilt, ef brýna nauðsyn ber til, að víkja frá ákvæðum IV. kafla um umferðarreglur fyrir öikumenn vélknúinna ökutækja, V. kafla um ökuhraða og 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð.

Ökumaður í forgangsakstri skal þó ávallt fara eftir leiðbeiningum sem lögreglan gefur við umferðarstjórn. Við akstur á móti rauðu eða gulu ljósi á gatnamótum þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum skal ökumaður draga svo mikið úr hraða að hann geti tafarlaust stöðvað ökutæki sitt fyrir umferð úr þverstæðri átt.

Ökutæki á vegum forsetaembættisins, Alþingis og ráðuneyta, þegar það er í fylgd lögreglu í tengslum við opinberar heimsóknir og þess háttar, getur fallið undir 1., 3. og 4. mgr. án þess að það sé sérstaklega skráð til slíks aksturs.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um forgangsakstur, þar á meðal um skráningu ökutækja til forgangsaksturs, um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um þjálfun og námskeið fyrir þá sem sinna forgangsakstri.

11. gr.

Aðgát við slys- eða brunastað og við hópgöngur.

Óviðkomandi má eigi koma svo nærri slys- eða brunastað að hann hamli björgunar- eða slökkvistarfi, þar á meðal akstri að og frá staðnum.

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

12. gr.

Skemmdir á umferðarmerkjum.

Eigi má án leyfis veghaldara setja upp, nema brott eða breyta umferðarmerki.

Sá sem á hlut að því að skemma umferðarmerki skal strax lagfæra það ef kostur er. Annars ber honum að tilkynna lögreglunni þegar um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar öðrum vegfarendum.

13. gr.

Skyldur vegfarenda við umferð.

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

- a. veita slösuðum hverja þá hjálp sem honum er unnt,

- b. taka þátt í þeim aðgerðum til verndar umferðaröryggi sem óhappið gefur tilefni til,
- c. veita öðrum aðila sem á hlutdeild í slysinu, eða hefur orðið fyrir tjóni vegna þess, upplýsingar, samkvæmt beiðni, um nafn, kennitölu og heimilisfang,
- d. svo fljótt sem auðið er, tilkynna lögreglu um atburðinn hafi vegfarandi valdið minni háttar tjóni gagnvart öðrum aðila,
- e. svo fljótt sem auðið er, tilkynna tjonþola eða lögreglu um tjón sem hann hefur valdið á eign eða hlut og enginn er á staðnum sem getur tekið við upplýsingum skv. c-lið.

Hafi vegfarandi látist eða slasast í umferðarslysi skal sá sem á hlut að því tilkynna lögreglunni um slysið svo fljótt sem auðið er.

Hafi vegfarandi látist eða slasast alvarlega í umferðarslysi má eigi raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn þess. Ef ökutæki veldur verulegri hættu fyrir umferðina skal þó færa það úr stað.

III. KAFLI

Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur.

14. gr.

Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt eða göngustíg. Vegöxl, hjólastíg og akbraut má nota ef gangstétt eða göngustígur er ekki til staðar. Eftir vegöxl, hjólastíg eða akbraut skal að jafnaði gengið við vinstri vegarbrún miðað við gönguátt og ekki fleiri en tveir samhliða.

Ef gangandi vegfarandi leiðir reiðhjól eða létt bifhjól skal hann að jafnaði ganga við hægri vegarbrún. Hann má þó nota gagnstæða vegarbrún ef hann væri annars í hættu eða sérstakar aðstæður mæla með því.

15. gr.

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

Þegar farið er yfir akbraut skal nota gangbraut eða aðra gönguþverun ef hún er nálæg. Sama á við um göng og brú fyrir gangandi vegfarendur. Að öðrum kosti skal ganga þvert yfir akbraut og að jafnaði sem næst vegamótum.

Þar sem umferð er stjórnad af lögreglu eða með umferðarljósum má einungis ganga yfir akbraut þegar grænt ljós er fyrir umferð gangandi vegfarenda eða lögreglan gefur til kynna með merkjagjöf að umferð gangandi sé heimil.

IV. KAFLI

Umferðarreglur fyrir ökumenn.

16. gr.

Notkun akbrauta

Ökumaður skal aka á akbraut. Bannað er að aka eftir gangstétt, göngustíg, hjólastíg og göngugötu, sbr. þó 2. mgr. 26. gr., 1. mgr. 42. gr. og 3. mgr. 45. gr. Sama á við um almenna reiðstíga sem skipulagðir hafa verið á vegum sveitarfélags og merktir sem slíkir.

Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja mega þeir einir nota þá akrein sem ökutæki þeirra er ætluð en aðrir ekki. Þar sem merktar reinar eru fyrir hæga umferð skulu hægfarendur ökutæki nota þær reinar.

Veghaldara er heimilt, að fenginni umsögn lögreglu, að ákveða hvaða ökutæki megi almennt eða í einstökum tilvikum aka á sérreinum og skal sú ákvörðun tilgreind með umferðarmerkjum. Við ákvörðunina skal þess m.a. gætt að tekið sé tillit til umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.

17. gr.

Hvar skal aka á vegi.

Ökumaður skal vera með ökutæki sitt eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. Við akstur á vegi sem skipt er í akreinar í sömu akstursstefnu skulu ökumenn að jafnaði velja að aka á hægri akrein verði því við komið en nota vinstri akrein til að aka fram hjá öðru ökutæki, sbr. þó 4. mgr. 22. gr.

Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því að eigi sé hættu á árekstri þótt ökutækið sem er á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Skal þess að jafnaði gætt að það taki eigi minna en 3 sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna.

Utan þéttbýlis skal ökutæki sem háð er sérstökum hraðareglum skv. 37. gr. vera svo langt frá næsta ökutæki á undan að þeir sem fram úr aka geti án hættu komist á milli þeirra að loknum framúrakstri.

Aka skal hægra megin við umferðareyju og þess háttar sem komið er fyrir á akbraut. Þó má aka vinstra megin ef það er gefið til kynna með umferðarmerki eða ekið er á akbraut með einstefnuakstri.

Haga má akstri ökutækis í vegavinnu eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla.

18. gr.

Akstur á vegamótum og í beygjum og hringtorgum.

Ökumaður vélknúins ökutækis sem ætlar að beygja á vegamótum skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Hann skal sérstaklega gefa gaum að umferð gangandi og hjólandi vegfarenda, svo og umferð sem á móti og á eftir kemur, og gefa stefnumerki í samræmi við fyrirhugaða akstursstefnu. Óheimilt er að skipta um akrein við eða á vegamótum.

Við hægri beygju ber að aka sem næst hægri brún akbrautar og skal beygjan tekin eins kröpp og unnt er. Við vinstri beygju skal aka sem næst miðlínu akbrautar og á akbraut með einstefnuakstri eins nálægt vinstri brún og unnt er. Beygjuna skal taka þannig að þegar ökutækið kemur út af vegamótunum sé það hægra megin á akbrautinni sem beygt er inn á.

Tveir ökumenn sem koma úr gagnstæðum áttum á vegamót og ætla báðir að beygja til vinstri skulu aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum þegar þeir mætast ef það er unnt án hættu eða óþæginda.

Þar sem ein beygjuakrein er inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu skal beygjan tekin svo sem hentugast er með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar.

Ökumaður sem nálgast vegamót á akbraut með tvær eða fleiri akreinar í akstursstefnu sína skal í tæka tíð færa ökutæki sitt á þá akrein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar og fyrirhugaðrar akstursleiðar. Þar sem tvær beygjureinar eru inn á akbraut með tvær eða fleiri akreinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu skal sá sem velur hægri akrein í beygju koma inn á akrein lengst til hægri á akbraut sem ekið er inn á.

Ökumaður sem ekur að hringtorgi skal veita þeim sem eru í torginu forgang. Í hringtorgi sem skipt er í tvær akreinar skal ökumaður velja hægri akrein, ytri hring, ætli hann að aka út úr hringtorginu á fyrstu gatnamótum. Ökumaður á ytri hring skal veita þeim sem ekur á innri hring forgang út úr torginu.

Óheimilt er að skipta um akrein við hringtorg eða á milli ytri og innri hrings í hringtorgi.

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

19. gr.

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

Áður en ökumaður snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra.

Áður en ökumaður ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Sama gildir ef ökumaður ætlar að nema staðar eða draga snögglega úr hraða ökutækisins.

Ökumaður á aðrein skal aðlaga hraða ökutækis síns umferð á þeirri akrein sem hann ætlar inn á og fara af aðreininni strax og það er unnt án hættu eða óþarfa óþæginda. Ökumaður á akrein sem umferð af aðrein fer inn á skal auðvelda þeirri umferð akstur inn á akreinina.

Þar sem tvær samhliða akreinar renna saman í eina á vegi skulu ökumenn aka þannig að eitt ökutæki fari í senn af hvorri akrein eftir því sem við verður komið og umferðarmerki gefa það til kynna.

Frárein skal nota strax og komið er að henni til að draga úr hraða áður en beygt er.

20. gr.

Akstur við biðstöð hópþífreidda í almenningsakstri o.fl.

Ökumaður sem í þéttbýli nálgast biðstöð þar sem hópþífreidd í almenningsakstri hefur numið staðar skal draga úr hraða, færa sig yfir á vinstri akrein eða nema staðar ef nauðsyn ber til ef ökumaður hópþífreiddarinnar í almenningsakstri hefur gefið merki um að hann ætli að aka af stað. Ökumaður hópþífreiddarinnar í almenningsakstri skal eftir sem áður sýna sérstaka aðgát til að draga úr hættu.

Ákvæði 1. málsl. 1. mgr. gildir ekki þegar hámarkshraði á vegi er meiri en 50 km á klst. Við þær aðstæður skal ökumaður sem nálgast biðstöð hópþífreiddar í almenningsakstri, sem hefur numið staðar, færa sig yfir á næstu akrein til vinstri í tæka tíð ef aðstæður leyfa.

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

21. gr.

Þegar ökutæki mætast.

Þegar ökutæki mætast skal þeim ekið hægra megin hvoru fram hjá öðru og þess gætt að nægilegt hliðarbil sé milli þeirra. Aka ber varlega og sýna öðrum vegfarendum tillitssemi og nema staðar ef nauðsyn ber til. Ef hindrun er á hluta vegar skal sá ökumaður nema staðar, ef nauðsyn ber til, sem er þeim megin á akbrautinni sem hindrunin er. Ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust skal sá ökumaður sem fyrstur kemur að njóta forgangs, en sá sem síðar kemur að skal, ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aka aftur á bak.

Mæta má ökutæki í vegavinnu eins og best hentar, enda sé sýnd full aðgæsla.

22. gr.

Almennar reglur um framúrakstur.

Aka skal vinstra megin fram úr ökutæki. Þó skal aka hægra megin fram úr ökutæki ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Hjólreiðamaður og

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

Ökumaður sem ætlar fram úr ökutæki skal ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu og athuga sérstaklega:

- a. að akrein sú sem nota á til framúraksturs sé án umferðar á móti á nægilega löngum kafla og að ekki sé annað er hindri framúraksturinn,
- b. að sá sem á undan er hafi ekki gefið merki um að hann ætli að beygja til vinstri eða aka fram úr öðru ökutæki sem á undan er,
- c. hvort ökumaður sem á eftir ekur hafi byrjað akstur fram úr honum, og
- d. að hann geti komist inn í umferðarstrauminn á ný án óþæginda fyrir aðra þegar framúrakstri lýkur; þetta á þó eigi við um framúrakstur á akrein þar sem mótumferð er óheimil.

Sá sem ekur fram úr öðru ökutæki skal hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Sé ekið fram úr reiðhjóli eða léttu bifhjóli skal hliðarbil að lágmarki vera 1,5 metrar.

Sá sem ekið hefur vinstra megin fram úr skal aka til hægri á ný svo fljótt sem unnt er án hættu eða óþæginda. Hann þarf þó ekki að aka til hægri ef ætlunin er að aka þá þegar fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 17. gr. má í þéttri umferð ökutækja á tveimur eða fleiri akreinum í sömu akstursstefnu, þar sem hraðinn ræðst af þeim sem á undan fara, aka hægra megin fram hjá ökutæki á annarri akrein.

Aka má fram hjá ökutæki ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein sem ætluð er sérstakri tegund umferðar. Aka má fram hjá ökutæki í vegavinnu á þann hátt sem hentugastur er, enda sé sýnd full aðgæsla.

23. gr.

Aðgæsluskylða ökumanns við framúrakstur.

Þegar ökumaður verður þess var að ökumaður sem á eftir kemur ætlar að aka fram úr vinstra megin skal hann aka ökutæki sínu eins langt til hægri og unnt er og gefa stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr, sbr. þó 5. mgr. 22. gr. Má hann ekki auka hraðann eða torvelða framúraksturinn á annan hátt.

Ef ökutæki er ekið hægt eða er fyrirferðarmikið og akbraut er mjó eða bugðótt eða umferð kemur á móti skal ökumaður gæta sérstaklega að umferð sem kemur á eftir. Ef það getur auðveldað framúrakstur skal hann aka til hliðar eins fljótt og unnt er, draga úr hraða og nema staðar ef þörf krefur.

24. gr.

Bann við framúrakstri.

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Sama gildir þegar komið er að gangbraut eða á henni. Óheimilt er að aka fram úr öðru vélknúnu ökutæki þegar óbrotin miðlína er á milli akbrauta þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu þar sem hálf- eða fullbrotnar línur eru hinum megin við heilu línuna.

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

- a. ökutækin eru á akbraut með tveimur eða fleiri akreinum í akstursstefnu þeirra,
- b. ökutæki er beygt til vinstri, en þá skal ekið fram úr því hægra megin,
- c. umferð á vegamótum er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, og

d. umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina.

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki þegar vegsýn er skert vegna hæðar, beygju á vegi eða af öðrum ástæðum, nema unnt sé að aka fram úr á akrein þar sem umferð á móti er óheimil.

Ákvæði greinarinnar eiga ekki við um akstur fram úr reiðhjólum og léttu bifhjólum þegar því er ekið við brún vegar.

25. gr.

Skylda til að veita öðrum forgang.

Ökumaður skal hafa sérstaka aðgát við vegamót.

Þegar ekið er inn á veg eða yfir veg skal ökumaður veita umferð ökutækja á þeim vegi forgang ef það er gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.

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

Þegar ökumenn stefna svo að leiðir þeirra skerast á vegamótum, opnum svæðum eða svipuðum stöðum skal sá þeirra sem hefur hinn sér á hægri hönd veita honum forgang, nema annað leiði af 19. gr.

Ökumaður sem sker sérrein skal veita umferð á sérreininni forgang, sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.

Ökumaður sem á að veita öðrum forgang skal gefa greinilega til kynna að hann muni veita forgang með því að draga úr hraða í tæka tíð eða nema staðar. Hann má því aðeins aka áfram að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir önnur ökutæki miðað við hvar þau eru á vegi og hver fjarlægð þeirra er og hraði.

Þegar ökumaður ætlar að beygja á vegamótum, ber honum að veita forgang þeirri umferð sem á móti kemur, svo og gangandi vegfarendum, hjóltreiddamönnum og ökumönnum á léttu bifhjólum í flokki I, sem fara þvert yfir akbraut þá, sem hann ætlar að fara á. Sama á við um akstur yfir eða af akbraut þar sem eigi eru vegamót.

Þegar ökumaður ætlar að beygja þvert á hjólarein, ber honum að veita forgang umferð hjóltreiddamanna á hjólareininni.

Ökumaður, sem nálgast eða ekur inn á vegamót, skal haga akstri sínum þannig að hann valdi ekki umferð á veginum sem hann fer yfir óþarfa óþægindum ef hann neyðist til að nema þar staðar.

Á vegamótum, þar sem umferð er stjórnað með umferðarljósum, má ökumaður eigi aka inn á vegamótin á grænu ljósi ef honum má vera ljóst af aðstæðum í umferðinni að hann muni eigi komast yfir vegamótin áður en grænt ljós kviknar fyrir umferð úr þverstæðri átt. Á sama hátt má eigi aka af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað hafi umferð úr þverstæðri átt ekki komist út af gatnamótunum.

26. gr.

Sérstakar skyldur gagnvart gangandi vegfarendum.

Ökumaður sem mætir eða ekur fram hjá gangandi vegfaranda skal gefa honum tíma til að víkja til hliðar og veita honum nægilegt rými á veginum.

Ökumaður sem ekur yfir gangstétt, göngustíg eða inn á akbraut frá lóð eða svæði við veginn skal bíða meðan gangandi vegfarandi fer fram hjá. Sama á við um akstur inn á eða yfir göngugötu.

Við akstur á göngugötu skal ökumaður sýna sérstaka aðgát og tillitssemi gagnvart öðrum vegfarendum.

Við beygju á gatnamótum má ökumaður ekki valda gangandi vegfaranda sem fer yfir akbraut þá sem beygt er inn á hættu eða óþægindum. Sama á við um akstur yfir akbraut eða af henni þar sem ekki eru vegamót.

Við gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal ökumaður bíða eftir gangandi vegfaranda sem er á gangbrautinni á leið yfir akbrautina þótt umferð sé að öðru leyti heimil í akstursstefnu ökumannsins. Ef gangbrautin er við gatnamót og ökumaður kemur að henni úr beygju á gatnamótunum skal hann aka hægt og bíða meðan gangandi vegfarandi sem er á gangbrautinni eða á leið út á hana kemst fram hjá.

Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal aka þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum. Skal ökumaður nema staðar, ef nauðsynlegt er, til að veita hinum gangandi færi á að komast yfir akbrautina.

Ökumaður skal ekki nema staðar á gangbraut.

27. gr.

Stöðvun ökutækis og lagning þess.

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

Á vegi má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin. Þar sem einstefnuakstur er má þó setja aðrar reglur, sbr. 1. mgr. 82. gr. Utan þéttbýlis má einungis stöðva eða leggja ökutæki hægra megin miðað við akstursstefnu. Þó má stöðva eða leggja ökutæki vinstra megin ef ómögulegt reynist að stöðva eða leggja því hægra megin á vegi. Stöðva skal ökutæki eða leggja því við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða utan hennar, ef unnt er.

Eigi má stöðva vélknúið ökutæki eða leggja því á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja, svo sem gangstétt, göngustíg, göngugötu, hjólarein eða hjólastíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 82. gr. Sama á við um umferðareyjar og grassvæði.

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

Opna skal dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu.

28. gr.

Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis.

Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því:

- a. á gangbraut eða í innan 5 metra fjarlægðar,
- b. á vegamótum eða innan 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi,
- c. þannig að skyggi á umferðarmerki eða umferðarljós,
- d. í veggöngum, undir brú eða á brú, nema sérstaklega sé ráð fyrir því gert,
- e. í eða við blindhæð eða beygju eða annars staðar þar sem vegsýn er skert,
- f. þar sem akbraut er skipt í akreinar með óbrotinni mið- eða deililínu milli akreina eða svo nálægt slíkri línu að torveldi akstur inn á rétta akrein, og
- g. á hringtorgi.

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

- a. á merktu stæði fyrir ökutæki fatlaðs fólks,

- b. á biðstöð hóp bifreiðar í almenningsakstri í innan við 15 m fjarlægð í báðar áttir frá merki, nema annað sé gefið til kynna með umferðarmerkjum,
- c. á merktu stæði fyrir leigubifreið, vörubifreið eða hóp bifreið,
- d. á merktu stæði ætluðu bifreið til rafhleðslu,
- e. á merktu stæði ætluðu lögreglu eða sjúkrafreið,
- f. á merktu stæði ætluðu reiðhjóli, og
- g. á merktu stæði ætluðu bifhjóli,
- h. á merktu stæði ætluðu fólksbifreiðum

Eigi má leggja ökutæki:

- a. að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð,
- b. við hlið ökutækis sem stendur við brún akbrautar, annars en reiðhjóls eða létts bifhjóls,
- c. í snúningshaus botlangagötu,
- d. þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og
- e. innan við 5 m frá vatnshana slökkviliðs.

Veghaldari eða eftir atvikum landeigandi getur, að höfðu samráði við lögreglu, bannað stöðu eftirvagna og tengivagna, báta og annarra svipaðra tækja á götum og almennum bifreiðastæðum sem þykja valda óþægindum, óþrifnaði eða hættu.

Lögreglustjóri getur bannað stöðu eftirvagna og tengivagna, s.s. hestaflutningavagna, hjólhýsa, dráttarkerra, báta og þess háttar tækja sem og húsbíla, á götum og almennum bifreiðastæðum sem þykja valda óþægindum, óþrifnaði eða hættu.

29. gr.

Undantekningar vegna ökutækja í vegavinnu.

Ákvæði 27. og 28. gr. gilda ekki um ökutæki í vegavinnu, enda sé nauðsynlegt að stöðva það eða leggja því vegna vinnunnar og fullnægjandi varúðarráðstafanir gerðar. Sama á við um ökutæki lögreglu, slökkviliðs eða sjúkraflutninga eða ökutæki ætlað sambærilegri þjónustu.

30. gr.

Akstur, stöðvun eða lagning ökutækis utan vega í þéttbýli.

Í þéttbýli má ekki í heimildarleysi aka, stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki utan vega á svæði sem ekki er ætlað fyrir umferð vélknúinna ökutækja.

Ákvæði 1. mgr. gildir þó ekki um akstur vegna óhjákvæmilegrar þjónustu, þ.e. akstur lögreglu og slökkviliðs, akstur vegna sjúkraflutninga eða annan sambærilegan akstur.

31. gr.

Skyldur ökumanns þegar ökutæki hefur stöðvast í sérstöku tilviki.

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

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

32. gr.

Merki og merkjagjöf.

Þegar nauðsynlegt er, til að koma í veg fyrir eða að afstýra hættu, skal ökumaður gefa hljóð- eða ljósmerki eða á annan hátt vekja athygli annarra vegfarenda á hættunni. Merki skal gefa þannig að sem minnstum óþægindum valdi og ekki að nauðsynjalausu. Hljóðmerki í tengslum við framúrakstur má einungis nota utan þéttbýlis. Hljóðmerki má eigi nota lengur en nauðsyn ber til. Þegar myrkur er eða birtu er tekið að bregða skal ökumaður vélknúins ökutækis gefa ljósmerki í stað hljóðmerkis, nema hætta sé yfirvofandi. Ljósmerki skal gefa með því að blikka aðalljósum.

Ökumaður skal með góðum fyrirvara veita öðrum vegfarendum leiðbeiningar um breytingu á fyrirhugaðri akstursstefnu sinni. Leiðbeiningar eru veittar með því að gefa stefnumerki með stefnuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta út hönd.

Stefnumerki skal gefa áður en ökumaður:

- a. beygir á vegamótum,
- b. ekur inn á og eftir frárein,
- c. ekur af aðrein og inn á veg,
- d. ekur að eða frá brún vegar,
- e. skiptir um akrein,
- f. ekur fram úr öðru ökutæki og aftur inn á sömu akrein eftir framúrakstur,
- g. vill gefa öðrum til kynna að honum sé óhætt að aka fram úr,
- h. ekur inn í eða út úr bifreiðastæði,
- i. ekur út úr hringtorgi,
- j. ekur á ytri hring torgs fram hjá gatnamótum af torginu, og
- k. breytir akstursstefnu við akstur aftur á bak.

Í öðrum tilvikum en greinir í a–k-lið 3. mgr. skal ökumaður enn fremur á sama hátt gefa stefnumerki ef hann má ætla að slíkt geti komið öðrum vegfarendum að gagni eða stuðlað að gagnkvæmum skilningi vegfarenda á milli um akstursstefnu.

Ökumaður, sem stöðvar eða dregur snögglega úr hraða ökutækis, skal gefa merki öðrum til leiðbeiningar. Merkið skal gefa með hemlaljósi eða hættuljósi á vélknúnu ökutæki, en annars með því að rétta upp hönd.

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

33. gr.

Ljósanotkun

Við akstur vélknúins ökutækis skulu lögboðin ökuljós ávallt vera tendruð.

Við akstur annarra ökutækja en vélknúinna s.s. reiðhjóla skulu lögboðin ljós vera tendruð í rökkri, myrkri eða ljósaskiptum og þegar birta er vegna veðurs eða af öðrum ástæðum ófullnægjandi, hvort heldur er til að ökumaður sjái nægilega vel fram á veginn eða til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið.

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

Háan ljósgeisla má eigi nota:

- a. þegar ekið er um nægilega vel lýstan veg,
- b. þegar ekið er á móti öðru ökutæki, þannig að valdið geti ökumanni þessi glýju, eða

c. þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki að ljósgeislinn geti valdið öikumanni óþægindum, að því tilskildu að ökumaður sem á eftir kemur geti ekið örugglega miðað við hraða ökutækisins og birtu að öðru leyti.

Nota skal lágan ljósgeisla þegar ekki er skylt eða heimilt að nota háan ljósgeisla.

Ökuljós má eigi nota þannig að valdið geti öðrum vegfarendum óþægindum eða glýju. Utan þéttbýlis má nota þokuljós í stað eða ásamt lágum ljósgeisla í þoku, þétttri úrkomu eða skafrenningi.

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

34. gr.

Hættuljós og viðvörunarþríhyrningar.

Ef nokkur kostur er skulu hættuljós vera tendruð ef ökutæki stöðvast eða því er lagt af óviðráðanlegum orsökum á akbraut. Í slíkum aðstæðum skal ávallt setja upp viðvörunarþríhyrning.

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

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

V. KAFLI

Ökuhraði.

35. gr.

Almennar reglur.

Ökuhraða skal jafnan miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður skal þannig miða hraðann við gerð og ástand vegar, veður, birtu, ástand ökutækis og hleðslu, svo og umferðaraðstæður að öðru leyti. Hraðinn má aldrei vera meiri en hámarkshraði sá sem ákveðinn hefur verið á vegi. Ökumaður skal haga akstri þannig að hann hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Þegar skipt er frá háum ljósgeisla í lágan skal aðlaga ökuhraða hinni breyttu vegsýn.

Sérstök skylda hvílir á öikumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður:

- a. í þéttbýli,
- b. þegar útsýn er takmörkuð vegna birtu eða veðurs,
- c. við vegamót, í hringtorgum og í beygjum,
- d. áður en komið er að gangbraut,
- e. við blindhæð eða annars staðar þar sem vegsýn er skert,
- f. þegar hætta er á að ljós valdi glýju,
- g. þegar ökutæki mætast á mjóum vegi,
- h. þegar vegur er blautur eða háll,
- i. þegar ökutæki nálgast hópþreifreið í almenningssakstri, hópþreifreið eða merkta skólabifreið sem numið hefur staðar til þess að hleypa farþegum inn eða út,
- j. þegar ökutæki nálgast reiðhjól á eða við veg,
- k. þegar ökutæki nálgast barn á eða við veg,
- l. þegar ökutæki nálgast aldraðan eða fatlaðan vegfaranda eða vegfaranda sem ber auðkenni sjónskertra,
- m. þegar ökutæki nálgast búfé á eða við veg,
- n. þar sem vegavinna fer fram, og
- o. þar sem umferðaróhapp hefur orðið.

Ökumaður má eigi að óþörfu aka svo hægt eða hemla svo snögglega að tefji eðlilegan akstur annarra eða skapi hættu.

Þegar vegur er blautur skal ökumaður, eftir því sem unnt er, aka þannig að vegfarendur verði ekki fyrir aurslettum.

36. gr.

Almennar hraðatakmarkanir.

Hraðamörk á vegum skulu ákveðin að teknu tilliti til m.a. umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.

Í þéttbýli má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst., nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna.

Utan þéttbýlis má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. á vegum með malarslitlagi, en 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.

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

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

Á afmörkuðum bifreiðastæðum skal hámarksökuhraði vera 15 km á klst.

Hámarksökuhraði skal tilgreindur í heilum tugum, að undanteknum hámarksökuhraðanum 15 km á klst.

Ráðherra setur í reglugerð, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, nánari ákvæði um þær tegundir vega þar sem heimilt er að ákveða minni eða aukinn hámarkshraða, þar á meðal um rafræna stjórnun hraða á vegum.

37. gr.

Lægri hámarkshraði ökutækis.

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

VI. KAFLI

Sérreglur um akstursíþróttir og aksturkeppni.

38. gr.

Leyfisveitingar og almennar reglur um aksturskeppni.

Leita skal leyfis lögreglu til að stunda akstursíþróttir á lokuðum eða afmörkuðum, skilgreindum svæðum. Leita skal leyfis hvort sem um er að ræða aksturskeppni, sýningu eða æfingar. Hjólreiðakeppni telst til aksturskeppni. Ef um akstursíþróttir á vegi er að ræða skal að auki leita samþykkis veghaldara. Ef um akstursíþróttir utan vega er að ræða skal að auki leita samþykkis viðkomandi sveitarstjórnar, og eftir atvikum, landeiganda. Heimilt er að binda slíkt leyfi skilyrðum um að leyfishafi annist öryggisgæslu, lokanir og merkingar þær sem nauðsynlegar eru til að tryggja öryggi keppanda, áhorfenda og annarra.

Við undirbúning og framkvæmd aksturskeppni eða sýningar ber að taka tillit til þess að keppnin og annar akstur keppenda valdi eigi öðrum verulegum óþægindum eða hættu eða skemmdum á vegi eða náttúruspjöllum. Hið sama gildir þegar stundaðar eru æfingar í akstursíþróttum.

Keppnis- eða sýningarhaldari er ábyrgur fyrir skemmdum á vegum og öðrum mannvirkjum, svo og á náttúru, sem hljótast af aksturskeppni eða öðrum akstri keppenda eða starfsmanna við keppni. Ökumaður ber sömu ábyrgð við æfingar.

Lögreglu er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum umferðarlaga um hámarkshraða, aðgæsluskyldu, hvar aka skuli á vegi, ljósanotkun, gerð og búnað ökutækja og ákvæða um fyrirmæli gefin með umferðarljósum, skiltum eða yfirborðsmerkingum að því er varðar ökutæki er taka þátt í akstursíþróttum á vegi, enda verði þá umferð annarra ökutækja þar bönnuð og aðrar viðeigandi öryggisráðstafanir gerðar.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um akstursíþróttir og eftirlit með aksturskeppnum og framkvæmd þeirra, hjólreiðakeppnir, svo og um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursíþróttir sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa

39. gr.

Akstur barna á æfingasvæði og í skemmtigörðum.

Lögreglu er heimilt að leyfa starfsemi þar sem akstur barna og fullorðinna fer fram á þar til gerðum æfingasvæðum.

Börn frá fimm ára aldri mega aka rafbílum sem sérstaklega eru hannaðir fyrir börn á æfingasvæðum, sbr. 1. mgr. Með sama hætti mega einstaklingar sem náð hafa tíu ára aldri eða eru a.m.k. 140 sm á hæð aka öðrum gerðum vélknúinna leiktækja á sérstökum svæðum í skemmtigörðum.

40. gr.

Undanþága til æfinga og keppni vegna aldurs.

Að fengnu leyfi lögreglu er heimilt að víkja frá ákvæðum laga þessara um ökuskírteini og um lágmarksaldur ökumanna við æfingar og keppni á lokuðum svæðum eða afmörkuðum svæðum utan vega. Undanþága þessi gildir þó ekki um þann sem sviptur hefur verið ökurétti.

Undanþága að því er varðar þann sem ekki hefur náð 18 ára aldri skal háð skriflegu samþykki foreldris eða annars forsjármanns.

Nánar skal kveðið á um lágmarksaldur ökumanna miðað við ökutæki samkvæmt þessari grein í reglugerð sem ráðherra setur.

VII. KAFLI

Sérreglur fyrir reiðhjól.

41. gr.

Sérreglur fyrir reiðhjól.

Hjólreiðamaður skal að jafnaði hjóla í akstursstefnu á hjólastíg, hjólarein eða hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri á akbraut sem er ætluð almennri umferð.

Hjólreiðamenn skulu hjóla í einfaldri röð. Þar sem nægilegt rými er mega tveir þó hjóla samhliða ef það er unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur. Ef gefið er merki um framúrakstur mega hjólreiðamenn eigi hjóla samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefji.

Hjólreiðamaður skal sýna sérstaka aðgát við vegamót og þar sem akbraut og stígar skerast.

Hjólreiðamaður má ekki hanga í öðru ökutæki á ferð eða halda sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Í reglugerð sem ráðherra setur skv. 78. gr. skal kveðið á um flutning farþega og farms á reiðhjóli.

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

42. gr.

Undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn.

Heimilt er að hjóla á gangstétt, göngustíg eða göngugötu, göngustíg og göngugötu, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum eða sveitarstjórn hefur ekki sérstaklega lagt bann við því.

Hjólreiðamaður á gangstétt, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Hann skal gæta ítrustu varkárni og ekki hjóla hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um. Hann skal gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir.

Ef hjólreiðamaður á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að hjóla eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sama á við um hjólreiðamann sem þverar akbraut á gangbraut.

Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km/klst. er hjólreiðamanni heimilt að hjóla á miðri akrein enda gæti hann fyllsta öryggis og haldi hæfilegum hraða.

Hjólreiðamaður á vegi má til framúraksturs nota akreinina við hlið akreinar lengst til hægri, ef eigi er unnt að fara fram úr hægra megin.

43. gr.

Börn og reiðhjól.

Barn yngra en níu ára má eigi hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns sem náð hefur 15 ára aldri.

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

VIII. KAFLI

Sérreglur fyrir bifhjól og torfærutæki.

44. gr.

Almennar reglur um akstur bifhjóla.

Bifhjóli má ekki aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli á tveimur hjólum, án hliðarvagns á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði þar eigi meiri en 50 km á klst. og aðstæður leyfa slíkt.

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

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

Barn sjö ára eða yngra, sem er farþegi á bifhjóli, skal sitja í sérstöku sæti því ætluðu. Barn eldra en sjö ára skal ná með fætur niður að fóthvílum bifhjóls, en að öðrum kosti á fyrri málsliður við. Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða á um gerð og notkun viðurkennds öryggis- og verndarbúnaðar fyrir börn sem eru farþegar á bifhjóli.

Ökumaður og farþegi bifhjóls skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fóthvílum og ökumaður báðar hendur á stýri og að jafnaði bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.

45. gr.

Sérreglur um akstur léttra bifhjóla í flokki I.

Léttu bifhjóli í flokki I má eigi aka á akbraut með 50 km hámarkshraða og yfir.

Léttum bifhjólum í flokki I má eigi aka samsíða.

Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á hjólastíg, hjólarein, gangstétt, gangbraut, göngustíg, og göngugötu, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum eða veghaldari hefur ekki lagt við því bann. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að aka á hjólastígnum. Ökumaður á gangstétt, gangbraut, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Hann skal gæta ítrustu varkárni og ekki aka hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um. Hann skal gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir.

Ef ökumaður á léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sama á við um ökumann á léttu bifhjóli í flokki I sem þverar akbraut á gangbraut.

Að öðru leyti eiga reglur 44. gr. einnig við um akstur léttra bifhjóla í flokki I

46. gr.

Almennar reglur um akstur torfærutækja.

Eigi má aka torfærutæki á vegi sem ekki er einkavegur frekar en hér greinir:

- sá sem þarf að aka yfir veg má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er,
- aðstæður utan vegar gera það nauðsynlegt að aka eftir veginum, og
- ökumaður torfærutækis skal víkja fyrir öðrum vegfarendum á veginum og nema staðar áður en hann fer inn á veg.

Ákvæði 1. mgr. gildir eigi um akstur í þágu öryggis- eða heilsugæslu.

IX. KAFLI

Bann við akstri undir áhrifum áfengis, ávana- og fíkniefna o.fl.

47. gr.

Veikindi, áfengisáhrif o.fl.

Ökumaður skal vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna ökutæki ef hann vegna veikinda, hrörnnar, ellihrumleika, ofreynslu, svefnleysis eða neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða af öðrum orsökum er þannig á sig kominn að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega.

Eigi má fela manni í því ástandi sem um ræðir í 2. mgr. stjórn ökutækis.

Enginn má neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna við stjórn vélknúins ökutækis.

Tóbaksreykingar og notkun rafrettna eru bannaðar við stjórn bifreiðar til farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Ráðherra er heimilt að kveða á um vanhæfismörk með nánari hætti í reglugerð, þ.e. hvenær ökumaður teljist vera óhæfur til að stjórna ökutæki vegna neyslu lyfja.

48. gr.

Bann við ölvunarakstri.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum áfengis.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,20%, en er minna en 1,20%, eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, en er minna en 0,60 milligrömm, eða ökumaður er undir áhrifum áfengis þótt vínandamagn í blóði hans eða útöndun sé minna telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.

Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20% eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,60 milligrömmum í lítra lofts eða meira telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki.

Nú hefur ökumaður neytt áfengis við akstur eða fyrir hann þannig að vínandamagn í blóði hækkar eftir að akstri lauk, og skal þá litið svo á sem hið aukna vínandamagn hafi verið í blóði hans við aksturinn.

Það leysir ökumann ekki undan sök þótt hann ætli vínandamagn minna en um ræðir í 2. og 3. mgr.

Enginn má hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef hann er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna að hann geti eigi stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega.

Eigi má fela manni í því ástandi sem að framan greinir stjórn ökutækis.

49. gr.

Bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum ávana- og fíkniefna sem bönnuð eru á íslensku yfirráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Mælist ávana- og fíkniefni skv. 1. mgr. í blóði ökumanns telst hann vera undir áhrifum ávana- og fíkniefna og óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega.

Enginn má hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef hann er undir áhrifum ávana- og fíkniefna skv. 1. mgr

Eigi má fela manni sem er undir áhrifum ávana- og fíkniefna skv. 1. mgr. stjórn ökutækis.

50. gr.

Tilkynningarskylda vegna gruns um ölvunarakstur o.fl.

Þegar maður hefur neytt áfengis á veitingastað og veitingamaður eða starfsmenn hans vita eða hafa ástæðu til að ætla að hann sé stjórnandi ökutækis og að hann sé vegna áfengisneyslu ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega ber þeim að reyna að hindra hlutaðeigandi í því að aka ökutækinu með því m.a. að gera lögreglunni viðvart.

Eigi má selja eða afhenda ökumanni vélknúins ökutækis eldsneyti eða annað sem þarf til aksturs ef hann er augljóslega undir áhrifum áfengis eða undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Skylt er afgreiðslumanni sem veit eða hefur ástæðu til að ætla að ökumaður ætli að aka ökutækinu að reyna að koma í veg fyrir brotið með því m.a. að gera lögreglunni viðvart.

51. gr.

Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.

Ökumanni vélknúins ökutækis er skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- og munnavatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef:

- a. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 47. gr., sbr. 48. og 49. gr.,
- b. ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum þessara laga eða reglna sem settar eru samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið á um heimild til töku öndunar-, svita- eða munnavatnssýna,
- c. hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á því eða ekki, eða
- d. hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit.

Lögreglan getur fært ökumann til rannsóknar á öndunar-, svita- og munnvatnssýni eða til blóð- og þvaggrannsóknar ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 47. gr., sbr. 48. og 49. gr., eða hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta í té svita- eða munnvatnssýni eða er ófær um það. Liggja fyrir grunur um önnur brot en akstur undir áhrifum áfengis getur lögreglan auk þess fært ökumann til læknisskoðunar. Sama á við þegar grunur er um akstur undir áhrifum áfengis og sérstakar ástæður mæla með því.

Lögregla annast töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum munnvatns-, svita- og þvagsýnis. Aðrar rannsóknir og klínískt mat skal framkvæmt af lækni eða hjúkrunarfræðingi. Ökumanni er skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Neiti ökumaður er heimilt að beita valdi við framkvæmd rannsóknar, sbr. þó 4. mgr.

Um þvaggrannsókn skv. 2. mgr. fer samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggja ótvírætt samþykki ökumanns.

Ökumanni er óheimilt að neyta áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna í sex klukkustundir eftir að akstri lýkur, ef ætla má að lögreglurannsókn fari fram vegna akstursins. Bannið fellur þó niður ef lögregla hefur afskipti af ökumanni í tengslum við aksturinn innan sex klukkustunda frá því að honum lauk.

Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um töku sýna og rannsókn skv. 1.–3. mgr. Vegna kostnaðar við töku og rannsókn öndunarsýnis skal sá sem sakfelldur er greiða 25.000 kr. gjald sem telst til sakarkostnaðar.

52. gr.

Upplýsingaskylda o.fl.

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

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

X. KAFLI

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

53. gr.

Aksturs- og hvíldartími ökumanna o.fl.

Í þágu umferðaröryggis og bættra vinnuskilyrða skal ökumaður við akstur í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonnum að heildarþyngd njóta nægjanlegrar hvíldar til að geta sinnt störfum sínum. Í því skyni skal kveðið á um hámark daglegrar, vikulegrar og tveggja vikna vinnuskyldu ökumanns og skyldu hans til hvíldar eða til að gera hlé á akstri.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sbr. 1. mgr., ökurita o.fl. þar sem m.a. skal kveðið á um:

- ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- lágmarksaldur ökumanna sem sjá um þá flutninga sem reglurnar taka til,
- leyfilegan aksturstíma ökumanns, sbr. 1. mgr., og skyldu hans til að gera hlé á akstri og til að taka hvíld frá akstri miðað við daglegan, vikulegan og tveggja vikna akstur,
- skyldu til notkunar ökurita sem er búnaður ökutækis þar sem m.a. eru skráðar og

- geymdar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns auk hraða ökutækis,
- e. skyldu til að varðveita í ökuritaskífum, ökurita, á ökuritakorti eða með öðrum hætti upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma,
 - f. skyldu til afhendingar gagna með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar, sbr. d- og e-lið,
 - g. útgáfu, efni og form ökuritakorta sem er lykill að rafrænum ökurita og í eru varðveittar rafrænar upplýsingar um aksturs- og hvíldartíma ökumanns,
 - h. skyldu flutningsaðila til að leita til viðurkennds viðgerðarmanns eða verkstæðis til uppsetningar og skoðunar á ökurita,
 - i. gjald fyrir ökuritakort,
 - j. skyldu ökumanns og flutningsaðila til að fylgja reglum sem ráðherra setur samkvæmt þessari grein,
 - k. hvernig með skuli fara þegar tveir eða fleiri ökumenn skipta með sér akstri sem fellur undir grein þessa.

Haga skal meðferð persónuupplýsinga sem til verða í tengslum við notkun ökurita í samræmi við ákvæði laga um persónuvernd og meðferð persónuupplýsinga.

54. gr.

Frávik frá aksturs- og hvíldartíma.

Sé umferðaröryggi ekki teflt í tvísýnu er ökumanni heimilt að víkja frá reglum sem settar eru á grundvelli c-liðar 2. mgr. 53. gr. varðandi aksturstíma þurfi hann að ná hentugum áfangastað, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks eða til þess að koma í veg fyrir tjón á ökutæki eða farmi.

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

55. gr.

Skipulag vinnutíma, ábyrgð flutningsaðila og notkun ökurita.

Flutningsaðili skal skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 53. gr. og hafa eftirlit með því að eftir þeim sé farið í starfseminni. Með sama hætti skulu ökumaður og flutningsaðili sjá til þess að ökuriti sé notaður og að fylgt sé reglum um notkun hans og um varðveislu gagna sem varða aksturs- og hvíldartíma.

Óheimilt er að miða laun ökumanns sem annast farþega- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni samkvæmt þessum kafla við ekna vegalengd eða flutt magn af farmi séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu. Jafnframt er óheimilt að veita ökumanni kaupauka eða launauppbót í þessum tilvikum.

56. gr.

Farstarfsmenn

Farstarfsmönnum er skylt að haga vinnutíma og vinnutilhögun í samræmi við reglur sem ráðherra setur. Flutningsaðili ber ábyrgð á því að skrá vinnutíma farstarfsmanna.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skipulag vinnutíma farstarfsmanna sem annast farþega- og farmflutninga á vegum í atvinnuskyni. Í reglunum skal m.a. kveðið á um:

- a. ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,
- b. skilgreiningu vinnustaðar, vinnutíma og hvíldartíma,
- c. skyldu til skráningar vinnutíma, og

- d. skyldu til varðveislu gagna í a.m.k. tvö ár frá því að viðkomandi tímabili lýkur.

XI. KAFLI

Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.

57. gr.

Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar.

Ökumanni ökutækis er við akstur óheimilt að nota farsíma, snjalltæki eða önnur raftæki sem truflað geta aksturinn, án handfrjálts búnaðar.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um notkun fjarskiptabúnaðar eða raftækja sem valdið geta truflun við akstur, þar á meðal um bann eða takmarkanir við notkun slíks búnaðar meðan á akstri stendur.

XII. KAFLI

Ökuskírteini og ökuþróf.

58. gr.

Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.

Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskírteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út. Ríkislögreglustjórinn getur falið sýslumönnum að annast útgáfu ökuskírteinis.

Veita má ökuskírteini þeim sem:

- a. er fullra 17 ára
- b. sér nægilega vel og er að öðru leyti nægilega heilbrigður, andlega og líkamlega, til að geta stjórnað ökutæki örugglega, sbr. þó 5. mgr. þessarar greinar,

c. Hefur hlotið kennslu löggilts ökukennara, fengið þjálfun í ökugerði ef við á og sannað með prófi að hann hafi næga aksturshæfni og þekkingu á umferðarlöggjöf og á ökutæki og meðferð þess til að geta stjórnað því örugglega, og

- d. hefur fasta búsetu hér á landi

Ráðherra setur reglur um aldursmörk og námskröfur til að mega stjórna dráttarvél, bifreið með eftirvagni, bifhjóli í AM-, A1-, A2- og A-flokki með og án hliðarvagns og bifreið í C1-, C-, D1- og D-flokki sem og til farþega og vöruflutninga í atvinnuskyni.

Svipta skal þann sem ekið hefur ökutæki án þess að hafa fengið til þess réttindi, réttinum til að öðlast ökuskírteini í fjóra mánuði. Hafi viðkomandi ekki náð 17 ára aldri þegar brotið var framið skal miða sviptinguna við þann dag er hann verður fullra 17 ára, að öðrum kosti gilda almennar reglur um upphaf sviptingartíma. Framlengja skal sviptingu réttar til að öðlast ökuskírteini um fjóra mánuði fyrir hvert skipti sem ekið er án ökuréttinda.

Ráðherra getur sett reglur um að veita megi fötluðum manni ökuskírteini til að mega stjórna hægfare vélknúnu ökutæki sem er sérstaklega hannað fyrir fatlað fólk.

Ökumanni með bráðabirgðaskírteini fyrir B-flokk er óheimilt að aka vélknúnu ökutæki sem er þyngra en 3.500 kg af leyfðri heildarþyngd.

Neita má þeim um ökuskírteini sem háður er notkun ávana- og fíkniefna, áfengis eða annarra sljóvgandi efna. Bera má ákvörðun um þetta undir dómstóla samkvæmt reglum 68. gr. a almennra hegningarlaga.

Ökumaður skal hafa ökuskírteini meðferðis við akstur og framvísa því sé þess krafist af lögreglu eða eftir atvikum eftirlitsmanni skv. XVII. kafla.

Ríkislögreglustjóri skal halda skrá um ökuskírteini og ökuferil samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

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

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði m.a. um:

- a. flokka ökuréttinda
- b. efni og form ökuskírteinis,
- c. skilyrði til útgáfu og endurnýjunar ökuskírteinis,
- d. nánari kröfur skv. b–d-lið 2. mgr.,
- e. akstursmat skv. 59. gr. og námsheimild skv. 67. gr., og
- f. búsetuskilyrði og undanþágur frá þeim varðandi mismunandi flokka ökuréttinda.

59. gr.

Bráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini til byrjanda.

Ökuskírteini fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk til byrjanda eru tvenns konar:

- a. bráðabirgðaskírteini, og
- b. fullnaðarskírteini sem er gefið út fullnægi byrjandi eftirtöldum skilyrðum:
 1. hafi haft bráðabirgðaskírteini samfellt í eitt ár, farið í akstursmat og fengið að því loknu staðfestingu ökukennara um fullnægjandi árangur,
 2. hafi ekki á síðustu tólf mánuðum fengið punkt í punktakerfi vegna umferðarlagabrots eða á sama tíma verið án ökuréttar vegna akstursbanns eða ökuleyfissviptingar.

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

60. gr.

Gildistími ökuskírteinis.

Gildistími ökuskírteinis skal ákveðinn frá útgáfudegi þess.

Gildistími bráðabirgðaskírteinis er þrjú ár fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk.

Gildistími fullnaðarskírteinis er 15 ár sömu flokka, sbr. þó a-lið 4. mgr. varðandi B-flokk, en þó fyrir umsækjanda sem orðinn er 60 ára tíu ár, 65 ára fimm ár, 70 ára fjögur ár, 71 árs þrjú ár, 72 ára tvö ár og 80 ára eða eldri eitt ár. Ökuskírteini fyrir AM- og T-flokk skal gefa út til sama tíma.

Gildistími ökuskírteinis er fimm ár fyrir:

- a. B-flokk til farþegaflutninga í atvinnuskyni,
- b. C1- og C-flokk, þ.m.t. til farmflutninga í atvinnuskyni,
- c. D1- og D-flokk, þ.m.t. til farþegaflutninga í atvinnuskyni,
- d. réttindi til aksturs í atvinnuskyni sem fylgdu eldri ökuréttindum.

Fyrir umsækjanda sem orðinn er 70 ára er gildistími ökuskírteinis fjögur ár, sbr. 1. mgr., fyrir umsækjanda sem er 71 árs þrjú ár, fyrir umsækjanda sem er 72 ára tvö ár og fyrir umsækjanda sem er 80 ára eða eldri eitt ár.

61. gr.

Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja.

Enginn má 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 ökuamaður fullra 15 ára.

Stjórnandi vinnuvélar skal auk þess hafa tilskilin vinnuvélaréttindi. Ákvæði laganna um ökuskírteini gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, um stjórnendur vinnuvéla og dráttarvéla.

Enginn má stjórna léttu bifhjóli í flokki II nema hann hafi gilt ökuskírteini til þess eða til að mega stjórna bifreið eða bifhjóli. Ökuskírteinin til að mega stjórna léttu bifhjóli í flokki II má ekki veita þeim sem er yngri en 15 ára, enda hafi hann áður fengið tilskilda ökukennslu. Enginn sem er yngri en 13 ára má stjórna léttu bifhjóli í flokki I.

Enginn má stjórna torfærutæki nema hann hafi gilt ökuskírteini til að mega stjórna bifreið eða bifhjóli í A1-, A2- eða A-flokki.

62. gr.

Erlend ökuskírteini.

Ráðherra setur reglur um þau skilyrði sem þeir sem dveljast hér á landi og hafa eigi íslenskt ökuskírteini þurfa að fullnægja til að mega stjórna vélknúnu ökutæki, þ.m.t. hvaða skilyrði handhafi erlends ökuskírteinis þarf að uppfylla til að fá íslenskt ökuskírteini.

Ráðherra getur ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið gildi einnig eftir að handhafi þess hefur sest að hér á landi, samkvæmt nánari reglum. Með sama hætti getur ráðherra ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslensk ökuskírteini jafnframt tekin gild í því ríki.

63. gr.

Afturköllun ökuréttinda.

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

Komi fram upplýsingar við meðferð sjúklings á sjúkrastofnun eða hjá heimilislækni um verulega skerta hæfni viðkomandi til aksturs skal gera trúnaðarlækni Samgöngustofu viðvart án tafar. Stendur þagnarskylda læknis því ekki í vegi. Eins fljótt og unnt er skal trúnaðarlæknir óska eftir því að hlutaðeigandi gangist undir læknisrannsókn þar sem metnir eru þeir þættir sem áhrif hafa á aksturshæfni viðkomandi.

Þegar afskipti eru höfð af ökumanni sem lögregla telur vafa leika á að fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 58. gr. skal afturkalla ökuréttindin tímabundið í þrjá mánuði. Þau verða ekki gild að nýju fyrr en ökumaður hefur undirgengist mat á aksturshæfni undir umsjón trúnaðarlæknis Samgöngustofu.

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

Nú fullnægir handhafi ökuréttinda ekki skilyrðum b-liðar 2. mgr. 58. gr. að mati trúnaðarlæknis Samgöngustofu, eða hlutaðeigandi neitar að taka þátt í læknisrannsókn eða prófi sem nauðsynlegt er til að taka ákvörðun samkvæmt þessari grein um hvort skilyrði til að mega stjórna ökutæki séu enn uppfyllt, og skal lögreglan þá afturkalla ökuréttindi ótímabundið þegar niðurstaða liggur fyrir.

Ráðherra setur í reglugerð, að höfðu samráði við velferðarráðherra og landlækni, nánari ákvæði um skipun og hæfi trúnaðarlæknis Samgöngustofu, verklag við framkvæmd mats á aksturshæfni og takmarkaða afturköllun ökuréttinda, svo sem ef ökumaður telst uppfylla kröfur til að aka á ákveðnum tíma dags eða innan ákveðins radíuss frá heimili.

Handhafi fullnaðarskírteinis sem sviptur hefur verið ökuréttindum í annað sinn vegna aksturs undir áhrifum áfengis eða vímuefna öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum

sviptingartíma nema hann hafi sótt sérstakt námskeið á vegum Samgöngustofu og staðist ökuþróf að nýju. Sama á við þann sem fengið hefur sviptingu vegna 12 refsipunkta.

Byrjandi sem hefur fengið bráðabirgðaskírteini skv. 59. gr. og sviptur er ökuréttindum áður en bráðabirgðaskírteinið er endurnýjað í fullnaðarskírteini, öðlast eigi ökuréttindi að nýju að loknum sviptingartíma nema hann hafi sótt sérstakt námskeið vegna aksturbanns skv. 3. mgr. 105. gr. og staðist ökuþróf að nýju.

Sá sem misst hefur ökuréttindi vegna sviptingar, aksturbanns eða afturköllunar skal afhenda lögreglunni ökuskírteini sitt.

Heimilt er að taka gjald vegna þess kostnaðar sem hlýst af starfi trúnaðarlæknis Samgöngustofu.

64. gr.

Ökukennsla.

Starfsleyfi til að annast ökukennslu má aðeins veita þeim sem:

- a. hefur náð 21 ára aldri,
- b. hefur haft ökuréttindi samfelld síðustu þrjú árin, í þeim flokki sem hann sækir um starfsleyfi fyrir,
- c. hefur stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja, og
- d. fullnægir kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni,

Heimilt er að synja um starfsleyfi, eigi ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga við. Enn fremur er heimilt að synja þeim um starfsleyfi sem hlotið hefur dóm fyrir brot gegn ákvæðum XXII. kafla almennra hegningarlaga.

Ráðherra setur nánari reglur um tilhögun ökukennaranáms og prófs.

Ráðherra er heimilt að setja reglur um stofnun, starfsemi og starfsleyfi ökuskóla og ökugerða til akstursæfinga.

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

Endurnýja má starfsleyfi ökukennara til allt að fimm ára í senn uppfylli hann skilyrði til útgáfu starfsleyfis og hafi sótt starfstengd námskeið, í samræmi við ákvæði í reglugerð skv. 66. gr.

65. gr.

Afturköllun starfsleyfis.

Samgöngustofa getur afturkallað starfsleyfi ökuskóla, ökugerða og ökukennara ef skilyrðum fyrir útgáfu leyfis er ekki lengur fullnægt. Um málsmeðferð fer samkvæmt stjórnsýslulögum.

Ökukennari, ökuskóli eða ökugerði sem hefur verið svipt starfsleyfi sínu getur því aðeins öðlast það að nýju að sýnt sé fram á að skilyrði fyrir útgáfu starfsleyfis séu uppfyllt. Leita skal umsagnar hlutaðeigandi lögreglustjóra áður en starfsleyfi er veitt að nýju.

66. gr.

Starfsskyldur ökukennara, ökuskóla og ökugerða.

Ökukennarar, ökuskólar og ökugerði skulu haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði laga þessara og reglna sem ráðherra setur í reglugerð þar sem m.a. er kveðið á um:

- a. nánara inntak starfsleyfis ökukennara, sbr. 64. gr., og eftir atvikum ökuskóla og ökugerða,
- b. málsmeðferð við útgáfu og afturköllun á starfsleyfi ökukennara og ökuskóla og ökugerðis, sbr. 65. gr.,
- c. tilhögun og framkvæmd ökunáms og ökuþrófa,
- d. fyrirkomulag á aðstöðu til bóklegrar og verklegrar ökukennslu og hvort heimilt sé að bókleg kennsla fari fram rafrænt að hluta eða öllu leyti,
- e. aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu,
- f. kröfur til kennslufræðilegrar ráðgjafar,
- g. árlega skýrslugjöf ökuskóla og ökugerða til Samgöngustofu,
- h. kynningar- og leiðbeiningarskyldu ökukennara, ökuskóla og ökugerða gagnvart nemendum,
- i. eftirlit Samgöngustofu með ökukennslu, ökuskólum og ökugerðum, og
- j. starfstengd námskeið ökukennara.

67. gr.

Kennsluakstur.

Kennsluakstur á bifreið má því aðeins fara fram að hjá nemanda sitji ökukennari sem uppfyllir ákvæði 64. gr. sem þá telst stjórnandi bifreiðarinnar. Nemandi telst þó stjórnandi við prófakstur. Nú óskar maður sem hefur ökuskírteini eftir að æfa sig í akstri á ný í viðurkenndri kennslubifreið hjá ökukennara og telst þá ökukennari stjórnandi bifreiðarinnar. Ákvæði 47.–49. og 51. gr. eiga þó ávallt einnig við um nemandann.

Ökukennari ber ábyrgð á að kennsluakstur fari fram á þeim stöðum og þannig að eigi stafi hætta af. Hann skal og gæta þess að eigi stafi óþörf eða veruleg truflun af kennsluakstrinum.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um kennsluakstur á sérstökum lokuðum svæðum, m.a. ökugerðum. Má þar ákveða að kennsluakstur fari fram án þess að ökukennari sitji hjá nemanda.

Kennsluakstur má eigi fara fram fyrr en að fenginni námsheimild lögreglustjóra. Skal nemandi þá fullnægja skilyrðum b-liðar 2. mgr. 58. gr. og má ekki vera svo ástatt um hann að 7. mgr. 58. gr. eigi við. Sá sem sviptur hefur verið ökurétti má eigi hefja akstursþjálfun fyrr en einum mánuði áður en sviptingartímabil rennur út. Slík akstursþjálfun má því aðeins fara fram að hjá nemanda sitji ökukennari, sbr. 1. mgr.

Gefa má út námsheimild áður en aldursskilyrðum skv. 58. gr. er fullnægt fyrir:

- a. B-flokk 12 mánuðum fyrr,
- b. AM-, A1-, A2-, A-, BE- og T-flokk þremur mánuðum fyrr,
- c. C-, C1-, D- og D1-flokk sex mánuðum fyrr, enda hafi umsækjandi fullnaðarskírteini fyrir B-flokk.

68. gr.

Æfingaakstur.

Ökunema sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning er heimilt að æfa akstur bifreiðar sem er ekki yfir 3.500. kg að leyfðri heildarþyngd með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Engum má veita leyfi sem leiðbeinanda nema hann:

- a. hafi náð 24 ára aldri,
- b. hafi gild ökuréttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki, og

c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið sviptur ökuleyfi.

Leyfi skal gefið út á nafn nemanda og leiðbeinanda og til tiltekins tíma, mest 18 mánaða. Leyfið fellur sjálfkrafa úr gildi þegar nemandi hefur öðlast ökuréttindin. Heimilt er að afturkalla leyfi ef sérstaklega stendur á. Leiðbeinandi skal hafa leyfið meðferðis við æfingaakstur og sýna það þegar lögreglan krefst þess.

Bifreið sem notuð er til æfingaaksturs með leiðbeinanda skal sérstaklega auðkennd til æfingaaksturs. Óheimilt er að nota auðkennið við annan akstur.

Æfingaakstur skal fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Samgöngustofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 67. gr.

Leiðbeinanda er óheimilt að taka endurgjald fyrir starf sitt.

XIII. KAFLI

Ökutæki.

69. gr.

Öryggi, gerð og búnaður ökutækis.

Ökutæki skal svo gert og því haldið í þannig ástandi að nota megi án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi og það valdi ekki óþarfa hávaða eða mengun.

Eigandi (umráðamaður) ber ábyrgð á að ökutæki sé í lögmæltu ástandi skv. 1. mgr. og í samræmi við þær reglur sem ráðherra setur á grundvelli 4. mgr.

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

Í reglugerð sem ráðherra setur skulu m.a. koma fram eftirfarandi atriði:

a. kröfur á grundvelli heildargerðarviðurkenningar ökutækis varðandi gerð, búnað og íhluti þess til að tryggja að einungis séu sett á markað ökutæki hér á landi sem uppfylla kröfur um öryggi og um verndun umhverfis,

b. flokkun ökutækja og skilgreiningar á þeim,

c. áletranir og merki sem setja skal á ökutæki vegna skráningar eða eftirlits,

d. heimild til að kveða á um bann við viðskiptum með tiltekna hluti eða búnað í ökutæki til verndar ökumanni eða farþegum ef þeir uppfylla ekki skilyrði reglna sem settar eru eða ef notkun þeirra mundi leiða til hættu eða verulegra óþæginda fyrir ökumann eða aðra vegfarendur og

e. undanþágur frá kröfum enda sé nægjanlegt öryggi tryggt með öðrum hætti.

Samgöngustofa skal uppfæra reglulega tæknilegar reglur um gerð og búnað ökutækja sem fram koma í alþjóðasamningum sem Ísland hefur samþykkt.

70. gr.

Tenging og dráttur ökutækis

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

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

Við létt bifhjól má hvorki tengja eftirvagn né hliðarvagn.

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

71. gr.

Skráning.

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

Í reglugerð sem ráðherra setur skal kveðið á um undanþágu frá skráningu ökutækis sem ætlað er til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum, svo og ökutækis sem ætlað er til aksturs utan almennrar umferðar, og hvar nota megi ökutækið.

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

- a. tilkynningu eigendaskipta,
- b. skráningarkerki, m.a. um útlit, gerð og framleiðslu,
- c. skráningarskírteini,
- d. tímabundinn akstur skráningarskylds ökutækis án skráningar,
- e. afskráningu ökutækis og heimild Samgöngustofu til einhliða afskráningar þess,
- f. tímabundna notkun ökutækis hér á landi sem skráð er erlendis,
- g. skráningu ökutækis í eigu erlends ríkis,
- h. umráðamann ökutækis, réttindi hans og skyldur og
- i. skráningu ökutækis sem ætlað er til aksturs á afmörkuðum, skilgreindum svæðum

Heimilt er að skrá breytingalás á ökutæki í ökutækjaskrá. Breytingalás takmarkar heimildir til nýskráningar, skráningar eigendaskipta og/eða skráningar ökutækis í umferð. Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um framkvæmd skráningar breytingalása. Þar á meðal um það hvers konar breytingalása heimilt er að skrá, hvaða áhrif þeir hafa á skráningar, hverjir geta farið fram á skráningu breytingarláss og að hvaða skilyrðum uppfylltum megi aflétta slíkum skráningum.

72. gr.

Einkamerki

Eigandi bifreiðar eða bifhjóls, þó ekki léttis bifhjóls í flokki I, hefur heimild til þess að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningarkerki ökutækisins (einkamerki).

Fyrir rétt til einkamerkis skal greiða 50.000 kr., auk gjalds fyrir skráningu og skráningarkerki. Réttur til einkamerkis gildir í átta ár. Skráður eigandi ökutækis skal fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Fyrir skráningu á flutningi einkamerkis af einu ökutæki á annað í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. skal greiða sama gjald og fyrir skráningu eigendaskipta að ökutæki.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um heimild til að velja einkamerki á ökutæki samkvæmt þessari grein.

73. gr.

Skoðun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds.

Ökutæki, skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 71. gr., skal færa til reglubundinnar almennrar skoðunar (aðalskoðunar) í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 3. mgr. Ákvæðið gildir þó ekki um dráttarvélar, létt bifhjól í flokki I, torfærutæki og vinnuvélar.

Eigandi (umráðamaður) ökutækis ber ábyrgð á því að ökutæki sé fært til skoðunar í samræmi við 1. mgr.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um skoðun ökutækja, svo sem um:

- a. skilyrði og tíðni aðalskoðunar skv. 1. mgr.,
- b. skilyrði annarra tegunda skoðunar, þar á meðal skoðunar við afhendingu skráningarmerkja, skráningarskoðunar, vegaskoðunar, skoðunar ökutækis sem skráð er til flutnings á hættulegum farmi (ADR-skoðunar), skoðunar vegna breytingar á ökutæki og endurskoðunar,
- c. hverjir annast skoðun og verklag við framkvæmd skoðunar,
- d. starfsemi skoðunarstofa og endurskoðunarverkstæða og
- e. álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 4.–6. mgr.

Hafi eigandi (umráðamaður) ökutækis ekki fært ökutæki til skoðunar innan tilgreindra tímamarka skal greiða sérstakt vanrækslugjald er rennur í ríkissjóð í eftirfarandi tilvikum:

- a. ökutæki hefur ekki verið fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar,
- b. ökutæki hefur ekki verið fært til endurskoðunar þegar liðinn er mánuður frá lokum þess mánaðar er ökutækið skyldi fært til endurskoðunar og
- c. ökutæki hefur ekki verið fært til skoðunar þegar liðinn er mánuður frá því að skráningarmerki hafði verið afhent tímabundið til þess að færa mætti ökutækið til skoðunar.

Fjárhæð vanrækslugjalds skal ákveðin af ráðherra í reglugerð, en hún skal að hámarki vera 100.000 kr. Breyta má fjárhæð gjaldsins til samræmis við almennar breytingar á verðlagi. Heimilt er ráðherra að ákveða mismunandi fjárhæð vanrækslugjalds eftir flokkum ökutækja. Sé ökutæki fært til skoðunar, eftir atvikum aðalskoðunar eða endurskoðunar, eða skráningarmerki þess afhent skoðunarstöð innan mánaðar frá því að vanrækslugjald var lagt á lækkar gjaldið um 50%. Sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu gjaldsins skal fella álagninguna niður. Heimilt er að hækka gjaldið um allt að 100% verði það ekki greitt við skoðun eða endurskoðun sé þess krafist. Heimilt er ráðherra að hækka fjárhæð í samræmi við breytingar á verðlagi.

Vanrækslugjald nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki sem helst við eigendaskipti og má gera fjárnám til tryggingar greiðslu þess hjá eiganda (umráðamanni) ökutækis án undangengins dóms eða sáttar.

Takist ekki birting greiðsluáskorunar sem undanfari nauðungarsölu má fara með mál sem segir í 4. mgr. 109. gr. um birtingu í Lögbirtingablaði. Sú birting hefur sömu réttaráhrif og hefði hún verið birt beint fyrir þeim sem greiðsluáskorun beinist að.

74. gr.

Bann við notkun ökutækis

Nú kemur í ljós að skráningarskylt ökutæki veldur hættu fyrir umferðaröryggi, hefur verið skráð á fölskum forsendum eða er eigi fært til skoðunar þegar krafist er, og getur þá lögreglan tekið af því skráningarmerki án frekari viðvörunar.

Reynist ástand ökutækis, sem lögreglan stöðvar, ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að ökutækið skuli fært til sérstakrar skoðunar hjá skoðunarstofu.

XIV. KAFLI

Notkun öryggis- og verndarbúnaðar.

75. gr.

Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í bifreiðum.

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

Ökumaður skal sjá um að í stað öryggisbeltis eða ásamt öryggisbelti noti barn undir 135 sm á hæð viðurkenndan barnabílstól, beltispúða eða annan sérstakan öryggis- og verndarbúnað sem hæfir stærð þess.

Barn sem er undir 150 sm á hæð má ekki vera farþegi í framsæti bifreiðar sem búin er uppblásanlegum öryggispúða fyrir framan sætið, nema púðinn hafi verið gerður óvirkur.

Eigi er skylt að nota öryggis- eða verndarbúnað þegar ekið er aftur á bak eða við akstur á bifreiðastæði eða við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Ökumaður skal sjá um að farþegi yngri en 15 ára noti öryggis- og verndarbúnað skv. 1.–4. mgr.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar skv. 1.–4. mgr. Þar skal m.a. kveðið á um skyldu til að tilkynna farþegum um skyldubundna notkun öryggisbeltis.

Ráðherra getur sett reglur um undanþágu frá skyldu til að nota slíkan búnað, m.a. við sérstakan akstur og fyrir farþega hópbifreiða í almenningsakstri í þéttbýli. Ekki er heimilt að veita undanþágu frá notkun öryggis- og verndarbúnaðar í hópbifreiðum í almenningsakstri í dreifbýli á vegum þar sem heimilt er að aka hraðar en á 80 km/klst.

76. gr.

Öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóls og torfærutækis.

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

Eigi er skylt að nota hlífðarhjálms við akstur, sbr. 1. mgr., á bifreiðastæði eða við bensínstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður.

Hver sá sem situr í sæti bifhjóls eða torfærutækis, sbr. 1. mgr., sem búíð er öryggisbelti skal nota beltið þegar ökutækið er á ferð.

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

77. gr.

Öryggis- og verndarbúnaður óvarinna vegfarenda.

Barn yngra en 15 ára skal nota hlífðarhjálms við hjólréiðar.

Ákvæði 1. mgr. á ekki við þegar barn hefur fengið læknisvottorð sem undanþiggur það notkun hlífðarhjálms af heilsufars- eða læknisfræðilegum ástæðum.

Lögregla og forsjármenn skulu vekja athygli barna á skyldu skv. 1. mgr.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarbúnað þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru vélknúnu ökutæki.

XV. KAFLI

Flutningur, hleðsla, þyngd og stærð ökutækja.

78. gr.

Hleðsla ökutækja, flutningur farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

Farm ökutækis skal skorða tryggilega og festa við ökutækið. Gæta skal þess að farþegar eða farmur byrgi eigi útsýn ökumanns eða tálmi notkun stjórnækja ökutækis. Farmi skal

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

Ekki má flytja fleiri farþega eða þyngri farm í ökutæki en það er skráð fyrir.

Farm skal flytja þannig að eigi hafi í för með sér hættu fyrir menn eða valdi munatjóni. Þess skal enn fremur gætt að eigi sé hætta á að farmur dragist eftir akbraut eða falli á hana eða valdi rykmekki eða svipuðum óþægindum, umferðartruflun eða óþarfa hávaða.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um hleðslu og frágang farms og skyldu til að breiða yfir farm, svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm. Þá getur ráðherra sett reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.

79. gr.

Flutningur á hættulegum farmi.

Við flutning á hættulegum farmi skal fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. Flutningur telst hvers konar tilfærsla á hættulegum farmi á landi, þ.m.t. lestun, losun og geymsla farmsins í ökutækinu, og annað sem fram fer meðan á flutningi stendur og er þáttur í flutningi farmsins.

Hver sem kemur að flutningi á hættulegum farmi skv. 1. mgr. skal sýna varúð og standa þannig að verki að sem minnst hætta sé á líkams- og heilsutjóni, svo og eignatjóni eða umhverfisspjöllum. Áður en hættulegur farmur er fluttur skal ganga úr skugga um að umbúðir og merking farmsins sé fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skal vera í þannig ástandi að ekki stafi hætta af. Ekki má afhenda hættulegan farm til flutnings þeim sem ljóst er að ekki hefur kunnáttu eða búnað til þess að flytja farminn svo fyllsta öryggis sé gætt.

Lögreglan hefur eftirlit með flutningi á hættulegum farmi. Samgöngustofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmi við reglur skv. 5. mgr. Þegar ökutæki er skráð til flutnings á hættulegum farmi.

Samgöngustofa skal birta samning Sameinuðu þjóðanna um flutning á hættulegum farmi á vegum (ADR) og viðauka hans á vefsetri sínu. Heimilt er að birta viðauka samningsins eingöngu á frummáli hans og skulu þeir uppfærðir jafnóðum og breytingar verða á þeim. Heimilt er að vísa til samningsins og viðauka hans í reglum um flutning á hættulegum farmi.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þar á meðal um flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi) sem ökumaður skal hafa til að annast flutning á hættulegum farmi og eftirlit.

80. gr.

Akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.

Ökumaður ökutækis, sem fjallað er um í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr., skal sýna sérstaka varúð í umferðinni með tilliti til stærðar og þyngdar ökutækisins og skal víkja greiðlega fyrir öðrum og nema staðar ef þörf krefur. Ökumaður skal sérstaklega gæta að umferð reiðhjóla og bifhjóla.

Ökumaður ökutækis skv. 1. mgr. skal við akstur undir brú, í göngum, undir rafmagns- eða símalínu eða við svipaðar aðstæður ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að hætta á manntjóni eða eignatjóni skapist.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. eða í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. getur veghaldari leyft meiri áspunga og heildarþyngd ökutækja á einstökum vegarköflum, svo og

ákveðið minni áspunga eða heildarþyngd á öðrum, hvort tveggja miðað við burðarþol brúar eða vegar.

Samgöngustofa getur, að fengnu samþykki veghaldara og að höfðu samráði við lögreglu, veitt undanþágu frá reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga.

Ráðherra setur í reglugerð nánari reglur um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms, þar á meðal um akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja. Reglur þessar skulu einnig taka til samtengdra ökutækja. Í reglunum getur ráðherra m.a. kveðið á um í hvaða tilvikum kalla verður til aðstoð lögreglu við flutning á vegum. Þá skal í reglum þessum kveðið á um hámark áspunga og heildarþyngdar ökutækja, með og án farms.

Heimilt er að innheimta gjald vegna kostnaðar við veitingu undanþágu og eftirlit með að skilyrði séu uppfyllt, svo og aðstoð lögreglu og Samgöngustofu við flutning og tilhögun á útgáfu leyfis sem nánar er kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setur.

XVI. KAFLI

Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.

81. gr.

Umferðarstjórn

Lögreglan stjórnar umferð þar sem hún telur þess þörf.

Við vegavinnu, og þar sem skemmd hefur orðið á vegi þannig að hætta stafi af fyrir umferð getur veghaldari eða sá sem hefur með höndum vegavinnu stjórnað umferð, eftir því sem nauðsynlegt er, þar á meðal beint henni fram hjá vinnusvæði.

Ráðherra getur sett reglur um merkjagjöf við umferðarstjórn, þar á meðal um heimild annarra en lögreglunnar til að stjórna umferð.

82. gr.

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

Veghaldari getur kveðið á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að höfðu samráði við sveitarstjórn, þegar það á við, og að fengnu samþykki lögreglu, m.a. um:

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

Á þjóðvegum ákveður Vegagerðin hraðamörk skv. 2.–4. mgr. 36. gr.

Hraðamörk á þjóðvegum í þéttbýli skulu þó ákveðin að fengnu samþykki viðkomandi sveitarstjórnar og lögreglu. Á öðrum vegum ákveður sveitarstjórn hraðamörkin að fengnu samþykki lögreglu.

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

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

83. gr.

Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.

Veghaldari getur, í samráði við lögreglu og almannavarnanefnd, þegar það á við, takmarkað eða bannað umferð vélknúinna ökutækja um stundarsakir á vegi sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum orsökum þar til viðgerð er lokið eða hætta liðin hjá.

Sveitarstjórn og Vegagerðinni, þegar um þjóðveg er að ræða, er heimilt að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hætta er talin á að svo verði. Til grundvallar slíku banni skal liggja fyrir rökstuðningur fyrir takmörkun umferðar vegna mengunar, studdur mæliniðurstöðum og mengunarspám.

Takmarkanir á umferð vegna mengunar frá ökutækjum geta t.d. falist í breytingum á hámarks hraða, takmörkun á umferð stærri ökutækja eða takmörkun almennrar umferðar með því að heimila tilteknum bifreiðum akstur á ákveðnum svæðum eftir oddatölu/jafnri endatölu eða sambærilegum endabókstaf skráningarmarkja. Upplýsingar um slíkar takmarkanir skulu gefnar með umferðarmerkjum og auglýsingum á opinberum vettvangi, svo sem á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um úrræði og við hvaða kringumstæður grípa megi til takmarkana, sbr. 2. og 3. mgr. Ráðherra getur einnig sett nánari reglur um notkun neglðra hjólbarða, þ.m.t. á hvaða tímabili og við hvaða aðstæður notkun þeirra er heimil.

84. gr.

Stöðukort og stöðureitir.

Ráðherra getur ákveðið að þar sem heimild til lagningar ökutækja er tímabundin megi því aðeins leggja ökutæki að notuð skuli sérstök stöðukort. Ráðherra setur reglur um stöðukort og notkun þeirra.

Sveitastjórn er heimilt að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í umráðum hennar, þ.m.t. á þjóðlendum innan marka sveitarfélagsins. Reglur um notkun stöðureita á landi í umráðum sveitarstjórnar þurfa samþykki lögreglustjóra. Reglur um notkun stöðureita á þjóðlendum skulu samþykktar af ráðherra er fer með málefni þjóðlendna.

Sveitarstjórn innheimtir gjald skv. 2. mgr. á stöðureitum á landi í umráðum hennar og á þjóðlendum innan marka sveitarfélagsins. Samþykki ráðherra er fer með málefni þjóðlendna þarf fyrir gjaldtöku innan þeirra.

Að fengnu samþykki ráðherra er fer með málefni ríkisjarða og lands í eigu ríkisins er ráðherra heimilt að setja reglugerð um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í umráðum ríkisins, öðru en þjóðlendum og náttúruverndarsvæðum.

Ráðherra innheimtir gjald skv. 4. mgr. eða felur öðrum að sjá um innheimtuna með samningi.

Fjárhæð gjalds samkvæmt þessari grein miðast við að standa straum af byggingarkostnaði, viðhaldi og rekstri stöðureita, þ.m.t. launum varða, og kostnaði við uppbyggingu, viðhald og rekstur þjónustu sem veitt er í tengslum við notkun stöðureita, svo sem salernisaðstöðu, og gerð og viðhaldi göngustíga og tenginga við önnur samgöngumannvirki. Gjaldskrá skal birta notendum á aðgengilegan hátt.

85. gr.

Stæðiskort fyrir hreyfihamlaða

Eingöngu handhafa stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða er heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem ætlað er fyrir fatlaða og auðkennt með þar til gerðu umferðarmerki eða þar

sem á annan hátt er sannanlega gefið til kynna að um stæði fyrir ökutæki hreyfihamlaðs einstaklings sé að ræða.

Handhafa stæðiskorts skv. 1. mgr. er jafnframt heimilt að leggja ökutæki í gjaldskylt bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu, enda sé þá gætt ákvæða 3.–5. mgr.

Þegar ökutæki er lagt í bifreiðastæði skal stæðiskorti komið fyrir innan við framrúðu þannig að framhlið þess er vel sýnileg að utan.

Skylt er að sýna stæðiskort við eftirlit. Heimilt er lögreglumanni eða stöðuverði sem annast eftirlit með stöðvunarbrotum að leggja hald á stæðiskort til bráðabirgða ef grunur leikur á misnotkun þess.

Ef stöðuvörður verður var við misnotkun stæðiskorts skal hann gera viðkomandi lögreglustjóra viðvart.

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum 27. og 28. gr. um stöðvun og lagningu ökutækis, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir þá, sbr. 108. gr.

86. gr.

Umferðarmerki o.fl.

Veghaldari skal sjá um að umferðarmerki verði sett á eða við veg þar sem sérreglur gilda um umferð eða þörf er á til stjórnunar eða leiðbeiningar.

Eigi má án leyfis veghaldara setja merki á eða við veg, sbr. 1. mgr. 12. gr.

Kostnað vegna merkja skv. 1. mgr. skal veghaldari greiða, nema um annað sé um samið

Um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa og hljóðmerkja og annarra merkja á eða við veg til stjórnunar á eða leiðbeiningar fyrir umferð, svo og hvað þau tákna og hvenær megi frá þeim víkja, skal kveðið á í reglugerð sem ráðherra setur.

87. gr.

Öryggisráðstafanir vegna framkvæmda við veg.

Þar sem vegavinna fer fram eða umferð er raskað af öðrum ástæðum þannig að hætta stafi af er þeim sem stjórnar verki skylt að sjá um að staðurinn verði merktur á fullnægjandi hátt. Veghaldari getur með samningi falið þeim sem annast framkvæmd við veg að setja upp fullnægjandi merkingar.

Leyfi veghaldara þarf til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni sem getur haft í för með sér óþægindi eða hættu fyrir umferðina, nema sérstakar ástæður geri geymslu til bráðabirgða nauðsynlega. Ef eigi er unnt að setja slíka muni, tæki eða efni út fyrir akbraut skal þeim komið fyrir eins utarlega á henni og unnt er og staðurinn auðkenndur viðvörunarmerkjum.

Ráðherra setur nánari ákvæði í reglugerð um framkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar og ábyrgð veghaldara og verktaka við að tryggja öryggi á verkstað.

88. gr.

Auglýsingaskilti við veg.

Spjöld, auglýsingar, ljósaskilti eða sambærilegan búnað má eigi setja á eða við veg þannig að honum sé beint að umferð nema með heimild veghaldara. Veghaldari getur synjað um leyfi eða gert kröfu um að slíkur búnaður verði fjarlægður ef hann telur hann draga úr umferðaröryggi, þ.á.m. ef misskilja má hann sem umferðarmerki, umferðarskilti eða vegmerkingu, búnaður tálmar vegsýn eða er til þess fallinn að draga athygli vegfarandans frá vegi eða umferðinni.

Hluti, sem eru þess eðlis sem greinir í 1. mgr. og sjást frá vegi, getur lögreglan látið fjarlægja ef þeir líkjast merkjum skv. 1. mgr. 88. gr. eða geta að öðru leyti verið villandi eða valdið óþægindum fyrir umferð.

XVII. KAFLI

Eftirlit lögreglu með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl.

89. gr.

Eftirlit með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja.

Vegaeftirlitsmönnum lögreglu og lögreglumönnum er heimilt að stöðva ökutæki og skoða ástand þess, stærð, heildarþyngd, áspunga og búnað ökutækis, sem og hleðslu þess, frágang og merkingu farms, og skoða annað, þar á meðal hvort gætt hafi verið ákvæða 79. gr. um flutning á hættulegum farmi. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það verði fært til sérstakrar skoðunar.

Vegaeftirlitsmönnum lögreglu og lögreglumönnum er heimilt að stöðva akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd í því skyni að kanna hvort fylgt hafi verið ákvæðum X. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 69. gr. um búnað slíkra ökutækja, 78. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, 79. gr. um flutning á hættulegum farmi og 80. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.

Skylt er að stöðva ökutæki þegar vegaeftirlitsmenn lögreglu eða lögreglumenn gefa stöðvunarmerki skv. 1. og 2. mgr. Ökumanni ökutækis til farþega- eða farmflutninga er skylt að hlíta því að vegaeftirlitsmenn lögreglu og lögreglumenn skoði stærð, heildarþyngd, áspunga og búnað ökutækis, sem og hleðslu þess, frágang og merkingu farms, og geri aðrar athuganir sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlits samkvæmt 2. mgr. og ber þeim einnig að veita aðgang að upplýsingum sem varðveittar eru í ökurita ökutækis, á ökuritakorti eða með öðrum hætti.

Reynist við eftirlit heildarþyngd eða áspungi ökutækis meiri en heimilt er ber ökumanni að fara eftir fyrimælum vegaeftirlitsmanna lögreglu og lögreglumanna um að létta ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhaldandi akstur ökutækis krefjist þeir þess.

Telji vegaeftirlitsmenn lögreglu eða lögreglumenn við eftirlit skv. 2. mgr. ástæðu til að ætla að í akstri ökutækis, sem er meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, hafi verið brotið gegn ákvæðum þeim sem vísað er til í 2. mgr. skal lögregla hefja rannsókn.

90. gr.

Upplýsingaskylda og málsmeðferð vegna vegaeftirlits.

Flutningsaðili eða ökumaður ökutækis til farþega- eða farmflutninga skal að kröfu vegaeftirlitsmanns lögreglu eða lögreglumanns afhenda þau gögn sem nauðsynleg þykja við athugun einstaks máls skv. 2. mgr. 89. gr., þar á meðal gögn með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 91. gr. Þetta gildir jafnt við eftirlit á vegum og í starfsstöð flutningsaðila, hvort sem gögnin eru afhent á staðnum eða send lögreglu.

91. gr.

Framkvæmd vegaeftirlits.

Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um hæfi og þjálfun starfsmanna sem sinna vegaeftirliti, einkennisbúnað, skilríki, tækjabúnað og framkvæmd eftirlits, svo og málsmeðferð skv. 89. og 90. gr.

92. gr.

Flutningur vegaeftirlits.

Ráðherra er heimilt að taka ákvörðun um að flytja það vegaeftirlit, sem kveðið er á um í kaflanum, að hluta eða heild til Samgöngustofu eða Vegagerðarinnar. Hjóta eftirlitsmenn viðkomandi stofnunar þá þær heimildir vegaeftirlitsmanna sem kveðið er á um í þessum kafla. Skal það gert að undangengnu samráði við lögreglu.

XVIII. KAFLI

Viðurlög.

93. gr.

Brot er varða sektum.

Sá skal sæta sektum sem brýtur gegn 4. gr., 1. og 2. mgr. 5. gr., 6.–13. gr., 16.–34. gr., 38.–40. gr., 41. gr., 2. og 3. mgr. 42. gr., 44. gr., 45. gr., 3. mgr. 51. gr., 53. gr., 57. gr., 67.–68. gr., 69.–71. gr., 75. gr., 76. gr., 2. og 3. mgr. 78. gr., 79. gr. og 1. og 2. mgr. 80. gr., 2. mgr. 86. gr., 87.–88. gr. eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.

Eigi skal refsa skv. 1. mgr. fyrir brot sem tilgreind eru í 1. mgr. 108. gr. nema stöðvun eða lagning ökutækis hafi haft í för með sér hættu fyrir aðra eða að óþörfu valdið óþægindum fyrir umferðina.

Heimilt er að gera skráðum eiganda (umráðamanni) vélknúins ökutækis sekt ef ökutækið hefur verið notað við brot gegn ákvæðum 35. eða 36. gr. um hraðakstur eða við akstur á móti rauðu ljósi, sbr. 1. mgr. 7. gr., án þess að sýnt sé fram á ásetning eða gáleysi eiganda eða umráðamanns og brot ökumanns varðar ekki punktum skv. 2. mgr. 98. gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í algjöru heimildarleysi.

Ef skilyrði 3. mgr. eru fyrir hendi og lögaðili er eigandi ökutækis er heimilt að gera honum sekt samkvæmt reglum II. kafla A almennra hegningarlaga.

94. gr.

Brot er varða sektum eða fangelsi.

Sá skal sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn ákvæðum 35.–37. gr., 47.–49. gr., 51. – 52. gr., 58. gr. eða 61. gr. eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim.

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn ákvæðum 35. og 36. gr. skal höfð hliðsjón af aukinni áhættu sem hraðabrotið hefur í för með sér. Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km á klst. eða meiri skal sekt ákveðin hærri en ella. Sama gildir um ákvörðun sektar vegna hraðabrots við akstur:

- a. bifreiðar sem er 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd með eftirvagn, þ.m.t. fellihýsi, tjaldvagn og hjólhýsi,
- b. flutninga- eða vörubifreiðar,
- c. hópibifreiðar í almenningsakstri og hópibifreiðar og
- d. bifhjóls með hliðarvagni eða skráningarskyldum eftirvagni.

95. gr.

Brot eiganda eða lögaðila.

Ef brot, sem greinir í 93. eða 94. gr. eða í ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim, er framið eftir fyrirmælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið.

96. gr.

Sektareglugerð ráðherra.

Sektir allt að 500.000 kr. fyrir brot skv. 93. og 94. gr. og ákvæðum reglugerða settra samkvæmt þeim skulu ákveðnar í reglugerð sem ráðherra setur að fengnum tillögum ríkissaksóknara. Í reglugerðinni skal tilgreint hvaða tegunda brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Heimilt er að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

97. gr.

Fullkomin samlagning sekta.

Þegar ákvörðun sektar vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 93. eða 94. gr. eða í ákvæðum í reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim skal sektin vera samtala sekta vegna hvers brots um sig, enda rúmist refsingin innan sektarmarka almennra hegningarlaga.

98. gr.

Almennar reglur um sviptingu ökuréttar.

Svipta skal mann rétti til að stjórna ökutæki sem ökuskírteini þarf til ef hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur slíks ökutækis eða ef telja verður, með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns ökutækisins, varhugavert að hann stjórni vélknúnu ökutæki. Getur svipting náð til ákveðins flokks ökuréttinda skv. reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011, með síðari breytingum, eða sviptingar ökuréttar í heild.

Nú hefur maður á þriggja ára tímabili gerst sekur um þrjú eða fleiri brot á lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim og náð tilteknum punktafjölda samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota, og skal hann þá sviptur ökurétti í þrjá mánuði til viðbótar þeirri sviptingu ökuréttar sem við síðasta brotinu kann að liggja. Ráðherra setur, að fenginni umsögn ríkissaksóknara, reglugerð um ökuferilskrá og punktakerfi vegna umferðarlagabrota, þar á meðal um hvaða vægi einstök brot skuli hafa í punktum talið við ákvörðun um beitingu sviptingar ökuréttar vegna uppsöfnunar punkta.

Svipting ökuréttar skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en einn mánuð, eða ævilangt ef sakir eru miklar eða brot er ítrekað öðru sinni.

Þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er skal svipting ökuréttar eigi ákvörðuð skemur en í þrjá mánuði.

Svipting ökuréttar felur í sér sviptingu ákveðins réttar samkvæmt ökuskírteini og réttar til að öðlast ökuskírteini.

99. gr.

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

Nú hefur ökumaður tvívegis áður sætt sekt vegna brota á ákvæðum X. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og er þá heimilt að svipta hann tímabundið rétti til að stjórna bifreið í tilteknum flokki til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni í samræmi við ákvæði 98. gr.

100. gr.

Svipting ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 48. gr. eða 49. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 51. gr. og skal hann þá sviptur ökurétti. Ef sérstakar málsbætur eru og ökumaður hefur ekki áður gerst sekur um sams konar brot eða annað verulegt brot gegn skyldum sínum sem ökumaður má sleppa sviptingu ökuréttar vegna brots á ákvæðum 1. mgr. 48. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, eða 49. gr.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 48. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts skal hann ekki sviptur ökurétti við fyrsta brot.

Neiti stjórnandi vélknúins ökutækis að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 51. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 48. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár og sex mánuði og allt að tveimur árum og sex mánuðum eftir alvarleika brots og vínandamagn í blóði ökumanns eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér.

Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 49. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en sex mánuði og allt að tveimur árum eftir alvarleika brots og magni ávana- og fíkniefna í blóði ökumanns.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn 48. gr. og vínandamagn í blóði hans er yfir 2% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér fer yfir 1,00 milligramm í lítra lofts og skal hann þá sviptur ökurétti eigi skemur en þrjú ár.

Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis áður brotið gegn ákvæðum 48. eða 49. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 51. gr. og hann gerist sekur um eitthvert þessara brota og skal svipting ökuréttar þá eigi vara skemur en þrjú ár og allt að fimm árum eftir alvarleika brots og magni vínanda eða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið. Varði síðara brotið við 3. mgr. 48. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Ef 2. mgr. þessarar greinar á við um fyrra brot ökumanns skal svipting ökuréttar fara eftir reglum 1. mgr., nema ákvæði 4. og 6. mgr. eigi við um síðara brot ökumanns.

Ökumaður skal ekki beittur viðurlögum skv. 1. mgr., sbr. 5. mgr., ef:

- a. hann hefur meðferðis við stjórn ökutækis vottorð læknis er sýnir fram á að hann sé haldinn tilteknum sjúkdómi eða ástandi og þurfi af þeim orsökum að neyta þeirra efna sem í blóði hans mælist og
- b. hann sýnir fram á að hann hafi fengið útgefið lyfjaskírteini frá Sjúkratryggingum Íslands, sbr. lög um sjúkratryggingar, vegna neyslu þeirra efna sem í blóði hans mælist og
- c. sýnt er fram á, með mati læknis að undangenginni læknisskoðun sem fram fer að beiðni lögreglu í framhaldi af stöðvun ökutækis, að hann hafi verið hæfur til að stjórna ökutækinu örugglega.

Tekið skal fram í vottorði læknis skv. a-lið 8. mgr. að sjúklingurinn sé þrátt fyrir sjúkdóm sinn og lyfjainntöku fullkomlega fær um að stjórna ökutæki.

101. gr.

Bráðabirgðasvipting.

Nú telur lögreglustjóri skilyrði til sviptingar ökuréttar vera fyrir hendi, og skal þá svipta ökumann ökurétti til bráðabirgða svo fljótt sem unnt er. Ákvörðun þessa má bera undir dómstóla samkvæmt reglum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina ökumanni um þann rétt þegar ákvörðun er birt. Úrlausn héraðsdóms sætir kæru til Landsréttar.

Sviptingartími skv. 1. mgr. skal dragast frá endanlegum sviptingartíma.

102. gr.

Áhrif áfrýjunar.

Áfrýjun dóms, þar sem kveðið er á um sviptingu ökuréttar, frestar ekki verkun hans að því leyti. Þó getur dómari ákveðið með úrskurði að áfrýjun fresti framkvæmd sviptingar ef sérstaklega stendur á.

103. gr.

Brot erlendis.

Nú hefur íslenskur ríkisborgari eða maður með fasta búsetu hér á landi sætt sviptingu ökuréttar eða refsingu erlendis fyrir verknað sem samkvæmt lögum þessum hefði varðað sviptingu ökuréttar og má þá svipta hann þeim rétti í sérstöku opinberu máli. Koma þá að öðru leyti til framkvæmda ákvæði 98.-102. gr.

104. gr.

Endurveiting ökuréttar.

Nú hefur maður verið sviptur ökurétti um lengri tíma en þrjú ár og getur þá lögreglustjóri, þegar svipting hefur staðið í þrjú ár, heimilað að honum skuli veittur ökuréttur að nýju. Hafi maður verið sviptur ökurétti ævilangt má þó eigi veita ökurétt að nýju fyrr en svipting hefur staðið í fimm ár.

Endurveitingu ökuréttar skv. 1. mgr. má heimila þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. Við mat á umsókn vegna endurveitingar skal m.a. litið til þess að viðkomandi hafi sýnt reglusemi og að ekki séu lengur fyrir hendi þær ástæður sem ökuleyfissviptingin byggðist á. Við matið skal litið til eftirfarandi þátta:

- a. brotaferils samkvæmt sakavottorði frá sviptingu,
- b. háttsemi samkvæmt málaskrá lögreglu,
- c. útistandandi sekta og sakarkostnaðar enda eigi hann rót í málarekstri vegna sviptingarinnar og umsækjandi er gjaldfær,
- d. aðstæðna umsækjanda að öðru leyti.

Ef umsækjandi hefur á sviptingartímabilinu gerst sekur um brot gegn 58. gr. lengist tími til endurveitingar um sex mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki um tvö ár.

Ef umsækjandi hefur erlendis orðið vís að ölvunarakstri, verið sviptur ökurétti eða hlotið dóm vegna annarra brota á umferðarlögum, sem hefðu haft áhrif á endurveitingu ef framin væru hér á landi, skal litið til þeirra við ákvörðun um endurveitingu.

Heimilt er að kæra synjun lögreglustjóra á endurveitingu ökuréttar til ráðherra. Um málsmeðferðina fer samkvæmt stjórnarsýslulögum.

Ráðherra getur í reglugerð sett nánari reglur um endurveitingu ökuréttar, um námskeið fyrir þá sem sviptir hafa verið ökurétti og málsmeðferð við endurveitingu ökuréttar að afloknu námskeiði.

105. gr.

Akstursbann.

Lögreglustjóri skal banna byrjanda með bráðabirgðaskírteini að aka hafi hann fengið fjóra eða fleiri punkta samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota áður en bráðabirgðaskírteinið er endurnýjað í fullnaðarskírteini. Akstursbanni skal eingöngu beitt einu sinni á gildistíma bráðabirgðaskírteinis.

Þegar skilyrði 1. mgr. fyrir akstursbanni eru fyrir hendi skal svo fljótt sem unnt er banna byrjanda að aka. Með akstursbanni eru afturkölluð þau ökuréttindi sem bráðabirgðaskírteinið veitir og nýtur byrjandi þá sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi.

Akstursbannið gildir þar til byrjandinn hefur sótt sérstakt námskeið vegna akstursbanns og staðist ökuþróf að nýju. Námskeiðið skal haldið reglulega og eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti, enda sé þess þörf. Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun námskeiðs, þar á meðal um fjölda þátttakenda og markmið og lengd námskeiðs.

Ákvörðun lögreglustjóra um akstursbann má kæra til ráðherra innan eins mánaðar frá því að ákvörðunin var tilkynnt byrjanda. Heimilt er að bera úrskurð ráðherra undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála.

106. gr.

Haldsréttur í ökutækjum.

Nú er ökumaður vélknúins ökutækis búsettur erlendis og ökutæki það sem brotið var framið með skráð erlendis, og getur þá lögreglan lagt hald á ökutækið þar til makleg sekt, málskostnaður, gjald vegna stöðvunarbrota, skaðabætur eða iðgjald fyrir lögboðna ábyrgðartryggingu hefur verið greitt eða trygging fyrir greiðslu sett. Ef greiðsla hefur eigi farið fram innan tveggja mánaða frá endanlegri niðurstöðu máls má leita fullnustu í ökutækinu.

Þegar hald er lagt á ökutæki skv. 1. mgr. gilda, eftir því sem við á, ákvæði laga um meðferð sakamála um hald á munum. Hald skal því aðeins lagt á ökutækið að þess sé þörf til að tryggja framangreinda greiðslu. Hafi ökumaður notað ökutæki í algeru heimildarleysi má eigi leggja hald á það.

Ákvæði 1. mgr. verður ekki beitt gagnvart öikumönnum sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð nema að því er varðar gjald vegna stöðvunarbrota.

107. gr.

Upptaka ökutækja.

Þegar um stórfelldan eða ítrekaðan ölvunarakstur er að ræða sem ekki fellur undir 2. mgr., stórfelldan eða ítrekaðan akstur manns sem sviptur hefur verið ökurétti eða manns sem ekki hefur öðlast ökuréttindi, stórfelldan eða ítrekaðan hraðakstur eða akstur sem telst sérlega vítaværður að öðru leyti má gera upptækt vélknúnað ökutæki sem ökuskipteini þarf til að stjórna og notað er við brotið nema það sé eign manns sem ekkert er við brotið riðinn. Við sömu aðstæður og með sömu skilyrðum má gera upptækt vélknúnað ökutæki sem ökuskipteini þarf til að stjórna og er eign þess sem hefur framið brotið, enda þótt ökutækið hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Gera skal ökutæki upptækt þegar eigandi þess hefur verið dæmdur sekur eða gengist undir refsingu vegna aksturs undir áhrifum fíkniefna eða undir áhrifum áfengis sem hefur í för með

sér sviptingu ökuréttar og vínandamagn í blóði er 1,20% eða meira eða vínandamagn í lítra lofts sem hann andar frá sér nemur 0,60 milligrömmum eða meira og viðkomandi hefur tvisvar síðustu þrjú árin fyrir brotið verið dæmdur sekur eða gengist undir refsingu fyrir akstur undir áhrifum fíkniefna eða áfengis þar sem vínandamagn í blóði hefur mælst 1,20% eða meira eða vínandamagn í lítra lofts sem hann andar frá sér hefur numið 0,60 milligrömmum eða meira og sem hefur haft í för með sér sviptingu ökuréttar. Gera skal ökutæki upptækt enda þótt það hafi ekki verið notað þegar brotið var framið.

Víkja má frá ákvæði 2. mgr. í undantekningartilvikum þegar sérstakar ástæður mæla með því.

Ökutæki sem gert er upptækt skal vera eign ríkissjóðs. Hafi einhver beðið tjón við brotið skal hann þó eiga forgang til andvirðisins ef bætur fást ekki á annan hátt.

Ráðherra getur sett reglugerð um nánari framkvæmd á upptöku ökutækja samkvæmt grein þessari.

108. gr.

Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögnum.

Leggja má gjald á vegna brota á:

- a. ákvæðum 2. mgr. 9. gr. og 2. og 3. mgr. 27. gr.,
- b. ákvæðum 28. gr.,
- c. banni við stöðvun eða lagningu ökutækis sem gefið er til kynna með umferðarmerki,
- d. banni við stöðvun eða lagningu ökutækis sem sett er skv. 82. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,
- e. öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu sem sett eru skv. 82. gr. og 1. mgr. 84. gr.,
- f. reglum um notkun stöðureita skv. 84. gr. og
- g. reglum um notkun negldra hjólbarða, skv. 2. másl. 4. mgr. 83. gr.

Lögreglan annast álagningu og innheimtu gjalds skv. 1. mgr. Ráðherra getur ákveðið að á tilteknum svæðum fari álagning gjaldsins að öllu leyti eða að hluta fram með aðstoð stöðuvarða. Hann getur og ákveðið, að ósk sveitarstjórnar, að álagning og innheimta gjaldsins fari að öllu leyti eða að hluta fram á vegum sveitarfélagsins. Gjald samkvæmt þessari grein skal renna til samgöngumála í viðkomandi sveitarfélagi.

Gjald skv. 1. mgr. skal lagt á með skriflegri tilkynningu sem fest skal við ökutækið, afhent ökumanni eða send með sannanlegum hætti til eiganda eða umráðamanns ökutækis.

Ákvörðun um álagningu gjalds verður ekki borin undir æðra stjórnvald.

Ráðherra ákveður fjárhæð gjaldsins, en það má eigi nema hærra fjárhæð en 60.000 kr. Fari álagning fram á vegum sveitarfélags getur sveitarstjórn þó ákveðið fjárhæðina í gjaldskrá sem ráðherra staðfestir. Verði gjaldið ekki greitt innan tilskilins frests hækkar það um 50%.

Ráðherra setur nánari reglur um hvernig gjaldið skuli lagt á og innheimt, þar á meðal um greiðslu- og kærufrest. Má þar ákveða að á lagt gjald, sem eigi er greitt innan nánar tiltekins frests, hækki um 100%.

109. gr.

Ábyrgð á álagningu gjalds, innheimtuúrræði o.fl.

Gjald, sem lagt hefur verið á skv. 1. mgr. 108. gr., hvílir á þeim sem ábyrgð ber á stöðvun ökutækis eða lagningu eða broti sem varðar gjaldskyldu og numið er í löggæslumyndavél. Eigandi ökutækis ber einnig ábyrgð á greiðslu gjaldsins ef það greiðist ekki innan tilskilins frests, nema sannað verði að ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi.

Gjaldið nýtur lögveðs í viðkomandi ökutæki og gera má fjárnám til tryggingar greiðslu án undangengins dóms eða sáttar. Lögveðið gengur fyrir öðrum réttindum í ökutækinu en fellur niður við eigendaskipti hafi hinn nýi eigandi hvorki vitað né mátt vita um lögveðið. Lögveðið gengur þá á eftir kröfum um opinber gjöld sem tryggð eru með veði í ökutækinu hafi veðinu verið þinglýst áður en gjaldið var lagt á.

Verði álagt gjald ekki greitt innan tilskilins frests skal senda eiganda ökutækisins (umráðamanni), á sannanlegan hátt, tilkynningu um að krafist verði nauðungarsölu á ökutækinu eða fjárnáms að liðnum ekki skemmri tíma en 15 dögum, enda hafi greiðsla þá eigi verið innt af hendi. Einnig skal honum gefinn kostur á að koma að mótbárum eða vörnum innan sama tíma.

Ef sending tilkynningar tekst ekki eða telja má hana vandkvæðum bundna má birta efni hennar í Lögbirtingablaði með sömu réttaráhrifum.

Verði gjaldið ekki greitt innan frests skv. 3. mgr. og engar mótbáru eða varnir hafa verið hafðar uppi má krefjast nauðungarsölu á lögveðinu til lúkningar gjaldinu eða fjárnáms hjá þeim sem ber ábyrgð á greiðslu gjaldsins skv. 1. mgr. án undangengins dóms eða sáttar.

110. gr.

Brottflutningur ökutækja.

Heimilt er lögreglu að flytja eða láta flytja brott ökutæki sem stendur þannig að brjóti í bága við reglur um stöðvun eða lagningu ökutækja eða að öðru leyti þannig að það valdi truflun á umferð, snjómokstri eða vinnu við veg. Sama á við um skráningarskylt ökutæki sem skilið hefur verið eftir án skráningarmerkja og ökutæki sem telja verður að eigandi hafi hætt með öllu að hirða um, enn fremur ökutæki sem stendur á einkalóð eða opinberri lóð þannig að valdi eiganda eða umráðamanni hennar tjóni eða óþægindum eða gegn banni hans. Standi ökutækið á svæði sem ekki er ætlað til almennrar umferðar skal það því aðeins flutt á brott að eigandi eða umráðamaður lóðar krefjist þess.

Ökutæki skal færa til geymslu á tryggan stað sem lögreglan vísar á, nema ökumaður eða eigandi (umráðamaður) sé viðstaddur og flytji það þegar á brott eða vísi á annan geymslustað. Er geymsla ökutækisins á ábyrgð eiganda. Kostnað vegna flutnings og geymslu skal ökumaður greiða. Ef ökumaður er óþekktur eða greiðir ekki þrátt fyrir áskorun þar um ber eigandi (umráðamaður) ökutækisins jafnframt ábyrgð á greiðslu kostnaðarins, nema ökumaður hafi notað ökutækið í algeru heimildarleysi. Heimilt er að halda ökutæki í geymslu til tryggingar greiðslu kostnaðar. Kostnað má innheimta með lögtaki.

Lögreglustjóri skal tilkynna eiganda ökutækis um flutning þess, hvenær hann fór fram og hvar ökutækið er í geymslu. Í tilkynningu skal jafnframt koma fram að verði ökutækið eigi sótt innan tiltekins frests og áfallinn kostnaður greiddur verði það selt. Ef eigandi er óþekktur má selja ökutækið einum mánuði eftir að það var fjarlægð.

Að loknum fresti skv. 3. mgr. skal selja ökutækið við nauðungarsölu eða til niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáiast þannig. Söluandvirði rennur í ríkissjóð. Eigandi ökutækisins getur þó innan árs frá því sala fór fram krafist greiðslu á söluandvirðinu að frádregnum kostnaði við flutning, geymslu og sölu ökutækisins.

Ákvæði 3. og 4. mgr. um geymslu og sölu ökutækja gilda, eftir því sem við á, um önnur ökutæki í vörslu lögreglu.

Ráðherra getur ákveðið, að fenginni ósk sveitarstjórnar, að framkvæmd ákvæða í grein þessari fari, eftir því sem við á, að öllu leyti eða að hluta fram á vegum sveitarfélagsins. Hann getur og sett nánari reglur um framkvæmdina, þar á meðal um greiðslu geymslukostnaðar.

XIX. KAFLI

Ýmis ákvæði

111. gr.

Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskýlda sveitarfélaga.

Umferðarfræðsla skal fara fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum.

Ráðherra er fer með fræðslumál ákveður að fenginni umsögn Samgöngustofu nánari tilhögun fræðslu skv. 1. mgr. í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga um grunnskóla, leikskóla og framhaldsskóla.

Sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað.

112. gr.

Þjóðréttarlegar skuldbindingar á umferðarsviðinu.

Við setningu reglna og reglugerða samkvæmt lögum þessum skal ráðherra ávallt taka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála.

113. gr.

Almenn reglugerð.

Ráðherra getur ákveðið að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal í reglugerð.

114. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2020.

Við gildistöku laga þessara falla úr gildi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum. XIII. kafli umferðarlaga, um fébætur og váttryggingu, sbr. 88.–99. gr., heldur þó gildi sínu þar til Alþingi hefur samþykkt frumvarp til laga um lögmæltar ökutækjatrýggingar o.fl.

Reglugerðir og öll önnur fyrirmæli sem sett hafa verið samkvæmt umferðarlögum, nr. 50/1987, halda gildi sínu, að svo miklu leyti sem þau brjóta ekki í bága við ákvæði laga þessara, uns nýjar reglugerðir hafa verið gefnar út.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Í maí 2017 hófst vinna við heildarendurskoðun umferðarlaga samkvæmt ákvörðun samgönguráðherra. Til grundvallar þeirri vinnu var eldra frumvarp sem unnið hafði verið af nefnd skipaðri af samgönguráðherra hinn 1. nóvember 2007. Samkvæmt erindisbréfi þeirrar nefndar var henni falið að taka gildandi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum, til heildarendurskoðunar og semja frumvarp til nýrra umferðarlaga á grundvelli tillagna nefndarinnar. Afrakstur starfs nefndarinnar var frumvarp til nýrra umferðarlaga sem lagt var fram á Alþingi á 138. löggjafarþingi en varð ekki útrætt. Frumvarpið var lagt fyrir að nýju á 139. löggjafarþingi með nokkrum breytingum en hlaut ekki heldur afgreiðslu þá. Frumvarpið var síðan lagt fyrir 140. löggjafarþing án þess að mælt væri fyrir því og loks var það lagt fyrir 141. löggjafarþing í nær óbreyttri mynd en varð ekki að lögum. Við samningu þessa frumvarps hafa eldri frumvörpin verið höfð til hliðsjónar en töluverðar efnislegar breytingar hafa þó verið gerðar.

Við endurskoðunina og gerð frumvarpsins hefur verið aflað umfangsmikilla gagna um stöðu umferðarmála á Íslandi, á Norðurlöndum og í öðrum ríkjum Evrópu. Þá hefur verið haft samráð við fjölda hagsmunaaðila auk helstu sérfræðinga á sviði umferðarmála hér á landi. Nánar verður vikið að samráði sem hefur farið fram við gerð frumvarpsins í 8. kafla.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

2.1. Markmið.

Við gerð frumvarpsins hefur, líkt og við gerð fyrri frumvarpa, verið lagt til grundvallar að stefna bæri að eftirfarandi markmiðum:

Í fyrsta lagi að stuðla að auknu umferðaröryggi.

Í öðru lagi að færa gildandi ákvæði til nútímalegra horfs með því að taka mið af reynslu síðastliðinna áratuga og þróun í umferðar- og tæknimálum.

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

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

Í fimmta lagi að taka til athugunar hvort og þá að hvaða marki gera skuli breytingar á þeirri almennu framsetningu gildandi laga að ráðherra sé veitt víðtækt vald til að setja nánari fyrirmæli um einstök atriði í stjórnvaldsfyrirmæli og jafnframt að leitast verði við að lögfesta í ríkari mæli í umferðarlögunum sjálfum grundvallarefnisreglur á einstökum sviðum. Samhliða því verði leitast við að útfæra reglugerðarheimildir ráðherra sem eftir standa með heildstæðari og skýrari hætti.

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

Í sjöunda lagi taka í auknu mæli tillit til breyttra samgöngu venja og fjölbreyttari samgöngumáta, þ.m.t. almenningsamgangna og hjólreiða.

2.2. Aukið umferðaröryggi

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

Á árunum 2002–2006 létust að jafnaði 25 manns á ári í umferðarslysum hér á landi en næstu fimm ár þar á eftir (2007–2011) létust að jafnaði tæplega 13 manns á ári. Er þetta besti árangur sem náðst hefur á fimm ára tímabili frá því skráningar hófust árið 1966. Á árunum 2012–2017 létust svo að jafnaði rúmlega 12 manns á ári hverju. Árin 2002–2006 slösuðust að jafnaði 141 alvarlega í umferðinni en árin 2007–2011 var þessi tala komin í 185 manns. Á árunum 2012–2017 slösuðust að jafnaði tæplega 179 manns alvarlega á ári hverju. Um 75% þeirra sem látast í umferðarslysum hér á landi látast á þjóðvegum í dreifbýli og tæplega 50%

þeirra sem slasast alvarlega í umferð hér á landi slasast á þjóðvegum í dreifbýli. Milli 30 og 40% þeirra sem látast á þjóðvegum í dreifbýli látast í árekstrum bíla úr gagnstæðum akstursáttum og sama hlutfall í útafakstri. Um 50–55% þeirra sem slasast alvarlega á þjóðvegum í dreifbýli slasast í útafakstri en um 20–25% í árekstrum bíla úr gagnstæðum áttum.

Efnahagsleg áhrif umferðarslysa eru gífurleg en talið er að um 1–5% af vergri þjóðarframleiðslu ríkja heims glatist í kjölfar umferðarslysa. eru þá ótalin öll þau félagslegu og tilfinningalegu áhrif sem slysin hafa á samfélagið í heild sinni. Árin 2012–2017 nam kostnaður vegna umferðarslysa hér á landi að jafnaði 42,8 milljörðum króna á ári hverju. Til að ná megi því markmiði umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda að fækka umferðarslysum er nauðsynlegt að allir taki höndum saman um að láta þetta takmark verða að veruleika. Með frumvarpi þessu eru lagt til að viðurlög við umferðarlagabrotum, svo sem hraðakstursbrotum og akstri undir áhrifum áfengis eða ávana- og fíkniefna, verði hert, leyfilegt áfengismagn í blóði lækkað, að verkaskipting ríkis og sveitarfélaga varðandi aðgerðir til að auka umferðaröryggi verði gerð skýrari og að reglur um stöðvun og lagningu ökutækis verði hertar, svo nokkuð sé nefnt. Með þessu er leitast við að skapa umhverfi til að fækka slysum í umferðinni og koma í veg fyrir þann mannlega harmleik sem þeim oft og tíðum fylgir og minnka jafnframt fjárútgjöld hins opinbera og einkaaðila vegna umferðarslysa.

Ljóst er að umferðarlög leggja fyrst og fremst skyldur á herðar vegfarendum í umferðinni þar sem mannleg mistök eru meginorsök umferðarslysa. Auk metnaðarfullrar lagaumgjárdar eru það síðan verkefni stjórnvalda að halda uppi virku eftirliti með öryggi í umferðinni og bæta umhverfi vega með öruggari samgöngumannvirkjum og leitast þannig við að fækka alvarlegum afleiðingum umferðarslysa með öruggara vegakerfi. Í raun má segja að það sé sameiginleg ábyrgð allra þeirra sem eiga á einhvern hátt að koma að umferð á vegum, í eiginlegri og óeiginlegri merkingu, að stuðla að útrýmingu alvarlegra umferðarslysa og banaslysa í umferðinni.

2.3. Ný viðhorf í umferðaröryggismálum og umferðarmenningu.

Í undangengnu samráði, sem nánar verður vikið að í 8. kafla, kom skýrt fram nauðsyn þess að taka í vinnunni tillit til breyttra samgönguhátta. Það sem margar umsagnir áttu sammerkt er að í þeim var lögð áhersla á mikilvægi þess að taka verði tillit til að samgöngumynstur hafi breyst töluvert á undanförunum árum. Reiðhjólæign landsmanna hefur margfaldast, svo og fjöldi bifhjóla á götum landsins, og auk þess hefur gangandi vegfarendum farið fjölgandi. Þetta leiðir til þess að auka ber áherslu á að umhverfissjónarmiða sé gætt við skipulagningu umferðar á landi og tillit tekið til ólíkra samgöngumáta. Í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar frá nóvember 2017 segir orðrétt í kafla um umhverfi og auðlindir: „Áfram þarf að byggja upp almenningsamgöngur um land allt og stutt verður við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Auka þarf möguleika gangandi og hjólandi vegfarenda í þéttbýli.“ Enn fremur er vert að nefna að árið 2014 nam útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum á landi 861 þúsund tonnum CO₂-ígilda eða 19% af heildarútstreymi á Íslandi. Samgöngur voru þá næststærsta uppsprettan á eftir útstreymi frá iðnaði og efnanotkun. Vegasamgöngur vógu þyngst og var útstreymi frá þeim 93% af útstreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Milli áranna 1990 og 2014 jókst útstreymi frá vegasamgöngum um 51,7% og varð sú aukning aðallega eftir árið 2002. Frá árinu 2009 hefur útstreymi frá samgöngum dregist saman um 9% sem stafar að hluta til af samdrætti í akstri vegna efnahagsþrenginga og að hluta vegna þróunar í sparneytni nýrra bifreiða á heimsvísu. Þá hafa reglugerðir sem miða að því að draga úr útstreymi gróðurhúsalofttegunda

gert það að verkum að útstreymi frá vegasamgöngum hefur ekki aukist í samræmi við aukinn vöxt hagkerfisins frá 2011. Hafa breytingar á meðförum frumvarpsins í ráðuneytinu m.a. mótast af stefnumörkun ríkisstjórnarinnar á sviði samgangna og umhverfismála og athugasemdum sem borist hafa og varða umhverfispætti umferðar.

Í ýmsum greinum frumvarpsins koma fram áherslur á umhverfismál, svo sem í markmiðsgrein frumvarpsins, í 4. gr. um takmörkun á hávaða frá ökutækjum, 6. gr. um óhreinkun vegar o.fl., í 16. gr. um að umhverfissjónarmið skuli m.a. lögð til grundvallar við ákvarðanir um notkun sérreina, í 36. gr. um að umhverfissjónarmið skuli hafa ákveðið vægi í ákvörðunum um hraðamörk á vegum og um mengun frá ökutækjum, sbr. 69. gr., og í 83. gr. frumvarpsins um aðgerðir til að draga úr mengun af völdum ökutækja.

Í 83. gr. frumvarpsins er stefnumótandi ákvæði um aðgerðir til að draga úr mengun af völdum ökutækja og heimild til að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hættu er talin á að svo verði.

Í frumvarpi þessu hefur verið leitast við að gera valdmörk á milli stjórnvalda, einkum ráðherra, lögreglustjóra og sveitarstjórna, skýrari og einfaldari. Þetta felst m.a. í því að draga úr stjórnsýsluhlutverki lögreglunnar og láta slík verkefni í hendur Samgöngustofu, Vegagerðarinnar og sveitarstjórna, eftir því sem við á. Þykir eðlilegra að það sé á höndum þessara aðila að útfæra heimildir á grundvelli laganna, t.d. ákvarðanir um hraðamörk á vegum og uppsetningu umferðarmerkja, svo nokkuð sé nefnt. Það er hins vegar hlutverk lögreglu að grípa inn í ef ekki er farið að ákvæðum laganna. Eins og frumvarp þetta ber með sér er aukin áhersla lögð á að greina mismunandi hópa vegfarenda og réttindi þeirra og skyldur í umferðinni. Gengið er út frá því að umferðarmerki segi í auknum mæli til um fyrir hvaða hópa vegfarenda tiltekinn vegur er ætlaður og um notkun hans og er sveitarstjórnnum gefið visst frjálsræði að þessu leyti. Gera má ráð fyrir að þetta leggi auknar kvaðir á veghaldara um að setja umferðarmerki upp og halda þeim við. Með auknum fjölbreytileika í samgöngumáta í framtíðinni er viðbúið að mismunandi hópar vegfarenda komi til með að nota sama veg í auknum mæli þar sem erfitt verður að koma því við að hver hópur „hafi sinn veg fyrir sig“. Slíkt fyrirkomulag kallar á breytta umferðarhegðun og umferðarmenningu vegfarenda sem óneitanlega mun gera auknar kröfur um tillitssemi í umferðinni.

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

3. Söguleg þróun umferðarlöggjafar á Íslandi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nánari útfærsla á nýrri framkvæmd hvað varðaði ölvunarakstur var gerð með lögum nr. 23/1998, nánar tiltekið um greiðslu sakarkostnaðar hins sakfellda og aðgerðir gagnvart

ósamvinnuþýðum sakborningum. Þá var núgildandi innheimtukerfi umferðarsekta (punktakerfi) komið á fót með lögum nr. 57/1997. Lagt var bann við notkun farsíma og annars konar fjarskiptabúnaðar án notkunar handfrjáls búnaðar með lögum nr. 91/2001. Settar voru reglur um fullnaðarskírteini og akstursmat að undangengnu bráðabirgðaskírteini með lögum nr. 83/2002.

Yfirstjórn umferðarmálaflokks var færður frá dómsmálaráðuneyti til samgönguráðuneytis, sbr. lög nr. 132/2003. Lög nr. 84/2004 höfðu að geyma ákvæði varðandi innheimtu gjalda í stað sekta vegna vanrækslu á að færa ökutæki til skoðunar, sem og ákvæði um aksturs- og hvíldartíma í farþega- og farmflutningum, sbr. einnig lög nr. 66/2006. Einnig var lagt til í sömu lögum að svipting ökuréttar vegna ölvunar við akstur tæki mið af áfengismagni í blóði og svipting vegna ítrekunar ölvunar við akstur yrði lengd. Með lögum 69/2007 var kveðið á um þyngingu viðurlaga vegna hraðaksturs sem og aukið aðhald varðandi akstur bráðabirgðaskírteinishafa. Þá var kveðið á um að hægt yrði að gera vélknúið ökutæki upptækt við stórfelld umferðarlagabrot. Með lögum nr. 83/2007 var kveðið á um lögbundinn lágmarkshlíðarbúnað bifhjólafólks. Með lögum nr. 65/2008 lagt sérstakt vanrækslugjald á þá sem ekki færa ökutæki sín til skoðunar innan tiltekins tíma. Árið 2012 urðu grundvallarbreytingar á skipulagi samgöngustofnana þar sem verkefni Siglingastofnunar, Flugmálastjórnar og Umferðarstofu voru færð undir nýja stjórnarsýslu- og eftirlitsstofnun; Samgöngustofu. Af því tilefni voru með lögum nr. 59/2013 tilvísunum í Umferðarstofu breytt í Samgöngustofu auk þess sem ákveðin verkefni Vegagerðarinnar voru færð til Samgöngustofu. Með lögum nr. 13/2015 var meðal annars skipt léttum bifhjólum upp í tvo flokka, flokk I og flokk II, eftir afli þeirra en reglur um reiðhjól voru að miklu leyti láttnar gilda um létt bifhjól í flokki I. Þá var kveðið á um að öikumenn sem stjórna stærri ökutækjum til farþega- og vöruflytninga í atvinnuskyni skyldu gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti. Loks var með lögum nr. 41/2017 kveðið á um almenna heimild ráðherra þegar land er í umráðum ríkis og heimild sveitarstjórna þegar land er í eigu sveitarfélaga, til að setja reglur um og innheimta gjald fyrir notkun stöðureita og þjónustu sem henni tengist. Áður hafði aðeins verið heimild til handa sveitarfélögum til að innheimta gjöld fyrir notkun stöðureita í kaupstöðum og kauptúnum.

4. Meginefni frumvarpsins og helstu breytingar frá gildandi lögum.

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

- Sett er fram markmiðsgrein í 1. gr. frumvarpsins, en það er nýmæli í umferðarlögum hér á landi.
- Viðhaldið er þeirri stefnumörkun, sem sögulega hefur verið lögð til grundvallar hér á landi og í Danmörku, að í upphafi laganna sé að finna ákvæði þar sem helstu orð og hugtök sem fram koma í lögnum eru skilgreind. Skilgreiningar gildandi laga eru endurskoðaðar, sumar felldar brott og öðrum breytt.
- Lagt er til í niðurlagi 7. gr. að öikumanni beri að stöðva ökutæki ef ætla má að merkjagjöf lögreglu beinist að honum.
- Ákvæði gildandi laga um neyðarakstur eru gerð mun ítarlegri og fellur nú slíkur akstur undir hugtakið forgangsakstur, sbr. 10. gr.
- Sveitarstjórn, og Vegagerðinni þegar um er að ræða þjóðveg, ber að taka ákvarðanir um útfærslu á sérreinum með hliðsjón af umferðaröryggi vegfarenda, umhverfissjónarmiðum og skilvirkni samgangna, sbr. 16. gr.

- Lagt er til í 2. mgr. 17. gr. að bil milli ökutækja í akstri sé að jafnaði þannig að 3 sekúndur taki að aka bilið.
- Nýmæli um akstur í hringtorgum, sbr. 18. gr.
- Ákvæði um varúðarskyldu við biðstöð hópbifreiða í almenningsakstri kemur í stað sambærilegs ákvæðis í gildandi lögum um hópbifreiðar, sbr. 20. gr.
- Ákvæði um að þegar ökutæki mætast skuli sá ökumaður víkja sem betur fær því við komið er breytt þannig að sá sem kemur fyrir að hindrun skuli víkja fyrir þeim sem seinna kemur að, sbr. 21. gr.
- Samspil og uppbygging ákvæða laganna um framúrakstur, sbr. 22.–24. gr., er einfölduð frá gildandi lögum. Kveðið er á um lágmarksbil milli ökutækja við framúrakstur, sbr. 22. gr. Lagt er bann við því að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að gatnamótum og enn fremur er lagt bann við að aka fram úr þar sem er óbrotin miðlína, sbr. 24. gr.
- Ákvæði um bann við stöðvun og lagningu ökutækis eru færð til nútímalegra horfs, sbr. 28. gr.
- Ákvæði um skyldu til að hafa hættuljós tendruð ef ökutæki stöðvast á akbraut og að ávallt skuli setja upp viðvörunarþríhyrning, sbr. 34. gr. Opnað er fyrir heimild til að nota hættuljós í akstri til að vara við hættu.
- Ákvæði um að hraði ökutækis megi aldrei vera meiri en hámarkshraði, hvernig sem aðstæður til aksturs er að öðru leyti, sbr. 35. gr.
- Reglur um að hámarksökuhraði í þéttbýli skuli vera 50 km á klst. nema annað sé gefið til kynna með umferðarmerkjum, sbr. 36. gr.
- Reglur um hámarkshraða utan þéttbýlis eru rýmkaðar og ökuhraði á akbraut með bundnu slitlagi og fleiri en einni akrein er samræmdur í 90 km á klst., sbr. 36. gr. Hámarkshraði skal ákveðinn með hliðsjón af umferðaröryggi vegfarenda, umhverfissjónarmiðum og skilvirkni samgangna.
- Ákvæði um hjólreiðamenn eru færð til nútímalegra horfs, sbr. 41. og 42. gr.
- Gildissvið ákvæða umferðarlaga um bann við ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna eru annars vegar rýmkuð og hins vegar gerð skýrari. Þannig er leyfilegt áfengismagn í blóði ökumanns lækkað úr 0,5% í 0,2%, sbr. 48. gr. Sjá nánar almennar athugasemdir í 5. kafla hér síðar.
- Ávana- og fíkniefni skulu mæld í blóði ökumanns en ekki blóði eða þvagi eins og er í gildandi lögum, sbr. 2. mgr. 49. gr.
- Bann við að afhenda eða selja ökumanni vélknúins ökutækis eldsneyti, sé hann augljóslega undir áhrifum áfengis, nær einnig til þess sem er augljóslega undir áhrifum ávana- og fíkniefna, sbr. 50. gr.
- Reglur um framkvæmd öndunarprófs og sýnatöku vegna gruns um ölvunarakstur eða akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna eru gerðar fyllri, sbr. 51. gr.
- Lagt er bann við því að ökumaður neyti áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eftir akstur, megi hann ætla að aksturinn gefi tilefni til lögreglurannsókna, sbr. 51. gr.
- Efnisákvæði ESB-reglna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna í farþega- og farmflutningum á ökutækjum yfir 3,5 tonnum eru færð í sérstakan kafla; X. kafla, sbr. 53.–56. gr. og gerð ítarlegri.
- Ákvæði um bann við notkun farsíma er skerpt og sérstaklega kveðið á um bann við notkun snjalltækja sbr. 57. gr.

- Í 4. mgr. 69. gr. er framsetningu á reglugerðarheimild ráðherra vegna gerðar og búnaðar ökutækis breytt og áhersla lögð á að þar komi fram grunnkröfur til heildargerðarviðurkenningar ökutækja svo að setja megi þær á markað hér á landi, svo og aðrar kröfur sem settar eru til að tryggja megi örugga notkun ökutækis. Jafnframt er lagt til að Samgöngustofa geti útfært reglur um gerð og búnað ökutækja á grundvelli alþjóðlegra samninga, sbr. 5. mgr
- Uppsetningu 71. gr. frumvarpsins um skráningu ökutækja er breytt talsvert og kröfur til skráningar ökutækis settar fram á ítarlegri hátt en í fyrra frumvarpi.
- Ákvæði um skráningu nær í meginatriðum til allra ökutækja sem ætluð eru til notkunar á vegi, sbr. 71. gr. Þetta á einnig við um vinnuvélar og hvers konar eftirvagna. Ráðherra er veitt heimild til að setja reglugerð um skráningu annarra ökutækja. Kveðið er á um að heimilt sé að skrá breytingalás í ökutækjaskrá sem takmarkað geti heimildir til nýskráningar, skráningar eigendaskipta eða skráningar ökutækis í umferð.
- Lagt er til að gjald fyrir einkamerki verði hækkað úr 25.000 kr. samkvæmt gildandi lögum í 50.000 kr., sbr. 72. gr.
- Í c-lið 4. mgr. 73. gr. er bætt við ákvæði um að greiða skuli vanrækslugjald ef skráningarkerki hefur verið afhent tímabundið til að færa megi ökutæki til skoðunar en það engu síður ekki verið fært til skoðunar.
- Börnum 15 ára og yngri verður gert skylt að nota hlífðarhjálms við hjólreiðar, en nú er sú skylda einungis í reglum nr. 631/1999, sbr. 77. gr.
- 2. mgr. 78. gr. kveður á um að hvorki megi flytja fleiri farþega né þyngri farm í ökutæki en það er skráð fyrir, en hér er um nýmæli að ræða í íslenskum lögum.
- Settar eru ítarlegri reglur um flutning á hættulegum farmi á landi en eru í núverandi lögum, sbr. 79. gr.
- Heimilt verður að takmarka umferð þegar mengun telst yfir viðmiðunarmörkum, sbr. 83. gr.
- Eftirlitshlutverk lögreglu og sérstakra eftirlitsmanna hennar vegna aksturs ökutækja til farþega- og farmflutninga yfir 3,5 tonnum er skýrt og eftirlitið aukið, sbr. 89. gr.
- Ákvæði XIII. kafla gildandi laga um fébætur og vátryggingu eru afnumin með það í huga að sett verði sérlög um ökutækjatreytingar, sbr. þó ákvæði til bráðabirgða um að XIII. kafli haldi gildi sínu þar til ný lög taka gildi um lögmæltar ökutækjatreytingar.
- Almenn refsiregla gildandi laga er afnumin og kveðið á um með skýrum hætti með sérstöku tilvísunarkerfi hvaða háttænisreglur laganna varða refsingu. Er þannig lagt til grundvallar að sumar háttænisreglur laganna séu þess eðlis að ekki standi til þess rök að til refsíabyrgðar stofnist ef út af þeim er brugðið. Ákvæði laganna sem varða sektum eru þannig talin upp í 1. mgr. 93. gr.
- Heimilt verður að láta eiganda eða umráðamann ökutækis sæta refsíabyrgð á hlutlægum grundvelli, þ.e. án þess að sýnt sé fram á sök hlutadeigandi. Á það við þegar hraðakstursbrot er numið í löggæslumyndavél, sbr. 3. mgr. 93. gr.
- Hámarkssekt vegna umferðarlagabrota er hækkuð úr 300.000 krónum í núgildandi lögum í allt að 500.000 kr., sbr. 96. gr.
- Ákvæði um akstursbann eru gerð ítarlegri, sbr. 105. gr.
- Gerðar eru verulegar breytingar á framsetningu gildandi ákvæða um heimildir ráðherra til að útfæra nánar einstakar efnisreglur í umferðarlögum með setningu

almennra stjórnvaldsfyrirmæla, einkum reglugerða. Er því leitast við að fækka reglugerðarheimildum og gera þær sem eftir standa fyllri og skýrari.

- Ráðherra verður heimilt að samræma reglugerðir á umferðarsviðinu í eina reglugerð, sbr. 113. gr.
- Leitast er við að skýra réttarstöðu eiganda ökutækis annars vegar og umráðamanns ökutækis hins vegar í 6. kafla almennra athugasemda við frumvarpið.

Frumvarp til nýrra umferðarlaga var lagt fram á Alþingi á 138. löggjafarþingi (2009–2010) en varð ekki útrætt. Frumvarpið var að nýju lagt fyrir 139. löggjafarþing (2010–2011), en nokkrar breytingar voru gerðar á því frá fyrra frumvarpi. Frumvarpið hlaut heldur ekki afgreiðslu þá og var aftur lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi (2011–2012) en ekki var mælt fyrir því og hlaut það því ekki efnislega meðferð. Frumvarpið var því lagt fram aftur á 141. löggjafarþingi í nær óbreyttri mynd en varð ekki að lögum. Það frumvarp var síðan haft til hliðsjónar við samningu þessa frumvarps og byggir það að talsverðu leyti á hugmyndum þeim sem fram komu í eldri frumvörpunum.

5. Breytingar á ákvæðum um leyfilegt hámarks magn vínanda í blóði.

5.1. Ölvunarakstur sem orsakavaldur umferðarslysa

Í frumvarpi þessu er lagt til að gerð verði grundvallarbreyting á gildissviði banns við ölvunarakstri. Lagt er til að leyfilegt hámarks magn vínanda í blóði ökumanns verði lækkað úr 0,5%, sbr. 45. gr. gildandi laga, í 0,2%, sjá 48. gr. frumvarpsins. Lækkun þessi á m.a. rætur að rekja til tillagna umferðaröryggisáætlunar fyrir árin 2002–2012. Í breytingunni felst sú afdráttarlaus stefna yfirvalda að áfengi og akstur vélknúinna ökutækja fari ekki saman.

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

Við undirbúning og gerð frumvarps til nýrra umferðarlaga sem lagt var fram á 138. löggjafarþingi, leitaði nefnd samgönguráðherra álits þeirra Jakobs Kristinssonar dósents og Kristínar Magnúsdóttur, deildarstjóra hjá rannsóknastofu í lyfja- og eitufreifafræði við Háskóla Íslands, um hver yrðu áhrif þess að lækka leyfilegt hámark áfengis í blóði ökumanns úr 0,5% í 0,2% og óskaði eftir að teknar yrðu í því efni saman fyrirliggjandi rannsóknir fræðimanna. Skýrsla þeirra Jakobs og Kristínar er dagsett 25. mars 2009. Samantekt niðurstaðna þeirra kemur fram á bls. 7 en þar segir m.a. eftirfarandi:

„1. Etanól skerðir hæfni manna til þess að leysa af hendi flókin verkefni á borð við það að aka bifreið, jafnvel þótt styrkur þess í blóði sé lægri en 0,5%. Áhrif þess eru þó lítil og minnka með lækkandi styrk.

2. Fremur líklegt er að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis. Erfitt er samt að meta hve mikil [áhrifin] urðu.

3. Skýrsluhöfundar koma ekki auga á nein tæknileg eða mælingarfræðileg vandamál samfara því að lækka vanhæfismörkin í 0,2%.

4. Ef vanhæfismörkin verða lækkuð í 0,2% hér á landi verður að gera hliðarráðstafanir, sem lúta að akstri undir áhrifum lyfja. Í því sambandi mætti hugsanlega nota sænsku umferðarlögin sem fyrirmynd.“

5.2. Áhættutaka ökumanna.

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

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

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

5.3.1. Svíþjóð.

Ákvæði 4. gr. sænsku umferðarbrotalaganna (Lag om straff för vissa trafikbrott nr. 1951:649) var breytt árið 1990, og urðu Svíar þar með fyrstir þjóða til að lækka hámark leyfilegs áfengismagns í blóði úr 0,5 % niður í 0,2 %. Í skýrslu, sem gefin var út af hálfu sænskra umferðaryfirvalda árið 1997 (Utvärdering av 1990 års reform av trafikbrotslagen), kom fram að á árunum 1990–1993 fækkaði öllum umferðarslysum á sænskum vegum um 4%. Þá fækkaði öllum banaslysum um 8% á sama tímabili. Framkvæmd var samanburðarrannsókn í kjölfar lagabreytinganna sem staðfesti að árið 1991 hafði fjöldi þeirra sem hættu við akstur af ótta við að hafa neytt áfengis í of miklu magni þrefaldast frá því sem var fyrir breytingarnar árið 1987. Má í ljósi þessa draga þá ályktun að áður nefnd lagabreyting hafi haft jákvæð áhrif á umferðaröryggi og umferðarmenningu þar í landi. Því til stuðnings vísast einnig til niðurstaðna þeirra Jakobs Kristinssonar dósents og Kristínar Magnúsdóttur, deildarstjóra hjá

rannsóknastofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands, sem að framan eru raktar, um að „[fremur] líklegt [sé] að lækkun vanhæfismarkanna í Svíþjóð úr 0,5% í 0,2% hafi leitt til aukins umferðaröryggis“.

5.3.2. Noregur.

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

5.4. Ályktanir og niðurstöður.

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

6. Hugtakið „umráðamaður“ samkvæmt umferðarlögum.

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

7. Alþjóðleg samvinna og skuldbindingar.

Ljóst er að verulegar breytingar hafa orðið á þróun umferðar, eiginleikum ökutækja og umferðarmenningu á síðastliðnum fjórum áratugum eða frá því að gildandi lög, umferðarlögin frá 1987, voru sett. Eins og jafnan hefur verið ítrekað við setningu almennra laga á þessu sviði, sjá nánar umfjöllun um sögulega þróun umferðarlöggjafar hér á landi í 3. kafla, er ljóst að háttæknireglur um umferð á vegum, form- og efnisskilyrði fyrir réttindum til að aka vélknúnum ökutækjum og um skilyrði fyrir eiginleikum slíkra tækja o.s.frv. koma einungis að vissu marki inn á atriði eins og um ástand vega, merkingu þeirra, umferðarleiðbeiningar og skipulag vega og samgangna í einstökum byggðarlögum. Um slík atriði er að meginstefnu til fjallað í öðrum lögum, einkum vegalögum, sbr. nú lög nr. 80/2007, sem tóku gildi 1. janúar 2008, og skipulagslögum nr. 123/2010. Þá er skipulag samgangna og vegagerð einnig viðfangsefni við mótun samgönguáætlunar, sbr. lög nr. 33/2008, um samgönguáætlun. Við gerð þessa frumvarps hefur þó verið leitast við að tryggja að heildstætt samræmi sé á milli efnisákvæða í umferðarlögum og ákvæðum fyrrgreindra laga um skipulag samgangna og veghald.

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

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

Íslenska ríkið hefur gerst aðili að tveimur alþjóðasamningum um umferðarmál, annars vegar alþjóðasamningi um bifreiðaumferð (International Convention on Motor Traffic) sem undirritaður var í París 24. apríl 1926 og hins vegar samningi um umferð á vegum (Convention on Road Traffic) sem undirritaður var í Genf 19. september 1949. Þrátt fyrir að íslenska ríkið hafi ekki gerst aðili að öðrum alþjóðasamningum um umferðarmál hefur, sem fyrr segir, sögulega verið höfð hliðsjón af alþjóðlegu samstarfi við samningu frumvarpa að umferðarlögum. Samningurinn um umferð á vegum (Convention on Road Traffic), sem undirritaður var í Vín 8. nóvember 1968 og litið var til við samningu frumvarps til gildandi umferðarlaga, kom í stað fyrrnefndra samninga sem íslenska ríkið hefur gerst aðili að, sbr. 48.

gr. samningsins. Við samninginn hefur verið gerður viðbótarsamningur Evrópuríkja (European Agreement Supplementing the Convention on Road Traffic) sem var undirritaður 1. maí 1971. Báðir þessir samningar hafa sætt reglubundnum breytingum, m.a. til að halda í við hraða tækniþróun á þessu sviði og aukna samfélagslega þörf fyrir umferðaröryggi og umhverfisvernd.

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

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

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

8. Samráð.

Í kjölfar ákvörðunar samgönguráðherra í maí 2017 að hefja vinnu við heildarendurskoðun gildandi umferðarlaga var samráð haft við aðila að fagráði um umferðarmál. Var eldra frumvarp sent til þeirra til umræðu og skoðunar. Fagráðið er skipað 22 fulltrúm hagsmunaaðila, þ.e. Akstursíþróttasambandi Íslands, Bandalagi íslenskra leigubílstjóra, Bifhjólasamtökum lýðveldisins Sniglum, Bílgreinasambandinu, Brautinni bindindisfélagi öikumanna, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Íþrótt- og ólympíusambandi Íslands,

Landsambandi vörubifreiðastjóra, Landsamtökum hjólreiðamanna, Mennta- og menningarmálaráðuneytinu, Ríkislögreglustjóranum og Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Samgöngustofu, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum fjármálafyrirtækja, Samtökum um bíllausan lífsstíl, Slysavarnarfélaginu Landsbjörg, SVÞ Samtökum verslunar og þjónustu, Vegagerðinni, Velferðarráðuneytinu, Ökukennarafélagi Íslands og Öryrkjabandalagi Íslands. Var óskað eftir sjónarmiðum aðilanna og vangaveltum sem nýst gætu í endurskoðun gildandi umferðarlag á grundvelli eldra frumvarps. Alls bárust níu umsagnir sem hafðar voru við til hliðsjónar í frumvarpsvinnu. Einnig átti samgönguráðuneytið fundi með fulltrúum fagradsins þar sem farið yfir frumvarpsdrög.

Í kjölfar innra samráðs stjórnarráðsins voru áform um lagasetningu og frummat á árifum lagsetningarinnar birt á vef samgönguráðuneytisins þann 19. janúar 2018. Var óskað eftir sjónarmiðum almennings og hagsmunaaðila. Alls bárust 32 umsagnir vegna áforma ráðuneytisins. Átti ráðuneytið í kjölfarið fundi með þeim sem þess óskuðu, meðal annars fagráði um umferðarmál. Í kjölfarið voru birt á samráðsgátt stjórnarráðsins, þann 26. febrúar 2018, drög að ákvæðum frumvarpsins ásamt greinargerð. Var frumvarpið birt í formi töflu þar sem aðilum gafst kostur á að gera breytingar á einstökum ákvæðum frumvarpsins í breytingarham og eins koma að athugasemdum við einstakar greinar í sérstökum dálki. Frestur til að koma að athugasemdum var veittur til 16. mars sama ár. Auk þess að birta drögin á samráðsgáttinni var tölvupóstur sendur til helstu hagsmunaaðila til að vekja athygli á samráðinu auk þess sem drögin voru kynnt á fundi með fagráði um umferðarmál.

Ráðuneytinu bárust alls 52 umsagnir frá hagsmunaaðilum, stjórnvöldum og einstaklingum. Bárust meðal annars umsagnir frá eftirtöldum aðilum: Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Reykjavíkurborg, Hafnarfjarðabæ, Eyjafjarðarsveit Sjóvá, Samtökum fjármálafyrirtækja, Landssamtökum hjólreiðamanna, Brautinni – bindindisfélagi ökumanna, Vegagerðinni, ÖBÍ – Öryrkjabandalagi Íslands og Sjálfsbjörg, Ökukennarafélaginu, Landssambandi hestamanna, Samtökum atvinnulífsins, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum iðnaðarins, SVÞ – Samtökum verslunar og þjónustu, Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, Samtökum um bíllausan lífsstíl og Samgöngustofu. Auk þess hafa fjölmargir einstaklingar sent inn athugasemdir við frumvarpsdrögin.

Unnið var út athugasemdum og tók frumvarpið töluverðum breytingum í kjölfarið. Meðal helstu breytinga eru, skipt eftir köflum frumvarpsins:

Reglur fyrir alla umferð (II. kafli)

- Ákvæði um auðkenni fatlaðs fólks eru felld brott í samræmi við ábendingar Öryrkjabandalagsins og Sjálfsbjargar.

- Sérstaklega er tekið fram að óheimilt sé að óhreinna veg og náttúru með því að fleygja út úr ökutæki eða skilja eftir á vegi sorp eða annað, jafnvel þó það hafi ekki í för með sér hættu eða óþægindi fyrir aðra.

- Reglur um heimildir ökumanns í forgangsakstri til að víkja frá ákveðnum reglum umferðarlagar eru gerðar skýrari.

Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur (III. kafli)

- Bætt er inn heimild til handa gangandi vegfarendum til að nota hjólastíg þegar gangstétt eða göngustígur er ekki til staðar.

Umferðarreglur fyrir ökumenn (IV. kafli)

- Skiptar skoðanir voru meðal umsagnaraðila varðandi það hvort breyta ætti reglum um akstur í hringtorgum til samræmis við það sem tíðkast erlendis. Hér eru reglurnar óbreyttar frá fyrri frumvarpsdrögum í ljósi þess hversu rótgrónar forgangsreglur í hringtorgum eru hér á landi. Um grundvallarbreytingu væri að ræða ef reglum yrði breytt til samræmis við það sem tíðkast erlendis.

- Sett er inn, til samræmis við ábendingar þess efnis, regla um að lágmarks hliðarbil þegar ekið er fram úr reiðhjólí eða léttu bifhjólí, skuli vera 1,5 metrar.

- Orðalag í ákvæði um bann við framúrakstri er gert skýrara í samræmi við ábendingar í umsögn Brautarinnar – bindindisfélags ökumanna.

- Lagt er til algjört bann við framúrakstri þegar vegsýn er skert í stað þess að aðeins sé kveðið á um bann við framúrakstri í þeim tilvikum sem vegsýn er skert vegna hæða eða beygju á vegi. Undantekning frá banninu er þegar unnt er að aka fram úr á akrein þar sem umferð á móti er óheimil.

- Gerð er breyting á þá leið að ökumaður sem sker sérrein skal nú veita umferð á sérreininni forgang í stað þess sem sagði í eldri drögum um að umferð á sérrein skyldi veita umferð á almennum akbrautum forgang. Þessi breyting er til samræmis við markmið frumvarpsins um fjölbreyttari samgöngumáta og öryggi. Nokkur fjöldi umsagna sneri að þessu atriði.

- Hjólarein er bætt við upptalningu staða þar sem óheimilt er að stöðva eða leggja vélknúnu ökutæki til samræmis við ábendingar sem bárust þar um.

- Reglur eru gerðar skýrari varðandi bann við lagningu við biðstöðvar hóp bifreiða í almenningsakstri auk banns við lagningu við vatnshana slökkviliðs.

- Bætt er inn heimild til handa veghaldara, eða eftir atvikum landeiganda, til þess að banna að höfðu samráði við lögreglu, stöðu eftirvagna og tengivagna, báta og annarra svipaðra tækja á götum og almennum bifreiðastæðum sem þykja valda óþægindum, óþrifnaði eða hættu. Tillit var tekið til ábendinga lögreglu að verulegu leyti.

- Bætt er inn skyldu ökumanns til að tilkynna lögreglu um staðsetningu ökutækis síns, gefi aðstæður tilefni til, í þeim tilvikum þegar ökutækið hefur stöðvast vegna umferðaróhapps, vélarbilunar eða af öðrum orsökum á stað þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því. Tillit var tekið til ábendinga lögreglu að verulegu leyti.

- Orðalag ákvæðis um ökuljós er einfaldað.

Sérreglur um akstursípróttir og aksturskeppni (VI. kafli)

Kaflinn var endurskoðaður að verulegu leyti í samræmi við ábendingar frá AKÍS. Einnig var bætt inn heimild til að binda leyfi til ástundunar akstursíprótta skilyrðum um að leyfishafi annist öryggisgæslu, lokanir og merkingar þær sem nauðsynlegar eru til að tryggja öryggi keppenda, áhorfenda og annarra.

Sérreglur fyrir reiðhjól (VII. kafli)

Kaflinn var endurskoðaður að verulegu leyti. Mikið af athugasemdum bárust frá hinum ýmsu hagsmunaaðilum, sveitarfélögum, lögreglu og einstaklingum.

- Bætt er inn sérstakri skyldu ökumanns til að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þegar ökutæki nálgast reiðhjól á eða við veg í samræmi við ábendingu sem barst þar um.

- Fjarlægð fortakslaus skylda til að hjóla á hjólastíg sé hann samhliða göngustíg til samræmis við ábendingar sem bárust þar um. Á hjólastígum á fólk það til að hjóla tiltölulega hratt og því henta slíkir stígar ekki alltaf óvönnum hjólreiðamönnum.

- Fjarlægð regla um að hjólreiðamaður skuli að jafnaði hafa fætur á fótstígum og a.m.k. aðra hönd á stýri.

- Felldar eru brott reglur um hjólreiðar á blönduðum stígum.

Bann við akstri undir áhrifum áfengis, ávana- og fíkniefna o.fl. (IX. kafli)

- Lagt er til að öikumönnum bifreiða til farþegaflutninga í atvinnuskyni verði, auk reykstóbaks, gert óheimilt að nota rafrettur við stjórn bifreiðanna.

- Ráðherra er veitt heimild til að kveða á um vanhæfismörk vegna neyslu lyfja í reglugerð líkt og tíðkast t.d. í Noregi til samræmis við ábendingar sem bárust.

- Auk þess að neita megi þeim um ökuskírteini sem háður er notkun ávana- og fíkniefna eða annarra sljóvgandi efna, er bætt við heimild til að neita þeim um ökuskírteini sem háður er notkun áfengis.

- Bætt er við banni gegn því að ökumaður neyti áfengis í 6 klst. eftir að akstri lýkur, ætli ökumaður eða megi ætla að aksturinn gefi tilefni til lögreglurannsóknar. Bannið fellur þó niður hafi lögregla haft afskipti af öikumanninum innan 6 klst.

Ökuskírteini og ökuþróf (XII. kafli)

Ökunámskafla var endurskoðaður í samræmi við ábendingar m.a. frá Ökukennarafélaginu og fleirum.

- Ákvæði um starfsleyfi ökuskóla og ökugerða eru felld brott og í staðinn er ráðherra veitt heimild til að kveða á um reglur um stofnun, starfsemi og starfsleyfi ökuskóla og ökugerða til akstursæfinga. Þetta er meira til samræmis við það sem tíðkast skv. núgildandi lögum og er með þessu komið til móts við athugasemdir ökukennara að verulegu leyti. Sett er inn sérstök heimild til að kveða á um það í reglugerð að bóklek kennsla fari fram rafrænt að hluta eða öllu leyti í samræmi við þróun undangenginna ára. - Bætt við skilyrði um að ökukennari megi ekki hafa hlotið refsingu vegna kynferðisbrota.

Ökutæki (XIII. kafli)

- Heimilað er að tengja allt að tvo eftirvagna við reiðhjól í stað eins í samræmi við ábendingar þess efnis.

- Lögfestar eru reglur um breytingarlása í ökutækjaskrá og ráðherra gert að útfæra reglurnar nánar. Með þessu er áralöng stjórnisýslufrákvæmd lögfest en um töluvert inngrip er að ræða fyrir eiganda eða umráðamann ökutækis sem breytingarlás beinist að. - Eigendum léttra bifhjóla í flokki II er veitt heimild til að fá skráð einkamerki.

- Bætt inn heimild fyrir lögreglu til að fjarlægja skráningarmarki ökutækis þegar ökutækið hefur verið skráð á fölskum forsendum.

Notkun öryggis- og verndarbúnaðar (XIV. kafli)

- Gert er að skilyrði að hlífðarhjálmur sem óvarinn vegfarandi á bifhjóli eða torfærutæki noti sé viðurkenndur.

- Texti úr greinargerð er fjarlægður sem kvað á um að í reglugerð sem ráðherra setur um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda fælist heimild til að setja reglur um endurskinsfatnað og annan búnað til að gera gangandi og hjólandi vegfarendur sýnilegri í umferðinni.

Flutningur, hleðsla, stærð og þyngd ökutækja (XV. kafli)

- Bætt er við ákvæði sem kveður skýrt á um bann við því að flytja þyngri farm en ökutækið er skráð fyrir auk þess að ekki megi flytja fleiri farþega í ökutæki en það er skráð fyrir.

- Því er bætt inn að þegar Samgöngustofa veitir undanþágu frá reglum um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga, skuli stofnunin leita samþykkis veghaldara og hafa samráð við lögreglu.

Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl. (XVI. kafli)

- Tekin er út heimild sveitarstjórna til gjaldtöku vegna negldra hjólbarða en á móti er bætt inn heimild til handa ráðherra til að setja nánari reglur um notkun negldra hjólbarða, þ.m.t. á hvaða tímabili og við hvaða aðstæður notkun þeirra er heimil.

- Fellt er brott að óheimilt sé að leggja í stæði fyrir hreyfihamlaða þar sem yfirborðsmerkingar gefa það til kynna. Ástæða þess er sú að yfirborðsmerkingar eiga það til að mást af og sjást illa eða ekki í snjó. Breytingin er í samræmi við ábendingar lögreglu. Gerir nauðsynlegt að setja upp umferðarmerki sem gefur til kynna um hvers konar stæði er að ræða.

Eftirlit lögreglu með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl. (XVII. kafli)

- Sérstaklega er áréttað að ákveði ráðherra að flytja vegaeftirlit til Samgöngustofu eða Vegagerðarinnar, flytjist valdheimildir eftirlitsmanna lögreglu yfir til eftirlitsmanna viðkomandi stofnunar. Er þetta gert í ljósi ábendinga Vegagerðarinnar.

9. Mat á áhrifum.

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

Meðal þeirra markmiða sem að er stefnt með frumvarpinu er að lögfesta í ríkari mæli í umferðarlögum grundvallarefnisreglur á einstökum sviðum. Rökin að baki því markmiði er að almenningi sé gert auðvelt að skilja og fylgja gildandi regluverki. Um er að ræða lagaboð og reglur sem nauðsynlegt er fyrir alla að þekkja og fylgja. Það er því mikilvægt að lögin séu skýr, auðskiljanleg og aðgengileg. Í frumvarpinu felast ekki miklar breytingar á gildandi háttisreglum í umferðinni. Markmiðið með frumvarpinu er að gera þær skýrari og auðskiljanlegri fyrir almenning og þátttakendur í umferðinni, jafnt akandi, hjólandi og gangandi.

Með frumvarpinu er jafnframt ætlunin að taka mið af þeirri þróun sem orðið hefur í umferðarmenningu og samgönguháttum undanfarna áratugi. Þannig er í auknu mæli tekið mið að ólíkum samgönguháttum með það að markmiði að auka öryggi allra í umferðinni. Áhrif slíkra breytinga ættu að skila sér í auknu öryggi og undirbyggja enn frekar notkun ólíkra samgöngumáta.

Verði frumvarpið að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi veruleg áhrif á stjórnslu ríkisins. Í frumvarpinu felst ekki flutningur verkefna milli stofnana. Þar af leiðandi er ekki gert ráð fyrir að aukinn kostnaður fylgi samþykkt frumvarpsins. Líkt og fram kom í umsögn með eldri frumvarpi er líklegt að samþykkt þess hafi óveruleg áhrif á tekjur og gjöld ríkissjóðs. Sum ákvæði þess kunna að leiða til lítilsháttar aukningar í umfangi verkefna en á móti koma rekstrartekjur af gjaldtöku þannig að afkoma ríkissjóðs ætti að verða lítt eða óbreytt eftir sem áður. Þá er hugsanlegt að hækkun hámarkssekta hafi í för með sér auknar tekjur fyrir ríkissjóð en engar forsendur eru til að spá fyrir um það.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Rétt þykir að setja markmiðsákvæði í lög, en slíkt hefur ekki verið gert í fyrri umferðarlögum. Eins og fram kemur í ákvæðinu er meginmarkmið frumvarpsins að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi og er byggt á þeirri reynslu sem fengist hefur á undanförunum árum og jafnframt litið til umheimsins um nýjungar í frumvarpinu sem ætlað er að efla enn frekar umferðaröryggi en nú er. Í ljósi þróunar á undanförunum árum í átt að fjölbreyttari samgöngumáta almennings er frumvarpinu ætlað að stefna að vissu jafnræði milli mismunandi ferðamáta í umferðinni eftir því sem við verður komið. Á undanförunum árum hafa umhverfissjónarmið fengið meira vægi í samgöngumálum á landi og endurspeglast það í frumvarpinu.

Um 2. gr.

Ákvæði 1. gr. gildandi umferðarlaga er efnislega samhljóða 1. gr. eldri umferðarlaga, nr. 40/1968. Þar er lögð til sú meginregla að ákvæði laganna gildi, nema annað sé sérstaklega tekið fram, um umferð á vegum. Þar sem vegur er fyrir sérstaka tegund umferðar er tekið fram að ákvæði laganna gildi „eftir því sem við [eigi]“. Þá gildi ákvæði laganna loks einnig, „eftir því sem við á“, um umferð ökutækja á eignarlandi og þjóðlendum, sbr. skilgreiningu í lögum um náttúruvernd, nr. 60/2013.

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

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

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

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

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

Um 3. gr.

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

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

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

Hjólabox er ný skilgreining sem lagt er til að verði lögfest. *Hjólabox* er ein möguleg útfærsla veghaldara við ljósastýrð vegamót með það að leiðarljósi að greiða fyrir umferð hjólréiðamanna og auka öryggi þeirra.

Hjólástígur og hjólarein eru einnig nýjar skilgreiningar sem lagt er til að verði lögfestar, þar sem sérstaklega er fjallað um umferð á hjólástígum og hjólareinum í frumvarpinu og að notkun þeirra hefur farið mjög vaxandi. Að sama skapi er lagt til að skilgreiningu á hugtakinu „*akrein*“ verði breytt á þá leið að hjólarein geti fallið undir hugtakið.

Þá er í frumvarpinu lagt til að breyting verði gerð á skilgreiningu á hugtakinu „*reiðhjól*“.

Er þar í b-lið bætt við hjóli með hjálparfótstigi sem búið er hjálparvél og fer ekki hraðar en 25 km á klst. Enn fremur er lagt til að til reiðhjóla megi telja lítið rafknúið ökutæki sem hannað er til aksturs á hraða allt að 25 km á klst., en í núgildandi lögum er miðað við 8 km á klst.

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

Þá eru gerðar breytingar á skilgreiningu á hugtakinu vegur, í því skyni að tryggja samræmi í löggjöf, og skilgreiningunni þannig breytt til samræmis við skilgreiningu þá sem finna má í vegalögum nr. 80/2007.

Hópbifreið í almenningsakstri er ný skilgreining í umferðarlögum og er í samræmi við ákvæði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi nr. 28/2017. Skilgreiningin felur í sér skírskotun til ákveðinnar notkunar bifreiða til farþegaflutninga fremur en gerð.

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

Lagt er til að skilgreiningar á eftirvagni og tengitæki verði sameinaðar. Aðgreining á tengitæki og eftirvagni hefur einkum byggst á því að á tengitæki sé áfest vél eða tæki, t.d. loftþessa eða annað tæki, en á eftirvagni sé farmur. Þar sem sömu lögmál gilda um tengitæki

og eftirvagn þykja ekki efni standa til þeirrar aðgreiningar sem verið hefur hingað til í gildandi lögum.

Í gildandi umferðarlögum er ekki að finna skilgreiningu á hugtakinu snjalltæki en ljóst er að notkun þessara tækja getur valdið öikumönnum verulegri truflun við akstur. Rétt þykir að lögfesta skilgreiningu á hugtakinu. Skilgreining er nokkuð rúm þar sem notkunarmöguleikar slíkra tækja eru nær óendanlegir og erfitt er að sjá fyrir komandi tæknibreytingar og nýja notkunarmöguleika þeirra. Þá nær skilgreiningin til leiðsögutækja hvort sem þau eru búin nettengingu eða ekki og er með 58. gr. því lagt bann við notkun slíkra tækja án handfrjálts búnaðar meðan á akstri stendur. Samkvæmt þessu verður því óheimilt að stilla slík leiðsögutæki meðan á akstri stendur en áfram verður heimilt að fylgja leiðsögn þeirra enda hafi þau verið stillt meðan ökutæki var kyrrstætt.

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

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

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

Um 4. gr.

1. og 2. mgr. eru að mestu leyti í samræmi við 1. mgr. 4. gr. gildandi laga. Í þeim er að finna hinar sjálfsögðu frumreglur varúðar- og tillitssemi sem öllum ber að fylgja í umferðinni. Í 3. mgr. er lagt til að veghaldara verði gert að gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu í umferðinni á leið til og frá skóla í samráði við skólafyrirvöld og lögreglustjóra. Í gildandi lögum er þetta sameiginlega á forræði veghaldara og lögreglustjóra í samráði við skólafyrirvöld, en talið er eðlilegra að veghaldari einn hafi forræði á málinu.

Um 5. gr.

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

Um 6. gr.

Réttara þykir að skipa ákvæði um óhreinun vegar í kafla frumvarpsins um almenna umferð og er lagt til að 1. og 2. mgr. 77. gr. gildandi laga verði færðar undir 6. gr. frumvarpsins.

Þá er bætt við í 1. mgr. banni við að fleygja út úr ökutæki á ferð neinu því sem valdið getur öðrum vegfarendum hættu, svo og banni við því að strengt sé í leyfisleysi yfir opinn veg eitthvað það sem valdið getur hættu fyrir vegfarendur sem leið eiga um veginn. Er hér einkum litið til þess að óvörðum vegfarendum, t.d. þeim sem ferðast um á reiðhjólum og bifhjólum, geti stafað hætta af slíku athæfi.

Í 2. mgr. er að finna nýmæli sem leggur bann við því að vegfarendur fleygi úr ökutækjum eða skilji eftir á vegi sopp eða annað það sem óhreinakar vegi og náttúru.

Um 7. gr.

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

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

Í 2. mgr. er skýrt tekið fram að vegfarendur skuli fara eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem gefnar eru til kynna með umferðarmerkjum, umferðarljósum, merkingum á yfirborði vegar, hljóðmerkjum eða öðrum hætti á eða við veg auk þess sem fyrirmæli og leiðbeiningar gefnar með þessum hætti gildi framar almennum umferðarreglum. Er það nauðsynlegt þar sem aðstæður geta víða verið með þeim hætti að nauðsynlegt sé að gefa vegfarendum til kynna að fylgja skuli öðrum reglum en hinum almennu umferðarreglum.

Í 3. mgr. er tekið fram að fyrirmæli gefin með umferðarljósum gildi framar fyrirmælum um biðskyldu eða stöðvunarskyldu samkvæmt umferðarmerki. Er það nauðsynlegt þar sem skapast geta aðstæður í umferðinni sem krefjast þess að vikið sé frá fyrirmælum umferðarmerkja.

Í 4. mgr. er kveðið á um skyldu vegfarenda til að fara án tafar eftir fyrirmælum og leiðbeiningum um umferð sem lögregla eða sá annar sem ráðherra hefur heimilað að stjórna umferð gefur og gilda þau framar fyrirmælum og leiðbeiningum sem gefin eru á annan hátt. Víða geta skapast aðstæður þar sem nauðsynlegt er að lögregla eða aðrir sem ráðherra heimilar, taki umferðarstjórn í sínar hendur, sem dæmi má nefna vettvang slyss, framkvæmdir og þegar umferðarljós virka ekki sem skyldi.

5. mgr. er nýmæli, en henni er ætlað að skerpa á skyldu ökumanns skv. 2.–4. mgr. til að stöðva ökutæki sitt strax og án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur ef ætla má að merkjagjöf lögreglu beinist að honum.

Um 8. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 78. gr. gildandi laga, en réttara þykir að hafa hana undir kaflanum um almenna umferð. Í öryggisskyni er lögð skylda á þá sem reka búfé að tryggja að rekstrinum fylgi ætíð nægilega margir gæslumenn. Loks er kveðið á um að búfé skuli víkja fyrir annarri umferð sé þess þörf.

Um 9. gr.

Ákvæðið er efnislega samhljóða 7. gr. núgildandi laga. Vistgötur eru einkum ætlaðar til dvalar og leiks, en umferð ökutækja er þar engu að síður heimil með takmörkunum. Á þetta einkum við um íbúðahverfi þar sem atvinnustarfsemi er lítil eða engin og lítil umferð annarra en þeirra sem þar búa og gesta þeirra.

Vistgötur eru auðkenndar með sérstöku umferðarmerki, sem gefur til kynna takmarkanir á umferð ökutækja. Meginreglan er sú að gangandi vegfarendur hafa þar forgang gagnvart umferð ökutækja og ber ökumönnum að sýna þeim sérstaka tillitssemi. Þó má gangandi vegfarandi eigi hindra för ökutækja um vistgötu að óþörfu. Sérstakt ákvæði gildir um lagningu

vélknúinna ökutækja á vistgötum og er þar einungis heimilt að leggja þeim í merkt bifreiðastæði.

Um 10. gr.

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

Í fyrsta lagi er lagt til að horfið verði frá því að nota hugtakið „neyðarakstur“ um þann akstur sem hér um ræðir og tekið upp hugtakið „forgangsakstur“. Lýsir það betur þeirri tegund aksturs sem ákvæðið fjallar um. Þá er með 1. mgr. leitast við að skilgreina forgangsakstur þannig að ljóst þyki í hvaða tilvikum ákvæðið á við. Er þá m.a. horft til 1. gr. reglna nr. 643/2004 um neyðarakstur, en jafnframt er leitast við að færa þróun á framkvæmd reglnanna inn í lögum eins og nánar verður rakið.

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

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

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

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

Um 11. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 4. mgr. 8. gr. gildandi laga og er sett til verndar slys- eða brunastað.

Með 2. mgr. er lagt til að sú breyting verði frá 5. mgr. 8. gildandi laga að afnumið verði bann við að hindra för líkfylgdar. Slíkur akstur fer jafnan fram án atbeina lögreglu. Þessi regla er jafnframt talin óheppileg nú á tímum þar sem umferðarþungi hefur aukist og hægur akstur líkfylgdar getur eftir atvikum skapað hættu fyrir aðra hraðari umferð.

2. mgr. er að öðru leyti efnislega samsvarandi 5. mgr. 8. gr. gildandi laga og er þar lagt bann við því að rjúfa eða hindra á annan hátt för hóps barna undir leiðsögn stjórnanda eða annarrar hópöngu nema með leyfi lögreglu. Er ákvæðið sett í þeim tilgangi að tryggja öryggi þeirra er taka þátt í slíkum hópöngum.

Um 12. gr.

Ákvæði greinarinnar er samhljóða 9. gr. gildandi laga, en þó er því bætt við að ekki megi setja upp umferðarmerki án leyfis. Samkvæmt 1. mgr. má eigi nema á brott eða breyta umferðarmerki, nema með leyfi veghaldara, svo sem í tengslum við vegavinnu.

Í 2. mgr. er lögð skylda á þann sem skemmt hefur umferðarmerki að lagfæra það tafarlaust ef þess er kostur, en annars skal hann tilkynna lögreglu um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar öðrum vegfarendum.

Um 13. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að mestu samhljóða 10. gr. gildandi laga. Þó er uppsetningu breytt og tekið í því sambandi mið af 9. gr. dönsku umferðarlaganna.

Í greininni er kveðið á um skyldur vegfarenda sem á hlut að umferðarslysi eða öðru umferðarhóhappi. Ákvæðin eru sett til þess að tryggja nauðsynlega hjálp, ef slys á sér stað, svo og til að lögreglan geti upplýst öll atvik sem gleggst.

Í 1. mgr. eru lagðar skyldur á vegfarenda sem hlut á að umferðaróhappi eða umferðarslysi til að nema staðar og grípa til nánar tilgreindra ráðstafana eftir því sem óhappið gefur tilefni til. Jafnframt er bætt við skyldu þess sem hefur átt aðild að umferðaróhappi að gefa upp kennitölu, sé þess óskað, og upplýsingar um ökutæki sitt, þegar það á við.

Í 2. mgr. er kveðið á um skyldu þess sem hlut á að umferðarslysi, til þess að tilkynna lögreglu um slysið án tafar, hafi vegfarandi látist eða slasast.

Í 3. mgr. er lagt bann við því að raska vettvangi eða fjarlægja ummerki sem þýðingu geta haft fyrir rannsókn umferðarslyss, hafi vegfarandi látist eða slasast alvarlega. Þó er skylt að fjarlægja ökutæki, valdi það verulegri hættu fyrir umferðina.

Um 14. gr.

Greinin er efnislega í samræmi við 11. gr. gildandi laga en orðalag hennar einfaldað og fært til nútímalegra horfs. Þá er bætt við heimild gangandi vegfarenda til að notast við hjólastíg, sé gangstétt eða göngustígur ekki til staðar.

Lagt er til að 2. mgr. gildandi laga verði felld niður þar sem of miklar hömlur eru með henni lagðar á ökumenn bifhjóla og reiðhjóla með því að banna þeim að leiða hjól sín á gangstétt, gangstíg eða vegöxl. Meginreglan er sú að gangandi vegfarendur skuli nota þann hluta vegar sem liggur utan akbrautar, þ.e. gangstétt eða göngustíg. Ef gangstéttar eða göngustígs nýtur ekki við er gangandi vegfarendum heimilt að nota vegöxl, hjólastíg og akbraut og skal þá að jafnaði gengið við vinstri vegarbrún miðað við gönguátt nema hinn gangandi vegfarandi leiði reiðhjól eða létt bifhjól, en þá skal hann að jafnaði ganga við hægri vegarbrún. Um flutning á farmi vísast til 78. gr. frumvarpsins

Um 15. gr.

Ákvæði greinarinnar er efnislega samhljóða 12. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að ákvæðið gildi einnig um það þegar gengið er yfir hjólastíg, eftir því sem við á. Greinin fjallar um það hvernig gangandi vegfarandi skal fara yfir akbraut eða hjólastíg.

Í 1. mgr. er að finna varúðarreglu fyrir gangandi vegfarendur sem hyggjast ganga yfir akbraut eða hjólastíg auk þess sem kveðið er á um að vegfarandi skuli fara yfir brautina án óþarfa tafar enda getur slíkt skapað óþægindi og hættu fyrir aðra vegfarendur.

Um 16. gr.

Ákvæði 1. mgr. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 13. gr. gildandi laga. Samkvæmt 1. mgr. er meginreglan sú að ökumaður ökutækis skal aka á akbraut og almennt er óheimilt að aka eftir gangstétt, göngustíg, hjólastíg og göngugötu. Þó er tekið fram í niðurlagi málsgreinarinnar að undantekningu frá reglum um bann við akstri á gangstétt, göngustíg og göngugötu sé að finna í 2. mgr. 26. gr. og 1. mgr. 42. gr. og 3. mgr. 45. gr. frumvarpsins.

Í 2. mgr. er því slegið föstu að þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja, sé þeim einum heimilt að nota þá akrein sem ökutæki þeirra er ætluð en öðrum ekki.

Þá er lagt til í 3. mgr. að veghaldara, þ.e. sveitarstjórn eða Vegagerðinni þegar um þjóðveg er að ræða, verði heimilt að kveða á um hvaða ökutæki megi nota einstakar sérreinar. Gert er ráð fyrir að slík ákvörðun sé tekin að fenginni umsögn lögreglu.

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

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

Um 17. gr.

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

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

Samkvæmt 2. mgr. skal, þegar ekið er á eftir öðru ökutæki, aka svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þótt ökutækið sem á undan er stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Þá skal ökumaður gæta þess að það taki hann eigi minna en 2 sekúndur að aka bilið milli þess ökutækis sem er fyrir framan hann á vegi og auk þess 1 sekúndu til að bregðast við áður en hemlun hefst, þ.e. alls 3 sekúndur. Er hér höfð nokkur hliðsjón af þeim viðmiðum og venjum sem myndast hafa í ökunámi og ökukennslu.

Í 3. mgr. eru lagðar sérstakar skyldur á ökutæki sem háð eru sérstökum hraðareglum skv. 37. gr. frumvarpsins. Ökumenn slíkra ökutækja skulu gæta þess að bil milli ökutækisins og næsta ökutækis á undan sé nægilega langt svo að þeim sem aka fram úr sé unnt að komast á milli ökutækjanna án hættu að loknum framúrakstri.

4. mgr. kveður á um að aka skuli hægra megin við umferðareyjur og þess háttar sem komið er fyrir á akbraut og er það í samræmi við meginreglu 1. mgr. Þó er heimilað að aka vinstra megin, sé það gefið til kynna með umferðarmerki eða ef ekið er á akbraut með einstefnuakstri.

Í 5. mgr. er ökutækjum í vegavinnu veitt heimild til að aka eftir því sem þörf er á vegna vinnunnar, enda sé sýnd full aðgæsla. Heimild þessi er sett þar sem viðhald og vinna við umferðarmannvirki geta krafist þess að ökutækjum sé ekið á stöðum sem ekki eru í fyllsta samræmi við önnur ákvæði þessarar greinar.

Um 18. gr.

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

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

Í 2. mgr. er grunnreglan um staðsetningu ökutækis í hægri og vinstri beygju að mestu óbreytt hvað varðar akbraut þar sem ein akrein er í hvora akstursstefnu. Þó er í 3. mgr. lagt til að þegar tveir ökumenn mætast báðir í vinstri beygju verði mælt svo fyrir að þá „[skuli] þeir aka vinstra megin hvor fram hjá öðrum“, sem er orðin meginreglan í umferð í dag, í stað þess að þeim sé það heimilt eins og mælt er fyrir í gildandi lögum.

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

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

Kveðið er á um nýmæli í 6. mgr. greinarinnar og fjallar hún um akstur í hringtorgum. Engum slíkum ákvæðum er til að dreifa í gildandi lögum eins og að framan er rakið. Hringtorg eru nú orðin verulega algeng í mannvirkjagerð, einkum í þéttbýli. Ljóst er að talsvert skortir á að gætt sé samræmis við ákvörðunartöku um staðsetningu og fyrirkomulag hringtorga.

Þá er mikilvægt að í framtíðinni verði hugað að því að skapa yfirsýn og stefnumörkun hvað gerð hringtorga varðar. Það skal hins vegar ítrekað að ekki er fjallað um viðmið og staðla við mannvirkjagerð og veghald í umferðarlögum. Á hinn bóginn er nauðsynlegt að umferðarlög kveði með skýrum hætti á um þær umferðarreglur sem eiga að gilda við akstur í hringtorgum. Í 6. mgr. 18. gr. frumvarpsins eru því settar fram tillögur að reglum um það efni sem taka við

af þeim viðmiðum og venjum sem horft hefur verið til í ökunámi og ökukennslu. Þá hefur einnig verið horft til reglna í lögum annarra ríkja. 6. mgr. skýrir sig að öðru leyti sjálf.

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

Um 19. gr.

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

Í 1. og 2. mgr. er það áréttað að ökumaður skuli sýna sérstaka aðgát áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak. Einnig skal hann sýna sérstaka aðgát áður en hann skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar og þegar hann hyggst nema staðar eða draga snögglega úr hraða ökutækisins.

Í 3. mgr. er sú skylda lögð á ökumann að aðlaga hraða ökutækis síns umferð á þeirri akrein sem hann ætlar inn á og til að fara af aðreininni strax og það er unnt án hættu eða óþarfa óþæginda. Þá skal ökumaður á akrein sem umferð af aðrein fer inn á auðvelda þeirri umferð akstur inn á akreinina. Í þessu felast sjálfsagðar tillits- og varúðarskyldur sem ætlað er að draga úr óþarfa óþægindum og hættu sem skapast getur þegar ökutæki er ekið á milli akreina.

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

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

Um 20. gr.

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

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

3. mgr. um akstur skólabifreiða er óbreytt frá gildandi lögum. Lögð er sérstök skylda á herðar ökumönnum sem nálgast merкта skólabifreið sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út. Ákvæðinu er ætlað að stuðla að auknu öryggi barna á leið til og frá skóla.

Um 21. gr.

Greinin er í öllum meginatriðum samhljóða 19. gr. gildandi laga. Samkvæmt 1. mgr. skal ökutækjum sem mætast ekið hægra megin fram hjá hvort öðru og þess gætt að nægilegt hliðarbil sé á milli þeirra. Er þetta í samræmi við meginregluna um hægri umferð. Varúðar- og tillitsskyldur þær sem fram koma í greininni eru sjálfsagðar og í samræmi við almennar aðgæsluskyldur skv. 4. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt gildandi 3. málsl. 1. mgr. er reglan sú að ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust skuli sá ökumaður „sem betur fær því við komið“ aka út af vegi eða aftur á bak. Þessi efnisregla er of óskýr. Er því lagt til að tekin verði upp fortakslausari viðmiðun þannig að orðalaginu „sem betur fær því við komið“ verði breytt í „sem fyrstur kemur að skuli njóta forgangs, en sá sem síðar kemur að“ skuli „ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aka aftur á bak“. Bætt er við í 3. málsl. 1. mgr. að sá sem er þeim megin akbrautar sem hindrun er á vegi skuli nema staðar, „ef nauðsyn ber til“, enda er óþarfi að stöðva ökutæki að nauðsynjalausu.

Í 2. mgr. er fjallað um það hvernig haga beri akstri þegar ökumaður mætir ökutæki í vegavinnu. Nauðsynlegt er að veita heimild til að aka fram hjá vegheflum og þess konar tækjum á þann hátt, sem hagkvæmastur er, en þá lögð sérstaklega rík varúðarskylda á þann, sem fram hjá ekur.

Um 22. gr.

Samkvæmt gildandi lögum er fjallað um framúrakstur í ákvæðum 20.–24. gr. Lagt er til að uppbygging og samspil ákvæðanna verði einfaldað. Ákvæði 22. gr. muni nú bera fyrirsögnina „Almennar reglur um framúrakstur“ og 23. gr. fyrirsögnina „Aðgæsluskylda ökumanns við framúrakstur“.

Ákvæði 24. gr. beri fyrirsögnina „Bann við framúrakstri“. Gildandi ákvæði 23. gr. er efnislega fært undir 5. og 6. mgr. 22. gr. Er 22. gr. frumvarpsins að öðru leyti samhljóða gildandi ákvæðum 20. og 23. gr. umferðarlaga. Þá er gildandi 22. gr. færð undir 24. gr., sbr. einnig nánar umfjöllun um síðarnefndu greinina hér síðar.

Í 1. mgr. er að finna reglu sem kveður á um að þegar ekið sé fram úr ökutæki, skuli það gert vinstra megin í samræmi við það sem tíðkast hefur samkvæmt eldri lögum. Er þessi regla rökrétt í ljósi þess að ökumönnum ber almennt að haga akstri sínum þannig að ökutæki sé eins langt til hægri og unnt er með tilliti til annarrar umferðar og aðstæðna að öðru leyti. Væri því illa hægt að koma því við framúrakstur færi að jafnaði fram á þá leið að ekið væri hægra megin fram úr ökutækjum. Þó er skylt að aka hægra megin fram úr ökutæki ef ökumaður þess beygir til vinstri eða undirbýr greinilega vinstri beygju. Hjólreiðamönnum og ökumönnum léttra bifhjóla er heimilt en ekki skylt að aka hægra megin fram úr öðrum ökutækjum en reiðhjólum og léttum bifhjólum, nema ökutæki á undan beygi til hægri eða undirbúi greinilega hægri beygju. Er þessu ætlað að stuðla að auknu öryggi óvarinna vegfarenda.

Í 2. mgr. er lögð sérstök aðgæsluskylda á ökumenn sem hyggjast aka fram úr ökutæki. Slysahætta vegna framúraksturs er mikil og því þykir nauðsynlegt að hafa í umferðarlögum nokkuð ítarleg ákvæði um það að hverju beri að gæta áður en ekið er fram úr öðru ökutæki.

Í 3. og 4. mgr. eru settar varúðarreglur fyrir þá sem aka fram úr ökutækjum. 3. mgr. snýr að öllum þeim sem aka fram úr öðrum ökutækjum og skulu þeir hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Þá er sérstaklega kveðið á um að þegar ekið er fram úr reiðhjóli eða léttu bifhjóli skuli lágmarks hliðarbil vera 1,5 metrar.

4. mgr. snýr aðeins að þeim sem ekið hafa vinstra megin fram úr og skulu þeir aka til hægri á ný svo fljótt sem unnt er án hættu eða óþæginda. Þess gerist þó ekki þörf ef ætlunin er að aka þá þegar fram úr enn öðru ökutæki og skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi.

Í 5. mgr. er heimilað að aka hægra megin fram hjá ökutæki þar sem umferð fer um fleiri en eina akrein í sömu akstursstefnu og er það í samræmi við gildandi reglu. Þó er það skilyrði að umferð sé þétt og að hraðinn ráðist af þeim sem á undan fara.

Athygli er vakin á að til aðgreiningar er rætt er um að aka „fram hjá“ ökutæki á vegi með fleiri en einni akrein, sbr. t.d. 6. og 7. mgr., en aka „fram úr“ þar sem ein akrein er til staðar, sbr. aðrar málsgreinar 22. gr. Efnislega er þó um sama hlut að ræða.

Í 6. mgr. er framúrakstur heimilaður ef öðru ökutækjanna er ekið á akrein fyrir sérstaka tegund umferðar, t.d. fyrir strætisvagna. Þá er heimilað að aka fram hjá ökutæki í vegavinnu á þann hátt sem hentugastur er, enda sé sýnd full aðgæsla. Nauðsynlegt er að veita heimild til að aka fram hjá vegheflum og þess konar tækjum á þann hátt, sem hagkvæmastur er, en þá lögð sérstaklega rík varúðarskylda á þann sem fram hjá ekur.

Um 23. gr.

Ákvæðið er samhljóða 21. gr. gildandi laga, sbr. þó nýja fyrirsögn greinarinnar sem fjallað er um í athugasemdum við 22. gr. frumvarpsins. Samkvæmt meginreglu 1. mgr. er þeim sem á undan fer eigi skylt að draga úr hraða eða nema staðar þegar hann verður þess var að ökumaður sem á eftir kemur ætlar að aka fram úr vinstra megin. Honum ber hins vegar að aka eins langt til hægri og unnt er og gefa stefnumerki til hægri þegar hann telur að öðrum sé óhætt að aka fram úr sbr. þó 5. mgr. 22. gr. Þá er honum ekki heimilt að auka hraðann eða torvelda framúraksturinn á annan hátt. Er ákvæðinu ætlað að tryggja að framúrakstur hafi eigi truflandi áhrif á umferðina.

Samkvæmt 2. mgr. gildir meginregla 1. mgr. ekki þegar um er að ræða ökutæki sem fylgja ekki almennum ökuhraða eða hættulegt getur verið að aka fram úr vegna þess að þau eru fyrirferðamikil. Þegar slíku ökutæki er ekið á mjóum vegi eða bugðóttum eða þar sem umferð kemur á móti ber ökumanni þess að gæta sérstaklega að umferð sem kemur á eftir og aka til hliðar, draga úr hraða og nema staðar ef þess er þörf til að auðvelda framúrakstur. Ákvæði þetta tekur m.a. til dráttarvéla, vinnuvéla, stórra vörubifreiða og bifreiða sem draga annað ökutæki en einnig til annarra ökutækja sem ekki fylgja almennum hraða.

Um 24. gr.

Ákvæðið er í meginatriðum samhljóða 22. gr. gildandi laga. Þó er tveimur málslíðum bætt við 1. mgr. Í fyrsta lagi er kveðið þar skýrt á um bann við því að aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Þar með er fyrri málslíður 24. gr. gildandi laga færður undir 24. gr., enda er hann í eðli sínu einnig fyrirmæli um bann við framúrakstri.

Óheppilegt er að hafa bannreglur af þessu tagi um sama efni í tveimur aðskildum ákvæðum. Í 3. másl. 1. mgr. er lagt til að lögfest verði sú regla, sem nú er ekki í umferðarlögum, að óheimilt sé að aka fram úr öðru vélknúnu ökutæki þegar óbrotin miðlína (hindrunarlína) er á milli akbrauta þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Er gert ráð fyrir að akstur fram úr reiðhjóli falli ekki undir þessa reglu. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin á milli akbrauta. Við afmörkun á orðalagi þessa ákvæðis er höfð hliðsjón af ákvæðum um merkingar á yfirborði vega í II. kafla reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum. Um merkingar langsum eftir akbraut er fjallað í 23. gr. reglugerðarinnar.

Hugtakið „miðlína“ er notað yfir merkingu sem aðskilur umferð í gagnstæðar áttir. Skulu þær vera 100 mm breiðar og skiptast þær í a. óbrotna línu (hindrunarlínu), b. hálfbrotna línu, c. hálfbrotna línu við hliðina á heilli línu, d. fullbrotna línu og e. fullbrotna línu við hliðina á heilli línu. Sem fyrr greinir gerir 3. másl. 1. mgr. 24. gr. frumvarpsins ráð fyrir því að bannreglan gildi um þær tegundir miðlína sem fjallað er um í a-, c- og e-liðum að framan, enda er í þeim tilvikum við það miðað að hættulegt sé að aka yfir óbrotna línu eða þeim megin frá sem heila línan er.

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

Um 25. gr.

Ákvæði greinarinnar eru að mestu efnislega samhljóða 25. gr. gildandi laga, en gerðar eru orðalagsbreytingar til að færa greinina til nútímalegra horfs.

Í 1. mgr. er að finna almennt ákvæði um skyldu ökumanna til að hafa sérstaka aðgát við vegamót.

Í 2. mgr. kemur fram að ökumaður sem ekur inn á veg eða yfir veg skuli veita umferð ökutækja á þeim vegi forgang, sé það gefið til kynna með umferðarmerki um biðskyldu eða stöðvunarskyldu.

Í 3. mgr. er kveðið á um að ökumaður skuli víkja fyrir umferð á vegi þegar hann ekur inn á veginn af stöðum sem eru nánar útlistaðir í nokkuð ítarlegri upptalningu.

Í 4. mgr. er bætt er inn tilvísun í 19. gr., en í 4. mgr. greinarinnar er gert ráð fyrir að víkja megi hægri reglunni til hliðar í afmörkuðum tilvikum.

Í 5. mgr. er kveðið á um skyldu ökumanns sem sker sérrein til að veita umferð sem ekur á sérreininni forgang, sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.

6. mgr. segir fyrir um með hvaða hætti sá sem á að veita öðrum forgang uppfyllir skyldur sínar.

Í 7. mgr. er ökumönnum á léttu bifhjóli í flokki I veittur sams konar forgangur og hjólreiðamönnum á vegamótum.

Í 8. mgr. er kveðið á um forgang hjólreiðamanna á hjólarein, gagnvart umferð sem beygir þvert á reinina. Er slíkt talið mikilvægt til að skýra réttarstöðu og tryggja öryggi vegfarenda.

9. mgr. og fyrri másl. 10. mgr. er ætlað að koma í veg fyrir að ökumaður tefji umferð á vegamótum, ef hann getur eigi óhindrað ekið um þau. Síðari málsliður 11. mgr. er nýmæli, en þar er lagt til að kveðið verði á um að ökumaður megi ekki aka af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað á gatnamótum hafi ekki reynst unnt fyrir umferð úr gagnstæðri átt að komast út af gatnamótunum.

Um 26. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 26. gr. gildandi laga. Í 1. mgr. kemur fram meginreglan að ökumaður skal gefa gangandi vegfaranda tíma til að víkja til hliðar og veita honum nægilegt rými.

Regla 2. mgr. um skyldu ökumanns, sem ekur yfir gangstétt eða gangstíg eða út á akbraut frá lóð eða svæði við veginn er fortakslaus.

3. mgr. um akstur á göngugötu felur í sér sérstaka aðgæslu- og tillitsskyldu ökumanns.

Í 4. mgr. er ákvæði um að ökumaður sem beygir á gatnamótum, eða ekur yfir akbraut eða af henni, þar sem ekki eru vegamót, megi ekki valda gangandi vegfaranda sem fer yfir akbrautina sem beygt er inn á hættu eða óþægindum. Ákvæði þetta tengist 2. mgr. 15. gr. frv. um að gangandi vegfarandi skuli að jafnaði fara yfir akbraut sem næst vegamótum. 5. og 6. mgr. fjalla um skyldu ökumanns gagnvart gangandi vegfarendum á gangbraut, hvort heldur umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum eða ekki.

Ákvæði 1. másl. 5. mgr. miðar að því að vernda gangandi vegfaranda á gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, eftir að merki lögreglumanns eða grænt ljós hefur heimilað ökumanni akstur í akstursstefnu hans. 2. másl. 5. mgr. er ætlað að vernda gangandi vegfaranda sem er á slíkri gangbraut eða á leið út á hana þegar ökumaður kemur að henni úr beygju á vegamótum.

6. mgr. fjallar um gangbrautir þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum. Er ákvæðinu ætlað að vernda gangandi vegfaranda þar, en réttur hans er þó eigi jafnskilyrðislaus og þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum. Ákvæði 7. mgr. miðar að því að hindra að ökumaður hefti för eftir gangbraut.

Um 27. gr.

Greinin er samhljóða 27. gr. gildandi laga. Það skal ítrekað að ávallt verður að túlka og beita ákvæðum 27. og 28. gr. frumvarpsins, er lúta að stöðvun vélknúins ökutækis og lagningu þess, með hliðsjón af heimild 108. gr. frumvarpsins til að leggja á gjald vegna brota á háttisreglum í ákvæðum 27. og 28. gr. Í greininni er viðhaldið þeirri reglu gildandi laga, sem verður nú í 3. mgr. 27. gr., sbr. 108. gr. frumvarpsins, að heimilt sé að leggja á gjald þegar ökutæki er stöðvað eða því lagt á gangstétt, göngustíg, göngugötu eða hjólastíg, nema veghaldari, í samráði við lögreglustjóra, hafi ákveðið annað á grundvelli 82. gr. Þá er nýmæli að kveðið sé á um bann við stöðvun eða lagningu vélknúinna ökutækja á hjólareinum.

Um 28. gr.

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

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

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

Í þriðja lagi er lagt til að gerð verði breyting á orðalagi gildandi b-liðar 2. mgr. 28. gr. Í ákvæði gildandi laga er mælt fyrir um að eigi megi leggja ökutæki „þar sem ekið er að eða frá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan“. Þetta orðalag er óskýrt og hefur valdið óvissu í framkvæmd. Lagt er til að orðalagið verði skýrara með því að beinlínis sé lagt

bann við að leggja ökutæki „að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eða lóð“, sbr. a-lið 3. mgr. Ekki er þannig skilið að ökutækinu sé að öllu leyti lagt fyrir framan innkeyrslu. Nægilegt sé að það sé a.m.k. staðsett þar að hluta og ökutækið torveldi með því akstur inn í eða út úr innkeyrslunni.

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

Í fimmta lagi er lagt til sú breyting í 4. og 5. mgr. að veghaldara eða landeiganda að höfðu samráði við lögreglu verði heimilt að banna stöðu eftirvagna og tengivanga, báta og annarra svipaðra tækja á götum og í almennum bifreiðarstæðum. Einnig er lögreglustjóra veitt heimild til að banna stöðu eftir- og tengivagna. Skort hefur á slíkar heimildir í lögum en stöðvun og lagningu slíkra tækja í íbúðargötum og annars staðar getur valdið ákveðnum óþægindum. Veitir heimildin lögreglustjóra einnig möguleika á takmarka stöðvun og lagningu húsbíla á tilteknum svæðum.

Samkvæmt 108. gr. frumvarpsins verður 28. gr. frumvarpsins grundvöllur gjaldtöku ef út af er brugðið. Óheimil stöðvun og lagning ökutækis á stæðum sem falla undir 2. og 3. mgr. er háttsemi sem leiðir í flestum tilvikum til óþæginda og röskunar á umferðinni fyrir aðra vegfarendur sem bregðast verður við. Er það breyting frá gildandi ákvæði 28. gr., sbr. 108. gr. umferðarlaga þar sem einungis háttsemisreglur á grundvelli a-, b-, h- i- og j-liðar 1. mgr. (að undanskildum vörubifreiðum og hópibifreiðum) eru grundvöllur gjaldtöku. Nánar verður gerð grein fyrir þessu fyrirkomulag í athugasemdum við gjaldtökuheimild 108. gr. frumvarpsins. Um ráðstafanir vegna lagningar ökutækis á grundvelli 4. mgr. fer eftir 110. gr. frumvarpsins.

Um 29. gr.

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

Ákvæðin hafa að geyma heimild til handa öikumönnum ökutækja í vegavinnu og ökutækja lögreglu, slökkviliðs eða sjúkraflutninga eða ökutækja ætluðum sambærilegri þjónustu til þess að leggja eða stöðva ökutæki, enda sé það nauðsynlegt vinnunnar vegna og fullnægjandi varúðarráðstafanir séu gerðar, þar sem ákvæði 27. og 28. gr. banna annars lagningu eða stöðvun. Ástæða þess er að oft er nauðsynlegt að stöðva eða leggja ökutækjum þeirra aðila sem um ræðir í greininni, þótt það sé annars bannað. Ökutæki ætlað sambærilegri þjónustu gæti t.d. verið ökutæki björgunarsveita eða fangelsismálastofnunar.

Um 30. gr.

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

Samkvæmt 2. gr. frumvarpsins gilda ákvæði laganna, nema annað sé ákveðið, um umferð á vegum. Þó segir í 2. mgr. 2. gr. að ákvæði laganna gildi einnig, eftir því sem við á, um umferð ökutækja á eignarlöndum og þjóðlendum.

Meginsvið umferðarlaga er umferð á vegum. Umferðarreglur, ábyrgðarreglur og önnur ákvæði laganna gilda þó, eftir því sem við á, um umferð utan vega. Af reglu 2. mgr. 2. gr. laganna og meginreglunni í 1. mgr. 4. gr. þeirra leiðir þá að við akstur utan vega skal ökumaður sýna þá varúð sem aðstæður krefjast til að koma í veg fyrir hættu og tjón. Tjón í þessu sambandi þarf ekki að vera fjárhagslegt eða fullnægja skilyrðum um bótaskyldu. Spjöll á náttúru mundu því geta fallið undir ákvæði 4. gr. laganna.

Frumvarpið tekur hins vegar ekki afstöðu til þess hvort akstur utan vega sé heimill eða óheimill. Í 46. gr. eru ákvæði sem að meginstefnu til banna akstur torfærutækja á vegi en gera

hins vegar ráð fyrir akstri þeirra utan vega. Ákvæði er leggja skorður við akstri utan vega eru í lögum frekar rýr. Í lögreglusamþykktum nokkurra kaupstaða og bæja eru þó ákvæði er takmarka akstur tiltekinna flokka ökutækja, einkum svonefndra fjórhjóla, vélsleða o.fl. Af 46. gr. frumvarpsins, sem bannar að meginstefnu til akstur torfærutækja á vegum, leiðir að akstur þeirra í þéttbýli er ýmsum annmörkum háður. Samkvæmt 81. gr. frumvarpsins getur lögreglan stjórnað umferð þar sem hún telur þess þörf. Lögregluþingvöld hafa engu að síður talið annmarka á að amast við akstri þessara ökutækja í byggð eða á opnum svæðum í bæjum. Af akstri þessum stafar hins vegar oft veruleg truflun og hætta, svo sem á svæðum sem ætluð eru til útivistar, auk þeirrar truflunar sem verður af hávaða.

Samkvæmt 1. mgr. frumvarpsgreinarinnar er akstur utan vega í þéttbýli óheimill á svæði sem ekki er ætlað umferð vélknúinna ökutækja. Svæði þau, sem um ræðir, eru m.a. opin svæði, tún, garðar og önnur viðlíka svæði í þéttbýli. Akstur er þar því aðeins heimill að landeigandi eða annar þar til bær umráðamaður leyfði. Samkvæmt 2. mgr. er akstur vegna óhjákvæmilegrar þjónustu eða sjúkraflutninga eða önnur viðlíka óhjákvæmileg umferð sem upp kemur þó ekki óheimil.

Um 31. gr.

Ákvæði 1. mgr. greinarinnar eru efnislega samhljóða 1. mgr. 30. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að skýrt verði mælt fyrir um það í ákvæðinu að við þær aðstæður sem þar er fjallað um beri ökumanni að gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við með því að nota hættuljós og að setja upp viðvörunarþríhyrning auk þess sem skylda er lögð á ökumann að tilkynna lögreglu um staðsetningu ökutækis, gefi aðstæður tilefni til.

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

Um 32. gr.

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

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

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

Um 33. gr.

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

Í 1. mgr. 32. gr. gildandi laga segir að við akstur vélknúins ökutækis skuli lögboðin ljós eða önnur viðurkennd „ökuljós“ „jafnan“ vera tendruð. Við lögfestingu 32. gr. gildandi laga var ákveðið að ljósanotkun við akstur bifreiðar og bifhjóls skyldi lögboðin allan sólarhringinn. Með breytingalögum nr. 44/1993 var síðan ákveðið í ljósi jákvæðrar reynslu af framangreindu nýmæli að leggja til samsvarandi reglu um akstur allra vélknúinna ökutækja. Með tækni nýrra

bíla hefur borið á því að afturvísandi stöðuljós eru ekki tendruð í akstri. Er lagt til með 1. mgr. 33. gr. frumvarpsins að þessu ákvæði verði lítillaga breytt þannig að skýrt sé tekið fram að „lögboðin ökuljós“ skuli „ávallt“ vera tendruð. Er með breyttu orðalagi áréttuð gildandi efnisregla um ljósanotkun við akstur vélknúinna ökutækja allan sólarhringinn.

Jafnframt er lagt til að notað sé orðið „vegsýn“ í stað orðsins „sjónsvið“ í 3. mgr. sem er nákvæmara orðalag.

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

Samkvæmt 7. mgr. er áskilið í greininni að þokuljós skuli einungis notuð utan þéttbýlis, en slíkt ákvæði er ekki í samsvarandi 6. mgr. 32. gr. gildandi laga. Jafnframt þykir óþarft að vísa til hjálparljósa í greininni og sú málsgrein því tekin út.

Um 34. gr.

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

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

Um 35. gr.

Ákvæði greinarinnar svarar til 36. gr. gildandi laga. Í 3. másl. 1. mgr. er lagt til að það nýmæli verði lögfest að hraði ökutækis megi aldrei verða meiri en hámarkshraði sá sem ákveðinn hefur verið á vegi. Þar með er tekinn af allur vafi um það hvort færa megi rök fyrir því að aðstæður geti skapast við akstur á vegi þannig að réttlætt geti akstur yfir hámarkshraða. Í c-lið 2. mgr. er bætt við tilvísun til hringtorga hvað varðar þá sérstöku skyldu ökumanns að aka nægilega hægt miðað við aðstæður. Horft er til þeirra nýmæla um akstur á hringtorgum sem fram koma í 18. gr. frumvarpsins. Þá er hugtakinu hópbifreið í almenningssakstri bætt við ákvæði i-liðar 2. mgr. 36. gr. gildandi laga í samræmi við þá breytingu á hugtakanotkun að þessu leyti sem lögð er til með 3. og 20. gr. frumvarpsins.

Um 36. gr.

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

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

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

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

Í fjórða lagi er lagt til að gerð verði sú meginbreyting á frá gildandi 3. og 4. mgr. 37. gr. gildandi laga að ákveða megi hærri hraðamörk á tilteknum vegum en greinir í 2. og 3. mgr., þó eigi meiri en 110 km á klst. Samkvæmt núgildandi efnisákvæði er heimildin bundin við 100 km á klst., en hún hefur ekki verið nýtt. Áfram verða þó gerðar strangar kröfur til nýtingar þessarar heimildar, þ.e. að aðstæður leyfi slíkan hraða og hann sé æskilegur til að greiða fyrir umferð. Þá mega veigamikil umhverfisöryggissjónarmið ekki mæla gegn nýtingu heimildarinnar. Það yrði verkefni ráðherra, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, skv. 8. mgr. þessarar greinar, að setja nánari efnisreglur um þær tegundir vega sem hér koma til greina. Ljóst er að þar er fyrst og fremst átt við svokallaða „2+1-“ eða „2+2-vegi“ utan þéttbýlis þar sem eru tvær akbrautir í eina átt og ein akbraut í gagnstæða átt eða tvær akbrautir í gagnstæðar áttir með vegriði milli akstursleiða. Í því sambandi getur ráðherra ákveðið á grundvelli reglugerðarheimildar 8. mgr. að hámarkshraða á slíkum vegum verði stjórnað með rafrænum skiltum sem búin verða sjálfvirkum skynjurum með tilliti til veðurs og annarra aðstæðna.

Í fimmta lagi er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi lögum að almennt gildi sömu reglur um ökuhraða, sbr. 36. gr. frumvarpsins, um bifreiðar sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og bifreiðar með eftirvagna.

Fyrir utan hópibifreiðar, sem falla í fyrrnefnda flokkinn, er skv. 1. og 2. mgr. 38. gr. gildandi laga mælt svo fyrir að bifreiðum, sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, svo sem flutningabifreiðum, sé óheimilt að aka hraðar en 80 km á klst. Hér takast á tvenns konar sjónarmið, annars vegar um að takmarka eins og kostur er hraða stærri og þyngri bifreiða, og bifreiða með eftirvagna, vegna hættueiginleika þeirra og hins vegar um að leitast eins og kostur er við að samræma hraða bifreiða á þjóðvegum landsins, m.a. með það að markmiði að draga úr framúrakstri.

Ef hámarkshraði á vegum er mismunandi eftir stærð og þyngd ökutækja eykst tilhneiging ökumanna annarra bifreiða sem heimilt er að aka hraðar til að aka fram úr hægafara bifreiðum.

Á þetta sjónarmið við hvort sem um er að ræða bifreiðar sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd eða bifreiðar með eftirvagna sem gert er að fara hæggar en aðrar bifreiðar. Hvað varðar ökumenn stærri bifreiða sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd ber einnig að horfa til þess að almennt er um reynslumikla ökumenn að ræða sem stunda akstur í atvinnuskyni. Að öllu virtu er hér lagt til grundvallar að rök standi til þess að samræma hámarksaksturshraða stærri og minni bifreiða og bifreiða sem aka með eftirvagna fremur en

að viðhalda þeirri aðgreiningu á milli þessara bifreiða sem er að finna í 37. og 38. gr. gildandi laga. Í þessu sambandi skal einnig horft til þess að skv. 71. gr. frumvarpsins er lagt til að allir eftirvagnar, svo og hjólhýsi og tjaldvagnar, séu skráningarskyldir.

Í sjötta lagi er lagt til það nýmæli í 6. mgr. að hámarkshraði á afmörkuðum bifreiðastæðum sé að hámarki 15 km á klst., en slysatölur sýna að mörg umferðarslys verða á slíkum stöðum. Í samræmi við skilgreiningu á hugtakinu „vegur“ nær það yfir „bifreiðastæði“, sbr. 3. gr. frumvarpsins.

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

Um 37. gr.

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

Um 38. gr.

Í 1. másl. 1. mgr. er fjallað um leyfisveitingar lögreglu til að stunda akstursípróttir á lokuðum eða afmörkuðum, skilgreindum svæðum. Til akstursípróttar teljast þá í samræmi við skilgreiningu á hugtakinu í 3. gr. keppnir, sýningar og æfingar í akstri og notkun ökutækja þar sem heimilt er að veita undanþágur frá tilteknum ákvæðum umferðarlaga. Þannig þarf m.a. að leita leyfis lögreglu til að keppa í hraðakstri, torfæruakstri og hjólreiðum. Einnig skal leita leyfis til þess að halda bifreiðasýningar þar sem áhorfendum er gert kleift að sjá og heyra afl ökutækja þó að ekki sé um eiginlega keppni að ræða. Þá er gert ráð fyrir að auk samþykkis lögreglu verði samþykki veghaldara að liggja fyrir ef um aksturskeppni á vegi er að ræða, og að sama skapi að samþykki sveitarstjórnar verði að liggja fyrir ef um aksturskeppni utan vega er að ræða. Í 1. mgr. er afdráttarlaust tekið fram að hjólreiðakeppni teljist til aksturskeppni. Færst hefur í vöxt á undanförunum árum að haldnar eru hjólreiðakeppnir sem ekki falla undir reglugerð um akstursípróttir og aksturskeppnir nr. 507/2007. Slíkar keppnir geta verið fjölmennar og umfangsmiklar og falið í sér truflun á umferð sem kalla á ráðstafanir til að tryggja öryggi vegfarenda, s.s. lokanir og viðeigandi merkingar.

Í 2. og 3. mgr. er að finna almennar reglur um aksturskeppni, æfingar og sýningar auk reglna um ábyrgð ökumanna og keppnis- og sýningarhaldara. Eru þær að miklu leyti samhljóða 7. gr. reglugerðar nr. 507/2007 þar sem vikið er að hátternisreglum sem hafa það að markmiði að vernda öryggi manna og koma í veg fyrir skemmdir á vegi, mannvirkjum eða á náttúru.

Í 4. mgr. er lögreglu veitt heimild til að víkja frá tilteknum ákvæðum umferðarlaga að því er varðar ökutæki er taka þátt í akstursípróttum á vegi, enda verði umferð annarra ökutækja þar bönnuð og aðrar viðeigandi öryggisráðstafanir gerðar.

Með 5. mgr. er ráðherra falið að setja í reglugerð nánari ákvæði um akstursípróttir, leyfisveitingu vegna aksturskeppna, eftirlit með þeim og framkvæmd þeirra, svo og um gerð verklagsreglna, á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursípróttir sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa.

Um 39. gr.

Í greininni er fjallað um akstur barna og fullorðinna á æfingasvæði og í skemmtigörðum. Eru ákvæðin að mestu leyti samhljóða 19. og 20. gr. reglugerðar nr. 507/2007, að því

undanskildu að gert er ráð fyrir því að fullorðnir geti, auk barna, stundað akstur á þar til gerðum æfingasvæðum og í skemmtigörðum. Undir ákvæðið falla m.a. æfingasvæði og skemmtigarðar þar sem almenningi býðst að aka litlum ökutækjum, bensín- eða rafknúnum, sér til skemmtunar.

Um 40. gr.

Í greininni er fjallað um undanþágur frá ákvæðum laganna í tilefni af æfingum og keppni vegna aldurs. Er ákvæðið efnislega samhljóða 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007. Þá er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um lágmarksaldur samkvæmt greininni miðað við ökutæki, en slík ákvæði er nú að finna í a–f-lið 4. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007.

Um 41. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að hjólreiðamaður skuli að jafnaði hjóla í akstursstefnu á hjólastíg og hjólarein, auk akbrautar sem er í gildandi lögum.

Samkvæmt 2. mgr. 41. gr. er meginreglan sú að hjólreiðamenn hjóli í einfaldri röð. Þó mega tveir hjólreiðamenn hjóla samhliða þar sem nægilegt rými er og það er unnt án hættu eða óþæginda. Ef merki hefur verið gefið um framúrakstur mega þeir ekki hjóla samhliða, nema aðstæður leyfi eða nauðsyn krefji.

Í 3. mgr. er lagt til að áréttuð verði sérstök aðgæsluskylda hjólreiðamanna við vegamót og þar sem akbraut og stígar skerast. Er ástæða þess mikil aukning hjólreiðamanna í umferðinni síðastliðin ár og því er mikilvæg gagnkvæm tillitssemi og aðgæsla hjólreiðamanna og ökumanna

Ákvæði 4. mgr. leggur bann við því að hjólreiðamaður hangi í öðru ökutæki á ferð eða haldi sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.

Ákvæði 5. mgr. mælir fyrir um að í reglugerð sem ráðherra setur skv. 78. gr. skuli kveðið á um flutning farþega og farms á reiðhjóli.

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

Um 42. gr.

Í 42. gr. er fjallað um tiltekna aðstæður þar sem hjólreiðamönnum er heimilt að athafna sig með öðrum hætti en meginreglur 41. gr. gera ráð fyrir.

Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að heimilt verði að hjóla á göngugötu, en það er í samræmi við þau sjónarmið sem koma fram í kafla 2.3. í almennum athugasemdum við frumvarpið að vegfarendum beri í auknum mæli að deila vegi, en undir þeim kringumstæðum reynir sérstaklega á tillitssemi vegfarenda.

Í 2. mgr. er lagt til að lagðar verði á hjólreiðamenn auknar varúðarskyldur gagnvart gangandi vegfarendum m.t.t. öryggissjónarmiða. Er ákvæðið að því leytinu til ítarlegra en 4. mgr. 39. gr. nógildandi laga.

Í 3. mgr. er lagt til að lögfest verði sú regla að ef hjólreiðamaður á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Það sama á við um hjólreiðamann sem þverar akbraut á gangbraut. Sams konar regla fyrir ökumenn léttra bifhjóla í flokki I, við sams konar aðstæður, kemur fram í 4. mgr. 45. gr. frumvarpsins.

Lagt er til að í 4. mgr. verði hjólreiðamönnum veitt heimild til að hjóla á miðri akrein á vegum þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km/klst., enda gæti hann fyllsta öryggis og haldi hæfilegum hraða.

Ákvæði 5. mgr. er efnislega samsvarandi 2. másl. 2. mgr. 39. gr. gildandi laga.

Um 43. gr.

Lagt er til að lágmarksaldur barna til að mega hjóla á akbraut án leiðsagnar og eftirlits einstaklings sem náð hefur 15 ára aldri, sé hækkaður úr sjö ára í níu ára aldur. Rætt hefur verið um að hækka lágmarksaldur enn frekar, en slíkt gæti m.a. komið illa við börn á fámennari þéttbýlissvæðum.

Um 44. gr.

Öll efnisatriði ákvæðisins eiga sér efnislega samsvörun í 41. gr. gildandi laga, eins og því var breytt með breytingarlögum nr. 13/2015. 1. mgr. 45. gr. felur í sér bann við akstri bifhjóls samhliða öðru ökutæki, þó er heimilt að aka bifhjóli samhliða öðru bifhjóli á sömu akrein í þéttbýli, enda sé hámarkshraði þar eigi meiri en 50 km á klst. Ekki er talin ástæða til að setja hömlur við því að slíkur akstur eigi sér stað þegar aðstæður með tilliti til umferðar leyfa. Þvert á móti getur það greitt fyrir umferð í þéttbýli að heimila samsíða akstur í ákveðnum tilvikum. Áfram verður þó óheimilt að aka léttum bifhjólum í flokki I samsíða, sbr. 45. gr. frumvarpsins.

2. mgr. leggur bann við því að á bifhjóli og hliðarvagni þess séu fluttir fleiri farþegar en ökutækið er ætlað til. Þá er farþega á bifhjóli óheimilt að sitja fyrir framan ökumann. Ákvæðin eru sjálfsögð og mæla öryggissjónarmið með þeim.

Í ákvæði 3. mgr. felst að flytja megi farþega á léttu bifhjóli enda sé ökumaðurinn 20 ára eða eldri og bifhjólið til þess gert. Þykir ekki rétt að banna þetta m.a. til að gæta samræmis við aðrar heimildir til að flytja farþega á óvörðum ökutækjum.

Ákvæði 4. mgr. kveður á um að barn sjö ára eða yngra sem er farþegi á bifhjóli skuli sitja í sérstöku sæti því ætluðu, en barn eldra en sjö ára verður að ná niður að fótstigum bifhjóls. Að öðrum kosti verður það að sitja í sérstöku sæti. Við skoðun á því hvernig þessum málum er háttáð í nágrannalöndum okkar hefur komið í ljós að mismunandi fyrirkomulag er við lýði, en það sem hér er lagt til er nokkurs konar millivegur milli þess að banna flutning barna á bifhjólum og að gera hann alveg frjálсан, eins og sums staðar er. Þá er í málsgreininni að finna heimild til handa ráðherra til að kveða á um notkun viðurkennds öryggis- og verndarbúnaðar fyrir börn sem eru farþegar á bifhjóli.

Í 5. mgr. er kveðið á um það að bæði ökumaður og farþegi bifhjóls skuli að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum eða fótþvílum og ökumaður báðar hendur á stýri og að jafnaði bæði eða öll hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð. Er hér vísað til þess að svokallað „prjón“ við akstur bifhjóls getur verið mikið hættuspil, sérstaklega í almennt umferð, og er þessu ákvæði ætlað að almennt banna slíkt hátterni.

Um 45. gr.

Lagt er til að réttarstaða léttra bifhjóla í flokki I verði skýrð á ítarlegri hátt en í gildandi lögum, með því að sérreglur um akstur þeirra komi fram í einu lagaákvæði.

Í 1. mgr. er lögfest sú regla að léttu bifhjóli í flokki I megi eigi aka á akbraut með 50 km hámarkshraða og yfir, en það er nýmæli.

Í 2. mgr. kemur fram að léttum bifhjólum í flokki I megi eigi aka samsíða, en slíkt er einnig óheimilt skv. 1. mgr. 41. gr. gildandi laga.

Í 3. mgr. er það afmarkað hvar, auk akbrautar, er heimilt að aka léttu bifhjóli í flokki I. Ákvæðið er ítarlegra en 2. mgr. 41. gr. gildandi laga og leggur á öikumenn auknar varúðarskyldur gagnvart gangandi vegfarendum m.t.t. öryggissjónarmiða.

Í 4. mgr. kemur fram sú regla að ef ökumaður á léttu bifhjóli í flokki I á gangstétt þverar akbraut skal hann gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Slíkt er óbreytt frá gildandi lögum, en einnig er nú tekið fram í 4. mgr. að það sama eigi við um öikumann á léttu bifhjóli í flokki I sem þverar akbraut á gangbraut.

Loks er í 5. mgr. áréttað að almennar reglur um akstur bifhjóla í 44. gr. gilda einnig um létt bifhjól í flokki I.

Um 46. gr.

Í 47. gr. er fjallað um akstur torfærutækja á vegum og afmarkað hvar hann má fara fram, en meginreglan er sú að slíkur akstur er eingöngu leyfður utan almennrar umferðar. Afmörkun á því hvar akstur torfærutækja má fara fram er í samræmi við 43. gr. gildandi laga.

Um 47. gr.

Ákvæði greinarinnar eru samhljóða 44. gr. gildandi laga. Greinin hefur að geyma ákvæði sem miða að því að auka öryggi í sambandi við akstur vélknúinna ökutækja.

Rétt þykir að hafa ákvæðin, sem þessi grein fjallar um, í sérstakri grein og á undan ákvæðum um áfengisneyslu í sambandi við akstur vélknúinna ökutækja. Hér er um almennar reglur að ræða, en áfengisneysla mundi að ýmsu leyti falla hér undir, ef ekki kæmu til ákvæði 48. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um það að ökumaður skuli vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki því sem hann fer með. Er reglan fortakslaus öryggisins vegna.

Í 2. mgr. er lagt bann við því að einstaklingur stjórni eða reyna að stjórna ökutæki í ástandi sem ætla má að dragi mjög úr hæfni til þess. Þar eru talin upp ýmis tilvik sem eru þess valdandi að einstaklingur telst ekki fær um að stjórna ökutæki örugglega og gera honum því óheimilt að stjórna eða reyna að stjórna ökutæki. Ekki ber að líta á upptalninguna í 2. mgr. sem tæmandi.

Í 3. mgr. er lagt skýrt bann við því að fela manni í því ástandi sem um greinir í 2. mgr. stjórn ökutækis.

Bann er lagt við neyslu áfengis eða annarra örvandi efna í 4. mgr. við stjórn vélknúins ökutækis, sem eru til þess fallin að hafa áhrif á aksturshæfni.

5. mgr. bannar tóbaksreykingar og notkun rafrettna við stjórn bifreiða til farþegaflutninga í atvinnuskyni. Er þetta fyrst og fremst til þess að vernda farþega fyrir óbeinum tóbaksreykingum og gufu úr rafrettum sem getur innihaldið nikótín eða önnur skaðleg efni.

Í 6. mgr. er að finna heimild til handa ráðherra að setja reglugerð þar sem kveðið er á um með nánari hætti um vanhæfismörk vegna lyfjaneyslu. Sambærilegt ákvæði er að finna í norsku umferðarlögunum og hefur reglugerð verið sett þar á grundvelli þeirrar heimildar.

Um 48. gr.

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

lítra lofts. Um rök fyrir þessari breytingu vísast til ítarlegrar umfjöllunar í almennum athugasemdum við frumvarpið. Þó skal ítrekað að eins og fram kemur í 2. mgr. 100. gr. frumvarpsins er ekki gert ráð fyrir því að svipting ökuréttar komi til við fyrsta brot þegar vínandamagn í blóði er 0,20 til 0,49‰ (eða vínandamagn í lofti nemur 0,1 til 0,245 milligrömmum í lítra lofts).

Um 49. gr.

Greinin fjallar um bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Er ákvæðið að meginstefnu til í samræmi við 45. gr. a gildandi laga. Þó er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi ákvæði að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna, sem grundvöllur að ályktun um að ökumaður teljist undir áhrifum slíkra efna og því óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega, fari aðeins fram á blóði ökumanns. Verði þannig felld niður tilvísun til þess að mæling í þvagi geti verið nægur grundvöllur í þessum efnunum. Er hér á því byggt að þegar ávana- og fíkniefni, eða óvirkt umbrotsefni þess, mælist aðeins í þvagi ökumanns, en ekki í blóði, sé almennt í reynd rétt að álykta að slíks efnis hafi verið neytt, en að ekki sé lengur um að það að ræða að ökumaður sé undir áhrifum efnisins þannig að hann teljist óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega. Í dómi Hæstaréttar frá 19. júní 2006 í máli nr. 260/2008 byggði Hæstiréttur niðurstöðu sína á því að tilvist óvirkra umbrotsefna ávana- og fíkniefna í þvagi ökumanns væri hins vegar samkvæmt gildandi 45. gr. a umferðarlaga, ein og sér, nægur grundvöllur þess að fært væri að álykta að ákærði hefði verið undir áhrifum efnisins og því óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega í merkingu ákvæðisins. Það er því ljóst að ekki er að þessu leyti samhengi á milli framsetningar 45. gr. a gildandi laga og þeirra vísindalegu ályktana sem með réttu verða dregnar af þvagmælingu um aksturshæfni ökumanns.

Á því er byggt við gerð þessa frumvarps að það sé ekki ætlunin með lögmaeltu banni í umferðarlögum við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna að leggja refsingu við neyslu slíkra efna, enda verði ekki staðreynt með mælingu á blóði ökumanns að slík neysla hafi í reynd haft áhrif á hæfni hans til aksturs. Á þeim forsendum er sem fyrr greinir lagt til að fellt verði úr 2. mgr. greinarinnar að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna „í þvagi“ ökumanns geti, ein og sér, talist viðhlítandi grundvöllur til stofnunar refsíabýrgðar. Er því nú það eitt áskilið að mæling á blóði ökumanns leiði í ljós að hann hafi fyrir aksturinn neytt ávana- og fíkniefna, sem bönnuð eru á íslensk yferráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefna og reglugerðum settum samkvæmt þeim. Það skal áréttað að hér er lagt til grundvallar að eyðutilvísun 1. mgr. 49. gr. frumvarpsins, sem er samhljóða gildandi 45. gr. a, til laga um ávana- og fíkniefni og reglugerða settra samkvæmt þeim lögum feli í sér stjórnskipulega viðhlítandi heimild, sbr. 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar, fyrir refsinaemi banns við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna samkvæmt umferðarlögum. Hefur enda þessi lögjafarháttur ekki sætt athugasemdum í dómaframkvæmd Hæstaréttar.

Um 50. gr.

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

Þá er lagt til með 93. og 94. gr. frumvarpsins, eins og nánar verður rakið síðar, að gerð verði sú breyting hér á að háttsemi í formi athafnaleysis, sem þessi grein mælir fyrir um, varði ekki refsingu. Með ákvæðinu er þó mælt sem fyrr fyrir um það að þeir sem ákvæðið tekur til sinni lögboðinni skyldu að gera ráðstafanir til að hamla því að ölvaður ökumaður aki ökutæki,

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

Um 51. gr.

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

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

Þær breytingar sem gerðar voru á 47. gr. gildandi laga með 6. gr. laga nr. 66/2006 voru tilkomnar vegna tillögu starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði og skilaði skýrslu í febrúar árið 2001. Í skýrslunni var m.a. lagt til að lögreglu yrði heimilað að taka munnvatnssýni til að kanna hvort ökumaður væri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Í skýrslunni er m.a. eftirfarandi tekið fram: „Skaðleg áhrif áfengis á hæfni ökumanns eru vel þekkt. Síðustu ár hefur aukin athygli beinst að akstri undir áhrifum fíkniefna með tilliti til umferðaröryggis. Erfitt er að segja til um ætlaðan fjölda ökumanna sem aka eða hafa ekið undir áhrifum fíkniefna eða lyfja, vegna skorts á prófun ökumanna. Hins vegar er ljóst að fjöldi þeirra hefur aukist undanfarin ár og er talið að í Noregi hafi fjöldi þeirra sem aka undir áhrifum fíkniefna eða lyfja fimmfaldast á síðastliðnum 10–15 árum.“

Í fyrrnefndri skýrslu starfshópsins kom enn fremur eftirfarandi fram: „Komið hafa fram nýjar aðferðir við að mæla hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna, aðrar en með blóð- eða þvagsýni. Þróuð hafa verði tæki til að greina hvort ökumaður sé undir áhrifum ýmissa ávana- og fíkniefna með töku munnvatnssýnis. Er þessi aðferð einföld í framkvæmd og er gerð af lögreglumanni á staðnum í stað þess að færa ökumann til læknis til rannsóknar. Í Belgíu og Sviss eru í almennri notkun tæki til slíkra mælinga. Slík tæki eru þó ekki lögfull sönnun þess að ökumaður sé ekki undir áhrifum og reynist sýnið jákvætt þarf að færa ökumann til blóð- eða þvagrannsóknar til nánari greiningar og staðfestingar. Með þessu er hins vegar hægt að leiða í ljós hvort ástæða sé til að færa ökumann til slíkrar rannsóknar og þannig hægt að komast hjá því að sýni séu send í dýrar rannsóknir sem ekki reynast svo jákvæð. Slíkar mælingar myndu auðvelda eftirlit lögreglu, spara verulega tíma hjá lögreglu, starfsfólki heilsugæslu og rannsóknarstofu, og þeirri kvöð oft létt af ökumanni að vera færður til frekari rannsóknar.“

Samkvæmt 1. mgr. getur lögreglumaður í þeim tilvikum sem upp eru talin krafist þess að ökumaður vélknúins ökutækis gangist undir öndunarpróf og láti í té munnvatnssýni eftir atvikum ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 47. gr. laganna, sbr. 48. gr. og 49. gr., vegna neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða neyslu ávana- og fíkniefna samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni, ef hann hefur átt hlut að umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða hann hefur verið stöðvaður við umferðareftirlit. Jafnframt er lögreglu heimilt að gera ökumanni að gangast undir slík próf ef talin er ástæða til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum laganna eða reglna settra samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið sérstaklega á um heimild til töku öndunar eða munnvatnssýna.

Í samræmi við þetta er viðhaldið því fyrirkomulagi gildandi laga í 2. mgr. að lögreglumaður geti fært ökumann til rannsóknar á svita- og munnvatnssýni, auk öndunarsýnis eins og var fyrir gildistöku laga nr. 66/2006, eða til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til

að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 47. gr. laganna, sbr. 48. gr. og 49. gr., eða hann neitar að láta framkvæma öndunarpróf eða láta í té munnvatnssýni eða er ófær um það. Ljóst er hins vegar vegna þeirrar grundvallarbreytingar sem gerð er með 49. gr. frumvarpsins, sbr. hér að framan, að ekki verður lengur þörf á að framkvæma þvagrannsókn ef grunur leikur á akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Kemur þá blóðrannsókn aðeins til greina ef staðreyna á hvort akstur hafi verið í andstöðu við 49. gr.

Samkvæmt 3. mgr. annast lögregla töku öndunar-, svita- og munnvatnssýnis. Læknir, hjúkrunarfræðingur eða lífeindafræðingur annast töku blóðsýnis og eftir atvikum þvag-, svita- og munnvatnssýnis. Er þetta ákvæði að efni til samhljóða 3. mgr. 47. gr. gildandi laga. Er sem fyrr talið eðlilegt að heimild til töku munnvatnssýnis sé bæði til handa lögreglu og fyrrgreindum heilbrigðisstarfsmönnum svo unnt sé að framkvæma þessar rannsóknir á síðari stigum gerist þess þörf. Þær heimildir sem lögregla hefur til að rannsaka hvort ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna felast hins vegar einungis í því að færa hann til töku á blóðsýni sé ástæða til að ætla að ökumaður sé undir áhrifum. Öndunarsýni koma ekki að gagni í þessu skyni, auk þess sem þvagsýna er ekki lengur þörf, sbr. 49. gr. frumvarpsins.

Jafnframt er lagt til í 3. mgr. að aðrar rannsóknir og klínískt mat skuli framkvæmdar af lækni eða hjúkrunarfræðingi.

Samkvæmt lokamálslið 3. mgr. 47. gr. gildandi laga er ökumanni skylt að hlíta þeirri meðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Álitamál hefur verið hvort í þessu felist heimild til að framkvæma blóð- eða þvagsýnatöku með valdbeitingu. Í þessu sambandi skal tekið fram að skv. 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008, um meðferð sakamála, verður líkamsrannsókn í formi lífsýnatöku, þar á meðal blóð- og þvagsýnatöku, aðeins ákveðin með úrskurði dómara nema fyrir liggi ótvírætt samþykki þess sem í hlut á. Fól þetta ákvæði í sér breytingu frá eldra ákvæði 2. mgr. 93. gr. laga nr. 19/1991 þar sem rannsóknara var rétt að framkvæma líkamsrannsókn án dómsúrskurðar ef brýn hætta var á að bið eftir úrskurði ylli sakarspjöllum

Rök standa til þess að ekki verði að öllu leyti gerðar jafnstrangar kröfur til rannsóknaraðgerða skv. 51. gr. frumvarpsins og gerðar eru skv. 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008, enda hefur skilvirk refsivarsla grundvallarþýðingu við rannsókn og eftirlit lögreglu vegna ölvunaraksturs og aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Á hinn bóginn er nauðsynlegt að kveða með skýrari hætti á um heimild til að beita ökumann valdi ef hann neitar að hlíta rannsókn skv. 2. mgr. og er lagt til að um það verði mælt í lokamálslið 3. mgr. Ein tegund líkamsrannsóknar skv. 2. mgr. er þvagrannsókn sem felur í sér verulegt inngríp í líkama manns eins og dæmin sanna. Þvagrannsókn er úrræði sem nota þarf í minna mæli vegna framangreindrar breytingar í 49. gr. Að þessu virtu, og í ljósi eðlis þessa rannsóknarúrræðis, er lagt til með 4. mgr. að þvagrannsókn verði aðeins beitt, án ótvíræðs samþykkis ökumanns, að fyrir liggi úrskurður dómara samkvæmt lögum um meðferð sakamála, sbr. nú lög nr. 88/2008. Er þá horft til grundvallarreglu 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífs og þeirra sjónarmiða sem búa að baki áður nefndri 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008. Ekki er heldur viðurlutamikil né of tímafrekt að óska eftir úrskurði dómara við þessar aðstæður þannig að gætt sé réttaröryggis þess sem í hlut á.

Í 1. mgr. 100. gr. frumvarpsins er, eins og í gildandi lögum, mælt svo fyrir að neiti maður að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 51. gr. skuli hann sviptur ökurétti, auk þess sem lagt er hér til að slík neitun teljist sjálfstætt brot á lögum skv. 93. gr. frumvarpsins.

Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að refsíákvæði af þessu tagi fer ekki í bága við stjórnarskrárvorinn rétt manns til að fella ekki á sig sök. Rétturinn til að fella ekki á sig sök er nátengdur eða felst í réttinum til réttlátrar málsmeðferðar og að hver sá sem er borinn

sökum um refsiverða háttsemi skuli talinn saklaus þar til sekt hans hefur verið sönnuð, sbr. 1. og 2. mgr. 70. gr. stjórnarskrárinnar og 1. og 2. mgr. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994. Einn mikilvægasti þáttur reglunnar um að maður skuli teljast saklaus þar til sekt er sönnuð er sá grundvöllur sem sakfelling byggist á. Við málsmeðferð í máli sakbornings skal þannig gæta hlutleysis og aðeins byggja á sönnunargögnum sem voru lögð fyrir dómstólinn og eru lögmæt en ekki fengin með þvingun. Gera verður þannig greinarmun á rétti sakbornings til að tjá sig ekki um sakargiftir annars vegar og hins vegar skyldu hans til að veita atbeina sinn við öflun sönnunargagna sem eiga sjálfstæða tilveru án tillits til vilja sakbornings og fengin eru frá honum með þvingun, svo sem skjöl og blóð-, öndunar- og þvagsýni, sjá dóma Mannréttindadómstóls Evrópu frá 17. desember 1996 í máli Saunders gegn Bretlandi og frá 5. janúar 2006 í máli Schmidt gegn Þýskalandi. Þannig er t.d. upphaflegt markmið réttarins til að neita að tjá sig að sporna við því að maður verði þvingaður til að játa sök við yfirheyrslur hjá lögreglu og að upplýsingar sem fengnar eru fram með slíkri þvingun verði ekki lagðar til grundvallar við ákvörðun um sekt manns en með því skapast hættu á að menn verði ranglega sakfelldir, sjá dóm Mannréttindadómstóls Evrópu frá 14. febrúar 2000 í máli John Murray gegn Bretlandi. Þegar gögn, svo sem lífsýni, eru hins vegar hlutlæg í eðli sínu eiga þessi sömu rök ekki við.

Að öllu þessu virtu er, sem fyrr greinir, lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi, sbr. 3. mgr. 47. gr. og 102. gr. gildandi laga, að neitun ökumanns á að hlíta rannsókn skv. 2. mgr. 51. gr. frumvarpsins, sbr. 3. mgr., teljist sjálfstætt brot og geti nú varðað sekt, sbr. 1. mgr. 95. gr., og sviptingu ökuréttar, sbr. 1. mgr. 100. gr. frumvarpsins.

Í 5. mgr. er að finna nýmæli sem gerir neyslu ökumanns á áfengi og öðrum örvandi eða deyfandi efnum óheimila næstu sex klukkustundir eftir að akstri lýkur, ef ökumaður má ætla að aksturinn geti orðið tilefni lögreglurannsóknar, s.s. eftir að umferðaróhapp hefur átt sér stað. Þessu er ætlað að auðvelda rannsókn mála og koma í veg fyrir mótþáttur þess efnis að ökumaður sem hafi drukkið áfengi eða neytt annarra hugbreytandi efna í kjölfar umferðaróhapps, þegar neyslan hefur í raun átt sér stað fyrir aksturinn.

Í 6. mgr. er mælt fyrir um gjaldtökuheimild vegna kostnaðar við töku sýna og rannsókn skv. 1.–3. mgr. Ákvæðið er samhljóða 4. mgr. 47. gr. gildandi laga, en lagt er til að upphæðin verði 25.000 kr. í stað 15.000 kr. í gildandi lögum.

Um 52. gr.

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

Um 53. gr.

1. mgr. er nýmæli, en í henni koma fram þau sjónarmið sem reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna byggjast á, þ.e. að þær séu settar í þágu umferðaröryggis og bættra vinnuskilyrða ökumanna. Jafnframt eru tiltekin þau tímabil sem miðað er við varðandi akstur og hvíld ökumanns í farþega- og farmflutningum ökutækja yfir 3,5 tonn. Reglugerðarheimild í 2. mgr. er sambærileg heimild í 1. mgr. 44. gr. a gildandi laga.

Um 54. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði ákvæði samhljóða því sem fram kemur í 19. gr. reglugerðar nr. 605/2010 um heimild ökumanns til að víkja frá reglum um aksturs- og

hvíldartíma, þ.e. að heimilt verði að víkja frá reglum sem settar verða á grundvelli 53. gr. frumvarpsins varðandi leyfilegan aksturstíma þar til daglega hvíld skuli taka, enda sé það nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks, ökutækis eða farms þess. Ítrekuð er sú forsenda að slíkt frávik tefli ekki umferðaröryggi í tvísýnu.

Um 55. gr.

Í 1. mgr. greinarinnar er lagt til að lögfest verði almenn skylda flutningsaðila til að skipuleggja störf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir ákvæðum 53. gr. um aksturs og hvíldartíma. Þessa skyldu er nú að finna í 15. gr. reglugerðar nr. 605/2010.

Síðari málsliður 1. mgr. byggist á 2. mgr. 44. gr. a gildandi laga, en ökumaður og flutningsaðili skulu sjá til þess að ökuriti sé notaður í þeim ökutækjum sem falla undir reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. 2. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 44. gr. a gildandi laga.

Um 56. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 44. gr. b gildandi laga. Í henni er kveðið er á um skyldur farstarfsmanna, þ.e. þeirra aðila í áhöfn flutningabifreiða sem ekki teljast ökumenn í bókstaflegri merkingu orðsins. Greinin er til komin vegna tilskipunar nr. 2002/15/EB, sem inniheldur ákvæði um vinnutíma annarra í áhöfn flutningabifreiða en ökumanns. Tilskipunin gildir um farstarfsmenn sem eru ráðnir hjá fyrirtækjum sem stunda flutningastarfsemi á vegum sem reglugerð (EBE) nr. 2009/5 tekur til. Markmiðið með tilskipuninni er að setja lágmarkskröfur um skipulag á vinnutíma í því skyni að bæta heilsuvernd og öryggi farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum og til að bæta umferðaröryggi og samræma samkeppnisskilyrði. Tilskipunin gildir því til viðbótar ákvæðum reglugerðar (EBE) nr. 2009/5. Eðlilegt er að setja lagastoð vegna þeirra í umferðarlög. Á hinn bóginn er fátítt enn sem komið er að hér á landi starfi aðstoðarmenn atvinnubílstjóra á ferðum þeirra um landið svo efni tilskipunarinnar mun að líkindum koma til með að snerta fáa einstaklinga hérlandis eins og málum er nú háttað. Sú tillaga sem sett er fram í 2. másl. 1. mgr., varðandi ábyrgð flytjanda á skráningu vinnutíma farstarfsmanna, er til komin vegna áskilnaðar í fyrrnefndri tilskipun um ábyrgð og skyldur atvinnurekenda í þessu sambandi.

Um 57. gr.

Með tækniframförum síðustu ára hefur orðið mikil aukning á notkun svokallaðra snjalltækja og hefur þáttur þeirra í umferðarslysum valdið áhyggjum. Hingað til hefur í umferðarlögum einungis verið kveðið á um bann við notkun farsíma við akstur vélknúinna ökutækja en tilefni þykir til að víkka gildissvið ákvæðisins og kveða skýrt á um bann við notkun farsíma, snjalltækja og annarra tækja sem truflað geta akstur, sé ekki notaður handfrjáls búnaður. Þykir þetta vera til þess fallið að draga úr þeirri miklu hættu sem fylgir truflunum sem stafa af notkun slíkra tækja til m.a. samskipta, leikja og afþreyingar, en við akstur ætti athygli ökumanns, að því marki sem unnt er, að beinast að akstrinum. Ákvæðið nær til allra ökumanna sem stjórna ökutæki og þannig einnig til hjólreiðamanna en í gildandi lögum er líkt og áður sagði einungis lagt bann við notkun farsíma við akstur vélknúinna ökutækja.

Um 58. gr.

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

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

Ákvæði b-liðar er breytt frá gildandi lögum þannig að einungis megi veita þeim ökuskírteini sem er til þess nægilega andlega og líkamlega hæfur, sbr. þó 5. mgr., og hefur fullnægjandi sjón. Ákvæði gildandi laga um heyrn þykir ekki eiga við þar sem mat verður að fara fram hverju sinni á því hvort skert heyrn valdi því fortakslaust að viðkomandi teljist ekki hæfur til að stjórna ökutæki. Öðru máli gegnir hins vegar um sjón ökumanns.

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

Með d-lið 2. mgr. er lagt til að lögfest verði sú meginregla að maður verði að hafa fasta búsetu hér á landi til að geta fengið ökuskírteini. Í viðauka VIII við reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011 koma fram reglur um búsetuskilyrði í tengslum við útgáfu ökuskírteinis. Þetta skilyrði er þess eðlis að um það verður að vera mælt í lögum. Á hinn bóginn er í f-lið 11. mgr. gert ráð fyrir því að um undanþágur frá búsetuskilyrðinu verði sem fyrr nánar fjallað í reglum sem ráðherra setur í reglugerð.

Eins og 2. mgr. ber með sér er þar fjallað um ökuréttindi til að aka bifreið í B-flokki. Í 3. mgr. er ráðherra hins vegar gert að setja reglur um kröfur til ökuréttinda annarra ökutækja.

4. mgr. er nýmæli, en lagt er til að fresta skuli veitingu ökuréttinda til þess sem ekur án réttinda um fjóra mánuði fyrir hvert skipti sem slíkur akstur á sér stað. Ákvæði þessu er einkum ætlað að letja ungmenni sem ekki eru komin með ökuréttindi frá því að aka réttindalaus. Reglugerðarheimild 5. mgr. er efnislega samhljóða 49. gr. gildandi laga.

Ákvæði 7. mgr. er samhljóða 3. mgr. 48. gr. gildandi laga utan þess að gert er sérstaklega ráð fyrir að neita megi þeim um ökuskírteini sem háður er notkun áfengis, en í gildandi lögum eru talin upp ávana- og fíkniefni og önnur sljóvgandi efni.

Ákvæði 8. mgr. er samhljóða 2. másl. 1. mgr. 48. gr. gildandi laga, en þó er gert ráð fyrir að ökumaður framvísi ökuskírteini ef eftirlitsmaður, sbr. XVII. kafla, krefst þess í tengslum við eftirlit með akstri ökutækja til farþega- og farmflutninga yfir 3,5 tonnum.

Ákvæði 9. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 52. gr. gildandi laga. Ákvæði 10. mgr. er samhljóða 4. mgr. 50. gr. núgildandi laga. Þar er lögfest sú regla að ökumenn sem stjórna ökutækjum í C1-, C-, D1- og D-flokki til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni skuli gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti samkvæmt reglum sem ráðherra setur í reglugerð. Ákvæðið á rætur sínar að rekja til skuldbindinga Íslands skv. EES-samningnum.

Reglugerðarheimild í 11. mgr. tekur mið af þeim breytingum sem orðið hafa varðandi ökuskírteini.

Um 59. gr.

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

Um 60. gr.

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

Í 3. mgr. er það nýmæli að fullnaðarskírteini fyrir A1-, A2-, A- og B-flokk, svo og T-flokk, gildi að jafnaði í 15 ár í stað til 70 ára aldurs skírteinishafa. Samkvæmt tilskipun 2006/126/ESB hafa aðildarríki EES-samningsins val um að ökuskírteini gildi í 10 til 15 ár.

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

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

Um 61. gr.

Í greininni er fjallað um kröfur til aksturs dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og til torfærutækja og er hún að meginefni til samhljóða 55. gr. gildandi laga og þeirri breytingu sem gerð var á henni með l. nr. 13/2015.

Samkvæmt ákvæðinu er lagt til það nýmæli að stjórnandi vinnuvélar skuli hafa tilskilin réttindi í meðferð slíkra tækja, sbr. 2. mgr. Er þá m.a. litið til þess að hér sé um mismunandi flókin tæki að ræða og að tryggt verði að vera að stjórnandi vinnuvélar hafi nauðsynlega kunnáttu til verksins, án tillits til ökuréttinda viðkomandi.

Ákvæði XII. kafla um ökuréttindi eiga að öðru leyti við um ökutæki sem falla undir grein þessa.

Um 62. gr.

Greinin byggist á 52. og 54. gr. gildandi laga. Lagt er til að lögfest verði það nýmæli að ráðherra geti ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslensk ökuskírteini jafnframt gild í því ríki.

Slíkar reglur gilda um ökuskírteini sem gefin eru út á Evrópska efnahagssvæðinu. Er þá áskilið að fyrir liggi gagnkvæm viðurkenning ökuréttinda á milli Íslands og annars ríkis, en sambærilegt ákvæði er nú í reglugerð um ökuskírteini nr.830/2011.

Um 63. gr.

Með grein þessari eru gerðar talsverðar breytingar á reglum um afturköllun ökuréttinda, þó svo að meginefni 53. gr. núgildandi laga haldist óbreytt. 1. mgr. er samhljóða 1. másl. 1. mgr. 53. gr. gildandi laga.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði nýmæli sem ætlað er að tryggja enn frekar að raunhæft og virkt læknisfræðilegt eftirlit sé með því að ökumenn fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 58. gr. um að vera líkamlega og andlega hæfir til að stjórna ökutæki. Lagt er til að mælt verði fyrir um þá skyldu heimilislæknis eða sjúkrastofnunar að gera trúnaðarlækni Samgöngustofu viðvart án tafar ef vafi er talinn leika á því að handhafi ökuréttinda fullnægi umræddum skilyrðum b-liðar 2. mgr. 58. gr. Þar sem læknir eru bundinn þagnarskyldu um málefni sjúklinga sinna skv. 1. mgr. 17. gr. laga um heilbrigðisstarfsmenn, nr. 34/2012, og 1. mgr. 12. gr. laga nr. 74/1997, um réttindi sjúklinga, er sérstaklega lögboðið að þessi þagnarskylda standi umræddri tilkynningarskyldu ekki í vegi. Er þá m.a. horft til 3. mgr. 17. gr. laga um heilbrigðisstarfsmenn þar sem segir að þagnarskylda „nær ekki til atvika sem heilbrigðisstarfsmanni ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum.“, og til 1. mgr. 13. gr. laga um réttindi sjúklinga, þar sem segir að „[þagnarskylda] skv. 12. gr. [nái] ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustu ber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum“. Í þeim tilvikum beri starfsmanni í heilbrigðisþjónustu skylda til að koma

upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bær yfirvöld, sbr. síðari málslið 1. mgr. 13. gr. laga nr. 74/1997. Hér vegast á annars vegar brýnir almannahagsmunir af því að þeir ökumenn, sem vafi leikur á að fullnægi lögmæltum heilbrigðiskröfum, séu ekki við stjórn ökutækis og hins vegar hagsmunir einstaklinga af því að eiga í trúnaðarsambandi við lækni. Nauðsynlegt er að gera lækni það kleift að gera trúnaðarlækni viðvart ef vafi leikur á um aksturshæfni ökumanns. Eðlilegt er hins vegar að endanlegt mat á því hvort á skorti að ökumaður sé líkamlega og andlega hæfur til að stjórna ökutæki sé í höndum sérstaks trúnaðarlæknis Samgöngustofu, en ekki persónulegs læknis hlutaðeigandi.

Að fenginni tilkynningu skal trúnaðarlæknir Samgöngustofu, eins fljótt og unnt er, óska eftir því að hlutaðeigandi ökumaður gangist undir rannsókn hjá stofnun sem sérhæfir sig í slíku mati. Við þá rannsókn skal meta þá líkamlegu og andlegu þætti sem áhrif hafa á aksturshæfni og koma nánar fram í reglum sem ráðherra setur í reglugerð, að höfðu samráði við velferðarráðherra og landlækni. Trúnaðarlæknir getur ákveðið að handhafi ökuréttinda fari í verklegt ökuþróf að lokinni læknisrannsókn. Þá er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um skipun trúnaðarlæknis Samgöngustofu, einn eða fleiri, hæfniskröfur þeirra, verklag við framkvæmd ökuþrófa o.fl.

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

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

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

Ákvæði 7. mgr. er samhljóða 2. mgr. 53. gr. núgildandi laga. Greinin þarfnast að öðru leyti ekki frekari skýringar við.

Um 64. gr.

Með greininni er lagt til að gerðar verði ákveðnar efnisbreytingar frá 1. mgr. 56. gr. gildandi laga hvað varðar starfsleyfi ökukennara. Í 1. mgr. eru talin upp þau skilyrði sem sá er sækir um starfsleyfi til að annast ökukennslu þarf að uppfylla. Í c-lið 1. mgr. 64. gr. er gert að skilyrði að hlutaðeigandi hafi stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið þrófum sem því námi fylgja. Þá er í d-lið 1. mgr. áskilið að sá er æskir starfsleyfis sem ökukennari þurfi að fullnægja kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Í 2. mgr. er lagt til það nýmæli, að auk þess að heimilt sé að synja þeim um starfsleyfi sem 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga eigi við um, er sömuleiðis heimilt að synja þeim um leyfi sem hlotið hefur dóm fyrir brot gegn ákvæðum kynferðisbrotakafla sömu laga. Breyting þessi er lögð til í því skyni að veita ökunemum frekari vernd en margir þeirra sem ökunám

stunda eru enn á unglingsaldri og þurfa því sérstakrar verndar við. Til samanburðar má nefna að samkvæmt lögum um framhaldsskóla nr. 92/2008 er óheimilt að ráða til starfa við framhaldsskóla einstakling sem hlotið hefur refsisdóm fyrir kynferðisbrot.

Ákvæði 4. mgr. eru efnislega samhljóða ákvæðum 7. mgr. 56. gr. núgildandi laga utan þess að sérstaklega er hér tekið fram að ráðherra sé heimilt að setja reglur um stofnun, starfsemi og starfsleyfi ökugerða sem ætluð eru til akstursæfinga fyrir ökunema. Lagt er til í 5. mgr. að starfsleyfi til ökukennslu gildi í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi líkt og er samkvæmt gildandi lögum.

Um 65. gr.

Samkvæmt 6. mgr. 56. gr. gildandi laga getur útgefandi ökukennararéttinda hvenær sem er svipt mann ökukennararéttindum ef ástæða þykir til. Þetta ákvæði er ófullnægjandi og ekki í samræmi við þær lagaáskilnaðarkröfur sem leiða af atvinnufrelsisákvæði 75. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands. Með 65. gr. frumvarpsins er því lagt til að lögfest verði skýrt ákvæði um að farið skuli að stjórnarsýslulögum við meðferð slíkra mála, en hér eiga einkum við meginreglur 13. og 14. gr. stjórnarsýslulaga, nr. 37/1993, um andmælarétt og tilkynningarskyldu stjórnvalds um meðferð máls.

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

Um 66. gr.

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

Um 67. gr.

Greinin fjallar um kennsluakstur undir handleiðslu ökukennara og er efnislega samhljóða 1.–3. mgr. 57. gr. gildandi laga. Hugtaka notkun hefur hér verið nokkuð á reiki og er í frumvarpinu talið rétt að gera greinarmun á kennsluakstri undir handleiðslu ökukennara sem hefur útgefið starfsleyfi sem nú er fjallað um í framangreindum 1.–3. mgr. 57. gr. gildandi laga, og hins vegar æfingaakstri sem fram fer undir leiðsögn og eftirliti leiðbeinanda, en um það efni er fjallað í nýmæli 68. gr. frumvarpsins.

Í 4. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að ökunemi þurfi, áður en hann hefur kennsluakstur, að sækja um námsheimild hjá lögreglustjóra. Fer þá fram mat á því hvort ökunemi fullnægi m.a. heilbrigðisskilyrðum b-liðar 2. mgr. 58. gr. og búsetuskilyrðum skv. d-lið sömu málsgreinar og hvort svo sé ástatt um hann sem greinir í 7. mgr. 58. gr., en námsheimild verður ekki gefin út ef svo er að mati lögreglustjóra. Synjun námsheimildar má

kæra til ráðuneytis. Er um að ræða stjórnvaldsákvörðun og ber því að fara að reglum stjórnvísingulaga, nr. 37/1993, við úrlausn slíkra mála.

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

Um 68. gr.

Samkvæmt 6. mgr. 57. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um æfingaakstur án löggilts ökukennara, þar á meðal um lágmarksþjálfun nemandana, enda hafi leiðbeinandinn náð 24 ára aldri, hafi gild réttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki. Um þetta efni er þannig fjallað í 12. gr. reglugerðar nr. 830/2011 um ökuskírteini, með síðari breytingum.

Í greininni er nú lagt til að lögfestar verði skýrar efnisreglur um æfingaakstur með leiðbeinanda. Samkvæmt 1. mgr. er ökunema sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning hjá ökukennara heimilt að æfa akstur bifreiðar með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Skilyrði til að veita leyfi til leiðbeinanda samkvæmt greininni er að hann hafi a. náð 24 ára aldri, b. hafi gild ökuréttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki, og c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið án ökuskírteinis vegna ökuleyfissviptingar.

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

Í 4. mgr. er mælt svo fyrir að æfingaakstur skuli fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Samgöngustofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gildi að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 67. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt 5. mgr. er lagt bann við því að leiðbeinandi taki endurgjald fyrir starf sitt.

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

Um 69. gr.

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

Ákveðnar orðalagsbreytingar eru gerðar á 2. mgr. og ítrekað að eigandi ökutækis beri ábyrgð á því að ökutækið sé í lögmæltu ástandi skv. 1. mgr. og í samræmi við reglur sem ráðherra setur um gerð og búnað ökutækja á grundvelli 4. mgr. greinarinnar. Hugtakið „umráðamaður“ er haft innan sviga til samræmis við það sem fram kemur í almennum athugasemdum við lagafrumvarp þetta. Þar er gert ráð fyrir að umráðamaður sé sá sem á grundvelli persónulegs samnings, svo sem vinnuréttarsambands, hefur bifreið til umráða.

Bifreiðin er þá eftir sem áður á ábyrgð eiganda, en við þær aðstæður er eðlilegt að hin lögbundna skylda til að haga ástandi ökutækisins í samræmi við gildandi reglur hvíli á umráðamanni.

3. mgr. er óbreytt frá 3. mgr. 59. gr. núgildandi laga að öðru leyti en því að lagt er til að felldur verði út 4. málsl. þess efnis að starfsmaður verkstæðis skuli tilkynna yfirmanni ef hann telur öryggisbúnaði ökutækis áfátt. Er ákvæði þetta úreitt og því ekki efni til að halda því í

frumvarpinu. Í þess stað er öryggis- og verndarbúnaði bætt við upptalningu í 2. másl. 3. mgr. 4. mgr. tekur mið af 60. gr. núgildandi laga en uppsetningu breytt þannig að reglugerðarheimild er gerð skýrari en nú er. Nýmæli er í a-lið um að kröfur til ökutækis skuli grundvallast á reglum um heildargerðarviðurkenningu þess, en hér er um samræmdar reglur að ræða sem eiga að tryggja að öryggiskröfur og kröfur til verndunar umhverfis við markaðssetningu þeirra hér á landi séu uppfylltar.

Það nýmæli er í 5. mgr. ákvæðisins að gert er ráð fyrir að 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.

Um 70. gr.

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

Í 1. mgr. kemur skýrt fram að við bifreið, bifhjól og torfærutæki má aðeins tengja einn eftirvagn. Við dráttarvél, reiðhjól og vinnuvél má hins vegar tengja allt að tvo eftirvagna.

Í 2. mgr. er að finna ákvæði sem heimilar að tengja hliðarvagn hægra megin við bifhjól og reiðhjól.

Í 3. mgr. er þó lagt bann við því að tengja hliðarvagn og eftirvagn við létt bifhjól, gildir þá einu hvort um sé að ræða létt bifhjól í flokki I eða flokki II.

4. mgr. gerir ráð fyrir því að ráðherra setji í reglugerð frekari ákvæði um tengingu og dátt ökutækja, þar með talið tengingu eftirvagna, reiðhjóla og hliðarvagna, og um hvað megi flytja með ökutækjum þessum. Reglugerðin skal einnig innihalda undanþágur frá ákvæðum 1. mgr. við akstur á tilteknum svæðum þar sem það þykir öruggt.

Um 71. gr.

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

Sérstök athygli er vakin á því að í samræmi við 1. mgr. er gert ráð fyrir að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem gerðir eru fyrir meira en 750 kg að heildarþyngd eins og er samkvæmt gildandi lögum. Vísast til skilgreiningar 3. gr. um hugtakið eftirvagn. Með þessu fyrirkomulagi er lagður grundvöllur að vátryggingarskyldu ökutækja sem miðast fyrst og fremst við notkun þess en ekki eiginleika eða tegund. Þannig má ætla að vinnuvélar sem ætlaðar eru til aksturs í umferð falli undir 1. mgr. en þær vinnuvélar sem notaðar eru utan almennrar umferðar falli undir reglugerðarákvæði 2. mgr.

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

Í 3. mgr. eru nokkur nýmæli frá gildandi 64. gr. um reglugerðarheimild ráðherra varðandi nánari fyrirkomulag á skráningu ökutækja. Í b-lið er lagt til að settar verði reglur um gerð og

framleiðslu skráningarmerkis til að tryggja eins og kostur er að fyllsta öryggis sé gætt við framleiðsluna. Í e-lið er gert ráð fyrir að Samgöngustofa fái heimild til einhliða afskráningar ökutækis en eftir að vanrækslugjaldi var komið á skv. 2. mgr. 67. gr. nógildandi laga hefur þörf fyrir þetta úrræði orðið enn brýnna en ella. Á þetta einkum við um ógangfær ökutæki sem ekki hafa verið færð til skoðunar í ákveðinn tíma. H-liður er nýmæli, en þörf þykir á að skilgreina stöðu umráðamanns sbr. almennar athugasemdir við frumvarp þetta

Í 4. mgr. er lagt til að lögfestar verði reglur um skráningar breytingalása og að ráðherra verði veitt heimild til að kveða nánar á um framkvæmd slíkra skráninga í reglugerð. Með þessu yrði áralöng stjórnisýsluframkvæmd fest í lög en hingað til hefur aðeins verið fjallað um skráningu slíkra lása í reglum Samgöngustofu. Í skráningu breytingaláss felst að heimildir til nýskráningar, skráningar eigendaskipta og/eða skráningar ökutækis í umferð eru takmarkaðar. Samkvæmt nógildandi reglum Samgöngustofu getur beiðni um skráningu breytingaláss ýmist komið frá eiganda ökutækis, eftir atvikum fyrri eiganda, lögmanni, lögreglu eða skiptastjóra. Með lögfestingu ákvæðisins verður ráðherra eftirlátið að setja nánari reglur um slíkar skráningar, þ.á.m. um það hverjir geta beiðst skráningar. Þar sem um töluvert inngríp getur verið að ræða fyrir eiganda eða umráðamann ökutækis sem breytingalás beinist að, þykir rétt að framkvæmd um slíkt byggi á traustum lagagrunni.

Um 72. gr.

Greinin er að meginstefnu til samhljóða 64. gr. a gildandi laga um heimild eiganda ökutækis til að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningarmerki ökutækisins, þ.e. svokölluð einkamerki. Þó er lagt til að ekki sé hægt að fá einkamerki á létt bifhjól í flokki I. Gert er ráð fyrir að heimildin sjálf komi fram í 1. mgr. greinarinnar, en nú kemur hún aðeins fram í 26. gr. reglugerðar nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum. Áfram verður ráðherra heimilt að setja nánari reglur um einkamerki, sbr. 3. mgr. Ákvæði 2. mgr. er að mestu samhljóða

2. mgr. 64. gr. a gildandi laga. Lagt er til að gjaldið hækki úr 25.000 kr. í 50.000 kr. en það hefur verið óbreytt frá því að lög nr. 36/1996, um breytingu á umferðarlögum, tóku gildi vorið 1996.

Það skal tekið fram að með 4. gr. laga nr. 69/2007 var bætt við ákvæði 64. gr. a gildandi laga nýjum 2. og 3. másl. 2. mgr. þar sem mælt var svo fyrir að réttur til einkamerkis gildi í átta ár og að skráður eigandi ökutækis skyldi fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Áður var aðeins gert ráð fyrir því í c-lið 4. mgr. 26. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja, nr. 751/2003, að réttur til einkamerkis skyldi endurnýjaður á átta ára fresti og að fyrir endurnýjun skyldi greiða sérstakt gjald. Var talið að af lögmætisreglu íslensks réttar leiddi að nauðsynlegt væri að slíkt ákvæði væri í umferðarlögum.

Var þessi breyting gerð til samræmis við álit umboðsmanns Alþingis frá 13. febrúar 2007 í máli nr. 4843/2006. Þá þótti sanngjarnt að öikumenn 65 ára og eldri væru undanþegnir

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

Um 73. gr.

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

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

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

Með 3. mgr. er lagt til að ráðherra verði falið að setja í reglugerð nánari ákvæði um skilyrði aðalskoðunar skv. 1. mgr. Þá setji ráðherra þar ákvæði um skilyrði annarra tegunda skoðunar, þar á meðal skoðunar við afhendingu skráningarmerkja, skráningarskoðunar, vegaskoðunar, skoðunar ökutækis sem skráð er til flutnings á hættulegum farmi (ADR-skoðunar), skoðunar vegna breytingar á ökutæki og endurskoðunar. Í reglugerðinni skuli ráðherra einnig mæla fyrir um hvernig skoðun skuli fara fram, um skoðunarstofur og endurskoðunarverkstæði og um álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 5.–7. mgr. þessarar greinar. Um þessi efni er nú fjallað í reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja og er með ákvæði þessu leitast við að styrkja lagagrundvöll þeirra efnisákvæða sem fram koma í reglugerðinni.

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

Í a-lið 4. mgr. er skýrt tekið fram að leggja skuli á umrætt gjald við aðalskoðun ef ökutæki er ekki fært til aðalskoðunar fyrir lok annars mánaðar frá því er ökutækið skyldi fært til aðalskoðunar.

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

Í 1. másl. 5. mgr. er lagt til að hámarksupphæð gjalds verði 100.000 kr. eins og er samkvæmt gildandi lögum, sbr. 3. mgr. 67. gr., en jafnframt er lagt til að ráðherra setji gjaldskrá í reglugerð og þar verði mismunandi gjald fyrir flokka ökutækja, sbr. 3. másl. 5. mgr.

Í 5. másl. 5. mgr. er nýmæli þess efnis að sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða frá álagningu vanrækslugjaldsins skuli fella álagningu niður. Er þetta ákvæði í samræmi við stefnumótun stjórnvalda um að koma úr umferð ökutækjum sem ekki eiga þar heima.

Í 6. málsli. 5. mgr. er áfram gert ráð fyrir því að heimilt sé að hækka gjaldið um allt að 100% verði það ekki greitt við skoðun eða endurskoðun sé þess krafist. Gjaldið geti þó að hámarki orðið 100.000 kr., sbr. 1. málsli. 5. mgr.

Um 74. gr.

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

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

Um 75. gr.

Greinin er að mestu leyti efnislega samhljóða 71. gr. gildandi laga, en talið er skýrara að tala um „undir 135 sm á hæð“ í stað „lægri en 135 sm á hæð“.

Rétt er að geta þess að á grundvelli 7. mgr. 71. gr. gildandi laga hefur ráðherra sett reglugerð nr. 348/2007 um notkun öryggis- og verndarbúnaðar í ökutækjum sem m.a. er sett til innleiðingar á skuldbindingum Íslands skv. EES-samningnum. Í 5. gr. reglugerðar nr. 348/2007 er fjallað í sex liðum um undanþágur frá notkun öryggisbeltis.

Þá er lagt til að í 7. mgr. verði kveðið á um að þrátt fyrir reglur sem ráðherra sé heimilt að setja um undanþágur frá skyldu til að nota öryggis- og verndarbúnað, megi ekki veita slíkar undanþágur vegna hópbifreiða í almenningsakstri utan þéttbýlis, á vegum þar sem heimilt er að aka hraðar en 80 km/klst. Er þetta gert vegna þeirrar sérstöku hættu sem standandi farþegum og öðrum farþegum sem ekki eru festir með öryggisbelti er búin af hröðum akstri utan þéttbýlis.

Um 76. gr.

Lagt er til að gerð verði sú breyting frá gildandi lögum að ákvæði núgildandi 72. gr. taki í grein þessari til óvarinna vegfarenda sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki og öðrum sambærilegum vélknúnum ökutækjum sem eru á ferð. Ekki er þó gert er ráð fyrir því að ákvæðið eigi við um blæjubíla, þótt opnir séu, sem búnir eru öryggisbeltum, sbr. 75. gr. frumvarpsins, enda telst ökumaður og farþegi í slíkum bíl ekki óvarinn vegfarandi.

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

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

Í 1. gr. laga nr. 83/2007 var tveimur nýjum málsliðum bætt við 1. mgr. 72. gr. gildandi laga. Þar er svo fyrir mælt að hver sá sem sé á bifhjóli skuli nota viðurkenndan lágmarkshlífðarfátnað ætlaðan til slíkra nota. Sama sé um þann sem er á hliðarvagni, eftirvagni eða tengitæki bifhjóls. Í almennum athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að lögum nr. 83/2007 er m.a. rakið að bifhjólasamtökin Sniglarnir hafi barist fyrir umræddri lagabreytingu enda hafi bifhjólum á undanförunum árum fjölgað mjög hér landi sem annars

staðar. Með bættu vegakerfi og auknum hraða hafi alvarlegum slysum og banaslysum fjölgað í umferðinni. Við þessu þurfi að bregðast með öllum tiltækum ráðum. Slys á öikumönnum og farþegum geti orðið mjög alvarleg. Vörn sem bifhjól veiti í slysum sé ekki í líkingu við þá vörn sem öikumenn og farþegar bifreiða hljóti af sínum ökutækjum. Þegar bifhjólslaslys verði kastist bifhjólafólk nær undantekningarlaust af bifhjólinu og lendi á götunni eða í nánasta umhverfi. Af þessu leiði að hlífðarfatnaður sé mikilvægasti öryggisbúnaður bifhjólafólks og geti skipt sköpum um meiðsli ef slys verður.

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

Að teknu tilliti til framangreindra röksemda, og þess að við könnun á lagaumhverfi erlendis hefur ekki reynst unnt að finna sambærilega löggjöf í öðrum löndum varðandi skyldubundna notkun hlífðarfatnaðar við akstur bifhjóls, er lagt til að 3. málsl. 1. mgr. 72. gr. núgildandi umferðarlaga verði felldur út og að ekki verði sett fram fortakslaus skylda bifhjólamanna að klæðast viðurkenndum hlífðarfatnaði. Eftir sem áður er gert ráð fyrir í 4. mgr. 77. gr. frumvarpsins að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun hlífðarfatnaðar öikumanns og farþega bifhjóls, torfærutækis og annars sambærilegs, vélknúins ökutækis.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 3. mgr. 72. gr. gildandi laga og veitir undanþágu frá skyldu til notkunar hlífðarhjálms við akstur skv. 1. mgr. á bifreiðastæði eða við bensinstöð, viðgerðarverkstæði eða svipaðar aðstæður. Á slíkum stöðum sem hér um ræðir er umferð almennt með allra hægasta móti og ekki sama hætta á ferðum og í almennri umferð.

Ákvæði 3. mgr. kveður á um að öikumanni bifhjóls eða torfærutækis sem búið er öryggisbelti er skylt að nota beltíð þegar ökutækið er á ferð. Talið er að slíkur áskilnaður sé nauðsynlegur vegna þeirrar hættu sem getur skapast fyrir öikumann lendi ökutækið í óhappi

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 4. mgr. 72. gr. gildandi laga og veitir ráðherra heimild til setningar reglugerðar um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms. Ástæður undanþágu geta m.a. verið vegna heilsufars- og læknisfræðilegra ástæðna. Auk þess er miðað við að settar kunni að verða reglur um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms við sérstakan akstur, svo og vegna sérstakrar gerðar ökutækis. Á það einkum við um torfærutæki.

Um 77. gr.

Samkvæmt 72. gr. a gildandi laga, sbr. 22. gr. laga nr. 44/1993 og 1. gr. laga nr. 132/2003, getur ráðherra sett reglur um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar. Í reglum nr. 631/1999 um notkun hlífðarhjálms við hjólreiðar barna er slík skylda lögd á börn yngri en 15 ára.

Með 77. gr. frumvarpsins er lagt til að efnisákvæði framangreindra reglna nr. 631/1999 verði lögfest í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins um að helstu háttarnisreglur, sem nú er aðeins að finna í stjórnvaldsfyrirmælum, séu lögbundnar

Ákvæði 2. og 3. mgr. eru óbreytt frá orðalagi í 2. gr. reglna nr. 631/1999. Í 4. mgr. er nýmæli, en lagt er til að ráðherra verði veitt heimild til að setja ákvæði í reglugerð um hvers konar öryggis- og verndarþúnað óvarinna vegfarenda í umferðinni. Hér gæti t.d. verið um að ræða frekari útfærslu á notkun hlífðarhjálma við hjólreiðar, og um kröfur til slíks þúnaðar.

Undir þennan lið fellur enn fremur heimild til að kveða á um endurskin fyrir hestamenn og hesta í reglugerð, en samsvarandi reglugerðarheimild er í 7. mgr. 32. gr. gildandi laga. Þá falla hér undir barnasæti sem gerð er krafa um að barn sjö ára eða yngra sitji í þegar það er farþegi á bifhjóli, sbr. 4. mgr. 44. gr. frumvarpsins.

Um 78. gr.

Ákvæði greinarinnar svara að meginstefnu til 73. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfestur verði nýr málslíður í upphafi 1. mgr. þar sem mælt er fyrir um þá almennu skyldu að farm ökutækis skuli skorða tryggilega og festa við ökutækið. Kemur þessi meginregla nú fram í fyrri málslíð 2. gr. reglugerðar nr. 671/2008 um hleðslu, frágang og merkingu farms.

2. mgr. 73. gr. gildandi laga er færð til nútímalegra horfs, en í stað þess að ekki megi flytja svo marga farþega eða á þann hátt að valdið geti þeim eða öðrum hættu er nú gert ráð fyrir í 2. mgr. að ekki megi flytja fleiri farþega eða þyngri farm í ökutæki en það er skráð fyrir.

Sem fyrr er gert ráð fyrir að ráðherra setji nánari reglur um hleðslu og frágang farms og skyldu til að breiða yfir farm og svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinn farm, sbr. fyrri málslíð 4. mgr. greinarinnar.

Í síðari málslíð 4. mgr. er að finna heimild fyrir ráðherra til að setja reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, sbr. 74. gr. gildandi laga.

Um 79. gr.

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

Í fyrri málslíð 1. mgr. 79. gr. frumvarpsins er lagt til að mælt verði almennt fyrir um að um flutning á hættulegum farmi á landi skuli fara eftir reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. greinarinnar. Þá er í síðari málslíð sömu málsgreinar skilgreint hvað felst í hugtakinu „flutningur“ samkvæmt fyrri málslíðnum.

Í 2. mgr. er lögð varúðarskylda á þá sem flytja hættulegan farm í merkingu 1. mgr. Þá er gert skylt að huga að því áður en hættulegur farmur er fluttur að umbúðir og merking farmsins séu fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skulu jafnframt vera í þannig ástandi að ekki stafi hættu af. Þá má ekki afhenda hættulegan farm til flutnings þeim sem ljóst er að ekki hefur kunnáttu eða búnað til þess að flytja farminn svo fyllsta öryggis sé gætt.

Í 3. mgr. er að finna meginákvæði um eftirlit með flutningi á hættulegum farmi. Samkvæmt fyrri málslíð verður það verkefni lögreglu að hafa eftirlit með sjálfum flutningnum á hættulegum farmi. Samgöngustofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmi við reglur skv. 5. mgr. þegar ökutæki er skráð til flutnings á hættulegum farmi.

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

Eftir sem áður verður áfram að gera ráð fyrir reglusetningarheimild ráðherra um flutning á hættulegum farmi, m.a. á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga íslenska ríkisins á þessu

sviði. Er þannig mælt svo fyrir í 5. mgr. 79. gr. frumvarpsins að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þar á meðal um flokkun hættulegs farms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi) sem ökumaður skal hafa til að annast flutning á hættulegum farmi og eftirlit. Eru þetta mun ítarlegri efnisheimildir en er nú að finna í 5. mgr. 73. gr. gildandi laga.

Um 80. gr.

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

Samkvæmt 1. mgr. er lögð sú almenna skylda á ökumann ökutækis, sem fjallað er um í reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. greinarinnar, að sýna sérstaka varúð í umferðinni með tilliti til stærðar og þunga ökutækisins og skuli hann víkja greiðlega fyrir öðrum og nema staðar ef þörf krefur. Hann skuli sérstaklega gæta að umferð reiðhjóla og bifhjóla, enda geta þau ökutæki m.a. verið sérstaklega viðkvæm fyrir sviptivindum af völdum stærri ökutækja. Með þessari framsetningu er gert ráð fyrir því, eins og nú er, að í reglum sem ráðherra setur komi fram nánari flokkun á þeim tegundum ökutækja með tilliti til lengdar, breiddar, hæðar og þunga sem lúta þeim sérstöku efnisreglum sem fram koma í greininni.

Samkvæmt 2. mgr. skal ökumaður ökutækis skv. 1. mgr. við akstur undir brú, í göngum, undir rafmagns- eða símalínu eða við svipaðar aðstæður ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að hætta á manntjóni eða eignatjóni skapist. Er það samsvarandi regla og fram kemur í 2. mgr. 75. gr. gildandi laga að öðru leyti en því að eðlilegt þykir að gætt skuli að því að mönnum stafi ekki hætta af slíkum akstri, ekki eingöngu eignum eins og er í núgildandi grein.

Ákvæði 3. og 4. mgr. eru efnislega samhljóða 2. og 3. mgr. 76. gr. gildandi laga. Jafnframt er gert ráð fyrir að það verði í höndum Samgöngustofu að leita samþykkis veghaldara og hafa samráð við lögreglu vegna undanþágu og kalla hana til ef þörf krefur.

Í 5. mgr. er að finna reglugerðarheimild ráðherra þar sem saman er mælt fyrir um þær heimildir sem nú er að finna í 1. og 3. mgr. 75. gr. og 1. mgr. 76. gr. gildandi laga

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

Um 81. gr.

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

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 1. mgr. 80. gr. gildandi laga. Reglugerðarheimildir 2. og 3. mgr. 79. gr. og 2. mgr. 80. gr. gildandi laga er nú að finna saman í 3. mgr. greinarinnar.

Um 82. gr.

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

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

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

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

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

Um 83. gr.

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

Það nýmæli er lagt til í 2. mgr. að sveitarstjórn og Vegagerðin, þegar um þjóðveg er að ræða, geti bannað umferð um stundarsakir vegna mengunar sem er yfir leyfilegum mörkum samkvæmt viðmiðum. Er hér aðallega átt við svifryksmengun. Í þéttbýli hefur ítrekað komið upp sú staða að mengun frá útblæstri ökutækja fer yfir leyfileg mörk. Því þurfa veghaldari eða sveitarstjórn að hafa möguleika á að grípa til ráðstafana til að draga úr slíkri mengun til að vernda heilsu almennings. Til grundvallar slíkum takmörkunum verða þó að liggja haldbærir útreikningar sérfræðinga á þörf fyrir slíkar umferðartakmarkanir.

Í 3. mgr. eru talin upp úrræði og takmarkanir sem unnt er að grípa til í því skyni að draga úr mengun frá ökutækjum en lögð skal áhersla á að hér er ekki um tæmandi upptalningu að ræða og er gert ráð fyrir heimild til nánari útfærslu á ákvæðinu í reglugerð, sbr. 4. Mgr.

Í 4. mgr. er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til takmörkunar á umferð vegna mengunar og frekari útfærslu á 1.–3. mgr., sbr. athugasemdir hér að framan, svo og um heimild til að setja nánari reglur um notkun negldra hjólbarða.

Um 84. gr.

Ráðherra er veitt heimild í 1. mgr. að ákveða að þar sem tímatakmörkun er hvað varðar lagningu ökutækja, megi því aðeins leggja ökutæki að notuð séu sérstök stöðukort. Gert er ráð fyrir að ráðherra setji reglur um stöðukort og notkun þeirra.

Í 2. mgr. 84. gr. er lagt til að sveitarstjórnnum verði heimilt að setja reglur um gjaldtöku á stöðureitum á landsvæðum í þeirra eigu utan kaupstaða og kauptúna sem og innan þjóðlendna. Líkt og áður þarf lögreglustjóri að samþykkja reglur sveitarstjórnar vegna stöðureita á landi í umráðum sveitarstjórnar. Að því er varðar þjóðlendur er gert ráð fyrir að ráðherra er fer með málefni þjóðlendna samþykki reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku innan þeirra.

Í 3. mgr. er kveðið á um að sveitarstjórn skuli annast innheimtu gjaldsins sem kveðið er á um í 2. mgr. Gert er ráð fyrir samþykki ráðherra er fer með málefni þjóðlendna fyrir gjaldtöku innan þjóðlendna.

Í 4. mgr. er ráðherra heimilað að ákveða gjald fyrir notkun stöðureita og þjónustu sem henni tengist á landsvæðum í umráðum ríkisins í reglugerð. Ekki er gert ráð fyrir að ráðherra verði heimilt að ákveða töku bílastæðagjalda innan þjóðlendna og náttúruverndarsvæða.

Í 5. mgr. er kveðið á um að ráðherra innheimti gjaldið en geti þó falið öðrum að annast innheimtuna með samningi.

Í 6. mgr. eru afmarkaðir þeir kostnaðarliðir sem gjaldinu er ætlað að standa undir.

Um 85. gr.

Í 78. gr. a gildandi laga er mælt fyrir um heimild ráðherra til að setja reglur um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir hana. Á þeim grundvelli hefur verið sett reglugerð nr. 1130/2016 um útgáfu og notkun stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða.

Með ákvæði þessu er lagt til að lögfest verði nýmæli þar sem í lögnum sjálfum verði mælt fyrir um helstu efnisreglur um stæðiskort fyrir hreyfihamlaða, enda fela þessar reglur í sér undanþágur frá almennum reglum um bann við stöðvun og lagningu ökutækja. Koma þessar reglur nú að nokkru leyti fram í áður nefndri reglugerð nr. 1130/2016, en áfram verður gert ráð fyrir því að ráðherra hafi heimild til að mæla nánar fyrir um þessi atriði í reglugerð, sbr. 6. mgr. greinarinnar.

Um 86. gr.

Í greininni er að finna almennar reglur um umferðarmerki.

Í 1. mgr. er kveðið á um að ábyrgð á því að umferðarmerki séu sett á eða við veg þar sem sérreglur gilda um umferð eða þörf er á þeim til stjórnunar eða leiðbeiningar, hvíli hjá veghaldara.

Í 2. mgr. kemur fram um að leita þurfi leyfis veghaldara áður en heimilt er að setja merki á eða við veg og er það í samræmi við það sem kemur fram í 1. mgr. 12. gr. frumvarpsins.

Samkvæmt 3. mgr. fellur kostnaður vegna merkja skv. 1. mgr. almennt á veghaldara, þó er heimilt að semja um annað.

Í 4. mgr. er að finna þá reglugerðarheimild um gerð og notkun umferðarmerkja, umferðarljósa, hljóðmerkja o.fl. sem er að finna í 84. gr. gildandi laga.

Um 87. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 86. gr. gildandi laga og fjallar um skyldu þess sem stjórnar vegavinnu að merkja stað á fullnægjandi hátt. Í 2. málsl. er kveðið upp úr um að veghaldari geti með samningi falið þeim sem annast framkvæmd við veg að setja upp fullnægjandi merkingar. Það skal ítrekað, sbr. athugasemdir við 3. gr. frumvarpsins, að hugtakið veghaldari

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

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 3. mgr. 77. gr. gildandi laga að breyttu breytanda. Þar er kveðið á um það að leyfi veghaldara þurfi til að geyma á vegi muni, tæki eða vegagerðarefni sem getur haft í för með sér óþægindi eða hættu fyrir umferðina, nema geymsla til bráðabirgða sé nauðsynleg vegna sérstakra ástæðna. Það er alkunna að hlutir, t.d. ökutæki sem skildir eru eftir á vegum, eru mjög hættulegir fyrir umferðina og hafa valdið slysum. Sé slík geymsla muna á vegum nauðsynleg, er gert ráð fyrir, að þeim sé komið fyrir eins utarlega á vegi og hægt er og staðurinn greinilega merktur viðvörunarmerkjum

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

Um 88. gr.

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

Um 89. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um eftirlit vegaeftirlitsmanna lögreglu eða lögreglumanna með ástandi, þyngd, hleðslu og akstri ökutækja. Þrátt fyrir að allt vegaeftirlit verði nú í höndum lögreglu þá er ennþá gerður greinarmunur annars vegar á almennu vegaeftirliti og hins vegar sérstöku vegaeftirliti með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfilegri heildarþyngd.

Ákvæði 1. mgr. er að meginstefnu til samhljóða 1. mgr. 68 gr. gildandi laga. Þó er áréttað eftirlitið taki einnig til þess hvort gætt hafi verið reglna um flutning á hættulegum farmi. Er um að ræða reglu um almennt vegaeftirlit lögreglu en almennt umferðareftirlit í þéttbýli og á þjóðvegum hefur verið eitt af meginviðfangsefnum lögreglunnar um áraradír.

Í 2. mgr. er fjallað um sérstakt vegaeftirlit með akstri ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfilegri heildarþyngd. Gert er ráð fyrir því að í því felist að hafa eftirlit með ákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 69. gr. um búnað slíkra ökutækja, 78. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum og 80. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða. Ákvæðið tekur að nokkru mið af 2. mgr. 68. gr. gildandi laga en er víðtækara þar sem það tekur einnig til athugunar á búnaði þeirra ökutækja sem falla undir málsgreinina.

Í 3. mgr. er áréttuð sú skylda ökumanna að stöðva ökutæki þegar þeim er gefið merki um að stöðva hvort sem um er að ræða almennt vegaeftirlit skv. 1. mgr. eða sértækt eftirlit skv. 2. mgr. Ákvæðið er að öðru leyti áþekkt 4. mgr. 68. gr. gildandi laga en lagt er til að skylda ökumanna ökutækja til farþega- og farmflutninga verði víðtækari að því leyti að þeim beri skylda til að hlíta því að gerðar verði aðrar þær athuganir sem nauðsynlegar kunna að vera vegna eftirlits samkvæmt 2. mgr. Ljóst er hins vegar að þeirri heimild verður að beita af varfærni og gæta verður þess að ekki sé gengið lengra hverju sinni en nauðsynlegt er til að ná þeim markmiðum sem að er stefnt.

Ákvæði 4. mgr. er samhljóða 3. mgr. 15. gr. reglugerðar nr. 155/2007 um stærð og þyngd ökutækja. Samkvæmt ákvæðinu ber ökumanni að fara eftir fyrirmælum vegaeftirlitsmanns

lögreglu eða lögreglu um að létta ökutækið eða gera aðrar ráðstafanir um áframhald aksturs þess reynist heildarþyngd eða áspungi ökutækisins meira en heimilt er.

Í 5. mgr. er tiltekið að telji vegaeftirlitsmenn lögreglu eða lögreglumenn við eftirlit skv. 2. mgr. ástæðu til að ætla að í akstri ökutækis, sem er meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd, hafi verið brotið gegn ákvæðum þeim sem vísað er til í 2. mgr. skal lögregla hefja rannsókn. Vísað er til þess að í þeim tilvikum skal farið með athugun máls með þeim hætti sem greinir í 90. gr. en þar er fjallað um upplýsingaskyldu flutningsaðila eða ökumanns ökutækis til farþega- og farmflutninga og málsmeðferð vegna vegaeftirlits.

Um 90. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um upplýsingaskyldu og málsmeðferð vegna vegaeftirlits.

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

Um 91. gr.

Ákvæðið er að meginstefnu til samhljóða 6. mgr. 68. gr. gildandi laga, sbr. 12. gr. laga nr. 66/2006. Áfram er við það miðað að ráðherra setji nánari reglur í reglugerð um hæfi og þjálfun starfsmanna sem sinna vegaeftirliti, einkennisbúnað, skilríki, tækjabúnað og framkvæmd eftirlits, svo og málsmeðferð skv. 89. og 90. gr. frumvarpsins. Mikilvægt er að skýrar reglur liggi fyrir um þessi atriði þannig að eftirlit samkvæmt greininni verði faglegt og virkt.

Um 92. gr.

Í ákvæðinu er gert ráð fyrir því að ráðherra geti ákveðið að flytja það vegaeftirlit, sem kveðið er á um í kaflanum, að hluta eða heild til Samgöngustofu eða Vegagerðarinnar. Ljóst er að með ákvæðum kaflans eru lagðar til þær breytingar á lögum að vegaeftirlit verði alfarið í höndum lögreglu og sinnt af vegaeftirlitsmönnum lögreglu og lögreglumönnum. Þrátt fyrir þetta þykir rétt að þessi heimild verði fyrir hendi ef síðar gæti þótt nauðsynlegt af einhverjum ástæðum, s.s. skipulagslegum, fjárhagslegum eða ástæðum er varða umferðaröryggi, að fela Samgöngustofu eða Vegagerðinni vegaeftirlit. Tekinn er af allur vafi um að heimildir vegaeftirlitsmanna lögreglu myndu þá flytjast yfir til eftirlitsmanna þeirrar stofnunar sem tæki við eftirlitinu. Ljóst er miðað við orðalag síðasta málsliðs ákvæðisins að vegaeftirlit yrði ekki flutt nema að undangengnu samráði við lögreglu.

Um 93. gr.

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

Með 93. gr. frumvarpsins er lagt til að horfið verði frá slíkri framsetningu, enda er hún bæði lagatæknilega óheppileg auk þess sem hún kann að valda vandkvæðum í framkvæmd út frá sjónarmiðum um skýrleika refsiseimilda.

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

1. 4. gr. um tillitssemi og leyfilegan hávaða vegna umferðar ökutækja.
 2. 1.–2. mgr. 5. gr. um háttsemi í eða á ökutæki eða á vegi.
 3. 6. gr. um bann við að fleygja út úr ökutæki eða skilja eftir á vegi eða strengja yfir veg það sem hættu getur valdið fyrir aðra vegfarendur eða sem óhrein kar veg eða náttúru.
 4. 7. gr. um bann við akstri gegn rauðu umferðarljósi og í andstöðu við leiðbeiningar og fyriræli um umferð.
 5. 8. gr. um bann við rekstri búfjár.
 6. 9. gr. um hraða og umferð á vistgötum.
 7. 10.–13. gr. um forgangsakstur, um bann við aðkomu að slys- eða brunastað og við því að rjúfa eða hindra lögmæta hópöngu, um skemmdir á umferðarmerkjum og um skyldur vegfarenda við umferðaróhöpp.
 8. 16.–34. gr. sem mæla fyrir um almennar umferðarreglur fyrir öikumenn.
 9. 38.–40. gr. sem mæla fyrir um sérreglur um akstursíþróttir, aksturskeppni og torfærutæki.
 10. 41. gr. og 2. og 3. mgr. 42. gr. um umferðarreglur fyrir hjólreiðamenn.
 11. 44. gr. um akstur bifhjóla og 45. gr. um akstur léttra bifhjóla í flokki I.
 12. 3. mgr. 51. gr. um að neita að veita atbeina sinn við rannsókn skv. 2. mgr. sömu greinar
 13. 53. gr. um aksturs- og hvíldartíma öikumanna.
 14. 57. gr. um notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.
 15. 67. og 68. gr. um kennsluakstur og æfingaakstur.
 16. 69. gr. um öryggi, gerð og búnað ökutækis og 70. gr. um tengingu og drátt ökutækja.
 17. 71. gr. um skráningu ökutækja.
 18. 75. gr. og 76. gr. um öryggisbelti og annan öryggis- og verndarbúnað í akstri ökutækis og bifhjóls.
 19. 2. og 3. mgr. 78. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum.
 20. 79. gr. um flutning á hættulegum farmi.
 21. 80. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.
 22. 2. mgr. 86. gr. um bann við því án leyfis lögreglu eða Vegagerðarinnar að setja umferðarmerki á eða við veg.
 23. 87. og 88. gr. um merkingu við veg og auglýsingaskilti við veg.
- Ákvæði 2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 100. gr. gildandi laga, en þó er lagt til að brot á reglum um stöðvun og lagningu geti verið andlag gjalds, sbr. 2. mgr. 9. gr., 3. mgr. 27. gr. og 28. gr., svo og ákvæði 81. gr. og 1. mgr. 83. gr., en ekki í sérstökum tilvikum.
- Í 3. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að heimilt verði að gera skráðum eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis sekt, ef það hefur verið notað við brot gegn 35. eða 36. gr. og 1. mgr. 7. gr., án þess að sýnt sé fram á ásetning eða gáleysi hans, ef brot öikumanns varðar ekki punktum skv. 2. mgr. 98 gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavél og öikumadurinn hefur ekki notað ökutækið í heimildarleysi. Er hér um svokallaða hlutlæga refsíabyrgð að ræða. Er þessi heimild háð því skilyrði að fyrir liggi að hraðakstursbrot, sem myndað er í löggæslumyndavél, varði ekki öikumann ökutækisins punktum samkvæmt punktakerfi 2. mgr. 98. gr. frumvarpsins og reglugerð ráðherra. Ef svo er kemur hlutlæga ábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis á þessum grundvelli ekki til greina. Aðalábyrgðin verður því sem fyrir reist á saknæmi öikumanns sem sætir sektum, sbr. 1. mgr. 93. gr., og eftir atvikum sviptingu ökuréttar skv. 98. gr., að öðrum skilyrðum uppfylltum.
- Þessi tillaga um refsíabyrgð í formi hlutlægrar refsíabyrgðar eiganda vélknúins ökutækis hefur kosti og galla. Kostir hennar eru einkum þeir að með henni verður eftirlit og úrlausn

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

Eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis verður aðeins gerð sekt á grundvelli 3. mgr., enda sé ekki fullnægt skilyrðum 98. gr. um sviptingu ökuréttar nema sýnt sé fram á saknæmi hans sem ökumanns. Hafi eigandi verið ökumaður í umrætt sinn, og brot hans varðar ekki punktum, er ábyrgðin valkvæð að því leyti að velja má á milli þess að sekta hann á grundvelli 3. mgr. eða á grundvelli 1. mgr., enda sé sýnt fram á að hefðbundnum saknæmisskilyrðum sé fullnægt.

Í 4. mgr. er gert ráð fyrir því að sé skilyrðum 3. mgr. fullnægt, og lögaðili er eigandi ökutækis, sé heimilt að gera honum sekt samkvæmt reglum II. kafla A almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Um 94. gr.

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

1. 35.–37. gr. um ökuhraða.
2. 47.–52. gr. um bann við ölvunarakstri og vímuefnaakstri.
3. 58. gr. um skilyrði þess að mega stjórna ökutæki.
4. 61. gr. um skilyrði þess að mega stjórna dráttarvél og vinnuvél.

Ekki er lagt til að hámarkstími fangelsisrefsingar samkvæmt frumvarpinu verði lengdur og því miðað við tveggja ára fangelsi eins og er skv. 1. mgr. 100. gr. gildandi laga. Á hinn bóginn er það stefnumið frumvarpsins með þeirri breyttu framsetningu á refsireglum umferðarlaga, sem hér er gerð tillaga um, að í ríkari mæli verði gripið til fangelsisrefsingar vegna alvarlegra brota gegn þeim ákvæðum sem talin eru upp í 1. mgr. þessarar greinar.

Er það og í samræmi við þá auknu lengd sviptingartíma ökuréttar vegna ölvunar- og vímuefnaaksturs sem nánar er mælt fyrir um í 98. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi verður og að ítreka það samspil sem er á milli ákvæða umferðarlaga um ökuhraða og um bann við ölvunar og vímuefnaakstri, þegar veruleg hætta skapast af akstri eða brot er að öðru leyti alvarlegt, og þeirra ákvæða almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, sem eiga sérstaklega við um akstur vélknúins ökutækis, svo sem 1. mgr. 165. gr., sbr. 167. gr., og 168. gr.

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

Um 95. gr.

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

Um 96. gr.

Í þessari grein er fjallað um sektareglugerð ráðherra, sbr. 4. mgr. 100. gr. gildandi laga, en lagt er til að ráðherra geti í sérstakri reglugerð ákveðið að fengnum tillögum ríkissaksóknara sektir allt að 500.000 kr. fyrir þau brot sem nánar er mælt fyrir um í 93. og 94. gr. frumvarpsins og ákvæðum reglugerða settra samkvæmt þeim. Í reglugerðinni skal tilgreint hvaða tegunda brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Heimilt verður að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla með því.

Með ákvæði þessu er þannig lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi sem nú hefur verið við lýði allt frá gildistöku laga nr. 57/1997 þar sem heimild til setningar sérstakrar reglugerðar um sektir vegna brota á ákvæðum umferðarlaga var fyrst lögfest. Rétt er að gera stuttlega grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að baki upptöku þessa fyrirkomulags og því hvernig það hefur reynst á þeim tveimur áratugum sem það hefur verið við lýði.

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

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

- Mikilvægt sé að jafnræðis sé gætt innan hvers umdæmis og milli umdæma þannig að svipuð eða sams konar refsing komi fyrir brot sömu tegundar hvort sem hún er ákvörðuð af lögreglu eða dómstólum.
- Ökumenn geti betur séð fyrir hvaða afleiðingar brot þeirra hafa.
- Sakborningur sætti sig betur við fjárhæð sektar ef hann veit að um staðlaða refsingu er að ræða.
- Fjárhæðir slíkra sekta séu ekki svo háar að greiðsla þeirra gangi nærri greiðslugetu sakbornings eða skerði framfærslugetu hans.
- Umferðarlagabrot sömu tegundar séu oftast tiltölulega lík hvert öðru.

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

Með ákvæði 96. gr. frumvarpsins er því lagt til, sem fyrr greinir, að mælt sé fyrir um útfærslu á almennum sektarheimildum 93. og 94. gr. frumvarpsins með reglugerð. Í reglugerðinni verði sem fyrr ekki sjálfstæðar efnisreglur eða refsíákvæði heldur tilvísun til einstakra boð- og bannreglna í lögnum sem heimilt verði að leggja sektir við og sektir og önnur viðurlög tiltekin innan refsiramma umferðarlaga og almennra hegningarlaga. Það hefur sýnt sig að sektareglugerð ráðherra á sviði umferðarlagabrota stuðlar að meira gagnsæi refsinga og miðar að því að efla réttaröryggi borgaranna og tryggja jafnræði þeirra í milli. Þá veita niðurlagsákvæði greinarinnar sem fyrr lögreglustjórum nægjanlegt svigrúm til að víkja frá sektarákvæðum reglugerðarinnar ef atvik eru með þeim hætti að ósanngjarnt þykir að ákvarða sekt samkvæmt þeim.

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

Með 96. gr. frumvarpsins er ekki hróflað við þessari afstöðu, enda byggist hún á stjórnskipulegum valdheimildum dómstóla. Þá er einnig haft í hug að dómstólar hafa í reynd dæmt nær undantekningarlaust á grundvelli þeirra stöðluðu refsinga sem fram hafa komið í sektareglugerðum ráðherra.

Um 97. gr.

Ákvæðið fjallar um fullkomna samlagningu sekta sem ákvarðaðar eru vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 93. eða 94. gr. frumvarpsins eða ákvæðum í reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Er það samhljóða 8. mgr. 100. gr. gildandi laga að efni til.

Um 98. gr.

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

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

Í athugasemd við 4. gr. frumvarps þess er varð að lögum nr. 57/1997 kemur fram að með ákvæðinu sé lagður lagagrundvöllur að þýðingarmikilli nýbreytni í viðurlagakerfi vegna umferðarlagabrota.

Punktakerfi vegna umferðarlagabrota sé ætlað að skapa þann varnað að umferðarlagabrotum fækki og umferðaröryggi aukist. Fyrirbyggjandi áhrif punktakerfisins séu grundvölluð á því að uppsöfnun punkta vegna umferðarlagabrota leiði til sviptingar ökuréttar í þrjá mánuði. Við hvert brot sem ökumaður gerist sekur um fær hann tiltekinn fjölda punkta sem færast ásamt upplýsingum um brotið í punktakerfið.

Mikilvægt sé að punktakerfið verði einfalt, sanngjarnt, án undanþága og skapi viðbótarvarnað en dragi ekki úr varnaðaráhrifum annarra viðurlaga samkvæmt umferðarlögum.

Gert er ráð fyrir að reglur um punktakerfi hafi m.a. að geyma eftirfarandi efnisatriði:

– Þegar sakborningur lýkur máli með greiðslu sektar, gengst undir lögreglustjórásátt um greiðslu sektar og önnur viðurlög eða máli lýkur með sakfellingu samkvæmt dómi eða viðurlagaákvörðun og niðurstaðan er skráð í málaskrá lögreglu færast einn eða fleiri punktar í punktakerfi.

– Hvert brot samsvari einum til fjórum punktum eftir alvarleika brotsins.

– Ölvunarakstursbrot og brot sem felst í því að aka sviptur ökurétti falla utan punktakerfis þar sem viðurlög við slíkum brotum fela í sér ítrekunaráhrif sem þykja skapa nægan varnað.

– Akstur yfir hámarkshraða og önnur brot sem varðað geta sviptingu ökuréttar verði innan punktakerfis.

– Punktar haldi gildi sínu í punktakerfinu næstu þrjú árin eftir að brot er framið án tillits til þess hvenær málsmeðferð lauk hjá lögreglu eða fyrir dómi.

– Verði maður á þriggja ára tímabili uppvís að brotum á umferðarlögum sem jafngilda samtals tólf punktum skal hann sviptur ökurétti í þrjá mánuði vegna uppsöfnunar brota.

– Þegar þriggja ára fresturinn er reiknaður út skal miða við þær dagsetningar þegar brot eru framin en ekki hvenær gengist er undir sekt eða sakfellt er fyrir dómi. Þannig getur svipting komið til vegna brota sem eldri eru en þriggja ára ef brot sem til meðferðar er var framið innan þriggja ára frá fyrsta broti af þeim sem samtals jafngilda tólf punktum. Punktarnir þurrkast því ekki út ef málsmeðferð er ekki lokið í máli vegna brots sem framið var innan þriggja ára markanna og fyllt gæti tólf punkta.

– Punktarnir þurrkist út þegar sakborningur hefur verið sviptur ökurétti vegna uppsöfnunar punkta.

– Viðvörðun verði gefin út til ökumanns þegar hann hefur náð átta punktum á þriggja ára tímabili. Þó að slík viðvörðun farist fyrir eða berist ekki ökumanni í hendur hefur það ekki áhrif á sviptingu ökuréttar ef ökumaður nær síðar tólf punktum.

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

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

Um 99. gr.

Ákvæðið er nýmæli og tekur mið af þeirri sérreglu um ítrekað brot ökumanns gegn ákvæðum X. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Ljóst er að svipting ökuréttar í þessum tilvikum getur haft í för með sér verulegt inngríp í atvinnuréttindi hlutaðeigandi ökumanns en lagt er til að ökumaður missi einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni á ökutækjum yfir 3,5 tonn við slíkt brot, nema um mjög vítaverð brot séu að ræða, sbr. 98. gr.

Um 100. gr.

Ákvæðið hefur að geyma sérreglur um sviptingu ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs og er að meginefni til samhljóða 102. gr. gildandi laga. Í samræmi við þau stefnumið sem nánar eru rakin í athugasemdum er á hinn bóginn lagt til að sviptingartími vegna alvarlegra eða stórfelldra brota gegn ölvunarakstursákvæðum umferðarlaga verði að jafnaði lengdur. Er þannig með þeim breytingum, sem hér verða nánar raktar, vikið með skýrum og afdráttarlausum hætti frá þeim dómvenjum sem myndast hafa á undanförunum árum og áratugum við túlkun og framkvæmd 102. gr. gildandi laga.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 102. gr. gildandi laga, að breyttu breytanda. Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði nýmæli sem tekur mið af þeirri grundvallarbreytingu á gildissviði ölvunarakstursákvæða umferðarlaga. Þannig er ekki gert ráð fyrir að stjórnandi vélknúins ökutækis, sem brotið hefur gegn ákvæðum 1. mgr. 47. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagn í blóði hans er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra lofts, sé sviptur ökurétti við fyrsta brot. Ákvæði 3. mgr. er samhljóða 2. mgr. 102. gr. gildandi laga.

Með ákvæði 4. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími í þeim tilvikum þegar stjórnandi vélknúins ökutækis hefur brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 48. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, verði lengdur um sex mánuði, úr einu ári í eitt ár og sex mánuði, og hámarkssviptingartími í þessum tilvikum lengdur úr tveimur árum í tvö ár og sex mánuði. Áfram er við mat á lengd sviptingar í einstökum tilvikum miðað við alvarleika brots og vínandamagn í blóði ökumanns eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér.

Í 5. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími vegna brota gegn 49. gr. frumvarpsins um bann við vímuefnaakstri verði lengdur úr þremur mánuðum í sex mánuði en að hámarkssviptingartími verði enn tvö ár.

Í 6. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími vegna stórfelldra brota gegn 1. mgr. 48. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, vari eigi skemur en þrjú ár og er það aukning um eitt ár frá 5. mgr. 102. gr. gildandi laga. Hér er vísað til þeirrar röksemda sem búa að baki 2. mgr. 94. gr. frumvarpsins.

Í 7. mgr. er fjallað um ítrekuð brot gegn bannákvæðum um ölvunar- og vímuefnaakstur.

Er þar lagt til að lágmarkssviptingartími vegna ítrekaðra brota gegn 48. eða 49. gr. verði þrjú ár og er það aukning um eitt ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga. Er lagt til að þessi regla eigi sem fyrr einnig við um þau tilvik þegar stjórnandi vélknúins ökutækis neitar að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 51. gr. frumvarpsins. Viðhaldið er þeirri reglu að hámarkssviptingartími við þessar aðstæður sé fimm ár eftir alvarleika brots og magni vínanda eða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið.

Í annan stað er lagt til í 7. mgr. að varði síðara brotið við 3. mgr. 48. gr. skuli svipting ökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Er það aukning um tvö ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga og er það veruleg breyting sem rökstyðja verður sérstaklega. Í þessum tilvikum hefur stjórnandi vélknúins ökutækis áður sætt sektum og sviptingu ökuréttar vegna brota gegn bannákvæðum um ölvunarakstur og gerist á ný sekur um ölvunarakstur sem telst stórfelldur.

Í samræmi við meginmarkmið frumvarpsins er gert ráð fyrir að hlutaðeigandi verði að sæta sviptingu ökuréttar í fimm ár. Verður að telja að þetta nýmæli muni auka verulega á varnaðaráhrif viðurlaga í þessum málaflokki og fela í sér skýr skilaboð löggjafans um að ítrekuð brot af þessu tagi séu með öllu óásættanleg.

Með lokamálslið 7. mgr. greinarinnar er tekið tilliti þeirra tilvika sem falla undir sérreglu 2. mgr. þegar vínandamagn í blóði stjórnanda vélknúins ökutækis við fyrsta brot er undir 0,50% eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítra

lofts. Ef hann gerist á ný sekur um ölvunarakstur skal að meginreglu fara eftir fyrirmælum 1. mgr. greinarinnar hvað varðar sviptingu ökuréttar og er þannig í reynd gengið út frá því að fyrra brotið hafi ekki strängt tiltekið ítrekunaráhrif.

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

Um 101. gr.

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

Um 102. gr.

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

Um 103. gr.

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

Um 104. gr.

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

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

Ákvæði 2. mgr. er nýmæli og tekur mið af 1. mgr. 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004 og gerir ráð fyrir að endurveitingu ökuréttar skv. 1. gr. megi heimila þegar sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. Þá er nánar tiltekið að við mat á umsókn vegna endurveitingar skuli m.a. litið til þess að viðkomandi hafi sýnt reglusemi og að ekki séu lengur fyrir hendi þær ástæður sem ökuleyfissviptingin byggðist á. Við matið skuli litið til eftirfarandi þátta:

a. brotaferils samkvæmt sakavottorði frá sviptingu,

b. háttsemi samkvæmt málaskrá lögreglu,

c. útistandandi sekta og sakarkostnaðar enda eigi hann rót í málarekstri vegna sviptingarinnar og umsækjandi er gjaldfær og

d. aðstæðna umsækjanda að öðru leyti. Eru þetta að meginstefnu til sömu sjónarmið og koma fram í 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004.

Þessi framsetning á 2. mgr. 104. gr. frumvarpsins er töluvert frábrugðin að efni til 2. mgr. 104. gr. gildandi laga en þar segir nú að endurveitingu skuli því aðeins heimila að sérstakar ástæður mæli með því. Með 2. mgr. 104. gr. frumvarpsins er því matsgrundvelli ákvörðunar um endurveitingu ökuréttinda breytt efnislega þannig að slíka endurveitingu megi veita á grundvelli tiltekinna sjónarmiða og að umsókn verði aðeins synjað að sérstakar ástæður mæli með því. Ljóst er að þær ástæður verða að vera í málefnalegu og beinu samhengi við þau sjónarmið sem koma til mats við ákvörðun lögreglustjóra um hvort orðið verði við umsókn, sbr. 2. mgr. 104. gr.

Í 3. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar umsækjandi hefur gerst sekur um brot gegn 58. gr. frumvarpsins á sviptingartímabilinu með því að aka sviptur ökuréttindum. Lagt er til að tími til endurveitingar lengist um sex mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki um 18 mánuði.

Gengur þessi tillaga lengra en fram kemur nú í 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 706/2004, en þar er gert ráð fyrir að tíminn lengist um þrjá mánuði fyrir hvert brot, þó að hámarki um eitt ár.

Er þessi breyting í samræmi við meginstefnumið frumvarpsins um auka varnaðaráhrif brota á umferðarlögum.

Í 4. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar umsækjandi hefur erlendis orðið vís að ölvunarakstri, verið sviptur ökurétti eða hlotið dóm vegna annarra brota á umferðarlögum sem hefðu haft áhrif á endurveitingu ef framin væru hér á landi. Er þá gert ráð fyrir að litið skuli til þeirra við ákvörðun um endurveitingu. Er þessi regla samhljóða þeirri sem fram kemur í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 706/2004. Ganga verður út frá því að við þetta mat megi horfa til íslenskra laga og dómaframkvæmdar um sams konar brot.

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

Um 105. gr.

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

Með 105. gr. frumvarpsins eru lagðar til ákveðnar breytingar á ákvæði 106. gr. a gildandi laga um akstursbann í ljósi reynslunnar. Er markmið þessara breytinga að gera ákvæðið skýrara og þar með að auka virkni þess í framkvæmd.

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

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

Vegna eðlis akstursbanns, sem refsikenndra viðurlaga sem eru afar íþyngjandi fyrir byrjanda, sbr. Hrd. 28. apríl 2008, mál nr. 179/2008, er nauðsynlegt að skýrt liggi fyrir í ákvæðinu hvenær byrjandi, sem sætt hefur akstursbanni, eigi möguleika á því að sækja sérhæft

ökunám til að öðlast ökuréttindi að nýju. Áfram er þó gert ráð fyrir því að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun hins sérhæfða ökunáms vegna akstursbanns, m.a. um fjölda þátttakenda og markmið þess og lengd.

Samkvæmt 3. mgr. 106. gr. a gildandi laga má bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina byrjanda um þann rétt þegar ákvörðun er birt. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að ákvörðun lögreglustjóra um akstursbann er stjórnvaldsákvörðun, sbr. áður nefndan dóm Hæstaréttar frá 28. apríl 2008. Það er meginregla í íslenskum rétti að aðili máls geti kært stjórnvaldsákvörðanir til æðra stjórnvalds ef því er til að dreifa, sbr. 26. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993. Er þannig stuðlað að réttaröryggi borgaranna og skapað aukið hagræði fyrir aðila máls svo að ekki sé, a.m.k. í fyrstu atrennu, nauðsynlegt að fara dómstólaleiðina til að íþyngjandi stjórnvaldsákvörðun á borð við akstursbann verði endurskoðuð. Er því lagt til í 4. mgr. að lögfest verði kærueimild til ráðherra vegna ákvörðana lögreglustjóra samkvæmt þessari grein.

Þó er kærufrestur takmarkaður við einn mánuð frá því að ákvörðun var tilkynnt byrjanda. Á hinn bóginn er áfram gert ráð fyrir því að aðili máls geti ákveðið að bera úrskurð ráðherra undir dómstóla á grundvelli þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í lögum um meðferð sakamála eins og gert var án athugasemda í títtnefndum dómi Hæstaréttar frá 28. apríl 2008.

Rétt er að taka fram að í samræmi við orðalag greinarinnar er áskilið að úrskurður ráðherra liggja fyrir áður en heimilt er að bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla. Er og rétt að aðili máls tæmi hér kæruleiðir innan stjórnsýslunnar áður en dómstólaleiðin er farin á grundvelli þess réttarfarshagræðis sem lög um meðferð sakamála hafa í för með sér.

Um 106. gr.

Ákvæðið fjallar um haldsrétt í ökutækjum og er samhljóða 107. gr. gildandi laga. Notkun erlendra ökutækja hér á landi hefur aukist á undanförunum árum. Til að tryggja greiðslu sektar, málskostnaðar, skaðabóta eða váttryggingariðgjalds vegna slíkra brota er nauðsynlegt að geta lagt hald á ökutæki. Er því lagt til að slík heimild verði áfram í umferðarlögum.

Um 107. gr.

Ákvæðið hefur að geyma sérreglu um upptöku ökutækja sem er samhljóða 107. gr. a. gildandi laga sem lögfest var með 9. gr. laga nr. 69/2007. Ekki er talin þörf á því að gera breytingar á þessu ákvæði en almennt er talið að sú reynsla sem komin er á gildandi ákvæði sé jákvæð.

Greinin fjallar um upptöku ökutækja og er byggð á því að það aðhald, sem ökumönnum er veitt með því að beita refsingu og sviptingu ökuréttar vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim, dugi ekki alls kostar gagnvart tilteknum hópi ökumanna, tiltölulega litlum hópi þó. Þar sýnist meira þurfa að koma til, einkum og sér í lagi með tilliti til þeirrar viðleitni að koma í veg fyrir ítrekuð brot. Því er hér að finna ákvæði þess efnis að vélknúið ökutæki brotamanns verði gert upptækt, annars vegar með heimild þegar um er að ræða gróf eða ítrekuð brot á umferðarlögum en hins vegar að skylt sé að beita upptöku þegar um er að ræða tiltekin ítrekuð ölvunarakstursbrot.

Ákvæði um upptöku eru í almennum hegningarlögum, nr. 19/1940, en þess munu vart dæmi að þeim hafi verið beitt vegna brota á umferðarlögum. Ákvæði um upptöku í umferðarlögum var fyrst sett fram í þeim tilgangi að stuðla að því að upptöku verði oftast beitt vegna umferðarlagabrota en verið hefur.

Greinin gerir ráð fyrir að upptöku megi beita vegna hvers konar brota á umferðarlögum, sé um gróf eða ítrekuð brot að ræða. Einkum er í því efni um að ræða gróf eða ítrekuð brot vegna ölvunaraksturs, ítrekaðan akstur þess sem sviptur er ökurétti eða þess sem ekki hefur öðlast ökuréttindi eða mjög vítaverðan akstur.

Aukin heimild til að gera ökutæki upptæk er til þess fallin að hafa fyrirbyggjandi áhrif, ekki eingöngu vegna fjárhagslegra sjónarmiða heldur einnig þannig að upptakan hafi bein áhrif á möguleika til þess að nota upptökuandlagið, ökutækið sem notað var þegar brotið var framið, á ný við brot. Upptaka er þannig liður í því að koma í veg fyrir frekari brot.

Það nýmæli er að finna í ákvæðinu að ráðherra er veitt heimild til að setja reglugerð um nánari framkvæmd á upptöku ökutækja samkvæmt greininni, en ákvæðið miðar að því að samræmdar reglur liggi fyrir um framkvæmdina.

Um 108. gr.

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

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

Í lokamálslið 3. mgr. 108. gr. gildandi laga er gert ráð fyrir að gjald samkvæmt greininni renni til þess að standa straum af gerð og rekstri bifreiðastæða og bifreiðageymslna til almenningsnota en lagt er til í niðurlagi 2. mgr. frumvarpsgreinarinnar að þetta ákvæði verði fellt brott og að gjaldið renni til samgöngumála. Byggist þetta sjónarmið á forsendum frumvarpsins um jafnræði milli mismunandi samgöngumáta og að eðlilegra sé því að það renni til samgöngumála almennt í viðkomandi sveitarfélagi en ekki til uppbyggingar á einum flokki samgöngumála.

Í 5. mgr. greinarinnar er lagt til að heimild ráðherra til að ákveða fjárhæð gjalds, sem á er lagt skv. 1. mgr., verði afmörkuð nánar þannig að gjaldið geti eigi numið hærri fjárhæð en 60.000 kr. Er það og betur í samræmi við lögmætisreglu íslensks réttar og almennar kröfur til framsals valds af þessu tagi af hálfu löggjafans.

Um 109. gr.

Ákvæðið fjallar um ábyrgð á álagningu gjalds sem lagt hefur verið á skv. a–f-lið 1. mgr. 108. gr. frumvarpsins, lögveðsrétt o.fl. Er það efnislega samhljóða 109. gr. gildandi laga en þó hafa nokkur atriði verið færð til nútímalegra horfs.

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

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

Um 110. gr.

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

Um 111. gr.

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

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

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

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

Fyrsta málsgrein kveður upp úr um það að umferðarfræðsla skuli fara fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum og er þannig áréttuð sú mikilvæga stefna gildandi laga að umferðarfræðsla á fyrstu skólastigum sé þýðingarmikill þáttur í forvörnum og öryggismálum á sviði umferðarmála.

Með því að taka það sérstaklega fram að ráðherra er fer með fræðslumál skuli ákveða tilhögun umferðarfræðslu í aðalnámskrám leik-, grunn- og framhaldsskóla er lögð enn ríkari áhersla á það að slík fræðsla sé reglulegur liður í skólustarfinu.

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

Með 3. mgr. þessarar greinar er lagt til að ákvæði um fræðsluskyldu sveitarfélaga verði einfölduð. Afnumin verði hin almenna fræðsluskylda sveitarfélaga, en í staðinn viðhaldið því fyrirkomulagi að sveitarfélagi sé skylt að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað. Að þessu virtu er lagt til að ákvæði 2. og 3. mgr. 116. gr. gildandi laga verði afnumin, enda eðlilegra að það sé á forræði hvers sveitarfélags fyrir sig að skipuleggja innan ramma sveitarstjórnarlaga, nr. 138/1911, hvernig það annast þær sértæku fræðsluskyldur sem eftir standa.

Um 112. gr.

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

landi á sviði umferðarmála sé, eins og kostur er, að efni til nánar útfærð í reglum sem taka mið af íslenskum aðstæðum, enda sé samkvæmt hlutaðeigandi þjóðréttarreglu svigrúm fyrir íslensk stjórnvöld til að horfa til slíkra atriða.

Um 113. gr.

Með greininni er ráðherra veitt heimild til að ákveða að setja eina almenna reglugerð um umferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal í reglugerð. Gæti það fyrirkomulag bæði verið til hagræðis og skýringarauka.

Um 114. gr.

Lagt er til að ný umferðarlög taki gildi 1. janúar 2020. Falli þá um leið úr gildi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum. Nauðsynlegt þykir að nokkur tími líði frá samþykkt frumvarpsins á Alþingi þar til lögin taka formlega gildi, enda þarf í millitíðinni að fara fram víðtækt og markvisst kynningarstarf af hálfu stjórnvalda auk þess sem þær stjórnkerfisbreytingar sem lögin gera ráð fyrir þarf að undirbúa.

XIII. kafli gildandi umferðarlaga um fébætur og váttryggingar er á forræði fjármála- og efnahagsráðuneytisins. Gert er ráð fyrir að frumvarp til laga um ökutækjatrýggingar verði lagt fram af fjármála- og efnahagsráðherra samhliða frumvarpi til nýrra umferðarlaga og verði samþykkt á Alþingi á sama tíma. Til að slá varnagla við því ef töf verður á samþykkt frumvarpsins er mælt svo fyrir að XIII. kafli laganna haldi gildi sínu þar til frumvarp þess efnis hefur verið samþykkt af Alþingi.

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