



ÁFORM UM LAGASETNINGU

– sbr. samþykkt ríkisstjórnar frá 10. mars 2017, 1.-4. gr.

Málsheiti og nr.	Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum – 153. löggjafarþing. IRN22040059
Ráðuneyti /verkefnisstjóri	Innviðaráðuneytið/Skrifstofa samgangna
Innleiðing EES- gerðar?	☒ Já ☐ Nei
Dags.	28.06.2022

A. Úrlausnarefni

1. Forsaga máls og tilefni

Innviðaráðuneytið hefur unnið að innleiðingu EES-gerða varðandi ökutæki og umferðaröryggi sem taka meðal annars til tæknilegra atriða er við koma öryggi, mengunarvörnum sem og gerð og búnaði ökutækja. Þá er greinarmunur gerður á milli flokka ökutækja sem lúta samræmdri löggjöf innan EES og þeim sem lotið geta þjóðarvottun/þjóðarviðurkenningu.

Að auki hafa breytingar verið gerðar á áður innleiddum EES-gerðum varðandi vottun og eftirlit með ökuritum, aksturs- og hvíldartíma, endurmenntun atvinnubílstjóra og fleira. Í einstaka gerðum hefur þá verið mælt fyrir um auknar valdheimildir Eftirlitsstofnunar EFTA.

Samhliða hefur verið unnið að fullgildingu tveggja alþjóðasamninga sem varða ökutæki og gagnkvæma viðurkenningu vottorða, en víða í EES-gerðum um gerð og búnað ökutækja er vísað til reglugerða efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna í Evrópu (svonefndra UNECE-reglugerða) um ýmis tækniatriði ökutækja. Um er að ræða eftirfarandi alþjóðasamninga:

Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, gerður 20.03.1958.

Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles, gerður 25.06.1998.

Þá hefur verið að störfum starfshópur um smáfarartæki og skilaði starfshópurinn ráðherra tillögum sínum í formi lokaskýrslu nú fyrr í júní. Í skýrslu starfshópsins eru lagðar fram tillögur til úrbóta og mun koma til skoðunar að gera breytingar á umferðarlögum í ljósi þeirra tillagna.

Að lokum verður sá kostur metinn að færa ökuskipteinaskrá frá Ríkislögreglustjóra og til Samgöngustofu, líkt og kveðið er á um í 6. tölul. 4.3. greinar þingsályktunar nr. 40/150 um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024.

2. Hvert er úrlausnarefnið?

Tryggja þarf þeim EES-gerðum sem til stendur að taka upp í EES-samninginn nauðsynlega lagastoð og samhliða verður að fella brott ósamrýmanleg ákvæði í gildandi löggjöf. Þá verður að tryggja að lagaleg umgjörð falli að þjóðréttarlegum skuldbindingum Íslands.

Til viðbótar kemur til skoðunar að gera smávægilegar breytingar á umferðarlögum, til að mynda í ljósi tillagna starfshóps um smáfarartæki og eftir að mat hefur verið lagt á hvort færa skal ökuskipteinaskrá frá Ríkislögreglustjóra og til Samgöngustofu.

3. Að hvaða marki duga gildandi lög og reglur ekki til?

Efnisákvæði núgildandi umferðarlaga mæta ekki að fullu framangreindri þörf og ýmis nýmæli í EES-gerðum eiga sér ekki nægjanlega stoð í lögum. Þá taka lögin ekki til þeirra alþjóðasamninga sem nefndir eru undir lið 1.
B. Markmið
1. Stefna hins opinbera á viðkomandi málefnasviði/málaflokki Stefna hins opinbera á sviði umferðarmála er að tryggja umferðaröryggi, fækka slysum og stuðla að bættri umferðarmenningu og einnig að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar. 2. Markmið sem að er stefnt með lagasetningu í ljósi úrlausnarefnis og stefnu stjórnvalda Markmið breytinganna er að tryggja skýra lagaumgjörð um ökutæki og umferð í samræmi við framangreind markmið, að þjóðréttarlegum skuldbindingum sé búin fullnægjandi lagastoð og að skýrar heimildir verði fyrir hendi til setningar reglugerða á grundvelli laganna.
C. Leiðir
1. Ekkert aðhafst - hvaða afleiðingar hefði það? Ekki væri með fullnægjandi hætti hægt að innleiða nýjar EES-gerðir og fullgilda þá alþjóðasamninga samninga sem fyrirhugað er að undirritaðir verði fyrir Íslands hönd. Í núgildandi lögum er þá mælt fyrir um að Ríkislögreglustjóri skuli halda skrá um ökuskríteini og verður því þar af leiðandi ekki gerð breyting þar á nema með lögum. Ekki yrðu gerðar breytingar í ljósi tillagna starfshóps um smáfarartæki í því skyni að auka öryggi smáfarartækja og notkunar þeirra. 2. Önnur úrræði en lagasetning sem metin hafa verið Önnur úrræði eiga ekki við. Gerðir sem teknar eru upp í EES-samninginn er íslenska ríkið skuldbundið að þjóðarétti til að innleiða í landsrétt og verður að búa þeim fullnægjandi lagastoð. Sama gildir þá um mögulegan flutning ökuskríteinaskrár til Samgöngustofu þar sem Ríkislögreglustjóra er falið hlutverkið í gildandi lögum. Ákveðnar tillögur starfshóps um smáfarartæki eru þá slíkar að þær krefjast lagabreytingar, til að mynda tillaga um að nýr ökutækjaflokkur verði innleiddur í umferðarlög og tillaga um að sett verði hlutlægt viðmið sem feli það í sér að refsivert verði að stjórna smáfarartæki ef magn áfengis er meira en 0,5 ‰ í blóði ökumanna, eða 25 mg vínanda í hverjum lítra lofts. 3. Mögulegar leiðir við lagasetningu Að gera breytingar á gildandi umferðarlögum er best til þess fallið að ná því marki sem að er stefnt.
D. Hvaða leið er áformuð og hvers vegna?
1. Stutt lýsing á þeirri leið sem áformuð er og rökstuðningur fyrir henni Fyrirhugað er að gera breytingar á umferðarlögum, nr. 77/2019. 2. Helstu fyrirhuguðu breytingar á gildandi lögum og reglum, hvort heldur bætt er við eða fellt brott a. Undirbyggja þarf lagastoð til innleiðingar nýrra EES-gerða og til að skjóta styrkari stoðum undir EES-gerðir sem þegar hafa verið innleiddar. Hér er einkum horft til breytinga á gildandi ákvæðum laganna og nýrra ákvæða um skráningarviðurkenningu og markaðseftirlit með ökutækjum og eftirvögnum og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki; ábyrgð og kröfur til framleiðanda ökutækja, innflutnings- og dreifingaraðila; skyldur skráningarviðurkenningar- og markaðseftirlitsstjórnvalds, lögreglu og Eftirlitsstofnunar EFTA og ýmis önnur atriði þessu tengt. Kveða á um útgáfu gerðarviðurkenninga, vottun ökurita og afturköllun o.fl. b. Gera þarf breytingar á fáeinum orðskýringum og greinum laganna þar sem of mikillar nákvæmni gætir s.s. varðandi upptalningu ökuskríteinaflokka í einstökum greinum og mjög

nákvæmar þyngdarviðmiðunar ökutækja. EES-gerðir á þessu sviði sæta tíðum breytingum og því er talið heppilegra að nákvæm útfærsla sé í reglugerð/um sem ráðherra setur. c. Mögulega þarf að gera breytingar á ákvæði þar sem Ríkislögreglustjóra er falið að halda skrá um ökuskírteini, leiði skoðun af sér að rétt þyki að fela Samgöngustofu verkið. d. Hugsanlega þarf að gera breytingar í ljósi tillagna starfshóps um smáfarartæki. e. Breytingar er leiða af öðrum alþjóðlegum samningum og uppfærslum þeirra. Svo sem: - Samningi um flutning á hættulegum farmi á landi (ADR-samningurinn); kveða á um eftirlit með flytjendum hættulegs farms og þeim sem veita þjálfun til ADR-réttinda, útgáfu ADR-réttinda, heimild ráðherra til að leggja algjört bann við flutningi nánar tiltekins farms, heimildar til veitingar undanþágu í afmörkuðum tilvikum, heimildar til að birta á ensku viðauka ADR-samningsins og aðrar leiðbeiningar sem honum fylgja. Viðaukar A og B við ADR-samninginn eru uppfærðir reglulega og eru miklir að umfangi (um 1270 bls.) sem gerir birtingu og uppfærslu örðuga. - Vínarsamningi um umferð á vegum frá 1968 sem Ísland er í þann mund að fullgilda. Til athugunar er að tryggja frekara samræmi við ákvæði samningsins, s.s. hvað varðar umferð um jarðgöng, merki skráningarríkis og útgáfu alþjóðlegrar ökuheimildar.
E. Samræmi við stjórnarskrá og þjóðarétt – aðrar grundvallarspurningar 1. Koma áformin inn á svið stjórnarskrár og þjóðréttarskuldbindinga? Já. 2. Varða áformin ákvæði EES-samningsins um ríkisaðstoð, tæknilegar reglur um vöru og fjarþjónustu eða frelsi til að veita þjónustu? Já, frelsi til að veita þjónustu. 3. Er önnur grundvallarlöggjöf sem taka þarf tillit til? Nei.
F. Samráð 1. Hverjir eru helstu hagsmunaaðilar? Eigendur og umráðendur ökutækja, framleiðendur, innflutnings- og dreifingaraðilar, skoðunarstöðvar og verkstæði, stjórnendur ökutækja, ökuskólar, handhafar ökuréttinda og vegfarendur. 2. Er skörun við stjórnarmálefni annarra ráðuneyta? Já, dómsmálaráðuneytis. 3. Samráð sem þegar hefur farið fram Óformlegt samráð hefur verið við Samgöngustofu. 4. Fyrirhugað samráð Fyrirhugað er að setja þessi áform um lagasetningu og síðar drög að frumvarpi í opið samráð í samráðsgátt stjórnvalda á Ísland.is.
G. Mat á áhrifum þeirrar leiðar sem áformuð er 1. Niðurstaða frummats á áhrifum, sbr. fylgiskjal Verði frumvarpið að lögum er ekki gert ráð fyrir því að það hafi teljandi áhrif á afkomu ríkissjóðs. Um yrði að ræða óverulega útgjaldaaukningu vegna aukinna umsvifa hjá Samgöngustofu.
H. Næstu skref, innleiðing 1. Hefur verið gerð verkefnisáætlun fyrir frumvarpssmiðina? Já. 2. 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? Miðað er við gildistöku frumvarps fyrir árslok 2023. Almennt er ekki gert ráð fyrir löngum aðlögunartíma en tímalínan ræðst að mestu af upptöku einstakra EES-gerða í EES-samninginn, þýðingu þeirra og birtingu í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins.

3. Hvaða forsendur þurfa að vera fyrir hendi til að lagasetning beri árangur? Að heimild Alþingis fáið til fullgildingar þeirra alþjóðasamninga sem vísað er til undir lið A. 4. Mælikvarðar á árangur og útkomu Á ekki við. 5. Hefur verið hugað að því að afla gagna til að meta árangur þegar þar að kemur? Á ekki við.
I. Annað
J. Fylgiskjöl
1. Mat á áhrifum lagasetningar – Frummat, sbr. eyðublað 2. Önnur fylgiskjöl eftir atvikum