



ÁFORM UM LAGASETNINGU

– sbr. samþykkt ríkisstjórnarinnar frá 24. febrúar 2023, 1.–4. gr.

Málsheiti og nr.	Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (Stöðureitir, gjaldheimta o.fl.) – IRN26050056.
Ráðuneyti og skrifstofa	Innviðaráðuneytið, skrifstofa samgangna.
Innleiðing EES-gerðar?	☐ Já ☒ Nei
Dags.	11. ágúst 2026.

A. Tilefni

Forsaga máls og tilefni, þar á meðal að hvaða marki gildandi lög og reglur duga ekki til?

Stöðureitir og gjaldheimta af þeim hefur verið til nokkuð til umræðu. Þykir rétt að breytingar verði gerðar á umferðarlögum svo að ákvæði laganna um stöðureiti verði færð til nútímalegra horfs og að ákvæðin taki einnig til gjaldheimtu af hálfu einkaaðila. Er það svo að gildandi lagaumhverfi verði skýrara en um leið svo að bæta megi stöðu almennings vegna viðskiptahátta rekstraraðila gjaldskyldra bifreiðastæða.

Réttur handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða til þess að leggja ökutæki í gjaldskylt bifreiðastæði án sérstakrar greiðslu er ekki í öllum tilvikum virtur. Aukin sjálfvirkni í gjaldheimtu hefur leitt til þess að handhafar stæðiskortanna þurfa gjarnan að tilkynna komu sína fyrir fram eða óska niðurfellingar gjalds sem lagt hefur verið á. Það skapar þeim augljóst óhagræði. Rekstraraðilum ber að virða lögboðinn rétt handhafanna og tryggja að þeir fái hans notið. Hins vegar þykir rétt að opnað verði fyrir miðlun upplýsinga um handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða úr opinberum skráum svo að ekki verði um það deilt að miðlunin samræmist persónuverndarlögum.

Hraðakstur er þá nokkuð vandamál hér á landi og innheimta sekta getur verið tímafrek og kostnaðarsöm þegar ökumaður er erlendur. Mun því koma til skoðunar hvort rétt er að mæla fyrir um hlutlæga refsíðabyrgð eiganda ökutækis vegna hraðakstursbrota. Sömu sjónarmið varðandi innheimtu sekta eiga við þegar um ræðir brot gegn reglum um stærð og þyngd ökutækja og aksturs- og hvíldartíma og kemur einnig til skoðunar hlutlæg ábyrgð vegna þeirra brota.

Nýverið voru þá gerðar breytingar í því skyni að draga úr álagi á heilbrigðisstarfsmenn og eldri ökumenn vegna gildistíma ökuskírteina síðarnefnda hópsins, sem verður styttri með hækkandi lífaldri. Þykir tilefni til að breytingar verði gerðar á heimildum til afturköllunar ökuréttinda í því skyni að tryggja að umferðaröryggi verði ekki skert með breytingunni.

Aðrar breytingar eru gildandi lögum þá til skýringar eða fyllingar, svo sem varðandi vanhæfismörk vegna neyslu lyfja, beitingu viðurlaga sökum slíks aksturs og svo framvegis.

B. Markmið

1. Stefna hins opinbera á viðkomandi málefnasviði/málaflokki (t.d. stjórnarsáttmáli).

Markmið hins opinbera er að Ísland sé í fremstu röð með trausta og örugga samgönguinnviði sem mæti þörfum samfélagsins.

2. Markmið sem að er stefnt með lagasetningu.

Frumvarpinu er ætlað að auka umferðaröryggi, mæta þeim vanda sem um er rætt vegna stöðureita og gjaldheimtu vegna notkunar þeirra, auðvelda beitingu viðurlaga vegna aksturs of

þungra ökutækja með tilheyrandi sliti og niðurbroti á vegum, sem og að draga úr hraðakstri. Frumvarpinu er einnig ætlað að skýra gildandi lög.
C. Útfærsla
1. Stutt lýsing á þeirri útfærslu sem áformuð er, heildarlög/breytingalög, innleiðing EES-gerðar o.s.frv. Rökstuðningur þar sem reifaðar eru mögulegar leiðir við lagasetningu. Gert er ráð fyrir því að lagt verði fram frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019. 2. Að auki, ef innleiðing EES-gerðar: Taka þarf fram ef fyrirhugað er að ganga lengra en lágmarkskröfur gerðar kveða á um og greina frá ástæðum þess (svigrúm til innleiðingar).
D. Breytingar
Helstu fyrirhuguðu breytingar á gildandi lögum og reglum, hvort heldur bætt er við eða fellt brott. Gert er ráð fyrir því að lagðar verði til breytingar á ákvæðum umferðarlaga til samræmis við framangreind markmið.
E. Samræmi við stjórnarskrá og þjóðarétt – aðrar grundvallarspurningar
1. Koma áformin inn á svið stjórnarskrár og þjóðréttarskuldbindinga? Nei. 2. Varða áformin ákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð, tæknilegar reglur um vöru og fjarþjónustu eða frelsi til að veita þjónustu? Nei. 3. Eru önnur lög sem taka þarf tillit til? Nei.
F. Samráð
1. Hverjir eru helstu hagsmunaaðilar? Helstu hagsmunaaðilar eru lögreglan, rekstraraðilar gjaldskyldra stöðureita, handhafar stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða, sýslumenn, flutningsaðilar og ADHD samtökin. 2. Er skörun við stjórnarmálefni annarra ráðuneyta? Málefni lögreglunnar og sýslumanna heyra undir dómsmálaráðuneyti. Starfsemi rekstraraðila gjaldskyldra stöðureita heyrir að hluta undir atvinnuvegaráðuneyti. 3. Samráð sem þegar hefur farið fram. Óformlegt samráð hefur átt sér stað. 4. Fyrirhugað samráð (samráðsgátt og annað samráð).

Fyrirhugað er að áformin ásamt mati á áhrifum verði kynnt til samráðs og þar í kjölfarið drög að frumvarpi. Er gert ráð fyrir að sérstakt samráð verði haft við hagaðila þegar það á við.
G. Mat á áhrifum þeirrar leiðar sem áformuð er
1. Niðurstaða frummats á áhrifum, sbr. fylgiskjal.
H. Gildistaka og næstu skref
1. Hvenær er gert ráð fyrir gildistöku? Hvað má ætla að þeir sem verða fyrir áhrifum, þ.e. opinberar stofnanir, hagsmunaaðilar og almenningur, þurfi langan tíma til undirbúnings og aðlögunar? Gert er ráð fyrir framlagningu frumvarpsins á Alþingi á haustþingi. Ekki er gert ráð fyrir að þeir sem verða fyrir áhrifum þurfi sérstaklega langan tíma til undirbúnings og aðlögunar. 2. Mælikvarðar á árangur. Helstu mælikvarðar á árangur væru að framkvæmd eftirlits með stærð og þyngd ökutækja yrði skilvirkari svo að dregið verði úr brotum, dregið verði úr hraðakstri, skýr rammi verði um gjaldheimtu af stöðureitum og að aðrar breytingar dragi úr óþarfa vandkvæðum í framkvæmd laganna, svo sem varðandi akstur undir áhrifum lyfja.
I. Annað
J. Fylgiskjöl
1. Mat á áhrifum lagasetningar – Frummat, sbr. eyðublað. 2. Önnur fylgiskjöl eftir atvikum.