|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ákvæði** | **Greinargerð** | **Athugasemdir** |
| 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. | Um 1. gr.  Rétt þykir að setja markmiðsákvæði í lögin, en slíkt hefur ekki verið gert í fyrri umferðarlögum.Eins og fram kemur í ákvæðinu er meginmarkmið frumvarpsins að vernda líf ogheilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi og er byggt á þeirri reynslu semfengist hefur á undanförnum árum og jafnframt litið til umheimsins um nýjungar í frumvarpinusem ætlað er efla enn frekarumferðaröryggi en nú er. Í ljósi þróunar á undanförnum árum í átt að fjölbreyttari samgöngumáta almennings er frumvarpinuætlað að stefna að vissu jafnræði milli mismunandi ferðamáta í umferðinni eftir því sem viðverður komið. Á undanförnum árum hafa umhverfissjónarmið fengið meira vægi í samgöngumálumá landi og endurspeglast það í frumvarpinu. |  |
| 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. | 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 fyrirsögnina „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 lögin 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 ákvæðið gildi einnig um þannsem ekur hjólastól eða tæki samsvarandi hjólastól, hvort sem hann er fatlaður eða ekki. |  |
| 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.      *Ásþungi:* Þungi sem flyst á veg af hjólum á einum ás ökutækis.       6.      *Bifhjól:* Vélknúið 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 búið brunahreyfli og hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst.       7.     *Bifreið:*   1. Vélknúið 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 rafknúið, og er hannað til hraðari aksturs en 30 km á klst. eða aka má svo hratt án verulegra breytinga. 2. Vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til farþega- eða farmflutninga og/eða til að draga annað ökutæki, er búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum og er 400 kg að eigin þyngd eða meira.   8*. Dráttarvél:* Vélknúið ökutæki sem aðallega er hannað til að draga annað ökutæki og draga, ýta, flytja og knýja vinnutæki, er á hjólum og/eða beltum.       9.      *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.       10.      *Eigin þyngd:* Þyngd ökutækis, sem tilbúið er til notkunar, að meðtöldum búnaði sem því fylgir að jafnaði, eldsneyti, smurolíu, kælivatni, varahjóli, verkfærum og þess háttar.       11.      *Gangbraut:* Sérstaklega merktur hluti vegar með umferðarljósum, eða umferðarmerki og yfirborðsmerkingum, sem er ætlaður gangandi og hjólandi vegfarendum til að komast yfir akbraut.       12.      *Gangstétt:* Sá hluti vegar til hliðar við akbraut sem aðallega er ætlaður gangandi vegfarendum.       13.      *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.  14. *Göngustígur:* Stígur aðallega ætlaður umferð gangandi vegfarenda og er merktur þannig.  15. *Gönguþverun*: Hluti vegar þar sem göngustígur þverar akbraut og er ekki gangbraut.      16.     *Leyfð heildarþyngd:* Þyngd ökutækis með ökumanni, farþegum, farmi og viðfestum vinnutækjum. Leyfð heildarþyngd ökutækis er sú heildarþyngd sem leyfð er við skráningu þess.   17. *Hjólabox:* Svæði í framhaldi af hjólarein, framan við stöðvunarlínu vélknúinna ökutækja, við ljósastýrð vegamót, ætlað hjólreiðamönnum til að taka sér stöðu.  18.      *Hjólarein:* Sérrein sem eingöngu er ætluð umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I og merkt þannig.  19.      *Hjólastígur:*   1. Sá hluti vegar sem eingöngu er ætlaður umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I er merktur þannig, og er greinilega aðskilinn frá akbraut t.d. með umferðareyju eða kantsteini. 2. Stígur sem er ekki hluti vegar og eingöngu ætlaður umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I og er merktur þannig.        20.      *Hópbifreið:* Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega, einnig þótt bifreiðin sé jafnframt ætluð til annarra nota.   21.*Hópbifreið í almenningsakstri:* Bifreið sem ætluð er til flutnings fleiri en átta farþega og er notuð í reglubundna farþegaflutninga. Reglubundnir farþegaflutningar eru fasta ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrirframbirtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni.       22.      *Hringtorg:* Vegamót þar sem hringlaga svæði er í miðjunni með akbraut umhverfis.       23.      *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.        24.      *Létt bifhjól:* Vélknúið ökutæki á tveimur, þremur eða fjórum hjólum sem er ekki hannað til hraðari aksturs en 45 km á klst og er með:   1. Sprengirými sem er ekki yfir 50 sm3 sé það búið brunahreyfli eða 2. samfellt hámarksafl 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.       25.      *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.       26.      *Reiðhjól:*    a. Ökutæki sem er knúið áfram með stig- eða sveifarbúnaði.       b. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfellt hámarksafl 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 vélknúið ökutæki sem ekki telst til létts 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. vélknúið hlaupahjól, tvíhjóla ökutæki á einum öxli og hjólastóll sem er ekki hannaður til hraðari aksturs en 15 km á klst. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut.       27.      *Sérrein:* Akrein sem einungis er ætluð ákveðinni tegund umferðar, einni eða fleiri, svo sem akstri hópbifreiða í almenningsakstri, leigubifreiða, ökutækja með ákveðinn lágmarksfjölda farþega, reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I. Umferðarmerki gefa til kynna leyfilegan akstur á sérrein.  28.*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.     29.      *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.       30.      *Torfærutæki:* Vélknúið 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 búið beltum og eftir atvikum stýrimeiðum/stýrihjólum.  31*. 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.      32.      *Vegamót:* Þar sem vegir mætast eða skerast eða vegur greinist.       33.      *Vegfarandi:* Hver sem fer um veg eða er staddur á vegi eða í ökutæki á vegi.       34.      *Vegur:* Akbraut, stígur, brú, torg, húsasund, bifreiðastæði, veggöng, vegslóði eða þess háttar sem notað er til almennrar umferðar.       35.      *Vegöxl:* Sá hluti vegar sem liggur milli akbrautar og vegarbrúnar.       36.      *Vélknúið ökutæki:* Ökutæki, annað en reiðhjól, sem ætlað er til aksturs á landi og er búið aflvél til að knýja það.       37.      *Vinnuvél:*                   a.      Vélknúið ökutæki sem aðallega er ætlað til sérstakra verka, er búið áfestum tækjum eða vélum og er á hjólum og/eða beltum.                    b.      Vélknúið 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.      Vélknúið ökutæki sem stjórnað er af gangandi manni.       38.      *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.       39.      *Þéttbýli:* Svæði afmarkað með sérstökum merkjum sem tákna þéttbýli.  40. *Ökuljós:*Lögboðin aðalljós eða dagljós sem loga að framan og að aftan.       41.      *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. | Um 3. gr.  Greinin svarar til 2. gr. gildandi umferðarlaga og hefur að geyma skilgreiningu hugtakaí frumvarpinu og talin þurfa sérstakrar skýringar við. Má þar nefna hugtöksem 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. Gerðurer greinarmunur á akstri í almennri umferð og akstri utan umferðar að því marki sem unnter. Í almennri umferð er gert ráð fyrir því að öll vélknúin ökutæki sem þar eru notuð séuskráningarskyld og öll notkun í samræmi við umferðarlög. Almenn umferð er skilgreind semakstur á vegum sem opnir eru almenningi. Sérstaklega er síðan tekið á akstri á sérstökumsvæðum utan umferðar og á einkalöndum. Þar er ekki gerð krafa um að öll ökutæki séu skráðog vísað til nánari reglna í reglugerð, t.d. hvað varðar akstursíþróttir, æfinga- og kennslusvæðio.s.frv. Með þessu er leitast við að aðlaga íslenska löggjöf því fyrirkomulagi sem fyrirfinnstí 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 hjólreiðamanna og auka öryggi þeirra.  *Hjólastígur og hjólarein* eru einnig nýjar skilgreiningar sem lagt er til að verði lögfestar, þar sem sérstaklega er fjallað um umferð á hjólastígum 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 a-lið bætt við hjóli með hjálparfótstigi sem búið er hjálparvél og fer ekki hraðar en25 km á klst. Enn fremur er lagt til að til reiðhjóla megi telja lítið rafknúið ökutæki semhannað er til aksturs á hraða allt að 25 km á klst., en í núgildandi lögum er miðað við8 km á klst. Ekki er gerð krafa til sérstaks hámarkshraða rafknúins hjólastóls sem fellur undirskilgreiningu á reiðhjóli eins og er í gildandi lögum, þ.e. 15 km á klst.  Lagt er til að stöðvun ökutækis verði sérstaklega skilgreind í lögum. Skilgreiningu áhugtakinu „lagning“ er breytt þannig frá gildandi lögum að miðað er við að stöðvun ökutækisí minna en 3 mínútur telst ekki lagning þess. Er í þessu efni litið til fyrirmyndar í dönskumumferðarlögum.  Þá eru skilgreiningar á hugtökunum „farstarfsmaður“ og „flytjandi“ felldar úr frumvarpinuen eðlilegra þykir að nota hugtakið „flutningsaðili“ í stað „flytjanda“ sem ekki þarf nánariskilgreiningar við.  Þá eru gerðar breytingar á skilgreiningu á hugtakinu vegur, þannig að í stað orðsins  „götuslóði“ er lagt til að komi „vegslóði“. Hér er í raun um þrengingu á hugtakinu „vegur“að ræða, en með tilliti til framfara í gerð umferðarmannvirkja og þróunar umferðar hér álandi þykir rétt að hugtakið nái yfir svæði sem á einhvern hátt hefur verið þróað sem vegurfyrir umferð ökutækja. Jafnframt er veggöngum bætt við skilgreininguna, ekkisíst í ljósi þess að þau verða æ algengari á Íslandi.  *Hópbifreið í almenningsakstri*er ný skilgreining í umferðarlögum og er í samræmi við ákvæði laga um fólks- og farmflutninga nr. 28/2017. Skilgreiningin felur í sér skírskotuntil 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 verðisérreinar, sem engin ákvæði voru um áður. Þar sem umferðarskipulag í þéttbýli er í örriþróun þykir ekki rétt að takmarka skilgreininguna við ákveðna tegund umferðar, en dæmi umökutæki 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.  Ég legg til breytingar á orðalagi 20. og 21. gr. Það ætti frekar að vera:  ...til flutnings á níu farþegum eða fleiri.....  Lagt er til að skilgreiningar á eftirvagni og tengitæki verði sameinaðar. Aðgreining átengitæki og eftirvagni hefur einkum byggst á því að á tengitæki sé áfest vél eða tæki, t.d.loftpressa eða annað tæki, en á eftirvagni sé farmur. Þar sem sömu lögmál gilda um tengitækiog eftirvagn þykja ekki efni standa til þeirrar aðgreiningar sem verið hefur hingað til í gildandilögum.  Í gildandi umferðarlögum er ekki að finna skilgreiningu á hugtakinu snjalltæki en ljóst er að notkun þessara tækja getur valdið ökumönnum 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 handfrjáls 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 auknamerkinguí samgöngum. Lagt er til að hugtakið nái til gangandi og hjólandi vegfarenda ogeinnig til þeirra sem ferðast á bifhjóli.  Skilgreiningu á „vélknúnu ökutæki“ er breytt þannig að tekið er fram að það sé ætlað tilaksturs á landi.  Með 2. mgr. er lagt til að ráðherra geti í reglugerð kveðið nánar á um inntak þeirra skilgreiningasem fram koma í frumvarpi þessu. |  |
| II. KAFLI **Reglur fyrir alla umferð.** |  |  |
| 4. gr. *Almenn aðgæsluskylda.*      Vegfarandi skal sýna tillitssemi og varúð svo að eigi leiði til hættu eða valdi tjóni eða óþægindum og þannig að eigi trufli 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 bera auðkenni fatlaðs fólks eða eru sýnilega sjón- eða heyrnarskertir, fatlaðir eða sjúkir þannig að hái þeim í umferðinni. Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um auðkenni fatlaðs fólks.      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. | 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. erlagt til að veghaldara verði gert að gera ráðstafanir til að vernda börn gegn hættu í umferðinniá leið til og frá skóla í samráði við skólayfirvöld og lögreglustjóra. Í gildandi lögum er þettasameiginlega á forræði veghaldara og lögreglustjóra í samráði við skólayfirvöld,en talið er eðlilegra að veghaldari einn hafi forræði á málinu. |  |
| 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 69. 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. | Um 5. gr.  Ákvæði 5. gr. er efnislega samhljóða 6. gr. gildandi laga, en í 2. mgr. er bætt við hjólaskautumí upptalningu á tækjum sem óheimilt er að draga aftan í ökutæki. |  |
| 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.      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 fjarlægt. | Um 6. gr.  Réttara þykir að skipa ákvæði um óhreinkun vegar í kafla frumvarpsins um almenna umferðog 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 geturöðrum vegfarendum hættu, svo og banni við því að strengt sé í leyfisleysi yfir opinn veg eitthvaðþað sem valdið getur hættu fyrir vegfarendur sem leið eiga um veginn. Er hér einkumlitið til þess að óvörðum vegfarendum, t.d. þeim sem ferðast um á reiðhjólum og bifhjólum,geti stafað hætta af slíku athæfi. | 6. gr. Hér mætti bæta við eða skerpa áákvæði um banni við að fleygja almennu rusli úrbíl vegna sóðaskapar. Bréfþurrkur, umbúðir utan af matvælum, tæming á öskubakka o.þ.h. sóðaskapur er ekki endilega hættulegur fyrir aðra vegfarendur og því mætti allavega skerpa á þessu. |
| 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. 85. 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 á 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. | Um. 7. gr.  Ákvæði greinarinnar eru í grundvallaratriðum samhljóða 5. gr. gildandi laga. Þó er lagttil að lögfest verði sérstaklega í 1. mgr. greinarinnar bann við því að ekið sé gegn rauðuumferðarljósi. Þessi regla er ekki beinlínis orðuð í gildandi umferðarlögum heldur er umhana mælt í 34. gr. reglugerðar nr. 289/1995, um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðaribreytingum, sem sett er einkum á grundvelli 84. gr. laganna. Á þeim grundvelli er vegfarandaskylt 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 enlagt 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 aðstöðva ökutæki sitt strax og án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur ef ætla má aðmerkjagjöf lögreglu beinist að honum. |  |
| 8. gr. *Rekstur búfjár.*      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 ætið fara fyrir.  Búfé skal vikið fljótt og greiðlega úr vegi ef þess gerist þörf vegna annarrar umferðar. | Um 8. gr.  Greinin er efnislega samhljóða 78. gr. gildandi laga, en réttara þykir að hafa hana undirkaflanum 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. |  |
| 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 óþörfu.      Vistgata skal afmörkuð með sérstökum merkjum sem tákna vistgötu. Vélknúnum ökutækjum má ekki leggja í vistgötu nema á merktum stæðum. | 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. |  |
| 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 ökumenn 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.      Vélknúið 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 ökumanni heimilt, ef brýna nauðsyn ber til, að víkja frá ákvæðum IV. kafla um umferðarreglur fyrir ökumenn vélknúinna ökutækja og V. kafla um ökuhraða, enda gæti hann sérstaklega ákvæða 2. mgr. 7. gr. um að fylgja fyrirmælum og leiðbeiningum fyrir umferð.      Ökumaður í forgangsakstri skal 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. | 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 þannakstur sem hér um ræðir og tekið upp hugtakið „forgangsakstur“. Lýsir það betur þeirri tegundaksturs sem ákvæðið fjallar um. Þá er með 1. mgr. leitast við að skilgreina forgangsaksturþannig að ljóst þyki í hvaða tilvikum ákvæðið á við. Er þá m.a. horft til 1. gr. reglnanr. 643/2004 um neyðarakstur, en jafnframt er leitast við að færa þróun á framkvæmd reglnannainn í lögin eins og nánar verður rakið síðar.  Í öðru lagi er lagt til að 3. mgr. 7. gr. áðurgreindrar reglna nr. 643/2004 verði bættvið í lok 1. mgr. 10. gr. frumvarpsins, að breyttu breytanda. Í ákvæðinu er kveðið á umað notkun hljóð- eða ljósmerkja við neyðarakstur dragi ekki úr skyldu þess ökumanns að sýnatillitssemi 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 umtilteknar hátternisreglur (umferðarreglur) í neyðarakstri, verði efnislega teknar upp í 10. gr. frumvarpsins sem 3. og 4. mgr. Varða þær í fyrsta lagi heimild ökumanns í forgangsakstritil 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 lagimæla þau fyrir um skyldu ökumanns við þessar aðstæður til að fara ávallt eftir merkjum lögregluvið umferðarstjórn og skyldu hans til að draga úr hraða við akstur á móti rauðu eðagulu ljósi á gatnamótum. Reglur þessar eru af því tagi að nauðsynlegt er að hafa þær í lögumen 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 fylgdlögreglu. 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 nánarifyrirmæli um forgangsakstur í reglugerð, þar á meðal um skráningu ökutækja til forgangsaksturs,um notkun sérstakra hljóð- eða ljósmerkja við slíkan akstur og um námskeið ogþjálfun 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. | 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 verðibann við að hindra för líkfylgdar. Slíkur akstur fer jafnan fram án atbeina lögreglu. Þessiregla er jafnframt talin óheppileg nú á tímum þar sem umferðarþungi hefur aukist og hægurakstur líkfylgdar getur eftir atvikum skapað hættu fyrir aðra hraðari umferð. Í 2. mgr. er lagt bann við því að rjúfa eða hindra á annan hátt för hóps barna undir leiðsögn stjórnanda eða annarrar hópgöngu nema með leyfi lögreglu. Er ákvæðið sett í þeim tilgangi að tryggja öryggi þeirra er taka þátt í slíkum hópgöngum. |  |
| 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 | 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 til að lagfæra það tafarlaust ef þess er kostur, en annars skal hann tilkynna lögreglu um atburðinn og gera nauðsynlegar ráðstafanir til viðvörunar öðrum vegfarendum. |  |
| 13. gr. *Skyldur vegfarenda við umferðaróhapp.*      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 tjónþola 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. | Um 13. gr.  Ákvæði greinarinnar eru að mestu samhljóða 10. gr. gildandi laga. Þó er uppsetningubreytt og tekið í því sambandi mið af 9. gr. dönsku umferðarlaganna.  Í greininni er kveðið á um skyldur vegfarenda við umferðaróhöpp og umferðarslys. 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 verið sjónarvottur að eða átt aðild að umferðaróhappi að gefa uppkennitölu, sé þess óskað, og upplýsingar umökutæki 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. |  |
| III. KAFLI **Umferðarreglur fyrir gangandi vegfarendur.** |  |  |
| 14. gr. *Notkun gangstétta, göngustíga o.fl.*      Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt eða göngustíg. Vegöxl og akbraut má nota ef gangstétt eða göngustígur er ekki til staðar. Eftir vegöxl 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. | Um 14. gr.  Greinin er efnislega í samræmi við 11. gr. gildandi laga en orðalag hennar einfaldað ogfært til nútímalegra horfs.  Lagt er til að 2. mgr. gildandi laga verði felld niður þar sem of miklar hömlur eru meðhenni 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 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 80. gr. frumvarpsins. |  |
| 15. gr. *Ganga yfir akbraut.*      Gangandi vegfarandi sem ætlar yfir akbraut eða sérrein skal hafa sérstaka aðgát gagnvart ökutækjum sem nálgast. Hann skal fara yfir akbrautina án óþarfrar tafar.     Þegar farið er yfir akbraut skal nota gangbraut 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 stjórnað 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. | Um 15. gr.  Ákvæði greinarinnar er efnislega samhljóða 12. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að ákvæðiðgildi einnig um það þegar gengið er yfir sérrein, eftir því sem við á.Greinin fjallar um það hvernig gangandi vegfarandi skal fara yfir akbraut.  Í 1. mgr. er að finna varúðarreglu fyrir gangandi vegfarendur sem hyggjast ganga yfir akbraut eða sérrein 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.  Í 2. mgr. er að finna meginreglu sem gildir þegar gengið er yfir akbraut. Samkvæmt henni skal gangandi vegfarandi nota gangbraut, göng eða brú fyrir gangandi vegfarendur, ef fyrir hendi er. Að öðrum kosti skal fara þvert yfir akbraut og leitast við að gera það sem næst vegamótum.  3. mgr. fjallar um umferð gangandi vegfarenda þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum og er í þeim tilvikum einungis heimilt að ganga yfir akbraut þegar grænt ljós gefur það til kynna eða lögreglan gefur merki um að umferð gangandi sé heimil. |  |
| IV. KAFLI **Umferðarreglur fyrir ökumenn** |  |  |
| 16. gr. *Notkun akbrauta og sérreina.*      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 5. mgr. 46. 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 hægfara 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. | Um 16. gr.  Ákvæði 1. mgr. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 13. gr. gildandi laga. Þó er tekið framí niðurlagi 1. mgr. að undantekningu frá reglum um bann við akstri á gangstétt, göngustíg oggöngugötu sé að finna í 2. mgr. 26. gr., 1. mgr. 42. gr. og 5. mgr. 46.gr.frumvarpsins, nú 4. mgr. 39.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 oggöngugötu sé að finna í 2. mgr. 26. gr. og 1. mgr. 42. 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 þjóðveger 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 tilathugasemda við það ákvæði. Er þetta nýmæli nauðsynlegt vegna þeirrar þróunar viðskipulag umferðar, einkum í þéttbýli, vegna aukins umferðarþunga, að gera í ríkari mæli ráðfyrir 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 almenningsakstri, leigubifreiðarog bifreiðar með ákveðinn fjölda farþega. Víða erlendis hefur hjólreiðamönnum verið heimilað að nota sérreinar á tilteknum stöðum eða á ákveðnumtímum, 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 skipulagninguumferðar, þ.e. greiða fyrir ákveðinni tegund umferðar og jafnframt að takmarka réttannarra til að nota ákveðnar akreinar, þykir rétt að fram komi í greininni hvaða viðmið skulilögð til grundvallar við ákvörðun á því hvaða ökutæki megi nota ákveðnar sérreinar. Ekkier um tæmandi upptalningu að ræða. | 16. gr. Það mætti vera undanþága á akstri bifreiða á göngustígum í einstaka tilfellum. T.d. vegna flutninga, eða aðgangs að lóð eða garði sem snýr að göngustíg. Oft getur þurft að taka niður tré og fjarlægja, koma með hlass af jarðefnum eða hellum o.s.fv. þar sem íllmögulegt er að nálgast annarsstaðar frá. Enda sé fyllstu varúðar gætt, styðsta leið ekin til og frá, bannað að leggja nema til að ferma eða afferma og hámarkshraði sé miðaður við gönguhraða. |
| 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. Óheimilt er að skipta um akrein við eða á vegamótum.      Ökutæki, sem ekið er á eftir öðru ökutæki, skal vera svo langt frá því að eigi sé hætta 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. | Um 17. gr.  Ákvæði 17. gr. byggist að nokkru leyti á ákvæði 14. gr. gildandi umferðarlaga, en ákvæðinuer 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 hætta á árekstri þótt ökutækið sem á undan er stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Þá skal ökumaður gæta þess að það taki hann 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 vinnunar, 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. |  |
| 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. | Um 18. gr.  Í greininni er fjallað um akstur á vegamótum í beygjum og hringtorgum. Lagt er til aðgerðar verði verulegar breytingar frá 15. gr. gildandi laga um þetta efni, auk þess sem lögfestverði nýmæli um akstur í hringtorgum sem ekki er að finna í gildandi lögum. Með ákvæðum18. gr. frumvarpsins er þannig, í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins, leitastvið að laga gildandi reglur að þeim breytingum sem orðið hafa á umferðarmannvirkjum fráþví 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 skylduþess sem beygir að huga að umferð gangandi og hjólandi vegfarenda. Veruleg aukning hefurorðið á notkun reiðhjóla sem samgöngutækis, samhliða aukinni áherslu stjórnvalda á hjólastígaog bættan aðbúnað hjólreiðafólks. 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 takavinstri beygju í veg fyrir umferð á móti.  Í 2. mgr. er grunnreglan um staðsetningu ökutækis í hægri og vinstri beygju að mestuóbreytt hvað varðar akbraut þar sem ein akrein er í hvora akstursstefnu. Þó er í 3. mgr. lagttil 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 staðþess 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 eðafleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnu. Þá skal samkvæmt málsgreininni taka beygjunasem 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 akbrautmeð tvær eða fleiri reinar í akstursstefnu sína. Er þá gert ráð fyrir að ökumaður skulií tæka tíð færa ökutæki sitt á þá rein sem er hentugust með tilliti til annarrar umferðar ogfyrirhugaðrar akstursleiðar. Í síðari málslið er hins vegar vikið að þeim tilvikum þar sem tværbeygjureinar eru inn á akbraut með tvær eða fleiri reinar fyrir umferð í sömu akstursstefnuen þá skal sá sem velur hægri rein í beygju koma inn á rein lengst til hægri á akbraut semekið er inn á. Er þetta ákvæði nýmæli og er það tilkomið vegna þeirrar breytingar í mannvirkjagerðgatna 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 bakvið síðari málslið 5. mgr. er því sú að oft og tíðum þarf ökumaður að velja akreinar og skipuleggjaakstur um gatnamót með það í huga hvernig aka þarf um næstu gatnamót á eftir.  Óvissa og ósamræmi hefur skapast þar sem tvær beygjureinar koma inn í akbraut meðþremur akreinum og því nauðsynlegt að skapa ákveðna og skýra reglu í því.  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. Ljóster að talsvert skortir á að gætt sé samræmis við ákvörðunartöku um staðsetningu og fyrirkomulaghringtorga. Er ljóst að mikilvægt er til framtíðar að hugað verði að því að skapayfirsýn og stefnumörkun hvað gerð hringtorga varðar. Það skal hins vegar ítrekað að ekki erfjallað um viðmið og staðla við mannvirkjagerð og veghald í umferðarlögum. Á hinn bóginner nauðsynlegt að umferðarlög kveði með skýrum hætti á um þær umferðarreglur sem eigaað 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 tilí 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 henniþótt ekki sé um vegamót að ræða. | 18. gr. Með tilliti til aukins ferðamannastraums er vert að athuga hvort breyta ætti reglum um akstur í hringtorgum til samræmis við Norðurlöndin eða Evrópu.  Einnig mætti bæta við skyldu til að gefa stefnuljós til vinstri á innri hring ef ætlunin er að aka framhjá tveim útgöngum eða fleirum. |
| 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. | 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 einniakrein 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 akreinumgangi 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 aðfrárein sé notuð til að draga úr hraða ökutækis áður en beygt er. |  |
|  |  |  |
| 20. gr. *Akstur við biðstöð hópbifreiða í almenningsakstri o.fl.*      Ökumaður sem í þéttbýli nálgast biðstöð þar sem hópbifreið í almenningsakstri hefur numið staðar skal draga úr hraða, færa sig yfir á vinstri akrein eða nema staðar ef nauðsyn ber til ef ökumaður hópbifreiðarinnar í almenningsakstri hefur gefið merki um að hann ætli að aka af stað. Ökumaður hópbifreiðarinnar 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 hópbifreiðar í almenningsakstri, sem hefur numið staðar, færa sig yfir á næstu akrein til vinstri í tæka tíð ef aðstæður leyfa.      Ökumaður sem nálgast merkta skólabifreið sem numið hefur staðar á biðstöð til að hleypa farþegum inn eða út skal hafa sérstaka aðgát. Sama á við þegar skólabifreið er ekið frá slíkum stað. | Um 20. gr.  Greinin svarar til 18. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að hugtakið „hópbifreið í almenningsakstri“ komií stað orðsins „hópbifreið“. Þessi breyting hefur það að markmiði að afmarka þá tegundbifreiða sem fyrirmæli ákvæðisins fjalla um, sbr. skilgreiningu á hugtakinu hópbifreið í almenningsakstrisem nánar er gerð grein fyrir í athugasemdum við 3. gr. frumvarpsins. Samkvæmt skilgreiningunniá hópbifreið í almenningsakstri tekur þetta ákvæði nú einungis til þeirra hópbifreiða sem eru íreglubundnum 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 aðdraga úr hraða og, ef nauðsyn krefur, færa sig yfir á vinstri akrein eða nema staðar þegarhann nálgast biðstöð hópbifreiðar í almenningsakstri eigi ekki við á vegi þar sem hámarkshraði er meirien 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 vinstritil að auðvelda hópbifreið í almenningsakstri að komast út í umferðina, ef aðstæður leyfa. Leggja verðurtil grundvallar að umferðarhraði á vegum í þéttbýli, þar sem leyfilegur hámarkshraði er 60eða 70 km á klst., sé að jafnaði með þeim hætti að hætta geti skapast ef krafist er að ökumennfylgi þeirri skyldu þar að draga úr hraða eða jafnvel nema staðar vegna aksturs hópbifreiðar í almenningsakstrifrá biðstöð.  3. mgr. um akstur skólabifreiða er óbreytt frá gildandi lögum. Lögð er sérstök skylda á herðar ökumönnum sem nálgast merkta 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. |  |
| 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 | 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. |  |
| 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 létts bifhjóls 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.      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. | Um 22. gr.  Samkvæmt gildandi lögum er fjallað um framúrakstur í ákvæðum 20.–24. gr. Lagt er tilað uppbygging og samspil ákvæðanna verði einfaldað. Ákvæði 22. gr. muni nú bera fyrirsögnina„Almennar reglur um framúrakstur“ og 23. gr. fyrirsögnina „Aðgæsluskylda ökumannsvið framúrakstur“. Ákvæði 24. gr. beri fyrirsögnina „Bann við framúrakstri“. Gildandiákvæði 23. gr. er efnislega fært undir 5. og 6. mgr. 22. gr. Er 22. gr. frumvarpsins að öðruleyti samhljóða gildandi ákvæðum 20. og 23. gr. umferðarlaga. Þá er gildandi 22. gr. færðundir 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. eru lagðar sérstakar aðgæsluskyldur 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. 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 vakiná 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 málsgreinar22. 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. |  |
| 23. gr. *Aðgæsluskylda 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 sínueins 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 torvelda 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. | Um 23. gr.  Ákvæðið er samhljóða 21. gr. gildandi laga, sbr. þó nýja fyrirsögn greinarinnar sem fjallaðer 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. |  |
| 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 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 á milli akbrauta.      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 er 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 eða beygju á vegi, nema unnt sé að aka fram úr á akrein þar sem umferð á móti er óheimil.      Ákvæði greinarinnar eigaekki við um akstur fram úr reiðhjóli og léttu bifhjóli þegar því er ekið við brún vegar. | Um 24. gr.  Ákvæðið er í meginatriðum samhljóða 22. gr. gildandi laga. Þó er tveimur málsliðum bættvið 1. mgr. Í fyrsta lagi er kveðið þar skýrt á um bann við því að aka fram úr öðru ökutækirétt áður en komið er að gangbraut eða á henni. Þar með er fyrri málsliður 24. gr. gildandilaga 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. málsl. 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 aðakstur fram úr reiðhjóli falli ekki undir þessa reglu. Sama gildir um akstur þeim megin viðheila línu þar sem eru hálf- eða fullbrotnar línur hinum megin á milli akbrauta. Viðafmörkun á orðalagi þessa ákvæðis er höfð hliðsjón af ákvæðum um merkingar á yfirborðivega í II. kafla reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðaribreytingum. Um merkingar langsum eftir akbraut er fjallað í 23. gr. reglugerðarinnar. Hugtakið„miðlína“ er notað yfir merkingu sem aðskilur umferð í gagnstæðar áttir. Skulu þærvera 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 áheilli línu. Sem fyrr greinir gerir 3. málsl. 1. mgr. 24. gr. frumvarpsins ráð fyrir því að bannreglangildi um þær tegundir miðlína sem fjallað er um í a-, c- og e-liðum að framan, endaer í þeim tilvikum við það miðað að hættulegt sé að aka yfir óbrotna línu eða þeim megin frásem 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 séuskilyrði til framúraksturs að öðru leyti fyrir hendi. Ekki er hróflað við upptalningu að öðruleyti en því sem leiðir af áðurnefndri 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 öðruökutæki við gangbraut þar sem umferð er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, endasé nægilegt útsýni yfir gangbrautina. Þessa undanþágureglu er nú að finna í síðari málslið 24.gr. gildandi laga. |  |
| 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 ekur á sérrein skal veita umferð sem sker reinina forgang, sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.  Hjólreiðamaður á hjólarein á forgang gagnvart umferð sem beygir þvert á reinina. Þegar ökumaður gefur merki um að hann hyggist beygja þvert á hjólarein skulu hann og hjólreiðamaður á hjólareininni sýna sérstaka aðgát og gagnkvæma tillitsemi.     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, hjólreiðamönnum og ökumönnum á léttu bifhjóli 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 hjólreiðamanna á hjólareininni. Þegar ökumaður gefur merki um að hann hyggist beygja þvert á hjólarein, skulu hann og hjólreiðamaður á hjólareininni sýna sérstaka aðgát og gagnkvæma tillitsemi.      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. | Um 25. gr.  Ákvæði greinarinnar eru að mestu efnislega samhljóða 25. gr. gildandi laga, en gerðar eruorðalagsbreytingar 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 ávegi 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 ekur á sérrein til að veita umferð sem sker reinina forgang, sé ekki annað gefið til kynna með vegmerkingum, umferðarmerkingum eða umferðarljósum.  6. mgr. kveður á um forgangsrétt hjólreiðamanns á hjólarein gagnvart umferð sem beygir þvert á hjólareinina. Þá kveður málsgreinin á um sérstaka gagnkvæma varúðar og tillitsskyldu ökumanns og hjólreiðamanns í þeim tilvikum er ökumaður gefur merki um að hann hyggist beygja þvert á hjólarein.  7. mgr. segir fyrir um með hvaða hætti sá sem á að veita öðrum forgang uppfyllir skyldur sínar.  Í 8. mgr. er ökumönnum á léttu bifhjóli í flokki I veittur sams konar forgangur og hjólreiðamönnum á vegamótum.  Í 9. 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.  10. mgr. og fyrri málsl. 11. 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 ökumaðurmegi ekki aka af stað eftir að grænt ljós hefur kviknað á gatnamótum hafi ekki reynst unntfyrir umferð úr gagnstæðri átt að komast 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. | 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 leiðir af og felst jafnfram í 2. mgr. 25. gr. frumvarpsins.  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. 1. málsl. 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. málsl. 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. |  |
| 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. 84. 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 eða hjólastíg, nema annað sé ákveðið, sbr. 1. mgr. 81. 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. | Um 27. gr.  Greinin er samhljóða 27. gr. gildandi laga. Það skal ítrekað að ávallt verður að túlka ogbeita ákvæðum 27. og 28. gr. frumvarpsins, er lúta að stöðvun vélknúins ökutækis og lagninguþess, með hliðsjón af heimild 110. gr. frumvarpsins til að leggja á gjald vegna brota áhátternisreglum í ákvæðum 27. og 28. gr. Í greininni er viðhaldið þeirri reglu gildandi laga,sem verður nú í 3. mgr. 27. gr., sbr. 110. gr. frumvarpsins, að heimilt sé að leggja á gjaldþegar ökutæki er stöðvað eða því lagt á gangstétt, göngustíg, göngugötu eða hjólastíg, nemalögreglustjóri hafi ákveðið annað á grundvelli 84. gr. |  |
| 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 bifreið fatlaðra,       b.      á biðstöð hópbifreiðar í almenningsakstri eða í innan 15 m fjarlægð nema annað sé gefið til kynna með umferðarmerkjum,       c.      á merktu stæði fyrir leigubifreið, vörubifreið og hópbifreið,       d.      á merktu stæði ætluðu bifreið til rafhleðslu,       e.      á merktu stæði ætluðu lögreglu og sjúkrabifreið,       f.      á merktu stæði ætluðu reiðhjóli, og       g.      á merktu stæði ætluðu bifhjóli.      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.      þannig að hindri aðgang að öðru ökutæki eða færslu þess af staðnum, og       d.      við vatnshana slökkviliðs. | Um 28. gr.  Ákvæði greinarinnar eru í grundvallaratriðum samhljóða 28. gr. gildandi laga, en þó erugerðar talsverðar breytingar á uppsetningu ákvæðisins og lagt til að reglur um bann viðstöðvun 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 reglugerðarnr. 289/1995, um umferðarmerki og notkun þeirra, með síðari breytingum. Sjá nánarathugasemd við 24. gr. frumvarpsins.Í öðru lagi eru í a–g-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 2. mgr. erunýmæli (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 orðalagsbreytinguathugasemdir við 3. og 20. gr. frumvarpsins. Hópbifreið og vörubifreið eru settar ásamt meðleigubifreið í c-lið 2. mgr.Í þriðja lagi er lagt til að gerð verði breyting á orðalagi gildandi b-liðar 2. mgr. 28. gr. Íákvæði gildandi laga er mælt fyrir um að eigi megi leggja ökutæki „þar sem ekið er að eðafrá húsi eða lóð eða þannig að torveldi akstur þangað eða þaðan“. Þetta orðalag er óskýrt oghefur valdið óvissu í framkvæmd. Lagt er til að orðalagið verði skýrara með því að beinlínissé lagt bann við að leggja ökutæki „að hluta eða í heild fyrir framan innkeyrslu að húsi eðalóð“, sbr. a-lið 3. mgr. Ekki er þannig skilið að ökutækinu sé að öllu leyti lagt fyrir framaninnkeyrslu. Nægilegt sé að það sé a.m.k. staðsett þar að hluta og ökutækið torveldi með þvíakstur inn í eða út úr innkeyrslunni.Í fjórða lagi er ákvæði a-liðar 2. mgr. 28. gr. gildandi laga um bann við lagningu ökutækisá brú flutt yfir í d-lið 1. mgr., en ekki þykir ástæða til að aðgreina hvort ökutæki sé stöðvaðeða því lagt undir brú eða á brú.Samkvæmt 110. gr. frumvarpsins verður 28. gr. frumvarpsins grundvöllur gjaldtöku ef útaf 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 aðravegfarendur 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 hópbifreiðum) eru grundvöllur gjaldtöku. Nánar verðurgerð grein fyrir þessu fyrirkomulag í athugasemdum við gjaldtökuheimild 110. gr. frumvarpsins.Um ráðstafanir vegna lagningar ökutækis á grundvelli 4. mgr. fer eftir 112. gr. frumvarpsins. |  |
| 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. | Um 29. gr.  Ákvæði greinarinnar eru efnislega samhljóða 29. gr. gildandi laga.  Ákvæðinhafa að geyma heimild til handa ökumanna 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. |  |
| 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. | 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 umferðarlaganna 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 47. 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 47. gr. frumvarpsins, sem bannar að meginstefnu til akstur torfærutækja á vegum, leiðir að akstur þeirra í þéttbýli er ýmsum annmörkum háður. Samkvæmt 83. gr. frumvarpsins getur lögreglan stjórnað umferð þar sem hún telur þess þörf. Lögregluyfirvöld 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. |  |
| 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.     Ráðherra getur sett í reglugerð nánari ákvæði um viðvörunarbúnað ökutækis sem stöðvast í sérstöku tilviki, notkun hans og til hvaða flokka ökutækja reglurnar nái. | 31. gr.  Ákvæði 1. mgr. greinarinnar eru efnislega samhljóða 1. mgr. 30. gr. gildandi laga. Þó erlagt til að skýrt verði mælt fyrir um það í ákvæðinu að við þær aðstæður sem þar er fjallaðum beri ökumanni að gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við með því að nota hættuljósog að setja upp viðvörunarþríhyrning.Ákvæði 2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 30. gr. gildandi laga, en lagt er til að ráðherrageti kveðið á um það í reglugerð til hvaða flokka viðvörunarbúnaður ökutækis skuli 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. | Um 32. gr.  Ákvæði greinarinnar er efnislega samhljóða 31. gr. gildandi umferðarlaga en með talsvertbreyttu orðalagi og uppsetningu. Í k-lið 3. mgr. er það nýmæli að gefið skuli stefnumerki viðakstur 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 dregursnögglega úr hraða þess, skuli gefa merki öðrum til leiðbeiningar og að merkið skuli gefameð hemlaljósi eða hættuljósi. Samkvæmt gildandi ákvæði er slík merkjagjöf bundin viðhemlaljós, en í samræmi við þá breytingu, sem lögð er til með 34. gr. frumvarpsins, sjá nánarhér 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 gefamerki um fyrirhugaða breytingu á akstursstefnu eða hraðalækkun þannig að áskilið er aðmerki skuli gefið tímanlega. |  |
| 33. gr. *Ljósanotkun.*      Við akstur vélknúins ökutækis skulu aðalljós og afsturvísandi stöðuljós 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 þess glýju, eða  c. þegar ekið er svo skammt á eftir öðru ökutæki að ljósgeislinn geti valdið ökumanni 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, þéttri úrkomu eða skafrenningi.  Eigi má nota annan ljósabúnað eða glitmerki en boðið er eða heimilað í lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim. | 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 lítillega breytt þannig að skýrt sé tekið fram að „aðalljós“ og „afturvísandi stöðuljós“ skuli „ávallt“ vera tendruð. Er með breyttu orðalagi áréttuð gildandi efnisregla um ljósanotkun við akstur vélknúinna ökutækja allan sólarhringinn.  Þá er í öðru lagi tekið fram með ótvíræðum hætti að skyldan tekur til tendrunar lögboðinna „aðalljósa“ og „afturvísandi stöðuljósa“. Er þá horft til skilgreiningar þessa hugtaks í 1. og 15. tölul. greinar 7.01 í reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, með áorðnum breytingum. Jafnframt er lagt til að notað sé orðið „vegsýn“ í stað orðsins „sjónsvið“ í 3. mgr. sem er nákvæmara orðalag.  Einnig er lagt til að skýrt verði kveðið á um það að við notkun ökutækis í þeim tilfellum þegar skyggni er af einhverjum völdum ekki fullnægjandi til að aðrir vegfarendur sjái ökutækið, skuli afturvísandi stöðuljós tendruð og er það á ábyrgð ökumanns að sjá til þess að kveikt sé á viðeigandi ljósabúnaði.  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 6. 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. |  |
| 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. Ávallt skal 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. | Um 34. gr.  Lagt er til að gerð verði efnisbreyting frá 33. gr. gildandi laga. Í 1. málsl. 1. mgr. 33. gr.gildandi laga er svo fyrir mælt að stöðuljós skuli vera tendruð ef ökutæki er stöðvað eða þvíer lagt á vegi í myrkri eða dimmviðri. Í síðari málsliðum sömu málsgreinar er síðan að finnaundantekningar frá þessari reglu, sbr. einnig 3. mgr. greinarinnar. Lagt er til annars vegar aðlögfest verði skýr og fortakslaus regla um að hættuljós skuli, ef nokkur kostur er, veratendruð ef ökutæki er stöðvað eða því er lagt á akbraut. Fyrirvarinn miðast aðeins við þau tilvik þegar ekki er fært að tendrahættuljós vegna rafmagnsleysis ökutækis. Ákvæðið gerir hins vegar ráð fyrir að ávallt skulisetja 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 bifreiðá akbraut veldur ávallt hættu í umferð. Þá er rétt að við slíkar aðstæður sé mælt fyrir umnotkun hættuljósa og viðvörunarþríhyrninga, en þau hugtök eru skilgreind í 3. gr. Þá má vísatil skilgreiningar á hættuljósum í 9. tölul. greinar 7.01 í reglugerð nr. 822/2004 um gerð ogbúnað ökutækja, með áorðnum breytingum.  3. mgr. er nýmæli, en lagt er 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. |  |
| 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 ökumanni 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 hópbifreið í almenningsakstri, hópbifreið eða merkta skólabifreið sem numið hefur staðar til þess að hleypa farþegum inn eða út,       j.      þegar ökutæki nálgast barn á eða við veg,       k.      þegar ökutæki nálgast aldraðan eða fatlaðan vegfaranda eða vegfaranda sem ber auðkenni sjónskertra,       l.      þegar ökutæki nálgast búfé á eða við veg, eða þar sem vegavinna fer fram, og       m.      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. | Um 35. gr.  Ákvæði greinarinnar svarar til 36. gr. gildandi laga. Í 3. málsl. 1. mgr. er lagt til að þaðnýmæli verði lögfest að hraði ökutækis megi aldrei verða meiri en hámarkshraði sá semákveðinn hefur verið á vegi. Þar með er tekinn af allur vafi um það að færa megi rök fyrir þvíað 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 ökumannsað 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 almenningsakstri bætt viðákvæði i-liðar 2. mgr. 36. gr. gildandi laga í samræmi við þá breytingu á hugtakanotkun aðþessu leyti sem lögð er til með 3. og 20. gr. frumvarpsins. |  |
| 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 sléttum tölum, 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. | Um 36. gr.  Ákvæði greinarinnar eru í meginatriðum í samræmi við 37. gr. gildandi laga með eftirtöldumbreytingum:  Í fyrsta lagi eru í 1. mgr. tilgreind sömu atriði og fram koma í 3. mgr. 16. gr. frumvarpsinssem leggja beri til grundvallar við ákvörðun á hraðamörkum þó svo að ekki sé um tæmandiupptalningu að ræða. Ábyrgð þeirra sem taka slíkar ákvarðanir er mikil og því brýnt að litiðsé til sjónarmiða varðandi umferðaröryggi vegfarenda, skilvirkni samgangna og umhverfissjónarmiðavið þá ákvörðun.  Í öðru lagi er kveðið á um að hámarksökuhraði í þéttbýli skuli ekki vera hærri en 50 kmá klst. nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það tilkynna. Í 1. mgr. 37. gildandi laga segir að ökuhraði í þéttbýli megi ekki vera meiri en 50 kmá klst. Í vissum tilvikum getur verið réttlætanlegt að hámarkshraði sé meira en 50 km á klst.Í þéttbýli og er veghaldara því heimilt að kveða á um hærri hámarkshraða á fyrrgreindumforsendum.  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 reglaþó bundin við vegi með malarslitlagi. Um aðra vegi með bundnu slitlagi gildi áfram meginreglanum 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 við100 km á klst., en hún hefur ekki verið nýtt. Áfram verða þó gerðar strangarkröfur til nýtingar þessarar heimildar, þ.e. að aðstæður leyfi slíkan hraða og hann sé æskilegurtil að greiða fyrir umferð. Þá megaveigamikil umhverfisöryggissjónarmið ekki mælagegn nýtingu heimildarinnar. Það yrði verkefni ráðherra, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar,skv. 8. mgr. þessarar greinar, að setja nánari efnisreglur um þær tegundir vega semhér koma til greina. Ljóst er að þar er fyrst og fremst átt við svokallaða „2x1-“ eða „2x2-vegi“ utan þéttbýlis þar sem eru tvær akbrautir í eina átt og ein akbraut í gagnstæða átt eðatvær akbrautir í gagnstæðar áttir með vegriði milli akstursleiða. Í því sambandi getur ráðherraákveðið á grundvelli reglugerðarheimildar 8. mgr. að hámarkshraða á slíkum vegum verðistjórnað með rafrænum skiltum sem búin verða sjálfvirkum skynjurum með tilliti til veðursog annarra aðstæðna.  Í fimmta lagi er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting frá gildandi lögum að almenntgildi sömu reglur um ökuhraða, sbr. 36. gr. frumvarpsins, um bifreiðar sem eru meiraen 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd og bifreiðar með eftirvagna. Fyrir utan hópbifreiðar, 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, séóheimilt að aka hraðar en 80 km á klst. Hér takast á tvenns konar sjónarmið, annars vegar umað 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 samræmahraða 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 tilhneigingökumanna annarra bifreiða sem heimilt er að aka hraðar til að aka fram úr hægfara bifreiðum.  Á þetta sjónarmið við hvort sem um er að ræða bifreiðar sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðriheildarþyngd eða bifreiðar með eftirvagna sem gert er að fara hægar en aðrar bifreiðar. Hvaðvarðar ökumenn stærri bifreiða sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd ber einnigað horfa til þess að almennt er um reynslumikla ökumenn að ræða sem stunda akstur íatvinnuskyni. Að öllu virtu er hér lagt til grundvallar að rök standi til þess að samræma hámarksaksturshraðastærri og minni bifreiða og bifreiða sem aka með eftirvagna fremur en aðviðhalda þeirri aðgreiningu á milli þessara bifreiða sem er að finna í 37. og 38. gr. gildandilaga. Í þessu sambandi skal einnig horft til þess að skv. 73. gr. frumvarpsins er lagt til að allireftirvagnar, svo og hjólhýsi og tjaldvagnar, séu skráningarskyldir.  Í sjötta lagi er lagt til það nýmæli í 6. mgr. að hámarkshraði á afmörkuðum bifreiðastæðumsé að hámarki 15 km á klst., en slysatölur sýna að mörg umferðarslys verða á slíkumstöðum. 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 sléttum tölum, sbr. 7. mgr.,en þetta ákvæði byggist á því að mikilvægt sé að ökuhraði sé samræmdur um allt land einsog kostur er, en á því hefur verið misbrestur. | 36. gr. Það ætti að gefa heimild fyrir allt að 130 km/klst þar sem það er í samræmi við hámarkshraða í Evrópu. |
| 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. | Um 37. gr  Hér er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til að ákveða sérstakan lægri hámarkshraða vélknúins ökutækis en greinir í 36. gr. ef talin er þörf á vegna hönnunar ökutækisins. |  |
| VI. KAFLI **Sérreglur um akstursíþróttir og aksturskeppni.** |  |  |
| 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.      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, svo og um gerð verklagsreglna á grundvelli alþjóðlegra reglna um akstursíþróttir sem hafðar skulu til hliðsjónar við veitingu leyfa. | Um 38. gr.   Í 1. málsl. 1. mgr. er fjallað um leyfisveitingar lögreglu til að stunda akstursíþróttir á lokuðum eða afmörkuðum, skilgreindum svæðum. Til akstursíþrótta 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 undanförnum árum að haldnar eru hjólreiðakeppnir sem ekki falla undir reglugerð 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 akstursíþróttum 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 akstursíþróttir, leyfisveitingu vegna aksturskeppna, eftirlit með þeim og framkvæmd þeirra, 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. | 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. |  |
| 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. | 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–elið 4. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 507/2007. |  |
| VII. KAFLI **Sérreglur fyrir reiðhjól.** |  |  |
| 41. gr. *Meginreglur fyrir hjólreiðamenn.*      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.      Ætli hjólreiðamaður til vinstri á ljósastýrðum gatnamótum skal hann fara beint áfram yfir gatnamótin og bíða þar eftir grænu ljósi áður en hann beygir og heldur áfram. Á öðrum gatnamótum, sem og ljósastýrðum gatnamótum þar sem hjólabox hefur verið afmarkað, má hjólreiðamaður beygja til vinstri með annarri umferð enda gæti hann fyllsta öryggis, en að öðrum kosti fara beint áfram inn á gatnamótin og beygja þá fyrst þegar það er unnt án óþæginda fyrir aðra umferð. Gildir þetta þrátt fyrir umferðarmerki eða önnur merki, nema þau séu sérstaklega ætluð hjólreiðamönnum.  Hjólreiðamaður skal sýna sérstaka aðgát við vegamót og þar sem akbraut og akbraut og stígar skerast.  Hjólreiðamaður skal að jafnaði hafa fætur á fótstigum og a.m.k. aðra hönd á stýri.  Hjólreiðamaður má ekki hanga í öðru ökutæki á ferð eða halda sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.  Í reglugerð sem ráðherra setur skv. 80. 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. | 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 settar verði ítarlegri reglur um vinstri beygju hjólreiðamanna á vegamótum og að gerður verði greinarmunur á því um hvers konar gatnamót er að ræða, s.s. ljósastýrð gatnamót, gatnamót með hjólaboxi eða annars konar gatnamót.  Í 4. 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 tillitsemi og aðgæsla hjólreiðamanna og ökumanna.  Samkvæmt 5. mgr. skal hjólreiðamaður að jafnaði hafa fætur á fótstigum og að minnsta kosti aðra hönd á stýri. Líkt og orðalagið gefur til kynna er reglan ekki fortakslaus.  Ákvæði 6. mgr. leggur bann við því að hjólreiðamaður hangi í öðru ökutæki á ferð eða haldi sér í ökumann eða farþega annars ökutækis.  Ákvæði 7. mgr. mælir fyrir um að í reglugerð sem ráðherra setur skv. 80. gr. skuli kveðið á um flutning farþega og farms á reiðhjóli.    Lagt er til að með 8. 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. | 41. gr. Ég tel vanta í kaflann um hjólreiðar heimild til að banna notkun þeirra á ákveðnum vegum. T.d. hafa reiðhjól ekkert að gera á stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu þar sem umferðarhraðinn er margfaldur á við reiðhjól. Það getur verið mjög óþægileg tilfinning þegar bíllinn fyrir framan skiptir rólega um akrein þar sem hann sér reiðhjólið, en allt í einu birtist það þér nánast eins og kyrrstætt út á götu. Einnig mætti takmarka notkun þeirra þar sem tveggja akreina hringtorg eru á umferðarþungum götum. Það mætti veita heimildina hvort sem hún verður nýtt eða ekki. |
| 42. gr. *Undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn.*  Heimilt er að hjóla á gangstétt, göngustíg og göngugötu, enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum eða sveitarstjórn hefur ekki sérstaklega lagt bann við því. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er þó einungis heimilt að hjóla á hjólastígnum.  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. | Um 42. gr.  Í 42. gr. er fjallað um tilteknar 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 IV. kafla 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. núgildandi laga.  42. gr. Hérna tel ég vanta að hjólreiðamaður megi ekki hjóla hraðar en nemur uppgefnum hámarkshraða.  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. 46. gr. frumvarpsins.  Lagt er til að í 4. mgr. verði hjólreiðamönnum veitt heimild til að hjóla á miðri akreiná 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. málsl. 2. mgr. 39. gr. gildandi laga. |  |
| 43. gr. *Hjólreiðar á blönduðum stígum.*  Á stígum sem ætlaðir eru jafnt fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur skal hjólreiðamaður hjóla viðeigandi megin, hafi stígnum verið skipt upp með miðlínu eða öðrum merkingum.  Hjólreiðamaður 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.  Sveitarstjórn er heimilt að setja leiðbeinandi reglur um umferðarhraða á stígum sem ætlaðir eru jafnt fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. | Um 43. gr.  Lagt er til að í 43. gr. verði lögfest ákvæði sem kveður á um skyldur hjólreiðamanna á blönduðum stígum, þ.e. sem ætlaðir eru jafnt fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Hefur reynsla undanfarinna ára sýnt að þörf er á sérstakri varkárni og tillitsemi vegfarenda á slíkum stígum. Er sveitarstjórnum í 3. mgr. veitt heimild til að setja leiðbeinandi reglur um umferðarhraða á stígum sem ætlaðir eru jafnt fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. |  |
| 44. 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. | Um 44. 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. |  |
| VIII. KAFLI **Sérreglur fyrir bifhjól og torfærutæki** |  |  |
| 45. gr.     *Almennar reglur um akstur bifhjóla.*      Bifhjóli má ekki aka samhliða öðru ökutæki, nema þegar ekið er samhliða öðru bifhjóli 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. | Um 45. 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. 46. 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 háttað 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 frjálsan, 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 fóthvílum 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 almennri umferð, og er þessu ákvæði ætlað að almennt banna slíkt hátterni. |  |
| 46. 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 45. gr. einnig við um akstur léttra bifhjóla í flokki I. | Um 46. 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 ökumenn 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 ökumann á léttu bifhjóli í flokki I sem þverar akbraut á gangbraut.  Loks er í 5. mgr. áréttað að almennar reglur um akstur bifhjóla í 45. gr. gilda einnig um létt bifhjól í flokki I. |  |
| 47. gr.     *Almennar reglur um akstur torfærutækja.*      Eigi má aka torfærutæki á vegi sem ekki er einkavegur frekar en hér greinir:       a.      sá sem þarf að aka yfir veg má aka eftir veginum skemmstu leið sem hentug er,       b.      aðstæður utan vegar gera það nauðsynlegt að aka eftir veginum, og       c.      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. | Um 47. 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. |  |
| IX. KAFLI **Bann við akstri undir áhrifum áfengis, ávana- og fíkniefna o.fl.** |  |  |
| 48. 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, hrörnunar, 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 eru bannaðar við stjórn bifreiðar til farþegaflutninga í atvinnuskyni. | Um 48. 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 ökutæja. Hér er um almennar reglur að ræða, en áfengisneysla mundi að ýmsu leyti falla hér undir, ef ekki kæmu til ákvæði 49. 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.  4. mgr. leggur bann við neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna við stjórn vélknúins ökutækis, sem eru til þess fallin að hafa áhrif á aksturshæfni.  5. mgr. bannar tóbaksreykingar við stjórn bifreiða til farþegaflutninga í atvinnuskyni. Er þetta fyrst og fremst til þess að vernda farþega fyrir óbeinum tóbaksreykingum. |  |
| 49. 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. | Um 49. gr.  Almenn framsetning greinarinnar um bann við ölvunarakstri er í meginatriðum sambærilegþeirri sem er að finna í 45. gr. gildandi laga. Í samræmi við þá almennu stefnumörkunfrumvarpsins að rýmka gildissviðs banns við ölvunarakstri er lagt til að gerð verði sú breytingá 2. mgr. að ef vínandamagn í blóði ökumanns er meira en 0,20‰, eða vínandamagn ílofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, verði hann ekki talinn getastjórnað ökutækinu örugglega, enda sé vínandamagnið í blóði minna en 1,20‰ eða 0,60milligrömm 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. 102. gr. frumvarpsins er ekki gert ráð fyrir því að svipting ökuréttar komi til við fyrstabrot þegar vínandamagn í blóði er 0,20 til 0,49‰ (eða vínandamagn í lofti nemur 0,1 til0,245 milligrömmum í lítra lofts). | 49. gr. Lækkun magns vínanda í blóði úr 0.5 niður í 0,2 prómill hefur ekki með aksturöryggi að gera, enda eru engar rannsóknir sem styðja það að einstaklingur geti ekki stjórnað ökutæki örugglega innan 0,5 prómill marka. Þetta lyktar meira af pólitískri rétthugsun en raunverulegs vandamáls enda engin tölfræði sem styður þetta. Þetta gerir þann sem neytt hefur Malts eða pilsner sektarhæfan. Ég er auðvitað sammála því að akstur eigi ekki að stunda eftir áfengisneyslu, en þarna er verið að færa sektarmörkin niður sem mér finnst enginn grundvöllur fyrir. |
| 50. 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. | Um 50. gr.  Greinin fjallar um bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Er ákvæðið aðmeginstefnu til í samræmi við 45. gr. a gildandi laga. Þó er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreytingfrá gildandi ákvæði að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna, sem grundvöllurað ályktun um að ökumaður teljist undir áhrifum slíkra efna og því óhæfur til að stjórna ökutækiörugglega, fari aðeins fram á blóði ökumanns. Verði þannig felld niður tilvísun til þessað mæling í þvagi geti verið nægur grundvöllur í þessum efnum. Er hér á því byggt að þegarávana- og fíkniefni, eða óvirkt umbrotsefni þess, mælist aðeins í þvagi ökumanns, en ekkií blóði, sé almennt í reynd rétt að álykta að slíks efnis hafi verið neytt, en að ekki sé lengurum að það að ræða að ökumaður sé undir áhrifum efnisins þannig að hann teljist óhæfur tilað stjórna ökutækinu örugglega. Í dómi Hæstaréttar frá 19. júní 2006 í máli nr. 260/2008byggði Hæstiréttur niðurstöðu sína á því að tilvist óvirkra umbrotsefna ávana- og fíkniefnaí 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 efnisinsog því óhæfur til að stjórna ökutækinu örugglega í merkingu ákvæðisins. Það er því ljóst aðekki er að þessu leyti samhengi á milli framsetningar 45. gr. a gildandi laga og þeirra vísindaleguályktana sem með réttu verða dregnar af þvagmælingu um aksturshæfni ökumanns. Áþví er byggt við gerð þessa frumvarps að það sé ekki ætlunin með lögmæltu banni í umferðarlögumvið akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna að leggja refsingu við neyslu slíkraefna, enda verði ekki staðreynt með mælingu á blóði ökumanns að slík neysla hafi í reyndhaft áhrif á hæfni hans til aksturs. Á þeim forsendum er sem fyrr greinir lagt til að fellt verðiúr 2. mgr. greinarinnar að mæling á tilvist ávana- og fíkniefna „í þvagi“ ökumanns geti, einog sér, talist viðhlítandi grundvöllur til stofnunar refsiábyrgðar. Er því nú það eitt áskilið aðmæling á blóði ökumanns leiði í ljós að hann hafi fyrir aksturinn neytt ávana- og fíkniefna,sem bönnuð eru á íslensk yfirráðasvæði 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 samkvæmtþeim lögum feli í sér stjórnskipulega viðhlítandi heimild, sbr. 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar,fyrir refsinæmi banns við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna samkvæmt umferðarlögum. Hefur enda þessi löggjafarháttur ekki sætt athugasemdum í dómaframkvæmdHæstaréttar. |  |
| 51. 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. | Um 51. gr.  Greinin er samhljóða 46. gr. gildandi laga, en gerð er smávægileg orðalagsbreyting meðþví að orðinu „þjónar“ er skipt út með orðinu „starfsmenn“ sem telja verður eðlilegra í þessusamhengi. Þá er enn fremur gert ráð fyrir því að tilkynningarskylda skv. 2. mgr. nái til þessað ökumaður sé undir áhrifum ávana- og fíkniefna.  Þá er lagt til með 95. og 96. gr. frumvarpsins, eins og nánar verður rakið síðar, að gerðverði 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 ákvæðiðtekur til sinni lögboðinni skyldu að gera ráðstafanir til að hamla því að ölvaður ökumaðuraki ökutæki, m.a. með því að gera lögreglunni viðvart. Ekki er hins vegar talið rétt að virtueðli þessarar skyldu að refsiábyrgð geti stofnast á hendur þessum aðilum ef út af er brugðið.  Er það og í samræmi við réttarframkvæmd. |  |
| 52. gr. *Öndunarpróf, öndunarsýni, blóðsýni o.fl.*      Ökumanni vélknúins ökutækis er skylt að kröfu lögreglu að gangast undir öndunarpróf og láta í té svita- og munnvatnssýni með þeim hætti sem lögregla ákveður ef:       a.      ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 48. gr., sbr. 49. og 50. 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 munnvatnssýna,       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 þvagrannsóknar og þess háttar ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 48. gr., sbr. 49. og 50. gr., eða hann neitar lögreglunni um að gangast undir öndunarpróf eða láta í té svita- eða munnvatnssýni eða er ófær um það. Liggi 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 rannsókn skv. 2. mgr. fer samkvæmt lögum um meðferð sakamála nema fyrir liggi ótvírætt samþykki ökumanns.      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. | Um 52. gr.  Greinin er í meginatriðum samhljóða 47. gr. gildandi laga, en þó er lagt til að gerðar verðitilteknar efnisbreytingar.  Gildandi ákvæði var lögfest í núverandi mynd með 6. gr. laga nr. 66/2006. Var þá lögðtil sú breyting á þágildandi ákvæði að ökumanni var gert skylt að kröfu lögreglu að gangastundir öndunarpróf. Jafnframt var lagt til það nýmæli að ökumanni yrði gert skylt að láta í témunnvatnssýni undir ákveðnum kringumstæðum.  Þær breytingar sem gerðar voru á 47. gr. gildandi laga með 6. gr. laga nr. 66/2006 vorutilkomnar vegna tillögu starfshóps sem dómsmálaráðherra skipaði og skilaði skýrslu í febrúarárið 2001. Í skýrslunni var m.a. lagt til að lögreglu yrði heimilað að taka munnvatnssýni tilað 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 árhefur 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 fíkniefnaeða lyfja, vegna skorts á prófun ökumanna. Hins vegar er ljóst að fjöldi þeirra hefuraukist undanfarin ár og er talið að í Noregi hafi fjöldi þeirra sem aka undir áhrifum fíkniefnaeða lyfja fimmfaldast á síðastliðnum 10–15 árum.“ Í fyrrnefndri skýrslu starfshópsins komenn fremur eftirfarandi fram: „Komið hafa fram nýjar aðferðir við að mæla hvort ökumaðurer undir áhrifum ávana- og fíkniefna, aðrar en með blóð- eða þvagsýni. Þróuð hafa verði tækitil 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 ístað þess að færa ökumann til læknis til rannsóknar. Í Belgíu og Sviss eru í almennri notkuntæki til slíkra mælinga. Slík tæki eru þó ekki lögfull sönnun þess að ökumaður sé ekki undiráhrifum og reynist sýnið jákvætt þarf að færa ökumann til blóð- eða þvagrannsóknar tilnánari greiningar og staðfestingar. Með þessu er hins vegar hægt að leiða í ljós hvort ástæðasé til að færa ökumann til slíkrar rannsóknar og þannig hægt að komast hjá því að sýni séusend í dýrar rannsóknir sem ekki reynast svo jákvæð. Slíkar mælingar myndu auðvelda eftirlitlögreglu, 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 aðökumaður vélknúins ökutækis gangist undir öndunarpróf og láti í té munnvatnssýni eftiratvikum ef ástæða er til að ætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 48. gr. laganna,sbr. 49. gr. og 50. gr., vegna neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eðaneyslu ávana- og fíkniefna samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni, ef hann hefur átt hlutað umferðarslysi eða óhappi, hvort sem hann á sök á eða ekki, eða hann hefur verið stöðvaðurvið umferðareftirlit. Jafnframt er lögreglu heimilt að gera ökumanni að gangast undirslík próf ef talin er ástæða til að ætla að hann hafi brotið gegn öðrum ákvæðum laganna eðareglna settra samkvæmt þeim, enda sé þar kveðið sérstaklega á um heimild til töku öndunareðamunnvatnssýna.  Í samræmi við þetta er viðhaldið því fyrirkomulagi gildandi laga í 2. mgr. að lögreglumaðurgeti fært ökumann til rannsóknar á svita- og munnvatnssýni, auk öndunarsýnis einsog var fyrir gildistöku laga nr. 66/2006, eða til blóð- og þvagrannsóknar, ef ástæða er til aðætla að hann hafi brotið gegn ákvæðum 2. eða 4. mgr. 48. gr. laganna, sbr. 49. gr. og 50. gr., eða hannneitar að láta framkvæma öndunarpróf eða láta í té munnvatnssýni eða er ófær um það. Ljóster hins vegar vegna þeirrar grundvallarbreytingar sem gerð er með 50. gr. frumvarpsins, sbr.hér að framan, að ekki verður lengur þörf á að framkvæma þvagrannsókn ef grunur leikur áakstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Kemur þá blóðrannsókn aðeins til greina ef staðreynaá hvort akstur hafi verið í andstöðu við 50. 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 ogfyrrgreindum heilbrigðisstarfsmönnum svo unnt sé að framkvæma þessar rannsóknir á síðaristigum gerist þess þörf. Þær heimildir sem lögregla hefur til að rannsaka hvort ökumaður erundir áhrifum ávana- og fíkniefna felast hins vegar einungis í því að færa hann til töku áblóðsýni sé ástæða til að ætla að ökumaður sé undir áhrifum. Öndunarsýni koma ekki aðgagni í þessu skyni, auk þess sem þvagsýna er ekki lengur þörf, sbr. 50. gr. frumvarpsins.  Jafnframt er lagt til í 3. mgr. að aðrar rannsóknir og klínískt mat skuli framkvæmdar af læknieðahjúkrunarfræðingi.  Samkvæmt lokamálslið 3. mgr. 47. gr. gildandi laga er ökumanni skylt að hlíta þeirrimeðferð sem talin er nauðsynleg við rannsókn skv. 2. mgr. Álitamál hefur verið hvort í þessufelist heimild til að framkvæma blóð- eða þvagsýnatöku með valdbeitingu. Í þessu sambandiskal tekið fram að skv. 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008, um meðferð sakamála, verður líkamsrannsókní formi lífsýnatöku, þar á meðal blóð- og þvagsýnatöku, aðeins ákveðin meðúrskurði dómara nema fyrir liggi ótvírætt samþykki þess sem í hlut á. Fól þetta ákvæði í sérbreytingu frá eldra ákvæði 2. mgr. 93. gr. laga nr. 19/1991 þar sem rannsóknara var rétt aðframkvæma líkamsrannsókn án dómsúrskurðar ef brýn hætta var á að bið eftir úrskurði yllisakarspjöllum.  Rök standa til þess að ekki verði að öllu leyti gerðar jafnstrangar kröfur tilrannsóknaraðgerða skv. 52. gr. frumvarpsins og gerðar eru skv. 2. mgr. 78. gr. laga nr.88/2008, enda hefur skilvirk refsivarsla grundvallarþýðingu við rannsókn og eftirlit lögregluvegna ölvunaraksturs og aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Á hinn bóginn er nauðsynlegtað kveða með skýrari hætti á um heimild til að beita ökumann valdi ef hann neitarað 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 inngripí líkama manns eins og dæmin sanna. Þvagrannsókn er úrræði sem notað þarf í minna mælivegna framangreindrar breytingar í 46. gr. Að þessu virtu, og í ljósi eðlis þessarannsóknarúrræðis,er lagt til með 4. mgr. að þvagrannsókn verði aðeins beitt, án ótvíræðs samþykkisökumanns, að fyrir liggi úrskurður dómara samkvæmt lögum um meðferð sakamála, sbr. núlög nr. 88/2008. Er þá horft til grundvallarreglu 71. gr. stjórnarskrárinnar um friðhelgi einkalífsog þeirra sjónarmiða sem búa að baki áðurnefndri 2. mgr. 78. gr. laga nr. 88/2008. Ekkier heldur viðurhlutamikið né of tímafrekt að óska eftir úrskurði dómara við þessar aðstæðurþannig að gætt sé réttaröryggis þess sem í hlut á.  Í 1. mgr. 102. gr. frumvarpsins er, eins og í gildandi lögum, mælt svo fyrir að neiti maðurað veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 52. gr. skuli hann sviptur ökurétti, aukþess sem lagt er hér til að slík neitun teljist sjálfstætt brot á lögunum skv. 95. gr. frumvarpsins.  Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að refsiákvæði af þessu tagi fer ekki í bágavið stjórnarskrárvarinn rétt manns til að fella ekki á sig sök. Rétturinn til að fella ekki á sigsök er nátengdur eða felst í réttinum til réttlátrar málsmeðferðar og að hver sá sem er borinnsökum 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 saklausþar til sekt er sönnuð er sá grundvöllur sem sakfelling byggist á. Við málsmeðferð í málisakborningsskal þannig gæta hlutleysis og aðeins byggja á sönnunargögnum sem voru lögð fyrirdómstólinn og eru lögmæt en ekki fengin með þvingun. Gera verður þannig greinarmun árétti sakbornings til að tjá sig ekki um sakargiftir annars vegar og hins vegar skyldu hans tilað veita atbeina sinn við öflun sönnunargagna sem eiga sjálfstæða tilveru án tillits til viljasakbornings og fengin eru frá honum með þvingun, svo sem skjöl og blóð-, öndunar- ogþvagsýni, sjá dóma Mannréttindadómstóls Evrópu frá 17. desember 1996 í máli Saundersgegn Bretlandi og frá 5. janúar 2006 í máli Schmidt gegn Þýskalandi. Þannig er t.d. upphaflegtmarkmið réttarins til að neita að tjá sig að sporna við því að maður verði þvingaður tilað játa sök við yfirheyrslur hjá lögreglu og að upplýsingar sem fengnar eru fram með slíkriþvingun verði ekki lagðar til grundvallar við ákvörðun um sekt manns en með því skapasthætta 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 vegarhlutlæg 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.52. gr. frumvarpsins, sbr. 3. mgr., teljist sjálfstætt brot og geti nú varðað sekt, sbr. 1. mgr.95. gr., og sviptingu ökuréttar, sbr. 1. mgr. 102. gr. frumvarpsins.  Í 5. 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 upphæðinverði 25.000 kr. í stað 15.000 kr. í gildandi lögum. | 52.gr. d. liður. Þetta veitir lögreglu alltof víðtækar heimildir til sýnatöku. Það er lágmark að til staðar sé grunur um saknæmt athæfi, en ekki að það sé opið fyrir það að lögregla geti eftir geðþótta tekið hvern sem er og alla þessvegna í sýnatöku. Það mætta fella d. lið alveg út þar sem heimildirnar eru ágætlega sundurliðaðar í a - c. Með atbeini dómara er heimild til valdbeitingar við sýnatökur og því er d. liðurinn alltof víðtækur.  Það þarf í það minnsta að vera skipulagt eftirlit svosem vegna stórra ferðahelga þar sem allir eru stoppaðir á ákveðinni leið. |
| 53. 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 XI. kafla. | Um 53. gr.  Greinin er efnislega samhljóða 58. gr. gildandi laga. Rétt er hins vegar að færa ákvæðið,sem fjallar umupplýsingaskyldu eigenda (umráðamanns) ökutækis gagnvart lögreglu, framarí lögin og þá hér í kafla um bann við ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. |  |
| X. KAFLI **Aksturs- og hvíldartími ökumanna í farþega- og farmflutningum þungra ökutækja í atvinnuskyni.** |  |  |
| 54. gr. *Aksturs- og hvíldartími ökumanna o.fl.*      Í þágu umferðaröryggis 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:       a.      ökutæki og þá flutninga sem reglurnar taka til,       b.      lágmarksaldur ökumanna sem sjá um þá flutninga sem reglurnar taka til,       c.      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,       d.      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 ökuritakorts 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.  l. haga skal meðferð persónuupplýsinga sem til verða í tengslum við notkun ökurita í samræmi við ákvæði laga um persónuvernd og meðferð persónuupplýsinga. | Um 54. gr.  1. mgr. er nýmæli, en í henni koma fram þau sjónarmið sem reglur um aksturs- og hvíldartímaökumanna byggjast á, þ.e. að þær séu settar í þágu umferðaröryggis. Jafnframt eru tiltekinþau 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. |  |
| 55. 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. 54. 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 frávika á ökuritaskífu eða á útprentun úr rafrænum ökurita eða í vaktskrá. | Um 55. 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- oghvíldartíma, þ.e. að heimilt verði að víkja frá reglum sem settar verða á grundvelli 54. gr.frumvarpsins varðandi leyfilegan aksturstíma þar til daglega hvíld skuli taka, enda sé þaðnauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks, ökutækis eða farms þess. Ítrekuð er sú forsenda aðslíkt frávik tefli ekki umferðaröryggi í tvísýnu. |  |
| 56. 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 54. 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. | Um 56. gr.  1. mgr. greinarinnar er lagt til að lögfest verði almenn skylda flutningsaðila til að skipuleggjastörf ökumanns þannig að honum sé kleift að fara eftir ákvæðum 54. gr. um akstursoghvíldartíma. 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 flutningsaðiliskulu sjá til þess að ökuriti sé notaður í þeim ökutækjum sem falla undir reglur umaksturs- og hvíldartíma ökumanna.2. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 44. gr. a gildandi laga. |  |
| 57. 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. | Um 57. 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 hérlendis eins og málum er nú háttað. Sú tillaga sem sett er fram í 2. málsl. 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. |  |
| XI. KAFLI **Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.** |  |  |
| 58. gr. *Notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar.*  Ökumanni ökutækis er við akstur óheimilt að nota farsíma, snjalltæki eða önnur raftæki sem truflað geta aksturinn, án handfrjáls 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. | 58. 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 geta verið til þess fallið að draga úr þeirri miklu hættu sem fylgir þeim truflunum sem stafa af notkun slíkra tækja til m.a. samskipta, leikja og afþreyingar, en í 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. | 58. gr. Ég veit ekki hvort þetta er rétti staðurinn, en ég tel að taka þurfi afdráttarlaust fram í lögum bann við heyrnatólum við akstur, hvort sem þeim er stungið í eyrun eða eru yfirliggjandi. Þetta dregur gríðarlega úr þeim utanaðkomandi hljóðum sem nauðsynlegt er að heyra úr nærumhverfinu við akstur. Þetta er ótrúlega algengt. Undanþágu má veita til handfrjálss farsímabúnaðar sem er aðeins á öðru eyra. Ég skora á hvern þann sem ekki trúir þessu að prófa sjálfur. Þetta er ferlega óþægileg tilfinning.  Einnig mætti veita áföstum myndavélum í bílum athygli þ.e. hvort ekki þurfi að stöðva ökutæki áður en farið er að fikta í slíkum tækjum. |
| XII. KAFLI **Ökuskírteini og ökupróf.** |  |  |
| 59. 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 verklega og bóklega kennslu í þar til bærum ökuskóla, 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, sem er fullra 15 ára, ökuskírteini til að mega stjórna hægfara 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 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. XVI. 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 fjarnámi.      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. 57. gr. og námsheimild skv. 66. gr., og       f.      búsetuskilyrði og undanþágur frá þeim varðandi mismunandi flokka ökuréttinda. | Um 59. 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 faliðsýslumönnum að annast útgáfu ökuskírteina og er þetta breyting frá 1. mgr. 48. gr. gildandilaga.  Ákvæði b-liðar er breytt frá gildandi lögum þannig að einungis megi veita þeim ökuskírteinisem er til þess nægilega andlega og líkamlega hæfur, sbr. þó 3. mgr., og hefur fullnægjandisjón. Ákvæði gildandi laga um heyrn þykir ekki eiga við þar sem mat verður að farafram hverju sinni á því hvort skert heyrn valdi því fortakslaust að viðkomandi teljist ekkihæfur 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 gerðer krafa um kennslu í ökuskóla og enn fremur er áskilið að viðkomandi hafi fengið þjálfun 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 IIX við reglugerð um ökuskírteininr. 830/2011 koma fram reglur um búsetuskilyrði í tengslum við útgáfu ökuskírteinis. Þettaskilyrði er þess eðlis að um það verður að vera mælt í lögum. Á hinn bóginn er í f-lið 9. 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 ánréttinda um fjóra mánuði fyrir hvert skipti sem slíkur akstur á sér stað. Ákvæði þessu ereinkum 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 6. mgr. er samhljóða 3. mgr. 48. gr. gildandi laga.  Ákvæði 7. mgr. er samhljóða 2. málsl. 1. mgr. 48. gr. gildandi laga, en þó er gert ráð fyrirað ökumaður framvísi ökuskírteini ef eftirlitsmaður, sbr. XVI. kafla, krefstþess í tengslum við eftirlit með akstri ökutækja til farþega- og farmflutninga yfir 3,5 tonnum.  Ákvæði 8. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 52. gr. gildandi laga.  Ákvæði 9. 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 10. mgr. tekur mið af þeim breytingum sem orðið hafa varðandi  ökuskírteini. |  |
| 60. 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. | Um 60. gr.  Í greininni er fjallað um ráðabirgðaskírteini og fullnaðarskírteini og er hún efnislega í  samræmi við 51. gr. gildandi laga varðandi kröfur til byrjanda vegna útgáfu bráðabirgðaskírteinisog fullnaðarskírteinis. Að öðru leyti skýrir greinin sig sjálf. |  |
| 61. 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 fyrir 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. | Um 61. 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 ogT-flokk, gildi 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. Gert erráð fyrir að kveðið verði á um gildistíma ökuskírteina fyrir aðra ökuréttindaflokka íreglugerð.  Í 4. mgr. eru ákvæði um gildistíma ökuskírteinis vegna farþega- og farmflutninga íatvinnuskyni, en slík réttindi skulu gefin út til fimm ára frá útgáfudegi miðað við tilskipun2006/126/EB. Jafnframt eru í 5. mgr. settar fram reglur um gildistíma slíks ökuskírteinis eftir70 ára aldur skírteinishafa.  Í 5. mgr. er kveðið á um gildistíma ökuskírteinis þess sem er orðinn fullra 70 ára, en réttþykir að hafa þessi ákvæði í lögum. |  |
| 62. gr. *Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, léttra bifhjóla og torfærutækja.*      Enginn má stjórna dráttarvél eða vinnuvél, nema hann hafi gilt ökuskírteini til að stjórna bifreið. Eigi þarf þó ökuskírteini, þar sem ekki er almenn umferð, til að stjórna dráttarvél við landbúnaðarstörf, enda sé ökumaður 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 ökuskríteini 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. | Um 62. 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 aðstjórnandi vinnuvélar skuli hafa tilskilin réttindi í meðferð slíkra tækja, sbr. 3. mgr. Er þám.a. litið til þess að hér sé um mismunandi flókin tæki að ræða og að tryggt verði að vera aðstjórnandi vinnuvélar hafi nauðsynlega kunnáttu til verksins, án tillits til ökuréttinda viðkomandi.  Ákvæði XI. kafla um ökuréttindi á við um ökutæki sem falla undirgrein þessa. |  |
| 63. 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. | Um 63. gr.  Greinin byggist á 52. og 54. gr. gildandi laga. Lagt er til að lögfest verði það nýmæli aðráðherra geti ákveðið að ökuskírteini útgefið í öðru ríki gildi hér á landi, enda séu íslenskökuskírteini jafnframt gild í því ríki.  Slíkar reglur gilda um ökuskírteini sem gefin eru út áEvrópska 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. |  |
| 64. 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. 55. 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. 59. 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 ökupróf að nýju. Sama á við þann sem fengið hefur sviptingu vegna 12 refsipunkta.      Byrjandi sem hefur fengið bráðabirgðaskírteini skv. 60. 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. 107. gr. og staðist ökupróf að nýju.      Sá sem misst hefur ökuréttindi vegna sviptingar, akstursbanns eða afturköllunar skal afhenda lögreglunni ökuskírteini sitt.      Heimilt er að taka gjald vegna þess kostnaðar sem hlýst af starfi trúnaðarlæknis Samgöngustofu. | Um 64. 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. málsl. 1. mgr. 53. gr. gildandi laga.  Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði nýmæli sem ætlað er að tryggja enn frekar að raunhæftog virkt læknisfræðilegt eftirlit sé með því að ökumenn fullnægi skilyrðum b-liðar 2. mgr. 59. gr. um að vera líkamlega og andlega hæfir til að stjórna ökutæki. Lagt er til að mælt verðifyrir 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. 59. gr. Þar sem læknir eru bundinn þagnarskyldu um málefni sjúklinga  sinna skv. 1. mgr. 17. gr. laga um heilbrigðisstarfsmenn , nr. 34/12012, og 1. mgr. 12. gr. laga nr. 74/1997, um réttindisjúklinga, er sérstaklega lögboðið að þessi þagnarskylda standi umræddri tilkynningarskylduekki 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 semsegir að „[þagnarskylda] skv. 12. gr. [nái] ekki til atvika sem starfsmanni í heilbrigðisþjónustuber að tilkynna um samkvæmt öðrum lagaákvæðum“. Í þeim tilvikum beri starfsmannií heilbrigðisþjónustu skylda til að koma upplýsingum um atvikið á framfæri við þar til bæryfirvöld, sbr. síðari málslið 1. mgr. 13. gr. laga nr. 74/1997. Hér vegast á annars vegar brýniralmannahagsmunir 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 aðeiga í trúnaðarsambandi við lækni. Nauðsynlegt er að gera lækni það kleift að gera trúnaðarlækniviðvart ef vafi leikur á um aksturshæfni ökumanns. Eðlilegt er hins vegar að endanlegtmat á því hvort á skorti að ökumaður sé líkamlega og andlega hæfur til að stjórna ökutækisé 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 sérhæfirsig 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 samráðivið velferðarráðherra og landlækni. Trúnaðarlæknir getur ákveðið að handhafi ökuréttindafari í verklegt ökupróf að lokinni læknisrannsókn. Þá er gert ráð fyrir að ráðherra setji í reglugerðnánari ákvæði um skipun trúnaðarlæknis Samgöngustofu, einn eða fleiri, hæfniskröfurþeirra, verklag við framkvæmd ökuprófa o.fl.  Í 3. mgr. er enn fremur það nýmæli að lögreglu er veitt heimild til að afturkalla ökuréttinditímabundið í þrjá mánuði, ef vafi leikur á að ökumaður teljist hæfur til aksturs ökutækis. Þaðer 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 áhæfni ökumanns á grundvelli framkominna gagna, en framkvæmd rannsóknar fari fram á sérhæfðristofnun.  Samkvæmt 4. mgr. er gert ráð fyrir að trúnaðarlæknir geti farið fram á að handhafi  ökuréttinda fari í verklegt hæfnispróf að lokinni læknisrannsókn, og byggir trúnaðarlæknirþá niðurstöðu sína m.a. á umsögn ökukennara um aksturshæfni viðkomandi. Í reglugerðarheimildskv. 6. mgr. er lagt til það nýmæli að ráðherra geti sett reglur um takmarkaða afturköllunökuleyfis, en í reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011 er vísun í slíka heimild ágrundvelli tilskipunar 2006/126/EB. Frekari útfærsla þessa ákvæðis yrði þá byggð á efni  tilskipunarinnar.  Ákvæði 5. mgr. er byggt á 2. og 3. málsl. 1. mgr. 53. gr. gildandi laga, en gerðar eruákveðnar efnis- og orðalagsbreytingar sem taka mið af nýmælum í grein þessari. Þá er lagttil að útgefanda ökuréttinda sé skylt að afturkalla ökuréttindi ef svo háttar til sem segir íákvæðinu.  Ákvæði 7. er samhljóða 2. mgr. 53. gr. núgildandi laga.  Greinin þarfnast að öðru leyti ekki frekari skýringar við. |  |
| 65. gr.  *Starfsleyfi ökuskóla og ökugerða.*  Nám til ökuréttinda skal fara fram í ökuskóla og ökugerði sem fengið hafa starfsleyfi til ökukennslu hjá Samgöngustofu.      Ökuskóli og ökugerði skulu m.a. uppfylla eftirtalin skilyrði til að hljóta starfsleyfi:       a.      að forstöðumaður hafi starfsleyfi sem ökukennari,       b.      að fyrir liggi staðfestar kennsluskrár fyrir það ökuréttindanám sem óskað er starfsleyfis fyrir, endurmenntun skv. 9. mgr. 59. gr. ogsérstök námskeið skv. 107. gr.,       c.      að fullnægjandi aðstaða til bóklegrar og verklegrar kennslu sé til staðar,       d.      að fyrir liggi staðfesting á starfsábyrgðartryggingu.  e. að, vegna ökugerðis með sérstökum brautum, uppdrættir fylgi og upplýsingar um gerð og fjölda brauta og önnur mannvirki, allt að fengnu samþykki byggingaryfirvalda, og  f. að, vegna ökugerðis með skrikvagni, fyrirliggi uppdrættir sem sýni hvernig æfingum í samræmi við námskrá er komið fyrir með öruggum hætti.     Starfsleyfi skal bundið við einn flokk ökuréttinda eða fleiri. | Um 65. gr.  Um ökukennara og ökuskóla er nú fjallað í 56. gr. gildandi laga, en þar er að finna sjálfstæðarefnisreglur í 1.–4. mgr. Í 5. mgr. er síðan mælt svo fyrir að ráðherra setji nánari reglurum tilhögun ökukennaranáms og prófs, um löggildingu, endurnýjun hennar, starfsemi ökukennaraog gjald fyrir ökukennaranám og próf og löggildingu. Þá geti ráðherra sett reglur umstofnun og starfsemi ökuskóla, sbr. 7. mgr. Þá er gert ráð fyrir því í a-lið 1. mgr. 52. gr.gildandi laga að ráðherra setji reglur um ökunám og ökukennslu.  Með 65. gr. frumvarpsins er lagt til að gerð verði sú grundvallarbreyting á fyrirkomulagiökukennslu hér á landi að hún skuli nú fara fram í ökuskólum og ökugerðum sem hlotið hafatil þess starfsleyfi Samgöngustofu. Verði þannig að meginstefnu til horfið frá því að ökukennslaverði áfram á forræði og ábyrgð hvers einstaks ökukennara fyrir sig heldur sé þaðverkefni ökuskóla að annast ökunám, bæði hinn bóklega og verklega hluta.  Samkvæmt 7. mgr. 56. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um stofnun og starfsemiökuskóla. Um það efni er nú fjallað í VIII. kafla reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011.  Í samræmi við fyrrgreinda grundvallarbreytingu er hér lagt til að meginreglur um starfsleyfiökuskóla komi fram í lögunum sjálfum.  Samkvæmt 1. mgr. er lagt til að Samgöngustofa veiti ökuskólum og ökugerðum starfsleyfitil að annast ökunám.  Í 2. mgr. er að finna þau skilyrði sem ökuskóli og ökugerði þurfa að uppfylla til að fáútgefið starfsleyfi.  Samkvæmt 3. mgr. skal starfsleyfi bundið við kennslu fyrir einn flokk ökuréttinda eða fleiri,en samkvæmt þessu getur ökuskóli sótt um starfsleyfi fyrir fleiri en einn flokk ökuréttinda, enda sé að öðru leyti fullnægt skilyrðum 2. mgr. fyrir hvern flokk fyrir sig. en nánari lýsingá mismunandi flokkum ökutækja komi áfram fram í reglugerð sem ráðherra setur á grundvelli68. gr. |  |
| 66. gr. *Starfsleyfi ökukennara.*      Starfsleyfi til að annast ökukennslu má aðeins veita þeim sem:       a.      hefur náð 24 ára aldri,       b.      hefur haft ökuréttindi samfellt síðustu fimm 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.  Ráðherra setur nánari reglur um tilhögun ökukennaranáms og prófs.   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. 68. gr. | Um 66. 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 ökukennsluþarf að uppfylla. Í fyrsta lagi verður hann skv. a-lið 1. mgr. að hafa náð 24 ára aldri. Er þanniglagt til að lágmarksaldur til að hljóta starfsleyfi sé hækkaður um þrjú ár, en skv. a-lið 2. mgr.  56. gr. gildandi laga er lágmarksaldurinn 21 ár. Æskilegt þykir að ökukennari hafi a.m.k. fimmára reynslu af akstri bifreiða og bifhjóla, sbr. b-lið 1. mgr. 66. gr. Er það jafnframt breytingfrá b-lið 2. mgr. 56. gr. gildandi laga þar sem aðeins er krafist þriggja ára reynslu af akstribifreiða. Í c-lið 1. mgr. 66. gr. er auk þess gert að skilyrði að hlutaðeigandi hafi stundað námfyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja. Þá er í d-lið 1.mgr. áskilið að sá er æskir starfsleyfis sem ökukennari þurfi að fullnægja kröfum um líkamlegtog andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni.  Lagt er til í 2. mgr. að starfsleyfi til ökukennslu gildi í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandihefur ökuréttindi. |  |
| 67. 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. | Um 67. gr.  Samkvæmt 6. mgr. 56. gr. gildandi laga getur útgefandi ökukennararéttinda hvenær semer svipt mann ökukennararéttindum ef ástæða þykir til. Þetta ákvæði er ófullnægjandi og ekkií samræmi við þær lagaáskilnaðarkröfur sem leiða af atvinnufrelsisákvæði 75. gr. stjórnarskrárlýðveldisins Íslands. Með 67. gr. frumvarpsins er því lagt til að lögfest verði skýrtákvæði um að farið skuli að stjórnsýslulögum við meðferð slíkra mála, en hér eiga einkumvið meginreglur 13. og 14. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, um andmælarétt og tilkynningarskyldustjórnvalds um meðferð máls.  Þá er í 2. mgr. jafnframt ráðgert að málið skuli sent hlutaðeigandi lögreglustjóra til umsagnaráður en starfsleyfi er veitt að nýju. |  |
| 68. gr. *Starfsskyldur ökuskóla, ökugerða og ökukennara.*      Ökuskólar, ökugerði og ökukennarar 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 ökuskóla og ökugerða, sbr. 65. gr., og ökukennara, sbr. 66. gr.,       b.      málsmeðferð við útgáfu og afturköllun á starfsleyfi ökukennara og ökuskóla og ökugerðis, sbr. 64. gr.,       c.      tilhögun og framkvæmd ökunáms og ökuprófa,       d.      fyrirkomulag á aðstöðu ökuskóla til bóklegrar og verklegrar ökukennslu,       e.      aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu,       f.      kröfur til kennslufræðilegrar ráðgjafar,       g.      árlega skýrslugjöf ökuskóla og ökugerða til Samgöngustofu,       h.      kynningar- og leiðbeiningarskyldu ökuskóla og ökugerða gagnvart nemendum,       i.      eftirlit Samgöngustofu með ökukennslu, ökuskólum og ökugerðum, og       j.      starfstengd námskeið ökukennara. | Um 68. gr.  Greinin fjallar um almenna skyldu ökukennara, ökuskóla og ökugerða til að haga starfsemisinni í samræmi við ákvæði laganna og reglna sem ráðherra setur í reglugerð. Er þettaákvæði samsvarandi 39. gr. reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011. Er og ráðgert að íreglugerð sem ráðherra setur verði m.a. mælt fyrir um inntak starfsleyfa ökukennara, ökuskólaog ökugerða, um málsmeðferð við útgáfu og afturköllun starfsleyfis til ökukennara,ökuskóla og ökugerða, um tilhögun og framkvæmd ökuprófa, aðstöðu ökuskóla og ökugerðatil bóklegrar og verklegrar ökukennslu, aðgang að viðeigandi ökutæki til kennslu, um kröfurtil kennslufræðilegrar ráðgjafar, um árlega skýrslugjöf ökuskóla og ökugerða til Samgöngustofuog um kynningar- og leiðbeiningarskyldu ökuskóla og ökugerða gagnvart nemendum,eftirlit Samgöngustofu með ökukennslu, ökuskólum og ökugerðum og starfstengd námskeiðog endurmenntun ökukennara. |  |
| 69. gr. *Kennsluakstur.*  Kennsluakstur á bifreið má því aðeins fara fram að hjá nemanda sitji ökukennari sem uppfyllir ákvæði 66. 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 48.–50. og 52. 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. 59. gr. og má ekki vera svo ástatt um hann að 6. mgr. 59. 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. 55. gr. er fullnægt fyrir:       a.      B-flokk 18 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. | Um 69. gr.  Greinin fjallar um kennsluakstur undir handleiðslu ökukennara og er efnislega samhljóða1.–3. mgr. 57. gr. gildandi laga. Hugtakan notkun hefur hér verið nokkuð á reiki og er í frumvarpinutalið rétt að gera greinarmun á kennsluakstri undir handleiðslu ökukennara sem hefurútgefið 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 þaðefni er fjallað í nýmæli 70. gr. frumvarpsins.  Í 4. mgr. er lagt til að lögfest verði það nýmæli að ökunemi þurfi, áður en hann hefurkennsluakstur, að sækja um námsheimild hjá lögreglustjóra. Fer þá fram mat á því hvortökunemi fullnægi m.a. heilbrigðisskilyrðum b-liðar 2. mgr. 59. gr. og búsetuskilyrðum skv.d-lið sömu málsgreinar og hvort svo sé ástatt um hann sem greinir í 5. mgr. 59. gr., en námsheimildverður ekki gefin út ef svo er að mati lögreglustjóra. Synjun námsheimildar má kæratil ráðuneytis. Er um að ræða stjórnvaldsákvörðun og ber því að fara að reglum stjórnsýslulaga,nr. 37/1993, við úrlausn slíkra mála.  5. mgr. er nýmæli en þar er kveðið á um tímamörk útgáfu námsheimildar vegna aldursfyrir mismunandi flokka ökutækja. |  |
| 70. gr. *Æfingaakstur.*      Ökunema sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning á vegum ökuskóla er heimilt að æfa akstur bifreiðar sem er ekki yfir 3.500. kg að leyfðri heildarþyngdmeð 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 66. gr.      Leiðbeinanda er óheimilt að taka endurgjald fyrir starf sitt. | Um 70. gr.  Samkvæmt 6. mgr. 57. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um æfingaakstur án löggiltsökukennara, þar á meðal um lágmarksþjálfun nemanda, enda hafi leiðbeinandinn náð24 ára aldri, hafi gild réttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja og hafi a.m.k. fimm árareynslu af að aka þannig ökutæki. Um þetta efni er þannig fjallað í 12. gr. reglugerðarnr. 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 ökukennaraá vegum ökuskóla heimilt að æfa akstur bifreiðar með leiðbeinanda í stað ökukennara,enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Skilyrði til að veita leyfi til leiðbeinandasamkvæmt greininni er að hann hafi a. náð 24 ára aldri, b. hafi gild ökuréttindi tilað stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af aðaka þannig ökutæki, og c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið án ökuskírteinisvegna 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 nemandansog leiðbeiningum sem Samgöngustofa gefur út. Um æfingaakstur með leiðbeinandagildi að öðru leyti, eftir því sem við á, ákvæði 69. 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 aðræða foreldra eða önnur skyldmenni sem sinna þessu hlutverki, a.m.k. þegar um grunnökunámer að ræða. Ekki er því ætlast til þess að leiðbeinendur veiti reglubundna þjónustuí þessum efnum og taki fyrir hana þóknun. Hafi hlutaðeigandi áhuga á slíku ber honum aðæskja starfsleyfis sem ökukennari í samræmi við reglur þar um. |  |
| XIII. KAFLI **Ökutæki.** |  |  |
| 71. 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 verndarbúnaður 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. | Um 71. 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 beriábyrgð á því að ökutækið sé í lögmæltu ástandi skv. 1. mgr. og í samræmi við reglur semráðherra 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 almennumathugasemdum við lagafrumvarp þetta. Þar er gert ráð fyrir að umráðamaður sé sá sem ágrundvelli 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 lögbundnaskylda 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 aðfelldur verði út 4. málsl. þess efnis að starfsmaður verkstæðis skuli tilkynna yfirmanni efhann telur öryggisbúnaði ökutækis áfátt. Er ákvæði þetta úrelt og því ekki efni til að haldaþví í frumvarpinu. Í þess stað er öryggis- og verndarbúnaði bætt við upptalningu í 2. málsl.4. mgr. tekur mið af 60. gr. núgildandi laga en uppsetningu breytt þannig að reglugerðarheimilder gerð skýrari en nú er. Nýmæli er í a-lið um að kröfur til ökutækis skuli grundvallastá reglum um heildargerðarviðurkenningu þess, en hér er um samræmdar reglur aðræða sem eiga að tryggja að öryggiskröfur og kröfur til verndunar umhverfis við markaðssetninguþeirra 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 búnaðarökutækja, sem að mestu leyti byggjast á alþjóðasamningi Sameinuðu þjóðanna um framleiðsluökutækja, nánar útfærðar og gefnar út af Samgöngustofu. Reglur þessar komaeinnig fram í gerðum Evrópusambandsins sem Íslandi er gert að innleiða og miða að samræmingukrafna um gerð og búnað ökutækja á Evrópska efnahagssvæðinu. |  |
| 72. gr. *Tenging og dráttur ökutækis.*      Við bifreið, bifhjól, torfærutæki og reiðhjól má tengja einn eftirvagn. Við 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. | Um 72. gr.  Greinin er efnislega samhljóða 62. gr. gildandi laga. Breytingar markast af því að tengitækifellur 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, torfærutæki og reiðhjól má aðeins tengja einn eftirvagn. Við dráttarvél 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. |  |
| 73. gr. *Skráning.*      Eigandi vélknúins ökutækis ber ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarmerki 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.      skráningarmerki, 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. | Um 73. gr.  Greinin fjallar um skráningarskyldu ökutækja. Lagt er til að breytt verði fyrirkomulagi63. gr. gildandi laga þannig að í 1. mgr. verði byggt á því meginstefnumiði að öllvélknúin 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 eftirvagnarverði skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem eru minna en 750 kg að heildarþyngd(jeppakerra) eins og er samkvæmt gildandi lögum. Vísast til skilgreiningar 3. gr. um hugtakiðeftirvagn. Með þessu fyrirkomulagi er lagður grundvöllur að vátryggingarskyldu ökutækjasem miðast fyrst og fremst við notkun þess en ekki eiginleika eða tegund. Þannig má ætla aðvinnuvélar sem ætlaðar eru til aksturs í umferð falli undir 1. mgr. en þær vinnuvélar semnotaðar 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 tilnotkunar í almennri umferð falla undir 2. mgr.  Í 3. mgr. eru nokkur nýmæli frá gildandi 64. gr. um reglugerðarheimild ráðherra varðandinánari fyrirkomulag á skráningu ökutækja. Í b-lið er lagt til að settar verði reglur um gerð ogframleiðslu skráningarmerkis til að tryggja eins og kostur er að fyllsta öryggis sé gætt viðframleiðsluna. Í c-lið er tekin út sú krafa að skráningarskírteini skuli ávallt fylgja ökutækinu.  Þykir ekki ástæða til að þessi krafa komi fram í lögunum sjálfum, heldur verði kveðið á umþetta í reglugerð. Ýmsar þjóðir hafa fellt úr gildi kröfu um að skráningarskírteini fylgi ökutækiá þeirri forsendu að lögregla geti hverju sinni aflað upplýsinga um ökutæki á rafrænanhátt og því sé reglan úrelt. Í e-lið er gert ráð fyrir að Samgöngustofa fái heimild til einhliðaafskráningar ökutækis en eftir að vanrækslugjaldi var komið á skv. 2. mgr. 67. gr. núgildandilaga hefur þörf fyrir þetta úrræði orðið enn brýnna en ella. Á þetta einkum við um ógangfærökutæki sem ekki hafa verið færð til skoðunar í ákveðinn tíma. H-liður er nýmæli, en þörfþykir á að skilgreina stöðu umráðamanns sbr. almennar athugasemdir við frumvarpþetta. | 73. gr. Skráningarskylda á kerrur sem eru undir 750 kg að heildarþyngd er íþyngjandi ákvæði og ástæðulaust. Sennilega er mikill meirihluti þeirra kerra sem til eru í landinu sem falla undir 750 kg eða minna. Megnið af þeim liggja í görðum fólks þar sem tilfallandi ferðir í Sorpu og einstaka moldarhlöss eru sótt. Þetta er því ekki búnaður sem alla jafna er í umferðinni. Það mætti skylda lögaðila sem eiga slíkar kerrur í skráningaskyldu, en gagnvart almenningi er þetta marklaust og íþyngjandi bæði fyrir almenning og Samgöngustofu, nema tilgangurinn sé að afla tekna út á þetta. Kerfi sem til eingöngu til, til að viðhalda sjálfu sér. Þetta hefur ekkert með umferðaröryggi að gera, enda fá ef einhver tilfelli þar sem kerra í þessum flokki hefur valdið skaða. Annað gildir auðvitað um tjaldvagna, fellihýsi og þaðan af stærri búnað. |
| 74. gr. *Einkamerki.*      Eigandi bifreiðar eða bifhjóls, þó ekki létts bifhjóls, hefur heimild til þess að velja tiltekna bókstafi og tölustafi á skráningarmerki ökutækisins (einkamerki).      Fyrir rétt til einkamerkis skal greiða 50.000 kr., auk gjalds fyrir skráningu og skráningarmerki. 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. | Um 74. 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. svokölluðeinkamerki. Þó er lagt til að ekki sé hægt að fá einkamerki á létt bifhjól. Gert er ráð fyrir aðheimildin sjálf komi fram í 1. mgr. greinarinnar, en nú kemur hún aðeins fram í 26. gr. reglugerðarnr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum. Áfram verður ráðherraheimilt 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, tókugildi vorið 1996.  Það skal tekið fram að með 4. gr. laga nr. 69/2007 var bætt við ákvæði 64. gr. a gildandilaga nýjum 2. og 3. málsl. 2. mgr. þar sem mælt var svo fyrir að réttur til einkamerkis giltií átta ár og að skráður eigandi ökutækis skyldi fram að 65 ára aldri greiða sama gjald vegnaendurnýjunar 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 endurnýjaðurá átta ára fresti og að fyrir endurnýjun skyldi greiða sérstakt gjald. Var talið að aflögmætisreglu íslensks réttar leiddi að nauðsynlegt væri að slíkt ákvæði væri í umferðarlögum.  Var þessi breyting gerð til samræmis við álit umboðsmanns Alþingis frá 13. febrúar2007 í máli nr. 4843/2006. Þá þótti sanngjarnt að ökumenn 65 ára og eldri væru undanþegnir  gjaldi vegna endurnýjunar á rétti til einkamerkis. Tekið er fram í lögskýringargögnum aðbaki lögum nr. 69/2007 að frá 65 ára aldri fái ökumenn ökuskírteini útgefin til ákveðins tímaog eftir 80 ára aldur sé þeim gert að endurnýja ökuskírteini sitt árlega. Með hliðsjón afframangreindu þótti eðlilegt að einstaklingar á þessu aldursskeiði þyrftu ekki að greiða fyrirrétt til einkamerkis þar sem ökuskírteini þeirra gildir í skemmri tíma en átta ár. | 74.gr. Eiga einkamerki að vera tekjulind fyrir ríkissjóð, og þá afhverju? Hvorki 25 né 50 þúsund krónur endurspegla raunkostnað við framleiðslu og skráningu einkamerkja og því tel ég rétt að gjaldið haldist óbreytt í versta falli. Lækkun í 10 þúsund krónur væri réttast. |
| 75. gr. *Skoðun ökutækis og álagning og innheimta vanrækslugjalds.*      Ökutæki, skráð hér á landi, sbr. 1. mgr. 73. 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. 111. gr. um birtingu í Lögbirtingablaði. Sú birting hefur sömu réttaráhrif og hefði hún verið birt beint fyrir þeim sem greiðsluáskorun beinist að. | Um 75. 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, oger 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 framkvæmdhennar. Þessi framsetning er ófullnægjandi, enda er nauðsynlegt að skylda til að færa ökutækitil 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 þettaí 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 tegundaskoðunar, 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 einnigmæla fyrir um hvernig skoðun skuli fara fram, um skoðunarstofur og endurskoðunarverkstæðiog um álagningu og innheimtu vanrækslugjalds, sbr. 5.–7. mgr. þessarar greinar. Umþessi efni er nú fjallað í reglugerð nr. 8/2009 um skoðun ökutækja og er með ákvæði þessuleitast 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 gerðarverði ákveðnar breytingar á gildandi ákvæðum um fjárhæð, álagningu og innheimtu vanrækslugjaldsí 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 ökutækier 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 endurskoðunarsamkvæmt ákvörðun skoðunarmanns. Í c-lið er lagt til það nýmæli að vanrækslugjaldskuli lagt á hafi ökutæki ekki verið fært til skoðunar mánuði eftir að skráningarmerkiökutækis sem lagt hefur verið inn hefur verið afhent tímabundið til að færa megi ökutæki tilskoðunar. Er hér verið að bregðast við þeim aðstæðum sem upp geta komið þegar skráningarmerkihefur verið afhent til þess eins að færa megi ökutæki til skoðunar, en síðan ferst fyrirað skoðun fari fram. Rétt þykir að miða við varðandi c-lið að álagning fari fram á sama háttog önnur álagning gjaldsins þegar eftir lok hvers mánaðar og miðist hún því við þann tímahverju sinni þó að það kunni að leiða til þess að frestur sem þeir fá sem hafa þessa heimildverði mislangur.  Í 1. málsl. 5. mgr. er lagt til að hámarksupphæð gjalds verði 100.000 kr. eins og er samkvæmtgildandi lögum, sbr. 3. mgr. 67. gr., en jafnframt er lagt til að ráðherra setji gjaldskráí reglugerð og þar verði mismunandi gjald fyrir flokka ökutækja, sbr. 3. málsl. 5. mgr.  Í 5. málsl. 5. mgr. er nýmæli þess efnis að sé ökutæki afskráð innan tveggja mánaða fráálagningu vanrækslugjaldsins skuli fella álagningu niður. Er þetta ákvæði í samræmi viðstefnumótun stjórnvalda um að koma úr umferð ökutækjum sem ekki eiga þar heima.  Í 6. málsl. 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. málsl. 5. mgr. |  |
| 76. gr. *Bann við notkun ökutækis.*      Nú kemur í ljós að skráningarskylt ökutæki veldur hættu fyrir umferðaröryggi 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. | Um 76. gr.  1. mgr. er samhljóða 69. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að í stað „löggæslumanns“ sé viðþað miðað að „lögreglan“ hafi ein þá heimild til að taka skráningarmerki af ökutæki við þæraðstæður 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 lögmæltuástandi. Kemur þetta ákvæði nú fram í 14. gr. reglugerðar nr. 8/2009 en rétt þykir aðþað sé lögfest. |  |
| XIV. KAFLI **Notkun öryggis- og verndarbúnaðar.** |  |  |
| 77. gr. *Öryggisbelti og annar öryggis- og verndarbúnaður í bifreiðum.*      Hver sá sem situr í sæti bifreiðar sem búið 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. Ef slíkur búnaður er ekki í bifreið skal nota öryggisbelti fyrir barnið.      Barn sem er undir 150 sm á hæð má ekki vera farþegi í framsæti bifreiðar sem búin er uppblásanlegum öryggispúða fyrir framan sætið.      Barn yngra en þriggja ára má ekki vera farþegi í fólks-, sendi- eða vörubifreið nema hún sé með viðeigandi öryggis- og verndarbúnaði ætluðum börnum, sbr. 2. mgr.      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. | 77. 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 aldrei aka almenningsvögnum sem ekki eru búnir öryggisbeltum fyrir alla farþega, 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. |  |
| 78. gr. *Öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóls og torfærutækis.*      Óvarinn vegfarandi sem er á ferð á bifhjóli eða torfærutæki skal nota hlífðarhjálm ætlaðan til slíkra nota. Sama er um þann sem er á hliðarvagni eða eftirvagni slíks ökutækis. Ökumaður ber ábyrgð á að farþegi noti hlífðarhjálm.      Eigi er skylt að nota hlífðarhjálm 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 búið er öryggisbelti skal nota beltið þegar ökutækið er á ferð.      Ráðherra getur sett ákvæði í reglugerð um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms við sérstakar aðstæður. | Um 78. gr.  Lagt er til að gerð verði sú breyting frá gildandi lögum að ákvæði núgildandi 72. gr. takií grein þessari til óvarinna vegfarenda sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki og öðrum sambærilegumvélknúnum ökutækjum sem eru á ferð. Ekki er þó gert er ráð fyrir því að ákvæðiðeigi við um blæjubíla, þótt opnir séu, sem búnir eru öryggisbeltum, sbr. 77. 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 hlífðarhjálm sem sérstaklega er ætlaður til slíkra nota og er þaðóbreytt frá 1. mgr. 72. gr. að öðru leyti en því að talað er um óvarinn vegfaranda. Sama á viðum þann sem er á hliðarvagni bifhjóls (eða eftirvagni tengitækis).  Í 3. málsl. 1. mgr. er lagt til að ökumaður, sbr. 1. málsl., beri ábyrgð á að farþegi notihlífðarhjálm, en í 2. mgr. 72. gildandi laga nær ákvæðið einungis til farþega sem eru 15 áraeða yngri.  Í 1. gr. laga nr. 83/2007 var tveimur nýjum málsliðum bætt við 1. mgr. 72. gr. gildandilaga. Þar er svo fyrir mælt að hver sá sem sé á bifhjóli skuli nota viðurkenndan lágmarkshlífðarfatnaðætlaðan til slíkra nota. Sama sé um þann sem er á hliðarvagni, eftirvagni eðatengitæki 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 umræddrilagabreytingu enda hafi bifhjólum á undanförnum árum fjölgað mjög hér landi sem annarsstaðar. Með bættu vegakerfi og auknum hraða hafi alvarlegum slysum og banaslysum fjölgaðí umferðinni. Við þessu þurfi að bregðast með öllum tiltækum ráðum. Slys á ökumönnum ogfarþegum geti orðið mjög alvarleg. Vörn sem bifhjól veiti í slysum sé ekki í líkingu við þávörn sem ökumenn og farþegar bifreiða hljóti af sínum ökutækjum. Þegar bifhjólaslys verðikastist bifhjólafólk nær undantekningarlaust af bifhjólinu og lendi á götunni eða í nánastaumhverfi. Af þessu leiði að hlífðarfatnaður sé mikilvægasti öryggisbúnaður bifhjólafólks oggeti skipt sköpum um meiðsli ef slys verður.  Eftir að þessi ákvæði komu inn í gildandi umferðarlög hafa forsvarsmenn bifhjólamannabreytt um stefnu og fært fyrir því rök að lögbundin skylda til að klæðast hlífðarfatnaði viðalmennan akstur bifhjóla sé í raun óframkvæmanleg og hafa þeir því sett sig upp á móti slíkuákvæði í umferðarlögum. Engu síður er það mat hagsmunaaðila að æskilegt sé að bifhjólamennklæðist slíkum fatnaði og er stöðugum áróðri haldið uppi af hálfu samtaka bifhjólamannaí þessu skyni. Að þeirra mati eiga önnur sjónarmið hins vegar við um akstur óvarinnaökumanna 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 erlendishefur ekki reynst unnt að finna sambærilega löggjöf í öðrum löndum varðandi skyldubundnanotkun hlífðarfatnaðar við akstur bifhjóls, er lagt til að 3. málsl. 1. mgr. 72. gr. núgildandiumferðarlaga verði felldur út og að ekki verði sett fram fortakslaus skylda bifhjólamannaað klæðast viðurkenndum hlífðarfatnaði. Eftir sem áður er gert ráð fyrir í 2. mgr. 79.gr. frumvarpsins að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og notkun hlífðarfatnaðar ökumannsog 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 bensínstöð, 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 ökumanni bifhjóls eða torfærutækis sem búið er öryggisbelti er skylt að nota beltið þegar bifhjólið er á ferð. Talið er að slíkur áskilnaður sé nauðsynlegur vegna þeirrar hættu sem getur skapast fyrir ökumann 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. |  |
| 79. gr. *Öryggis- og verndarbúnaður óvarinna vegfarenda.*      Barn yngra en 15 ára skal nota hlífðarhjálm við hjólreiðar.      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. | Um 79. 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 umnotkun hlífðarhjálms við hjólreiðar barna er slík skylda lögð á börn yngri en 15 ára.  Með 79.gr. frumvarpsins er lagt til að efnisákvæði framangreindra reglna nr. 631/1999 verði lögfestí samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins um að helstu hátternisreglur, sem núer 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 íreglugerð um hvers konar öryggis- og verndarbúnað óvarinna vegfarenda í umferðinni. Hérgæti t.d. verið um að ræða frekari útfærslu á notkun hlífðarhjálma við hjólreiðar, svo og umendurskinsfatnað og annan búnað til að gera gangandi og hjólandi vegfarendur sýnilegri íumferðinni og um kröfur til slíks búnaðar. Undir þennan lið fellur enn fremur heimild til aðkveða á um endurskin fyrir hestamenn og hesta í reglugerð, en samsvarandi reglugerðarheimilder í 7. mgr. 32. gr. gildandi laga. Enn fremur falla hér undir barnasæti sem gerð erkrafa um að barn sjö ára eða yngra sitji í þegar það er farþegi á bifhjóli, sbr. 4. mgr. 45. gr.frumvarpsins. |  |
| XV. KAFLI **Flutningur, hleðsla, þyngd og stærð ökutækja.** |  |  |
| 80. 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 stjórntækja ökutækis. Farmi skal þannig komið fyrir að eigi byrgi lögboðinn ljósa- eða merkjabúnað ökutækis eða skráningarmerki þess.      Ekki má flytja fleiri farþega 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. | Um 80. gr.  Ákvæði greinarinnar svara að meginstefnu til 73. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að lögfesturverði nýr málsliður í upphafi 1. mgr. þar sem mælt er fyrir um þá almennu skyldu aðfarm ökutækis skuli skorða tryggilega og festa við ökutækið. Kemur þessi meginregla núfram í fyrri málslið 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 flytjasvo marga farþega eða á þann hátt að valdið geti þeim eða öðrum hættu er nú gert ráð fyrirí 2. mgr. að ekki megi flytja fleiri farþega í ökutæki en það er skráð fyrir.  Sem fyrr er gert ráð fyrir að ráðherra setji nánari reglur um hleðslu og frágang farms ogskyldu til að breiða yfir farm og svo og hvernig auðkenna skuli sérstaklega fyrirferðarmikinnfarm, sbr. fyrri málslið 4. mgr. greinarinnar.  Í síðari málslið 4. mgr. er að finna heimild fyrirráðherra til að setja reglugerð um öryggisráðstafanir við flutning á farþegum, sbr. 74. gr.gildandi laga. |  |
| 81. 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. | Um 81. gr.  Samkvæmt 5. mgr. 73. gr. gildandi laga getur ráðherra sett reglur um flutning hættulegraefna eða tækja, þar á meðal um skyldu til að kaupa vátryggingu er bæti tjón vegna flutningsþeirra, sbr. nú reglugerð nr. 1077/2010 um flutning á hættulegum farmi. Engar sérstakar hátternisreglurum þessi efni koma fram í gildandi lögum. Lagt er til að á því verði gerð breyting.  Í fyrri málslið 1. mgr. 78. 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 grundvelli5. mgr. greinarinnar. Þá er í síðari málslið sömu málsgreinar skilgreint hvað felst í hugtakinu„flutningur“ samkvæmt fyrri málsliðnum.  Í 2. mgr. er lögð varúðarskylda á þá sem flytja hættulegan farm í merkingu 1. mgr. Þá ergert skylt að huga að því áður en hættulegur farmur er fluttur að umbúðir og merking farmsinsséu fullnægjandi. Ökutæki og búnaður, sem notaður er við flutninginn, skulu jafnframtvera í þannig ástandi að ekki stafi hætta af. Þá má ekki afhenda hættulegan farm til flutningsþeim sem ljóst er að ekki hefur kunnáttu eða búnað til þess að flytja farminn svo fyllsta öryggissé gætt.  Í 3. mgr. er að finna meginákvæði um eftirlit með flutningi á hættulegum farmi. Samkvæmtfyrri málslið verður það verkefni lögreglu að hafa eftirlit með sjálfum flutningnum á hættulegum farmi. Samgöngustofa gætir þess að búnaður ökutækis sé í samræmivið 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 áhættulegum farmi á landi, ADR-samningurinn svokallaði, verði birtur á vefsvæði Samgöngustofuásamt viðaukum A og B sem skulu uppfærðir jafnóðum og þeir breytast en það er átveggja ára fresti. Þannig er tryggt að nýjasta útgáfa samningsins og viðaukanna sé ætíð aðgengilegfyrir þá sem koma að flutningi á hættulegum farmi á landi. Ísland gerist að aðili aðþessum samningi 24. febrúar 2011.  Eftir sem áður verður áfram að gera ráð fyrir reglusetningarheimild ráðherra um flutningá hættulegum farmi, m.a. á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga íslenska ríkisins á þessusviði. Er þannig mælt svo fyrir í 5. mgr. 81. gr. frumvarpsins að ráðherra setji í reglugerðnánari ákvæði um flutning á hættulegum farmi skv. 1. mgr., þar á meðal um flokkun hættulegsfarms, öryggisbúnað, ábyrgð og skyldur, öryggisráðgjafa, réttindi (ADR-réttindi) sem  ökumaður skal hafa til að annast flutning á hættulegum farmi og eftirlit. Eru þetta mun ítarlegriefnisheimildir en er nú að finna í 5. mgr. 73. gr. gildandi laga. |  |
| 82. 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 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 ásþunga og heildarþyngd ökutækja á einstökum vegarköflum, svo og ákveðið minni ásþunga eða heildarþyngd á öðrum, hvort tveggja miðað við burðarþol brúar eða vegar.      Samgöngustofa getur 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 ásþunga 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. | Um 82. 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 íreglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. greinarinnar, að sýna sérstaka varúð í umferðinnimeð tilliti til stærðar og þunga ökutækisins og skuli hann víkja greiðlega fyrir öðrum ognema staðar ef þörf krefur. Með þessari framsetningu er gert ráð fyrir því, eins og nú er, aðí reglum sem ráðherra setur komi fram nánari flokkun á þeim tegundum ökutækja með tillititil lengdar, breiddar, hæðar og þunga sem lúta þeim sérstöku efnisreglum sem fram koma ígreininni.  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 unntán þess að hætta á manntjóni eða eignatjóni skapist. Er það samsvarandi regla ogfram kemur í 2. mgr. 75. gr. gildandi laga að öðru leyti en því að eðlilegt þykir að gætt skuliað því að mönnum stafi ekki hætta af slíkum akstri, ekki eingöngu eignum eins og er ínúgildandi grein.  Ákvæði 3. og 4. mgr. eru efnislega samhljóða 2. og 3. mgr. 76. gr. gildandi laga, að þvíundanskildu að í 4. mgr. er lagt til að það verði í höndum Samgöngustofu einnar, en ekki veghaldara, að veita undanþágur frá reglum sem ráðherra seturá grundvelli 5. mgr.  Í 5. mgr. er að finna reglugerðarheimild ráðherra þar sem saman er mælt fyrir um þærheimildir sem nú er að finna í 1. og 3. mgr. 75. gr. og 1. mgr. 76. gr. gildandi laga. Jafnframter gert ráð fyrir að það verði í höndum Samgöngustofu að meta þörf á aðstoð lögreglu viðflutning og kalla hana til ef þörf krefur.  Í 6. mgr. er kveðið á um heimild til gjaldtöku vegna kostnaðar við veitingu undanþágu ogeftirlit með að skilyrði séu uppfyllt og enn fremur vegna aðstoðar lögreglu og Samgöngustofu við flutning sem nánar verður kveðið á um í reglugerð. |  |
| XVI. KAFLI **Umferðarstjórn, umferðarmerki o.fl.** |  |  |
| 83. 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. | Um 83. gr.  Ákvæði 1. mgr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 79. gr. gildandi laga. Þó er lagt til að gerðverði smávægileg breyting á orðalagi þannig að heimild lögreglu til að stjórna umferð þarsem 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 finnasaman í 3. mgr. greinarinnar. |  |
| 84. gr.  *Sérákvæði um notkun vega, hraðamörk, löggæslumyndavélar o.fl.*      Veghaldari getur kveðið á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að fengnu samþykki sveitarstjórnar, þegar það á við, og 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 vegarkafla, 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. | Um 84. gr.  Hér er í fyrsta lagi lagt til að felld verði niður ákvæði 1. mgr. 81. gr. gildandi laga semmæla fyrir um að vegamálastjóri ákveði hvaða þjóðvegir utan þéttbýlis skuli teljast til aðalbrautaþar 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 þessutagi í umferðarlögum sem í eðli sínu kveður á um heimildir veghaldara til að skilgreina eðliog 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 sveitarstjórnar og lögreglu en þetta er breyting frásamsvarandi 2. mgr. 81. gr. gildandi laga en þar er lögreglustjóra falið að kveða á um varanlegsérákvæði um notkun vegar til umferðar að fengnum tillögum sveitarstjórnar, svo ogvegamálastjóra. Í e-lið um bann við tiltekinni umferð er bætt við heimild til undanþágu fráreglum um umferð. Reynslan sýnir að nauðsynlegt er í nokkrum tilfellum að veita undanþágufrá settum reglum, svo sem að heimila hjólreiðar þar sem innakstur er bannaður og veitaundanþágu frá reglum um umferðarljós, sbr. 1. mgr. 7. gr. frumvarpsins.  Í 2. mgr. er gert ráð fyrir að Vegagerðin ákveði hraðamörk skv. 36. gr. áþjóðvegi utanþéttbýlis en í þéttbýli skal veghaldari leita samþykkis sveitarstjórnar og lögregluskv. 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 ekkier bundin við ákveðinn vegarkafla, megi birta á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrumtryggum 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. frumvarpsinsgetur komið upp ágreiningur milli veghaldara, sveitarstjórnar og lögreglu sem eðlilegt er aðskjóta megi til ákvörðunar ráðherra, þó svo að geri megi ráð fyrir að það verði einungis gertí stefnumarkandi málum. |  |
| 85. 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 hámarkshraða, 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 skráningarmerkja. Upplýsingar um slíkar takmarkanir skulu gefnar með umferðarmerkjum og auglýsingum á opinberum vettvangi, svo sem á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.      Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 20.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil.      Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um úrræði og við hvaða kringumstæður grípa megi til takmarkana, sbr. 2. og 3. mgr. Kveða skal á um nánari kröfur, viðmið og fyrirkomulag gjaldtöku vegna notkunar negldra hjólbarða skv. 4. mgr. í reglugerð sem ráðherra setur. | Um 85. 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, semfelur 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 lögregluog almannavarnanefnd, þegar það á við, vegna ákvörðunar um takmörkun eða bann viðumferð um stundarsakir á vegi sem hættulegur er vegna skemmda eða af öðrum orsökum þartil viðgerð er lokið. Í lögum um almannavarnir, nr. 82/2008, er fjallað um starfsemi almannavarnanefndaog 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 aðræða, geti bannað umferð um stundarsakir vegna mengunar sem er yfir leyfilegum mörkumsamkvæmt 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 eðasveitarstjórn að hafa möguleika á að grípa til ráðstafana til að draga úr slíkri mengun til aðvernda heilsu almennings. Til grundvallar slíkum takmörkunum verða þó að liggja haldbærirútreikningar 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 dragaúr mengun frá ökutækjum en lögð skal áhersla á að hér er ekki um tæmandi upptalningu aðræða og er gert ráð fyrir heimild til nánari útfærslu á ákvæðinu í reglugerð, sbr. 5. mgr.  4. mgr. er nýmæli en þar er lagt til að sveitarstjórn sé heimilt að ákveða gjald allt að20.000 kr. sem lagt er á eiganda eða umráðamann ökutækis sem ekur með negldum hjólbörðum.  Þessu ákvæði er ætlað aðallega ætlað að minnka mengun vegna svifryks en einnigað standa straum af kostnaði sveitarfélags vegna slits á götum sem óhjákvæmilega á sér staðvið notkun negldra hjólbarða og getur haft áhrif á umferðaröryggi ef ekkert er að gert. Þá er ákvæði 16. gr. liðar 16.02 (6) í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 efnislega fært undir 2. málsl. 4. mgr., en eðlilegra þykir að hafa reglur um takmörkuná notkun negldra hjólbarða í lögum.  Gert er ráð fyrir að ökumenn ökutækja sem aka inn á svæði þar sem gjaldskylda er fyrir  hendi geti keypt leyfi fyrir einstakt skipti í stað þess að þurfa að kaupa leyfi fyrir það tímabilsem notkun negldra hjólbarða er heimil.  Í 5. mgr. er kveðið á um reglugerðarheimild ráðherra til takmörkunar á umferð vegnamengunar og frekari útfærslu á 1.–3. mgr., sbr. athugasemdir hér að framan, svo og um kröfur,viðmið og fyrirkomulag vegna gjaldtöku á notkun negldra hjólbarða. | 85.gr. Í rökstuðningi 85. greinar stendur m.a.  "Í þéttbýli hefur ítrekað komið upp sú  staða að mengun frá útblæstri ökutækja fer yfir leyfileg mörk."  Þetta er ekki rétt. Útblástur ökutækja á tiltölulega lítinn þátt í svifryksmenguninni. Þarna er aðallega um að ræða óhreinindi á vegum þar sem t.d. uppsafnað sót á vegum, efni úr malbiki og önnur tilfallandi óhreinindi þyrlast upp við akstur. Skv. sænskri rannsókn sem ég las fyrir nokkrum árum hafði t.d. bann á nagladekkjum lítil sem engin áhrif á svifryksmengun. Stærsti áhrifavaldurinn var þrif á götum.  Ég legg því til að áður en heimild til íþyngjandi aðgerða eins og akstursbanns eftir bílnúmerum verði virkjuð skuli aðrar leiðir fullreyndar fyrst s.s. þrif á götum og lækkun hámarkshraða.  Einnig væri rétta rökstyðja nagladekkjaskatt. Sýna rannsóknir fram á aukið slit vega með nagladekkjum? Er rétt að skattleggja öryggið? |
| 86. 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. | Um 86. gr.  Ráðherra er veitt heimild í 1. mgr.að ákveða 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. 86. gr. er lagt til að sveitarstjórnum 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. | 86. gr. Hvað er stöðureitur? Þetta er hugtak sem þarf að skýra betur þar sem ekki er átt við bílastæði skv. mínum skilningi. Afhverju ætti að vera uppbygging á tímabundnum bílastæðum eins og 6. mgr. kveður á um?  Að öðru leiti virðist þetta óásættanleg grein. Er verið að gefa heimild til gjaldtöku þar sem fólk er á ferðalagi um óbyggðir landsins á bíl? Verður mér mögulega óheimilt að leggja bílnum í útskoti á Sprengisandi þar sem ég ætla að tjalda nema gegn gjaldi? Hefur farið fram samráð við hagsmunasamtök s.s. Ferðaklúbbinn 4x4? |
| 87. 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 yfirborðsmerkingu 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. 110. gr. | Um 87. gr.  Í 78. gr. a gildandi laga er mælt fyrir um heimild ráðherra til að setja reglur um undanþágufyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum umnotkun 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 lögunum sjálfum verðimælt fyrir um helstu efnisreglur um stæðiskort fyrir hreyfihamlaða, enda fela þessar reglurí sér undanþágur frá almennum reglum um bann við stöðvun og lagningu ökutækja. Komaþessar reglur nú að nokkru leyti fram í áðurnefndri reglugerð nr. 1130/2016, en áfram verðurgert ráð fyrir því að ráðherra hafi heimild til að mæla nánar fyrir um þessi atriði í reglugerð,sbr. 6. mgr. greinarinnar. |  |
| 88. 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. | Um 88. 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. |  |
| 89. gr. *Öryggisráðstafanir vegna framkvæmda við veg.*      Þar sem vegavinna fer fram eða umferðer 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. | Um 89. gr.  Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 86. gr. gildandi laga og fjallar um skyldu þess sem stjórnarvegavinnu að merkja stað á fullnægjandi hátt. Í 2. málsl. er kveðið upp úr um að veghaldarigeti með samningi falið þeim sem annast framkvæmd við veg að setja upp fullnægjandimerkingar. Það skal ítrekað, sbr. athugasemdir við 3. gr. frumvarpsins, að hugtakið veghaldarier skilgreint í 6. tölul. 3. gr. vegalaga, nr. 80/2007, þannig: „Sá aðili sem hefur veghaldvegar.“ Þá eru veghaldarar nánar upp taldir í 13. gr. sömu laga þannig að Vegagerðin er veghaldariþjóðvega og sveitarfélög veghaldarar sveitarfélagsvega en eigendur einkavega hafiveghald 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 umframkvæmdir á eða við veg, m.a. um gerð öryggisáætlunar og um ábyrgð veghaldara ogverktaka við að tryggja öryggi á framkvæmdarstað. | 89. gr. Öryggisráðstafanir við framkvæmdir á vegum hér á landi eru mjög lélegar í samanburði við t.d. Danmörku. Eru ekki til Evrópureglur er snúa að þessum málum? |
| 90. gr. *Auglýsingaskilti við veg.*      Spjöld, auglýsingar, ljósaskilti og þess háttar má eigi setja á eða í tengslum við merki við veg eða á vegi skv. 1. mgr. 85. gr.      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. | Um 90. 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 gleggra. |  |
| XVII. KAFLI **Eftirlit lögreglu með ástandi og hleðslu ökutækja o.fl.** |  |  |
| 91. gr.  *Eftirlit með ástandi, stærð, þyngd og hleðslu ökutækja*  Vegaeftirlitsmönnum lögreglu og lögreglumönnum er heimilt að stöðva ökutæki og skoða ástand þess, stærð, heildarþyngd, ásþunga og búnað ökutækis, sem og hleðslu þess, frágang og merkingu farms, og skoða annað s.s. 81. 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 IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, 54. gr. um búnað slíkra ökutækja, 80. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum og 82. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja eða reglugerða settra á grundvelli þessara ákvæða.  Skylt 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, ásþunga 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 ásþungi ökutækis meiri en heimilt er ber ökumanni að fara eftir fyrirmælum 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. | Um 91. 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 sbr. almenna umfjöllun um kaflann 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 áraraðir.  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, 54. gr. um búnað slíkra ökutækja, 80. gr. um hleðslu ökutækja, flutning farms og öryggisráðstafanir við flutning á farþegum og 82. 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 ásþungi 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 92. gr. en þar er fjallað um upplýsingaskyldu flutningsaðila eða ökumanns ökutækis til farþega- og farmflutninga og málsmeðferð vegna vegaeftirlits. |  |
| 92. gr. *Upplýsingaskylda og málsmeðerð 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. 91. gr., þar á meðal gögn með upplýsingum sem skráðar eru og varðveittar í samræmi við reglur sem ráðherra setur á grundvelli 93. gr. Þetta gildir jafnt við eftirlit á vegum og í starfsstöð flutningsaðila, hvort sem gögnin eru afhent á staðnum eða send lögreglu. | Um 92. 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. 91. gr. Málsgreinin er að öðru leyti samhljóða 5. mgr. 68. gr. gildandi laga, sbr. 12. gr. laga nr. 66/2006. |  |
| 93. 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. 91. og 92. gr. | Um 93. 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. 91. og 92. gr. frumvarpsins. Mikilvægt er að skýrar reglur liggi fyrir um þessi atriði þannig að eftirlit samkvæmt greininni verði faglegt og virkt. |  |
| 94. gr. *Flutningur vegaeftirlits*  Ráðherra er heimilt að taka ákvörðun um að flytja það vegaeftirlit, sem kveðið er á um í kaflunum, að hluta eða heild til Samgöngustofu eða Vegagerðarinnar. Skal það gert að undangengnu samráði við lögreglu. | Um 94. 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. Ljóst er miðað við orðalag síðari málsliðs ákvæðisins að slíkt yrði ekki gert nema að undangengnu samráði við lögreglu. |  |
| XVIII. KAFLI **Viðurlög.** |  |  |
| 95. 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. mgr. 44. gr., 45. gr., 46. gr., 3. mgr. 52. gr.,54. gr., 58. gr., 69.–70. gr., 71.–73. gr., 77. gr., 78. gr., 2. og 3. mgr. 80. gr.,71. gr. og 1. og 2. mgr. 82. gr., 2. mgr. 88. gr., 89.–90. gr. eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim ákvæðum.          Eigi skal refsa skv. 1. mgr. fyrir brot sem tilgreind eru í 1. mgr. 110. 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. 100. 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. | Um 95. 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 aðfyrir hvers kyns brot á lögunum, eða reglum settum samkvæmt þeim, varði sektum eða fangelsiallt að tveimur árum. Það er einkenni slíkra almennra refsireglna að enginn greinarmunurer gerður í slíkum ákvæðum á milli einstakra hátternislýsinga heldur er þar að finna eyðutilvísunán nánari afmörkunar.  Með 94. gr. frumvarpsins er lagt til að horfið verði frá slíkriframsetningu, enda er hún bæði lagatæknilega óheppileg auk þess sem hún kann að valdavandkvæðum í framkvæmd út frá sjónarmiðum um skýrleika refsiheimilda.  Samkvæmt 1. mgr. skal sá sæta sektum sem brýtur gegn eftirtöldum ákvæðum eða reglugerðumsettum 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 xx út úr ökutæki eða skilja eftir á vegi eða strengja yfir veg  það sem hættu getur valdið fyrir aðra vegfarendur.  4. 7. gr. um bann við akstri gegn rauðu umferðarljósi og í andstöðu við leiðbeiningar ogfyrirmæli 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 þvíað rjúfa eða hindra lögmæta hópgöngu, um skemmdir á umferðarmerkjum og um skyldurvegfarenda við umferðaróhöpp.  8. 16.–34. gr. sem mæla fyrir um almennar umferðarreglur fyrir ökumenn.  9. 38.–40. gr. sem mæla fyrir um sérreglur um akstursíþróttir, aksturskeppni og torfærutæki.  10. 41. gr. og 2. og 3. mgr. 44. gr. um umferðarreglur fyrir hjólreiðamenn.  11. 45. gr. um akstur bifhjóla.  12. 3. mgr. 52. gr. um að neita að veita atbeina sinn við rannsókn skv. 2. mgr. sömu greinar.  13. 54. gr. um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.  14. 58. gr. um notkun farsíma og annars fjarskiptabúnaðar í akstri.  15. 69. og 70. gr. um kennsluakstur og æfingaakstur.  16. 72. gr. um tengingu og drátt ökutækja.  17. 73. gr. um skráningu ökutækja.  18. 77. gr. og 1. og 4. mgr. 78. gr. um öryggisbelti og annan öryggis- og verndarbúnað íakstri ökutækis og bifhjóls.  19. 81. gr. um flutning á hættulegum farmi.  20. 82. gr. um akstur breiðra, þungra, langra eða hárra ökutækja.  21. 2. málsl. 4. mgr. 85. gr. um notkun negldra hjólbarða.  22. 2. mgr. 88. gr. um bann við því án leyfis lögreglu eða Vegagerðarinnar að setja umferðarmerkiá eða við veg.  23. 89. og 90. 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 aðbrot 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 eigandaeða 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 ökumannsvarðar ekki punktum skv. 2. mgr. 100 gr., enda sé aksturinn myndaður í löggæslumyndavélog ökumaðurinn hefur ekki notað ökutækið í heimildarleysi. Er hér um svokallaða hlutlægarefsiábyrgð að ræða. Er þessi heimild háð því skilyrði að fyrir liggi að hraðakstursbrot, semmyndað er í löggæslumyndavél, varði ekki ökumann ökutækisins punktum samkvæmtpunktakerfi 2. mgr. 100. gr. frumvarpsins og reglugerð ráðherra. Ef svo er kemur hlutlægábyrgð eiganda eða umráðamanns ökutækis á þessum grundvelli ekki til greina. Aðalábyrgðinverður því sem fyrr reist á saknæmi ökumanns sem sætir sektum, sbr. 1. mgr. 96.gr., og eftir atvikum sviptingu ökuréttar skv. 100. gr., að öðrum skilyrðum uppfylltum.  Þessi tillaga um refsiábyrgð í formi hlutlægrar refsiábyrgðar eiganda vélknúins ökutækishefur kosti og galla. Kostir hennar eru einkum þeir að með henni verður eftirlit og úrlausnbrota gegn ákvæðum um aksturshraða gert skilvirkara í framkvæmd. Til að staðreyna brotá hlutlægum grundvelli, að öðrum skilyrðum uppfylltum, þarf aðeins að ganga úr skugga umhver 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 maðurekið í umrætt sinn. Það er skilyrði samkvæmt ákvæðinu að umrætt ökutæki sé ekki notað íheimildarleysi og þá í þeirri merkingu að ekki liggi fyrir að ökutækið hafi verið tekið ófrjálsrihendi, sbr. einkum 244. gr. eða 1. mgr. 259. gr. hegningarlaga, og eigandinn eða umráðamaðurþví sviptur virkum eignarráðum þess með ólögmætum hætti. Hafi eigandi eða umráðamaðurþannig lánað öðrum ökutækið til notkunar eru hlutlæg skilyrði ákvæðisins uppfylltþótt lántaki fari út fyrir heimildir sínar við notkun þess. Með þessu fyrirkomulagi er eigandaeða umráðamanni ökutækis gert skylt að hafa virka umsjón og eftirlit með ökutæki sínu, t.d.gagnvart nánum aðstandendum, svo sem maka eða börnum, og gera þær ráðstafanir semnauðsynlegar eru svo að það sé ekki notað með þeim hætti sem fer í bága við framangreindarreglur umferðarlaga. Gallar hlutlægrar refsiábyrgðar felast einkum í því að um er að ræðafrávik frá hefðbundinni tilhögun refsiábyrgðar þar sem jafnan er áskilið að sá er sætir refsiábyrgðhafi sýnt er saknæma háttsemi. Þó er ljóst að hlutlæg ábyrgð er heimil að íslenskumrétti, enda sé skýrlega mælt fyrir um hana í lögum, sbr. Hrd. 2000, bls. 280. Dæmi um hlutlægarefsiábyrgð er t.d. að finna í 3. mgr. 170. gr. tollalaga, nr. 88/2005, en það ákvæði erþó byggt á öðrum löggjafarsjónarmiðum en hér eiga við.  Eiganda eða umráðamanni vélknúins ökutækis verður aðeins gerð sekt á grundvelli 3.mgr., enda er ekki fullnægt skilyrðum 100. gr. um sviptingu ökuréttar nema sýnt sé fram ásaknæmi hans sem ökumanns. Hafi eigandi verið ökumaður í umrætt sinn, og brot hansvarðar ekki punktum, er ábyrgðin valkvæð að því leyti að velja má á milli þess að sekta hanná grundvelli 4. mgr. eða á grundvelli 1. mgr., enda sé sýnt fram á að hefðbundnum saknæmisskilyrðumsé 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. |  |
| 96. gr. *Brot er varða sektum eða fangelsi.*      Sá skal sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn ákvæðum 35.–37. gr., 48.–53. gr., 59. gr. eða 62. 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.      hópbifreiðar í almenningsakstri og hópbifreiðar og       d.      bifhjóls með hliðarvagni eða skráningarskyldum eftirvagni.      Við ákvörðun sektar vegna brots gegn ákvæðum 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr., skal sekt ákveðin hærri en ella þegar hraðinn er 140 km á klst. eða meiri.      Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr., skal sekt ákveðin mun hærri en ella þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er. | Um 96. 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. 48.–53. gr. um bann við ölvunarakstri og vímuefnaakstri.  3. 59. gr. um skilyrði þess að mega stjórna ökutæki.  4. 62. gr. um skilyrði þess að mega stjórna dráttarvél og vinnuvél.  Ekki er lagt til að hámarkstími fangelsisrefsingar samkvæmt frumvarpinu verði lengdurog því miðað við tveggja ára fangelsi eins og er skv. 1. mgr. 100. gr. gildandi laga. Á hinnbóginn er það stefnumið frumvarpsins með þeirri breyttu framsetningu á refsireglum umferðarlaga,sem hér er gerð tillaga um, að í ríkari mæli verði gripið til fangelsisrefsingarvegna alvarlegra brota gegn þeim ákvæðum sem talin eru upp í 1. mgr. þessarar greinar.  Erþað og í samræmi við þá auknu lengd sviptingartíma ökuréttar vegna ölvunar- og vímuefnaaksturssem nánar er mælt fyrir um í 100. gr. frumvarpsins. Í þessu sambandi verður og aðítreka það samspil sem er á milli ákvæða umferðarlaga um ökuhraða og um bann við ölvunarogvímuefnaakstri, 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 almenningsakstri“, sbr. skýringu í 3. gr. frumvarpsins.  Ákvæði 3.–5. mgr. er samhljóða 5.–7. mgr. 100. gr. gildandi laga, að breyttu breytanda. |  |
| 97. gr. *Brot eiganda eða lögaðila.*      Ef brot, sem greinir í 95. eða 96. 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. | Um 97. gr.  Ákvæðið fjallar um refsiábyrgð eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi og er samhljóðafyrri málslið 3. mgr. 100. gr. gildandi laga. |  |
| 98. gr. *Sektareglugerð ráðherra.*      Sektir allt að 500.000 kr. fyrir brot skv. 95. og 96. 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. | Um 98. 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 95. og 96. gr. frumvarpsinsog ákvæðum reglugerða settra samkvæmt þeim. Í reglugerðinni skal tilgreint hvaðategunda brota hún tekur til og hvaða sekt og önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegundbrots. Heimilt verður að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar ef veigamikil rök mæla meðþví.  Með ákvæði þessu er þannig lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi sem nú hefurverið við lýði allt frá gildistöku laga nr. 57/1997 þar sem heimild til setningar sérstakrarreglugerðar um sektir vegna brota á ákvæðum umferðarlaga var fyrst lögfest. Rétt er að gerastuttlega grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að baki upptöku þessa fyrirkomulags ogþví 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 umforsendur þær sem búa að baki reglugerðarheimild ráðherra til að ákvarða sektir allt að tiltekinnifjárhæð vegna brota á umferðarlögum. Í athugasemdum við 3. gr. í frumvarpi því er varðað lögum nr. 57/1997 og lögfesti heimild fyrir ráðherra til að mæla fyrir um sektir vegnaumferðarlagabrota í reglugerð kemur m.a. fram að með þessu sé stefnt að því að refsingarvegna umferðarlagabrota verði staðlaðar í ríkara mæli en nú er með þeim hætti að sektir fyrirtiltekin brot, þá upphaflega allt að fjárhæð 100.000 kr., yrðu tilteknar í reglugerð sem yrðibindandi fyrir lögreglu og dómstóla. Þó yrði heimilt að víkja frá staðlaðri refsingu til hækkunareða lækkunar ef veigamikil rök mæltu með því. Þessu næst er rakið að það sé alkunnstaðreynd að í flestum málum sé sekt ákveðin án nokkurs tillits til greiðslugetu og jafnveleftir 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 sektarfjárhæðummæli fleiri rök með því að hafa staðlaðar refsingaren 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 ákvörðuðaf 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 erað ræða. Erfitt geti reynst og tímafrekt fyrir þann sem ákvarðar sekt að fá réttar upplýsingarum raunverulegar eignir og tekjur brotamanns og önnur þau atriði sem talin eruupp í 51. gr. almennra hegningarlaga. Komi þar margt til, svo sem vanframtaldar tekjurog eignir og aðrar félagslegar aðstæður en fram koma í opinberum gögnum.  – 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 fyrirferðarmestþeirra brota sem upplýst væru hér á landi og sektarrefsing lægi við. Ljóst er aðþessi grundvallarforsenda hefur ekki breyst frá gildistöku laga nr. 57/1997. Vegna fjöldaþessara mála er enn mikilvægt að meðferð þeirra sé einföld og samræmi í niðurstöðum.  Með ákvæði 98. gr. frumvarpsins er því lagt til, sem fyrr greinir, að mælt sé fyrir um útfærsluá almennum sektarheimildum 95. og 96. gr. frumvarpsins með reglugerð. Í reglugerðinniverði sem fyrr ekki sjálfstæðar efnisreglur eða refsiákvæði heldur tilvísun til einstakraboð- og bannreglna í lögunum sem heimilt verði að leggja sektir við og sektir og önnurviðurlög tiltekin innan refsiramma umferðarlaga og almennra hegningarlaga. Það hefur sýntsig 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 veitaniðurlagsákvæði greinarinnar sem fyrr lögreglustjórum nægjanlegt svigrúm til að víkja frásektarákvæðum reglugerðarinnar ef atvik eru með þeim hætti að ósanngjarnt þykir aðákvarða 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 afþeim við úrlausn sakamála á sviði gildandi laga, sbr. Hrd. 14. janúar 1999 í máli nr. 425/1998og 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 þeirþá m.a. líta til ákvarðana lögregluyfirvalda á þessu sviði og leiðbeininga ríkissaksóknara.  Með 98. gr. frumvarpsins er ekki hróflað við þessari afstöðu, enda byggist hún á stjórnskipulegumvaldheimildum dómstóla. Þá er einnig haft í hug að dómstólar hafa í reynd dæmt nærundantekningarlaust á grundvelli þeirra stöðluðu refsinga sem fram hafa komið í sektarreglugerðumráðherra. |  |
| 99. gr. *Fullkomin samlagning sekta.*      Þegar ákvörðun sektar vegna brota á tveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 94. eða 95. 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. | Um 99. gr.  Ákvæðið fjallar um fullkomna samlagningu sekta sem ákvarðaðar eru vegna brota átveimur eða fleiri ákvæðum sem tilgreind eru í 95. eða 96. gr. frumvarpsins eða ákvæðumí reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Er það samhljóða 8. mgr. 100. gr. gildandilaga að efni til. |  |
|  |  |  |
| 100. 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. | Um 100. gr.  Ákvæðið hefur að geyma almennar reglur um sviptingu ökuréttar og er að því leyti samhljóða101. gr. gildandi laga. Í síðari málslið 1. mgr. er lagt til að svipting geti náð til ákveðinnaflokka ökuréttinda. Einkum er horft í því sambandi til sviptingar ökuréttar vegna brotsá 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 framkvæmdverði viðhaldið en rétt er því að gera nokkra grein fyrir þeim röksemdum sem bjuggu að bakiþví 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 meðákvæðinu sé lagður lagagrundvöllur að þýðingarmikilli nýbreytni í viðurlagakerfi vegna umferðarlagabrota.  Punktakerfi vegna umferðarlagabrota sé ætlað að skapa þann varnað að umferðarlagabrotumfækki og umferðaröryggi aukist. Fyrirbyggjandi áhrif punktakerfisins séugrundvölluð á því að uppsöfnun punkta vegna umferðarlagabrota leiði til sviptingar ökuréttarí þrjá mánuði. Við hvert brot sem ökumaður geristsekur 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 viðbótarvarnaðen 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 lögreglustjórasátt umgreiðslu sektar og önnur viðurlög eða máli lýkur með sakfellingu samkvæmt dómi eðaviðurlagaákvörðun 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 punktakerfisþar sem viðurlög við slíkum brotum fela í sér ítrekunaráhrif sem þykja skapa næganvarnað.  – Akstur yfir hámarkshraða og önnur brot sem varðað geta sviptingu ökuréttar verði innanpunktakerfis.  – Punktar haldi gildi sínu í punktakerfinu næstu þrjú árin eftir að brot er framið án tillitstil þess hvenær málsmeðferð lauk hjá lögreglu eða fyrir dómi.  – Verði maður á þriggja ára tímabili uppvís að brotum á umferðarlögum sem jafngildasamtals 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 broteru framin en ekki hvenær gengist er undir sekt eða sakfellt er fyrir dómi. Þannig getursvipting komið til vegna brota sem eldri eru en þriggja ára ef brot sem til meðferðar ervar 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 semframið var innan þriggja ára markanna og fyllt gæti tólf punkta.  – Punktarnir þurrkist út þegar sakborningur hefur verið sviptur ökurétti vegna uppsöfnunarpunkta.  – Viðvörun verði gefin út til ökumanns þegar hann hefur náð átta punktum á þriggja áratímabili. Þó að slík viðvörun 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 punktakerfiðþegar umferðarlagabrot hefðu verið staðreynd. Svipting á grundvelli uppsafnaðrapunkta yrði ákveðin af lögreglustjóra eða dómara samhliða refsingu og öðrum viðurlögumsem 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 byggtá framangreindu punktakerfi við úrlausn mála um brot á umferðarlögum, enda hafi það ígrundvallaratriðum gefist vel og stuðlað að auknum varnaðaráhrifum viðurlaga í formi sviptingarökuréttar fyrir þessi brot. |  |
| 101. gr. *Svipting ökuréttar vegna ítrekaðra brota gegn reglumum aksturs- og hvíldartíma ökumanna.*      Nú hefur ökumaður tvívegis áður sætt sekt vegna brota á ákvæðum IX. 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 vöruflutninga í samræmi við ákvæði 100. gr. | Um 101. gr.  Ákvæðið er nýmæli og tekur mið af þeirri sérreglu um ítrekað brot ökumanns gegnákvæðum IX. kafla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Ljóst er að svipting ökuréttar í þessum tilvikum geturhaft í för með sér verulegt inngrip í atvinnuréttindi hlutaðeigandi ökumanns en lagt er til aðökumaður missi einungis ökuréttindi til farþega- og farmflutninga í atvinnuskyni á ökutækjumyfir 3,5 tonn við slíkt brot, nema um mjög vítaverð brot séu að ræða, sbr. 100. gr. |  |
| 102. gr. *Svipting ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaaksturs.*      Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 49. gr. eða 50. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 52. 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. 49. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, eða 50. gr.     Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 49. 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. 52. gr. skal svipting ökuréttar eigi vara skemur en eitt ár.      Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 49. 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 vínandamagni í blóði ökumanns eða vínandamagni í lofti sem hann andar frá sér.      Hafi stjórnandi vélknúins ökutækis brotið gegn ákvæðum 50. 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 49. 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 49. eða 50. gr. eða neitað að veita atbeina sinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 52. 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. 49. 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. | Um 102. gr.  Ákvæðið hefur að geyma sérreglur um sviptingu ökuréttar vegna ölvunar- eða vímuefnaakstursog er að meginefni til samhljóða 102. gr. gildandi laga. Í samræmi við þau stefnumiðsem nánar eru rakin í athugasemdum við XVIII. kafla er á hinn bóginn lagt til að sviptingartímivegna alvarlegra eða stórfelldra brota gegn ölvunarakstursákvæðum umferðarlagaverði að jafnaði lengdur. Er þannig með þeim breytingum, sem hér verða nánar raktar, vikiðmeð skýrum og afdráttarlausum hætti frá þeim dómvenjum sem myndast hafa á undanförnumárum 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 grundvallarbreytinguá gildissviði ölvunarakstursákvæða umferðarlaga. Þannig er ekki gert ráð fyrir að stjórnandi vélknúinsökutækis, sem brotið hefur gegn ákvæðum 1. mgr. 48. gr., sbr. 2. mgr. þeirrar greinar, og vínandamagní blóði hans er undir 0,50‰ eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér erminna 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 stjórnandivélknúins ökutækis hefur brotið gegn ákvæðum 1. mgr. 49. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar,verði lengdur um sex mánuði, úr einu ári í eitt ár og sex mánuði, og hámarkssviptingartímií þessum tilvikum lengdur úr tveimur árum í tvö ár og sex mánuði. Áfram er við mat á lengdsviptingar í einstökum tilvikum miðað við alvarleika brots og vínandamagn í blóði ökumannseða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér.  Í 5. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími vegna brota gegn 50. gr. frumvarpsins umbann við vímuefnaakstri verði lengdur úr þremur mánuðum í sex mánuði en að hámarkssviptingartímiverði enn tvö ár.  Í 6. mgr. er lagt til að lágmarkssviptingartími vegna stórfelldra brota gegn 1. mgr. 49. 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. 96. 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 49. eða 50. gr. verði þrjúár og er það aukning um eitt ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandi laga. Er lagt til að þessi regla eigisem fyrr einnig við um þau tilvik þegar stjórnandi vélknúins ökutækis neitar að veita atbeinasinn við rannsókn máls skv. 3. mgr. 52. gr. frumvarpsins. Viðhaldið er þeirri reglu að hámarkssviptingartímivið þessar aðstæður sé fimm ár eftir alvarleika brots og magni vínandaeða ávana- og fíkniefna í ökumanni við síðara brotið.  Í annan stað er lagt til í 7. mgr. að varði síðara brotið við 3. mgr. 49. gr. skuli sviptingökuréttar eigi vara skemur en fimm ár. Er það aukning um tvö ár frá 6. mgr. 102. gr. gildandilaga og er það veruleg breyting sem rökstyðja verður sérstaklega. Í þessum tilvikum hefurstjórnandi vélknúins ökutækis áður sætt sektum og sviptingu ökuréttar vegna brota gegnbannákvæðum 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 sætasviptingu ökuréttar í fimm ár. Verður að telja að þetta nýmæli muni auka verulega á varnaðaráhrifviðurlaga í þessum málaflokki og fela í sér skýr skilaboð löggjafans um að ítrekuðbrot af þessu tagi séu með öllu óásættanleg.  Með lokamálslið 7. mgr. greinarinnar er tekið tilliti þeirra tilvika sem falla undir sérreglu2. mgr. þegar vínandamagn í blóði stjórnanda vélknúins ökutækis við fyrsta brot er undir0,50‰ eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er minna en 0,25 milligrömm í lítralofts. Ef hann gerist á ný sekur um ölvunarakstur skal að meginreglu fara eftir fyrirmælum1. mgr. greinarinnar hvað varðar sviptingu ökuréttar og er þannig í reynd gengið út frá þvíað fyrra brotið hafi ekki strangt tiltekið ítrekunaráhrif.  Ákvæði 8. mgr. eru samhljóða 7. mgr. 102. gr. gildandi laga. |  |
| 103. 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 Hæstaréttar.      Sviptingartími skv. 1. mgr. skal dragast frá endanlegum sviptingartíma. | Um 103. gr.  Hér er fjallað um bráðabirgðasviptingu ökuréttar og er samhljóða sömu grein gildandilaga. |  |
| 104. 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. | Um 104. gr.  Hér er fjallað um réttaráhrif áfrýjunar dóms þar sem kveðið er á um sviptingu ökuréttar.  Ákvæðið er samhljóða sömu grein gildandi laga. |  |
| 105. 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 100.–104. gr. | Um 105. gr.  Hér er fjallað um réttaráhrif umferðarlagabrota erlendis af hálfu íslenskra ríkisborgara ogmanna búsettra hérlendis. Er það samhljóða sömu grein gildandi laga. |  |
| 106. 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 59. 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 stjórnsýslulögum.      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. | Um 106. 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 lögfestarverði að nokkru marki þær efnisreglur um endurveitingu ökuréttinda sem nú komafram 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 gerirráð fyrir að endurveitingu ökuréttar skv. 1. gr. megi heimila þegar sérstakar ástæður mælaekki gegn því. Þá er nánar tiltekið að við mat á umsókn vegna endurveitingar skuli m.a. litiðtil þess að viðkomandi hafi sýnt reglusemi og að ekki séu lengur fyrir hendi þær ástæður semökuleyfissviptingin byggðist á. Við matið skuli litið til eftirfarandi þátta:  a. brotaferils samkvæmtsakavottorði frá sviptingu,  b. háttsemi samkvæmt málaskrá lögreglu,  c. útistandandisekta 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 sömusjónarmið og koma fram í 2. gr. reglugerðar nr. 706/2004.  Þessi framsetning á 2. mgr. 106. gr. frumvarpsins er töluvert frábrugðin að efni til 2. mgr.106. gr. gildandi laga en þar segir nú að endurveitingu skuli því aðeins heimila að sérstakarástæður mæli með því. Með 2. mgr. 106. gr. frumvarpsins er því matsgrundvelli ákvörðunarum endurveitingu ökuréttinda breytt efnislega þannig að slíka endurveitingu megi veita á  grundvelli tiltekinna sjónarmiða og að umsókn verði aðeins synjað að sérstakar ástæður mælimeð því. Ljóst er að þær ástæður verða að vera í málefnalegu og beinu samhengi við þausjónarmið sem koma til mats við ákvörðun lögreglustjóra um hvort orðið verði viðumsókn, sbr. 2. mgr. 106. gr.  Í 3. mgr. er fjallað um þau tilvik þegar umsækjandi hefur gerst sekur um brot gegn 62. gr.frumvarpsins á sviptingartímabilinu með því að aka sviptur ökuréttindum. Lagt er til að tímitil 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 þarer 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 brotaá 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 hefðuhaft áhrif á endurveitingu ef framin væru hér á landi. Er þá gert ráð fyrir að litið skuli tilþeirra 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 tilíslenskra laga og dómaframkvæmdar um sams konar brot.  Ákvæði 5. og 6. mgr. eru efnislega samhljóða 3. mgr. 106. gr. gildandi laga en bætt er viðheimild ráðherra til setningar reglugerða um námskeið fyrir þá sem sviptir hafa verið ökuréttiog málsmeðferð við endurveitingu ökuréttar að afloknu námskeiði. |  |
| 107. 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 ökupróf 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. | Um 107. 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 þesssem síðar varð að lögum nr. 69/2007 (varð 8. gr.) sagði m.a. að þegar akstursbanni væri beittyrði „byrjandi, ökumaður með bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, í sömu stöðu og sá sem ekkihefur lokið ökunámi. Byrjandinn [hefði] misst ökuréttinn og [yrði] að fara í sérstakt ökunámog taka ökupróf til þess að öðlast hann á ný. […] Tillaga að reglum um akstursbann [væri]samin með hliðsjón af 127. gr. dönsku umferðarlaganna.“  Með 107. gr. frumvarpsins eru lagðar til ákveðnar breytingar á ákvæði 106. gr. a gildandilaga um akstursbann í ljósi reynslunnar. Er markmið þessara breytinga að gera ákvæðið skýraraog 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 athugasemdumvið framangreinda 8. gr. laga nr. 69/2007. Hefur þetta m.a. þau áhrif að ekki er fariðmeð mál, þar sem byrjandi í akstursbanni ekur bifreið, með sama hætti og mál þeirra semsviptir hafa verið ökurétti heldur fer um slík tilvik eftir þeim reglum sem gilda um þá semekki hafa lokið ökunámi. Það athugast að þetta á þó aðeins við í því eina tilviki sem heimilter að beita akstursbanni á gildistíma bráðabirgðaskírteinis, sbr. síðari málslið 1. mgr., semer samhljóða síðari málslið 1. mgr. 106. gr. a gildandi laga.  Í 106. gr. a gildandi laga er tímalengd sviptingar ökuréttinda vegna akstursbanns ekki afmörkuðbeint eða óbeint með öðrum hætti en þeim að hún skuli vara þangað til tveimur skilyrðumer fullnægt, þ.e. að sá sem sætir akstursbanni hafi (1) lokið sérstöku námskeiði og (2)staðist ökupróf að nýju. Ljóst er að það að uppfylla síðara skilyrðið er almennt séð á forræðiþeirra sjálfra sem sæta akstursbanni. Fyrra skilyrðið er það á hinn bóginn ekki. Í ákvæðigildandi 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 vegargrundvallarþýðingu þegar lagt er mat á endanlega lengd afturköllunar bráðabirgðaskírteinisbyrjanda. Með vísan til þessa er með 3. mgr. greinarinnar lagt til að lögfest verði sú regla aðsérhæft ökunámskeið vegna akstursbanns skuli halda reglulega og eigi sjaldnar en á þriggja  mánaða fresti, enda sé þess þörf.  Vegna eðlis akstursbanns, sem refsikenndra viðurlagasem eru afar íþyngjandi fyrir byrjanda, sbr. Hrd. 28. apríl 2008, mál nr. 179/2008, ernauðsynlegt 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 þógert ráð fyrir því að ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um tilhögun hins sérhæfða ökunámsvegna 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 dómstólasamkvæmt lögum um meðferð sakamála, og skal lögreglustjóri leiðbeina byrjanda umþann rétt þegar ákvörðun er birt. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að ákvörðun lögreglustjóraum akstursbann er stjórnvaldsákvörðun, sbr. áðurnefndan dóm Hæstaréttar frá 28.apríl 2008. Það er meginregla í íslenskum rétti að aðili máls geti kært stjórnvaldsákvarðanirtil æðra stjórnvalds ef því er til að dreifa, sbr. 26. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993. Er þannigstuðlað 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 stjórnvaldsákvörðuná borð við akstursbann verði endurskoðuð. Er því lagt til í 4. mgr. að lögfest verðikæruheimild til ráðherra vegna ákvarðana lögreglustjóra samkvæmt þessari grein.  Þó er kærufrestur takmarkaður við einn mánuð frá því að ákvörðun var tilkynnt byrjanda. Áhinn bóginn er áfram gert ráð fyrir því að aðili máls geti ákveðið að bera úrskurð ráðherraundir dómstóla á grundvelli þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í lögum um meðferðsakamála 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 ráðherraliggi fyrir áður en heimilt er að bera ákvörðun um akstursbann undir dómstóla. Erog rétt að aðili máls tæmi hér kæruleiðir innan stjórnsýslunnar áður en dómstólaleiðin erfarin á grundvelli þess réttarfarshagræðis sem lög um meðferð sakamála hafa í för með sér. |  |
| 108. 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 ökumönnum sem búsettir eru í Danmörku, Finnlandi, Noregi eða Svíþjóð nema að því er varðar gjald vegna stöðvunarbrota. | Um 108. gr.  Ákvæðið fjallar um haldsrétt í ökutækjum og er samhljóða 107. gr. gildandi laga. Notkun erlendra ökutækja hér á landi hefur aukist á undanförnum árum. Til að tryggja greiðslu sektar, málskostnaðar, skaðabóta eða vátryggingariðgjalds vegna slíkra brota er nauðsynlegt að geta lagt hald á ökutæki. Er því lagt til að slík heimild verði áfram í umferðarlögum. |  |
| 109. 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 vítaverður að öðru leyti má gera upptækt vélknúið ökutæki sem ökuskírteini 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 vélknúið ökutæki sem ökuskírteini 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. | Um 109. 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 gerabreytingar á þessu ákvæði en almennt er talið að sú reynsla sem komin er á gildandi ákvæðisé 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 oftar 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 samræmdarreglur liggi fyrir um framkvæmdina. |  |
| 110. gr.  *Álagning og innheimta gjalds vegna brota gegn lögunum.*      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. 84. gr., enda þótt bannið sé ekki gefið til kynna með umferðarmerki,       e.      öðrum ákvæðum um stöðvun eða lagningu sem sett eru skv. 84. gr. og 1. mgr. 86. gr.,       f.      reglum um notkun stöðureita skv. 86. gr. og       g.      reglum um notkun negldra hjólbarða, skv. 2. málsl. 4. mgr. 85. 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 eða afhent ökumanni.      Ákvörðun um álagningu gjalds verður ekki borin undir æðra stjórnvald.      Ráðherra ákveður fjárhæð gjaldsins, en það má eigi nema hærri fjárhæð en 30.000 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. | Um 110. gr.  Í ákvæðinu er fjallað um álagningu og innheimtu gjalds vegna brota gegn tilgreindumákvæðum laganna, einkum um stöðvun og lagningu ökutækja, en það er að því leyti samhljóða108. gr. gildandi laga.  Í 1. mgr. er lagt til í b-lið að ákvæði 28. gr. frumvarpsins um stöðvun og lagningu ökutækjaverði grundvöllur gjaldtöku. G-liður er nýmæli en þar er lagt til að leggja megi á gjaldvegna 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 greininnirenni til þess að standa straum af gerð og rekstri bifreiðastæða og bifreiðageymslna til almenningsnotaen lagt er til í niðurlagi 2. mgr. frumvarpsgreinarinnar að þetta ákvæði verðifellt brott og að gjaldið renni til samgöngumála. Byggist þetta sjónarmið á forsendum frumvarpsinsum jafnræði milli mismunandi samgöngumáta og að eðlilegra sé því að það rennitil samgöngumála almennt í viðkomandi sveitarfélagi en ekki til uppbyggingar á einumflokki samgöngumáta.  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 fjárhæðen 30.000 kr. Er það og betur í samræmi við lögmætisreglu íslensks réttar og almennar kröfurtil framsals valds af þessu tagi af hálfu löggjafans. |  |
| 111. gr. *Ábyrgð á álagningu gjalds, innheimtuúrræði o.fl.*      Gjald, sem lagt hefur verið á skv. 1. mgr. 110. 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 mótbárur 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. | Um 111. gr.  Ákvæðið fjallar um ábyrgð á álagningu gjalds sem lagt hefur verið á skv. a–f-lið 1. mgr.110. gr. frumvarpsins, lögveðsrétt o.fl. Er það efnislega samhljóða 109. gr. gildandi laga enþó hafa nokkur atriði verið færð til nútímalegra horfs.  Í 3. mgr. að lagt til það nýmæli að krafist skuli nauðungarsölu eða fjárnáms í ökutæki ekkiseinna 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 álagningugjalds samkvæmt greininni nægi að birta hana í Lögbirtingablaðinu þannig að réttaráhrifþess verði þau sömu og ef tilkynning hefði borist. |  |
| 112. 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 fjarlægt.      Að loknum fresti skv. 3. mgr. skal selja ökutækið við nauðungarsölu eða til niðurrifs ef ætla má að hærra verð fáist 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. | Um 112. 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. Jafnframt er í 2.málsl. 3. mgr. það nýmæli að ef ekki tekst að senda tilkynningu um álagningu gjalds tileiganda ökutækis samkvæmt greininni nægi að birta hana á opinberum vettvangi þannig aðréttaráhrif þess verði þau sömu ef tilkynning hefði borist. |  |
| XIX. KAFLI **Ýmis ákvæði.** |  |  |
| 113. gr. *Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskylda 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.      Sveitarstjórnum ber að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað. | Um 113. gr.  Greinin er sumpart samhljóða 116. og 117. gr. gildandi laga um fræðsluskyldur sveitarfélagaog um að kennsla í umferðarreglum fari fram í grunnskólum. Þó er lagt til að gerðarverði ákveðnar efnisbreytingar á þessum ákvæðum.  Með 1. mgr. er áréttað að umferðarfræðsla skuli fara fram í grunnskólum, leikskólum ogframhaldsskólum. Greinin er því einungis að hluta til samhljóða 1. málsl. 117. gr. gildandilaga.  Samkvæmt 2. og 3. málsl. 117. gr. gildandi laga setur ráðherra er fer með fræðslumál, aðfenginni umsögn Samgöngustofu, reglugerð um tilhögun umferðarfræðslu og prófkröfur. Ráðherragetur og með sama hætti sett reglur um slíka fræðslu í öðrum skólum. Með 2. mgr. erlagt til að ákvæði þessi verði gerð skýrari. Þannig er tekið fram að ráðherra ákveði að fenginniumsögn Samgöngustofu nánari tilhögun umferðarfræðslu í leikskólum, grunnskólum ogframhaldsskólum í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga nr. 91/2008, um grunnskóla, laganr. 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 leikskólumaðalnámskrá sem er endurskoðuð reglulega. Í henni koma fram helstu markmið leikskólastarfsog uppeldis- og menntunarhlutverk leikskóla. Í aðalnámskrá leikskóla skal m.a. leggjaáherslu á gildi leiks í öllu leikskólastarfi. Einnig skal fjallað um markmið fyrir námssviðleikskólans, foreldrasamstarf, þróunarstarf, mat á leikskólastarfi og tengsl leikskóla oggrunnskóla. Í aðalnámskrá skal skilgreina hæfniþætti á námssviðum leikskólans í samræmivið 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 framí leik-, grunn- ogframhaldsskólum og er þannig áréttuð sú mikilvæga stefna gildandi laga að umferðarfræðslaá 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 ríkariáhersla á það að slík fræðsla sé reglulegur liður í skólastarfinu.  Í 1. mgr. 116. gr. gildandi laga er fjallað um fræðsluskyldur sveitarfélaga. Í 2. mgr. ermælt fyrir um heimild sveitarfélaga til að skipa umferðarnefnd til þess að stuðla að umferðarfræðsluog vinna að bættu skipulagi umferðarmála í sveitarfélagi. Loks er í 3. mgr. mælt svofyrir 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 verðieinfölduð. Afnumin verði hin almenna fræðsluskylda sveitarfélaga, sem er í höndum Samgöngustofu,sbr. d-lið 114. gr. frumvarpsins, en í staðinn viðhaldið því fyrirkomulagi aðsveitarfélagi sé skylt að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað. Að þessuvirtu er lagt til að ákvæði 2. og 3. mgr. 116. gr. gildandi laga verði afnumin, enda eðlilegraað 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. |  |
| 114. gr. *Þjóðréttarlegar skuldbindingar á umferðarsviðinu.*      Við setningu reglna og reglugerða samkvæmt lögum þessum skal ráðherra ávallttaka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála. | Um 114. gr.  Samkvæmt greininni skal ráðherra við setningu reglugerða samkvæmt lögunum ávallt taka mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum á sviði umferðarmála. Er því ráðgert aðráðherra 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 mælaeftir atvikum fyrir um. Með þessu ákvæði er einnig tryggt að heildarreglusetning hér á landiá sviði umferðarmála sé, eins og kostur er, að efni til nánar útfærð í reglum sem taka mið afíslenskum aðstæðum, enda sé samkvæmt hlutaðeigandi þjóðréttarreglu svigrúm fyrir íslenskstjórnvöld til að horfa til slíkra atriða. |  |
| 115. 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. | Um 115. gr.  Með greininni er ráðherra veitt heimild til að ákveða að setja eina almenna reglugerð umumferðarmál þar sem fram koma þau fyrirmæli samkvæmt lögum þessum sem setja skal íreglugerð. Gæti það fyrirkomulag bæði verið til hagræðis og skýringarauka. |  |
| 116. gr. *Gildistaka.*      Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2019.      Við gildistöku laga þessara falla úr gildi umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum. XIII. kafli umferðarlaga, um fébætur og vátryggingu, sbr. 88.–99. gr., heldur þó gildi sínu þar til Alþingi hefur samþykkt frumvarp til laga um lögmæltar ökutækjatryggingar 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. | Um 116. gr.  Lagt er til að ný umferðarlög taki gildi 1. janúar 2019. Falli þá um leið úr gildi umferðarlög,nr. 50/1987, með síðari breytingum. Nauðsynlegt þykir að nokkur tími líði frá samþykktfrumvarpsins á Alþingi þar til lögin taka formlega gildi, enda þarf í millitíðinni að fara framvíðtækt og markvisst kynningarstarf af hálfu stjórnvalda auk þess sem þær stjórnkerfisbreytingarsem lögin gera ráð fyrir þarf að undirbúa.  XIII. kafli gildandi umferðarlaga um fébætur og vátryggingar er á forræði fjármála- og efnahagsráðuneytisins. Gert er ráð fyrir að frumvarp til laga um ökutækjatryggingar verðilagt fram af fjármála- og efnahagsráðherra samhliða frumvarpi til nýrra umferðarlaga og verði samþykkt á Alþingi á sama tíma. Til að slávarnagla við því ef töf verður á samþykkt frumvarpsins er mælt svo fyrir að XIII. kafli lagannahaldi 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 gildisínu við gildistöku nýrra laga, uns nýjar reglugerðir hafa verið settar á grundvelli ákvæðafrumvarpsins. Er það og eðli máls samkvæmt háð því að ákvæði gildandi reglugerða hafinæga stoð í ákvæðum nýrra laga. | Breytingarnar eru almennt góðar, að mér sýnist. Þó er sú tilhneiging til að hækka gjöld og sektir úr takti við þær framfarir sem orðið hafa í gæði bifreiða og bættra samgangna. Þ.e.a.s. að það er ekki skýr hvati og þörf til aukinna aðgerða gagnvart umferðarhegðun almennings. Dregið hefur mikið úr dauðsföllum í umferðinni sem hefur mest að gera með betri vegi og umferðarmannvirki. Það felst enginn fælingarmáttur í auknum refsiheimildum og nægir að líta til Bandaríkjanna í þeim efnum. Einnig hafa rannsóknir sýnt að besta leiðin til að bæta hegðun eða fækka slysum sé fyrst og fremst betri samgöngumannvirki og sýnileg löggæsla. Refsigleði hefur nánast engan factor í þessu og hvetur frekar til mótvægisaðgerða s.s. radarvara, lifandi upplýsingar um staðsetningu lögreglu í gegnum netið ásamt öðru. Þetta gerir það að verkum að hraðakstur gæti aukist þar sem menn telja sig varða gegn afskiptum lögreglu. |