|  |  |
| --- | --- |
|  | **ÁFORM UM LAGASETNINGU**  *– sbr. samþykkt ríkisstjórnar frá 10. mars 2017, 1.-4. gr.* |
| **Málsheiti og nr.** | Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum (SRN19110002 |
| **Ráðuneyti /verkefnisstjóri** | Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti |
| **Innleiðing EES-gerðar?** | Já  Nei |
| **Dags.** | 14. júlí 2020 |

|  |
| --- |
| 1. **Úrlausnarefni** |
| 1. **Forsaga máls og tilefni**   Umferðarlög nr. 77/2019 voru samþykkt á Alþingi í júní 2019. Lögin öðluðust gildi 1. janúar 2020. Með lögunum voru gerðar ýmsar breytingar frá því sem eldri lög kváðu á um.  Meðal þeirra breytinga sem nýju lögin fólu í sér vörðuðu ákvæði er fjalla um skráningarskyldu og skoðunarskyldu vélknúinna ökutækja, auk skráningar- og skoðunarskyldu eftirvagna. Samkvæmt 1. mgr. 72. gr. laganna ber almennt að skrá vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra, óháð stærð eða þyngd eftirvagna. Samkvæmt 1. mgr. 74. gr. sömu laga ber að skoða ökutæki skráð skv. 1. mgr. 72. gr. laganna.  Samkvæmt eldri umferðarlögum var ekki skylt að skrá eða skoða eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd, aðra en tjaldvagna og hjólhýsi.  Ráðherra hefur kallað eftir upplýsingum og slysatölfræði frá Samgöngustofu vegna slysa og óhappa þar sem eftirvagnar koma við sögu. Gögnin gefa til kynna að slys sem rekja má til þess að eftirvagn sé í ólagi séu afar sjaldgæf.  Þá voru gerðar frekari breytingar frá eldri lögum sem tilefni eru til að gera lagfæringar á.   1. **Hvert er úrlausnarefnið?**   Að leggja til breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019 þannig að ráðherra verði heimilt að undanskilja tiltekna ökutækjaflokka skráningar- og þar með skoðunarskyldu. Gert er ráð fyrir að með reglugerð verði svo kveðið á um að skráningar- og skoðunarskylda taki almennt ekki til eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minni heildarþyngd. Hámarkshraði í vistgötum verði hækkaður í 15 km á klst. líkt og eldri lög kváðu á um en 10 km hámarkshraði á klst. þykir of lágur í ljósi þess að akstur á meiri en tvöföldum leyfðum hámarkshraða varðar sviptingu ökuréttinda.  Skýrt verði tekið fram að bann við stöðvun eða lagningu ökutækja skv. 3. mgr. 28. gr. umferðarlaga taki til allra skráningarskyldra ökutækja.  Í stað þess að Samgöngustofa skuli afla samþykkis veghaldara fyrir undanþágum skv. 82. gr. skuli stofnunin afla samþykkis Vegagerðarinnar.  Ráðherra verði heimilt að heimila ríkisaðilum að innheimta sjálfum gjald fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum þeirra.  Þá verði lagðar til minniháttar breytingar á lögunum til frekari lagfæringa.   1. **Að hvaða marki duga gildandi lög og reglur ekki til?**   Eldri umferðarlög féllu úr gildi 1. janúar 2020 og þá öðluðust lög nr. 77/2019 gildi. Í þeim er kveðið á um að almennt skuli skrá öll vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra.  Hámarkshraði í vistgötum var skv. 9. gr. laga nr. 77/2019 lækkaður úr 15 km á klst í 10 km á klst.  Í 3. mgr. 28. gr. er kveðið á um bann við stöðvun eða lagningu vélknúins ökutækis á tilteknum stöðum. Í eldri lögum var með sambærilegu ákvæði lagt bann við lagningu allra ökutækja á tilteknum stöðum en réttast þykir að miða við að bannið taki til allra skráningarskyldra ökutækja.  Í 4. mgr. 82. gr. laga nr. 77/2019 er Samgöngustofu veitt heimild til að veita undanþágu frá reglum um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms að fengnu samþykki veghaldara og að höfðu samráði við lögreglu. Í eldri lögum nr. 50/1987 var að finna sambærilega heimild utan þess að gert var ráð fyrir samþykki Vegagerðarinnar og ekki var sérstaklega kveðið á um samráð við lögreglu. Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu er illframkvæmanlegt að afla í öllum tilvikum samþykkis veghaldara fyrir slíkum undanþágum þar sem flutningur fer á stundum fram með tiltölulega skömmum fyrirvara um vegi þar sem margir mismunandi aðilar fara með veghald.  Í 4. mgr. 86. gr. laganna er að finna heimild ráðherra til að setja reglugerð um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í umráðum ríkisins, öðru en þjóðlendum og náttúruverndarsvæðum. Í 5. mgr. sömu greinar segir að ráðherra innheimti gjald skv. 4. mgr. eða feli öðrum að sjá um innheimtuna með samningi. Ákvæðin hafa staðið óbreytt í lögum frá árinu 2017 en þykja of bindandi. Þannig er óeðlilegt að ráðherra skuli í öllum tilvikum gera samning um innheimtu á gjaldi fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum ríkisins, sjái ráðuneytið ekki sjálft um innheimtu. |
| 1. **Markmið** |
| 1. **Stefna hins opinbera á viðkomandi málefnasviði/málaflokki**   Stefna hins opinbera á sviði umferðarmála er fyrst og fremst að tryggja umferðaröryggi.   1. **Markmið sem að er stefnt með lagasetningu í ljósi úrlausnarefnis og stefnu stjórnvalda**   Markmiðið er að koma í veg fyrir að aukin byrði og kostnaður leggist á almenning og stjórnsýsluna í ljósi þess að umferðaröryggi virðist ekki ógnað þrátt fyrir að léttir eftirvagnar hafi almennt ekki verið skráningar- og skoðunarskyldir. Þá er stefnt að því að gera frekari lagfæringar á lögunum til bóta fyrir almenning og stjórnsýsluna. |
| 1. **Leiðir** |
| 1. **Ekkert aðhafst - hvaða afleiðingar hefði það?**   Verði ekkert aðhafst munu allir eigendur eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg eða minna að heildarþyngd þurfa að skrá eftirvagnana og láta færa þá til aðalskoðunar. Slíkt felur í sér aukinn kostnað og óhagræði fyrir eigendur eftirvagnanna og stjórnsýsluna.  Akstur á 21 km hraða í vistgötu getur í dag varðað sviptingu ökuréttinda.  Ákvæði um bann við stöðvun og lagningu ökutækja á tilteknum svæðum þykja ekki nógu skýr og gætu orðið til þess að valda erfiðleikum við framfylgni.  Að sögn Samgöngustofu er mikið óhagræði fólgið í því að afla samþykkis veghaldara fyrir undanþágum skv. 82. gr. laganna þegar flutningur fer um vegi þar sem fleiri en einn aðili fer með veghald. Slíkt fyrirkomulag felur í sér aukna vinnu og þar með kostnað fyrir ríkið.  Loks mun ráðherra þurfa að gera samninga um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum ríkisins þar sem ljóst er að ólíklegt er að ráðuneytið taki að sér innheimtu gjaldsins. Slíkir samningar gætu orðið fjölmargir þegar fram líða stundir en eðlilegra þykir að innheimta slíks gjalds geti í ákveðnum tilvikum verið í höndum þess ríkisaðila sem fer raunverulega með umráð tiltekinna stöðureita.   1. **Önnur úrræði en lagasetning sem metin hafa verið**   Önnur úrræði koma ekki að gagni þar sem atriðin sem um ræðir eru bundin í lög.   1. **Mögulegar leiðir við lagasetningu**   Breyting á umræddum ákvæðum umferðarlaga nr. 77/2019 er best til þess fallin að ná markmiðinu. |
| 1. **Hvaða leið er áformuð og hvers vegna?** |
| 1. **Stutt lýsing á þeirri leið sem áformuð er og rökstuðningur fyrir henni**   Sjá einnig liði 1 og 2 í kafla A hér að framan.  Stefnt er að því að gera breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019 þannig að ráðherra verði veitt heimild til að undanskilja með reglugerð tiltekin ökutæki skráningarskyldu og þar með skoðunarskyldu, að því gefnu að sérstakar ástæður mæli ekki gegn því. Hámarkshraði í vistgötum verði hækkaður í 15 km á klst. líkt og var í tíð eldri laga, ákvæði um bann við stöðvun og lagningu ökutækja á tilteknum stöðum verði skýrt, ferli við veitingu undanþága frá reglum um stærð og þyngd ökutækja við sérstaka flutninga verði einfaldað og fært til eldra horfs og reglur um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum ríkisins verði einfaldaðar. Þá verði lagðar til minniháttar breytingar á lögunum til frekari lagfæringa.   1. **Helstu fyrirhuguðu breytingar á gildandi lögum og reglum, hvort heldur bætt er við eða fellt brott**   Stefnt er að því að gerðar verði breytingar á 9. gr., 28. gr., 72. gr., 82. gr. og 86. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Þá verði lagðar til frekari minniháttar breytingar á lögunum til lagfæringa |
| 1. **Samræmi við stjórnarskrá og þjóðarétt – aðrar grundvallarspurningar** |
| 1. **Koma áformin inn á svið stjórnarskrár og þjóðréttarskuldbindinga?**   Nei.   1. **Varða áformin ákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð, tæknilegar reglur um vöru og fjarþjónustu eða frelsi til að veita þjónustu?**   Nei.   1. **Er önnur grundvallarlöggjöf sem taka þarf tillit til?**   Nei. |
| 1. **Samráð** |
| 1. **Hverjir eru helstu hagsmunaaðilar?**   Helstu hagsmunaaðilar eru ökumenn auk eigenda, innflutningsaðila og söluaðila eftirvagna. Loks má nefna skoðunarstöðvar.   1. **Er skörun við stjórnarmálefni annarra ráðuneyta?**   Ákveðin skörun við málefni dómsmálaráðuneytis. Lögreglan hefur eftirlit með því að umferðarlögum sé framfylgt.   1. **Samráð sem þegar hefur farið fram**   Ráðuneytið hefur aflað upplýsinga og tölfræði frá Samgöngustofu um slys og óhöpp þar sem eftirvagnar koma við sögu.   1. **Fyrirhugað samráð**   Drög að frumvarpi verða sett í opið samráð í samráðsgátt stjórnvalda. |
| 1. **Mat á áhrifum þeirrar leiðar sem áformuð er** |
| 1. **Niðurstaða frummats á áhrifum, sbr. fylgiskjal** |
| 1. **Næstu skref, innleiðing** |
| 1. **Hefur verið gerð verkefnisáætlun fyrir frumvarpssmíðina?**   Já.   1. **Hvernig verður staðið að innleiðingu löggjafar? Hvað má gera ráð fyrir að þeir sem verða fyrir áhrifum, opinberar stofnanir/hagsmunaaðilar/almenningur, þurfi langan tíma til undirbúnings/aðlögunar?**   Ekki er gert ráð fyrir að þörf sé á löngum aðlögunartíma vegna fyrirhugaðrar lagasetningar.   1. **Hvaða forsendur þurfa að vera fyrir hendi til að lagasetning beri árangur?**   Kynna þarf fyrirhugaðar breytingar á lögum fyrir almenningi, innflutningsaðilum og söluaðilum.   1. **Mælikvarðar á árangur og útkomu**   Árangur er m.a. hægt að mæla með því að ef frumvarp verður samþykkt munu skráningar í ökutækjaskrá ekki aukast um það sem nemur fjölda léttra eftirvagna í umferð.   1. **Hefur verið hugað að því að afla gagna til að meta árangur þegar þar að kemur?**   Þau gögn sem helst er hægt að afla felast í skráningum í ökutækjaskrá. |
| 1. **Annað** |
|  |
| 1. **Fylgiskjöl** |
| 1. **Mat á áhrifum lagasetningar – Frummat, sbr. eyðublað** 2. **Önnur fylgiskjöl eftir atvikum** |