

151. löggjafarþing 2020–2021.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 9. gr. laganna:

Í stað orðanna „10 km“ í 1. mgr. kemur: 15 km

Í stað orðsins „Vélknúnum“ í 2. mgr. kemur: Skráningarskyldum

2. gr.

Í stað 2. mgr. 10. gr. laganna kemur ný 2. málsgrein svohljóðandi:

Veghaldara er heimilt að veita íbúum við göngugötu leyfi til aksturs um göngugötuna, til og frá lóð heimilis þeirra, hvort heldur almennt eða í einstökum tilvikum. Sama á við um íbúa nærliggjandi gatna þegar aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er frá göngugötu og önnur leið að þeim er ekki fær. Almenna heimild skal gefa til kynna með umferðarmerki. Veghaldari gefur út göngugötukort til íbúa sem leyfi hafa til aksturs um göngugötu. Slíkt kort skal haft sýnilegt í eða á ökutæki í göngugötu. Lögreglu er heimilt að leggja hald á göngugötukort til bráðabirgða ef grunur leikur á um misnotkun korts og afhenda veghaldara kortið. Veghaldari skal afturkalla kort ef um misnotkun er að ræða.

3. gr.

Í stað orðsins „vélknúði“ í 3. mgr. 28. gr. kemur: skráningarskylt

4. gr.

Í stað orðsins „skipun“ í 5. mgr. 63. gr. laganna kemur: störf

5. gr.

Orðið „lögreglustjóra“ í 4. mgr. 67. gr. og 1. mgr. 68. gr. fellur brott.

6. gr.

Við 2. mgr. 72. gr. laganna bætist nýr málslíður svohljóðandi:

Ráðherra er einnig heimilt að kveða á um almenna undanþágu frá skráningu ökutækis í tilteknum ökutækjaflokki, þ.m.t. eftirvagns ef sérstakar ástæður mæla ekki gegn því.

7. gr.

Á eftir 5. mgr. 69. gr. bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Eftirlitsstofnun EFTA er heimilt að leggja umframlosunargjald á framleiðanda ökutækja þegar vegið meðaltal útblásturs skaðlegra lofttegunda nýskráðra ökutækja framleiðandans á

evrópska efnahagssvæðinu er hærra en viðmið sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur. Í reglugerðinni skal kveðið nánar á um með hvaða hætti og í hvaða tilvikum slíkt gjald skal lagt á.

8. gr.

Í stað 4. mgr. 82. gr. laganna kemur ný 4. mgr. svohljóðandi:

Samgöngustofa getur, að höfðu samráði við lögreglu, veitt undanþágu frá reglum sem ráðherra setur á grundvelli 5. mgr. þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga. Umsókn um undanþágu skal fylgja umsögn viðkomandi veghaldara.

9. gr.

Við 5. mgr. 86. gr. laganna bætast orðin: Þá getur ráðherra heimilað ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem ríkisaðili hefur umsjón með.

10. gr.

Í stað orðanna „39.-41. gr, 42. gr.“ í 1. mgr. 94. gr. kemur: 39.- 42. gr. og 1.-4. mgr. 43. gr.

11. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 95. gr. laganna:

- a) Í upptalningu í 1. másl. 1. mgr. 95. gr. bætast á viðeigandi stað orðin: 6. mgr. 49. gr.,
- b) Á eftir orðinu „gegn“ og á undan orðunum „49. gr.“ í 2. másl. 1. mgr. bætast orðin: 1.- 5. mgr. og 7. mgr.

12. gr.

Í 97. gr. laganna falla brott orðin „allt að 500.000 kr.“

13. gr.

Á eftir orðinu „Eigandi“ og á undan orðinu „ökutækis“ í 2. másl. 1. mgr. 110. gr. koma orðin: eða umráðamaður

14. gr.

Gildistaka

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Með frumvarpinu eru lagðar til breytingar á umferðarlögum, nr. 77/2019, með síðari breytingum sem ætlað er að lagfæra vankanta á gildandi umferðarlögum, koma í veg fyrir aukna stjórnsýslubyrði og kostnað borgara, einfalda ferli við veitingu tiltekinna undanþága frá reglum, einfalda ferli ríkisaðila við að innheimta gjald fyrir notkun stöðureita, skýra orðalag tiltekinna lagaákvæða og loks er frumvarpið þáttur í innleiðingu *reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um koltvísýringslosun nýrra fólksbifreiða og nýrra léttra atvinnuökutækja og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011.*

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Með samþykkt umferðarlaga nr. 77/2019 voru gerðar fjöldi breytinga frá því sem gildi skv. eldri umferðarlögum nr. 50/1987. Með tilteknum breytingum þykir hafa verið gengið of langt þannig að ákvæðin séu of íþyngjandi gagnvart borgurum landsins auk þess sem tiltekin ákvæði laganna þarfnast lagfæringa, einföldunar eða skýringa á orðalagi.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins frá 17. apríl 2019 (ESB) 2019/631 var samþykkt á vegum Evrópusambandsins 17. apríl 2019 og er hluti af viðleitni sambandsins til að stuðla að því að markmiðum Parísarsamkomulagsins frá 12. desember 2015 um að draga úr hnattrænni hlýnun. Með reglugerðinni eru sett útblástursviðmið að því er varðar útblástur koltvísýrings frá nýjum farþegabifreiðum og nýjum léttum atvinnuökutækjum. Í 8. gr. reglugerðar (ESB) 2019/631 er gert ráð fyrir því að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins sé heimilt að leggja umframlosunargjöld á framleiðendur ökutækja ef vegið meðaltal útblásturs koltvísýrings frá nýskráðum ökutækjum framleiðanda er hærra en nánar tiltekin viðmið. Reglugerðin gerir ráð fyrir því að meðallosun koltvísýrings á hvern ekinn kílómetra fyrir nýskráðar farþegabifreiðar verði ekki hærri en 95 g af koltvísýring og ekki hærri en 147 grömm fyrir nýskráð létt atvinnuökutæki. Gert er ráð fyrir því að viðmiðin verði lægri í framtíðinni. Íslenska ríkið hefur skuldbundið sig að þjóðarétti til að innleiða framangreinda reglugerð hér á landi en þar sem engin heimild er til þess í lögum að leggja umframlosunargjald á framleiðendur ökutækja er nauðsynlegt að gera breytingar á umferðarlögum svo umrædda reglugerð (ESB) megi innleiða á réttan hátt.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið skiptist í 13 greinar, auk gildistökuákvæðis. Lagðar eru til breytingar á 14 greinum gildandi umferðarlaga nr. 77/2019. Breytingarnar sem lagðar eru til eru eftirfarandi:

1. Hámarksökuhraði í vistgötu verði 15 km á klst. í stað 10 km á klst. og bann við lagningu ökutækja í vistgötu látið taka til allra skráningarskyldra ökutækja,
2. Veghaldara verði veitt sérstök heimild til að leyfa akstur íbúa um göngugötur til og frá lóð þeirra. Sama eigi við um íbúa nærliggjandi gatna ef aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er aðeins frá göngugötu.
3. Skýrt komi fram að bann við stöðvun og lagningu ökutækis á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja, svo sem gangstétt, göngustíg, göngugötu, hjólarein eða hjólastíg auk umferðareyja, grassvæða og svipaðra staða taki ekki aðeins til vélknúinna ökutækja, heldur allra skráningarskyldra ökutækja, þ.m.t. skráningarskyldra eftirvagna.
4. Í stað þess að ráðherra setji í reglugerð ákvæði um skipun og hæfi trúnaðarlæknis Samgöngustofu, setji ráðherra í reglugerð ákvæði um störf og hæfi trúnaðarlæknis stofnunarinnar.
5. Í stað þess að sérstaklega sé tekið fram í umferðarlögum hver veiti ökunema námsheimild, verði það ákveðið með reglugerð.
6. Ráðherra verði veitt heimild til að undanskilja tiltekin ökutæki skráningarskyldu með reglugerð, að því gefnu að sérstakar ástæður mæli ekki gegn því.
7. Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) verði veitt heimild til að leggja gjald á framleiðendur ökutækja sem ekki uppfylla viðmið um hámarks útblástur koltvísýrings.
8. Í stað þess að leita skuli samþykkis veghaldara þegar Samgöngustofa veitir undanþágu frá reglum um stærð og þyngd ökutækja þegar brýn nauðsyn þykir

- vegna sérstakra flutninga, skuli umsækjandi um undanþágu afla umsagnar viðkomandi veghaldara.
9. Ráðherra geti heimilað ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem ríkisaðili hefur umsjón með.
 10. Heimilt verði að beita sektum ef hjólreiðamaður brýtur gegn ákvæðum um undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn.
 11. Ákvæði um að heimilt sé að beita þann viðurlögum sem stjórnar hjóli eða hesti eða reynir að stjórna hjóli eða hesti sé hann undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna að hann geti ekki stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega verði skýrt.
 12. Hámark sekta sem heimilt er að beita fyrir refsiverð brot gegn umferðarlögum verði ákveðið í sektarreglugerð ráðherra en ekki í umferðarlögum.
 13. Skýrt komi fram að ábyrgð á greiðslu gjalds vegna brota gegn tilteknum ákvæðum um stöðvun eða lagningu ökutækis í þeim tilvikum sem ökumaður sem framdi brot er hvorki eigandi né umráðamaður ökutækisins og gjald er ekki greitt innan tiltekins frests hvíli almennt, auk eiganda, á umráðamanni ökutækis þegar við á.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Með 6. gr. frumvarpsins er lagt til að Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) verði veitt heimild til að leggja gjald á framleiðendur ökutækja í þeim tilvikum þegar vegið meðaltal losunar skaðlegra lofttegunda frá nýskráðum ökutækjum framleiðandans er hærra en viðmið skv. reglugerð sem ráðherra setur. Þetta er lagt til svo innleiða megi *reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um koltvísýringslosun nýrra fólksbifreiða og nýrra léttra atvinnuökutækja og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011.* en í reglugerðinni er kveðið á um heimild framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins til að leggja á umrædd gjöld. Færi Eftirlitsstofnunin með þetta hlutverk gagnvart Íslandi í samræmi við tveggja stöða kerfi EES-samningsins.

Færa má rök fyrir því að um íþyngjandi viðurlög sé að ræða sem beita má lögáðila í þeim tilvikum sem framleiðsla þeirra uppfyllir ekki viðmið reglna um framleiðslu ökutækja að því er varðar útblástur koltvísýrings. Almennt hefur ESA ekki heimildir til að beita innlenda aðila viðurlögum en í tilvikum þar sem framkvæmdastjórnin hefur sektarheimildir eru fordæmi fyrir því að þær heimildir séu færðar til ESA. Þannig getur stofnunin lagt sektir á íslenska aðila í samkeppnismálum auk þess sem stofnunin hefur sem dæmi heimildir skv. 136. gr. a. laga um loftferðir nr. 60/1998 til að leggja sektir, að fenginni tillögu Flugöryggisstofnunar Evrópu, á fyrirtæki sem hafa skírteini útgefin af Flugöryggisstofnun Evrópu fyrir brot af ásetningi eða gáleysi á reglum á sviði Flugöryggisstofnunarinnar enda sé sú starfsemi, sem tillaga um sekt grundvallast á, óheimil samkvæmt lögum um loftferðir og reglum settum samkvæmt þeim. Heimildin var lögfest vegna innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) 216/2008 frá 20. febrúar 2008 sem fjallar um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu.

Áður en heimild ESA til að leggja sektir á fyrirtæki vegna brota á lögum um loftferðir og reglum settum skv. þeim var lögfest með lögum nr. 50/2012 um breytingu á lögum um loftferðir nr. 60/1998 fékk forsætisráðuneytið Stefán M. Stefánsson lagaprófessor til að vinna álitgerð um hvort ákvæði reglugerðar þeirrar sem þá var innleidd og þá einkum ákvæði sem veitti framkvæmdastjórn Evrópusambandsins heimild til að leggja sektir á íslensk fyrirtæki stangaðist á við stjórnarskrá Íslands. Niðurstaðan var sú að þar sem um væri að ræða vel afmarkað framsal á ríkisvaldi á takmörkuðu sviði og ekki verulega íþyngjandi fyrir íslenska

aðila hefði Alþingi sem handhafi löggjafarvalds svigrúm til að meta hvort lagasetning sem heimili slíkt framsal væri í samræmi við stjórnarskrá. Í álitargerðinni sagði m.a. „Er eðlilegt að líta svo á að ákveðið svigrúm sé fyrir hendi til að túlka viðkomandi stjórnarskrárákvæði þannig að ekki þrengi um of að möguleikum Íslands sem fullvalda þjóðréttaraðila til að tryggja hagsmuni sína sem best í samstarfi og samningum við aðrar þjóðir jafnvel þó að stofn þeirra sé gamall.“ Í lögfræðilegri greinargerð sem unnin var af nefndasviði og aðallögfræðingi Alþingis af sama tilefni kom einnig fram að vart yrði séð að með sektarákvæði í reglugerð (ESB) 216/2008 sé gengið lengra en þegar hafi verið gert í samkeppnismálum skv. EES-samningnum.

Færa má rök fyrir því að sambærileg sjónarmið gildi um framsal valds til að leggja gjöld á framleiðendur ökutækja til ESA sem hér er lagt til að verði lögfest og eiga við um framsal valds skv. fyrrnefndu ákvæði í lögum um loftferðir þrátt fyrir að í þessu tilviki sé ekki um að ræða sektarheimildir heldur heimild til að leggja gjald á framleiðendur ökutækja, mæti þeir ekki tilteknum viðmiðum um losun koltvísýrings. Engir framleiðendur ökutækja eru starfandi á Íslandi í dag og því ljóst að áhrif af umræddu valdframsali verða fyrst og fremst óbein. Reglugerðin (ESB) gerir ráð fyrir því að framleiðendur ökutækja sem bera ábyrgð á færri en 1.000 nýskráðum farþegabifreiðum eða færri en 1.000 nýskráðum léttum atvinnuökutækjum á EES svæðinu séu almennt undanþegnir kröfum um útblástursviðmið. Þá gerir reglugerðin ráð fyrir því að framleiðendur ökutækja sem framleiða færri en 10.000 nýjar fólksbifreiðar eða 22.000 ný atvinnuökutæki sem skráð eru á EES svæðinu á hverju almanaksári geti óskað eftir undanþágum frá viðmiðum að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Því er ljóst að komi til þess að framleiðsla ökutækja hefjist hér á landi er ólíklegt að innlendum framleiðendum yrði gert að greiða umrædd umframlosunargjöld.

Með vísan til framangreinds verður að telja að lögfesting umræddrar heimildar ESA til að leggja gjöld á framleiðendur ökutækja sem mæta ekki viðmiðum um útblástur skaðlegra lofttegunda brjóti ekki í bága við stjórnarskrá.

5. Samráð.

6. Mat á áhrifum.

Samþykkt frumvarpsins kemur fyrst og fremst til með að hafa þau áhrif að opnað verður á möguleika stjórnvalda til að draga úr íþyngjandi skyldum og kostnaði sem leggst á eigendur eða umráðamenn ökutækja þegar öryggissjónarmið þykja ekki gefa til kynna að nauðsynlegt sé að tiltekin ökutæki verði skráð og skoðuð á skoðunarstöð.

Lögfesting heimildar ESA til að leggja umframlosunargjöld á framleiðendur ökutækja sem ekki mæta viðmiðum um losun skaðlegra lofttegunda með afurð framleiðslu sinnar er til þess fallin að gera Ísland að fýsilegri markaðssvæði að því er varðar vistvæn ökutæki. Ástæða þess er sú að framleiðendur ökutækja sem staðsettir eru á EES svæðinu geta talið vistvæn ökutæki sem nýskráð eru í aðildarríkjum sem innleitt hafa reglugerð (ESB) 2019/631 í losunarbókhald sitt og þannig minnkað líkur á því að þeir þurfi að greiða umframlosunargjöld. Verði frumvarpið ekki samþykkt og reglugerð (ESB) 2019/631 ekki innleidd hér á landi er mögulegt að framleiðendur ökutækja leggi áherslu á að setja vistvæn ökutæki frekar á markað í öðrum ríkjum þar sem reglugerðin hefur verið innleidd.

Þegar er til staðar heimild í lögum til að innheimta gjald fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum ríkisins en heimildin þykir of hamlandi. Verði frumvarpið að lögum mun ferlið við innheimtu gjalds fyrir afnot af stöðureitum á landi í umsjón ríkisaðila verða einfaldara en skv. gildandi lögum. Því er mögulegt að samþykkt frumvarpsins komi til með að hafa jákvæð áhrif

á fjárhag þeirra ríkisaðila sem koma til með innheimta gjöld fyrir notkun stöðureita. Gjaldtökunni er eftir sem áður aðeins ætlað að standa straum af byggingarkostnaði, viðhaldi og rekstri stöðureita.

Það að fella brott hámark sekta sem heimilt er að ákveða í sektarreglugerð ráðherra er til þess fallið að auka skilvirkni og tryggja að einfaldara sé að hafa áhrif á hámark sekta vegna refsiverðra brota gegn umferðarlögum svo viðurlög þjóni tilgangi sínum til lengri tíma litið.

Þá mun samþykkt frumvarpsins hafa þau áhrif að ferli við veitingu undanþága frá reglum hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms, þar á meðal um akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja þegar brýn nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga verður einfaldara en gildandi lög segja til um.

Gert er ráð fyrir að verði frumvarpið að lögum hafi það óveruleg áhrif á tekjur ríkisins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með greininni er lagt til að hámarkshraði þegar ekið er í vistgötu verði 15 km á klst. í stað 10 km á klst. Í ljósi þess að akstur á meira en tvöföldum hámarkshraða varðar, skv. 4. mgr. 99. gr. laganna, sviptingu ökuréttinda ekki skemur en þrjá mánuði þykir rétt að miða hámarkshraðann við 15 km á klst. Þannig verði miðað við að sami hámarkshraði gildi og á afmörkuðum bifreiðastæðum.

Þá er lagt til að bann við lagningu í vistgötu taki til allra skráningarskyldra ökutækja en ekki aðeins vélknúinna. Þannig nái bannið sem dæmi til skráningarskyldra eftirvagna.

Um 2. gr.

Með greininni er lagt til að breyting verði gerð á 2. mgr. 10. gr. laganna sem fjallar um göngugötur. Lagt er til að í stað þess að sveitarfélagi sé heimilt að veita íbúum við göngugötu leyfi til aksturs um göngugötu vegna flutnings stærri hluta utan skilgreinds vörulosunartíma við sérstakar aðstæður verði heimildin almennt og opnari. Slíkt þykir eðlilegt með tilliti til hlutverks og ábyrgðar sveitarfélaga sem veghaldara almennt. Því er lagt til að veghaldara verði veitt sérstök heimild til að leyfa akstur íbúa um göngugötur til og frá lóð þeirra auk þess sem heimildin taki til íbúa nærliggjandi gatna í þeim tilvikum þegar aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er aðeins fært frá göngugötu. Slíka heimild má veita almennt og ber þá að gefa til kynna með umferðarmerki, eða í sérstökum tilvikum. Lagt er til að veghaldari gefi út göngugötukort til íbúa sem hafa heimild til aksturs um göngugötu í þeim tilgangi að auðvelda umferðareftirlit við göngugötur. Þá verði lögreglu sérstaklega heimilt að leggja hald á göngugötukort til bráðabirgða ef grunur leikur á um misnotkun korts en veghaldara verði afhent haldlögð kort svo leysa megi úr málum af þessum toga, t.a.m. með afturköllun göngugötukorts.

Um 3. gr.

Með greininni er lögð til breyting á 3. mgr. 28. gr. laganna sem fjallar um almennt bann við stöðvun og lagningu vélknúinna ökutækja á stöðum sem ekki eru ætlaðir fyrir umferð slíkra ökutækja. Lagt er til að í stað þess að bannið nái til vélknúinna ökutækja taki það til allra skráningarskyldra ökutækja. Þannig nái bannið sem dæmi til skráningarskyldra eftirvagna á borð við tjaldvagna, fellihýsi og hjólhýsi. Breyting þessi er lögð til svo skýrt verði að heimilt sé að leggja á gjald skv. 1. mgr. 109. gr. laganna vegna brota allra skráningarskyldra ökutækja en ekki aðeins vélknúinna.

Þrátt fyrir að bann skv. ákvæðinu verði aðeins látið ná til skráningarskyldra ökutækja og heimild til að leggja á gjald taki þannig aðeins til slíkra ökutækja er í 1. mgr. 28. gr. að finna bann við því að stöðva eða leggja hvers kyns ökutæki þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. Brot gegn 1. mgr. 28. gr. eru refsiverð og geta varðað sektum.

Um 4. gr.

Með greininni er lagt til að í stað þess að ráðherra skuli í reglugerð m.a. kveða á um skipun og hæfi trúnaðarlæknis Samgöngustofu, verði í reglugerð kveðið á um störf og hæfi trúnaðarlæknis stofnunarinnar. Ekki þykir rétt að tala um skipun trúnaðarlæknis í þessu samhengi og er lögð til breyting á orðalagi 5. mgr. 63 gr. laganna.

Um 5. gr.

Lögð er til breyting á 4. mgr. 67. gr. laganna sem fjallar um kennsluakstur og 1. mgr. 68. gr. laganna sem fjallar um æfingaakstur. Í 4. mgr. 67. gr. segir að kennsluakstur megi ekki fara fram nema að fenginni námsheimild lögreglustjóra. Í 1. mgr. 68. gr. segir að leiðbeindandi í æfingaakstri skuli hafa fengið leyfi lögreglustjóra. Lagt er til að orðið „lögreglustjóra“ verði fellt brott úr ákvæðunum. Þannig verði kveðið á um það í reglugerð settri á grundvelli e-liðar 11. mgr. 58. gr. hver skuli veita ökunema námsheimild og leiðbeinanda leyfi.

Um 6. gr.

Með greininni er lögð til breyting á 2. mgr. 72. gr. laganna sem fjallar um undanþágur frá skráningu ökutækis skv. reglugerð sem ráðherra setur á grundvelli ákvæðisins. Lagt er til að ráðherra verði veitt víðtækari heimild til að kveða á um undanþágu frá skráningu ökutækis. Þannig verði ráðherra heimilt að undanskilja ökutæki skráningarskyldu ef sérstakar ástæður mæla ekki gegn því. Með sérstökum ástæðum er m.a. átt við alþjóðlegar skuldbindingar eða skýr öryggissjónarmið sem byggja á hlutlægum upplýsingum.

Með lögum nr. 77/2019 var gerð breyting á fyrirkomulagi 63. gr. eldri umferðarlaga nr. 50/1987 á þá leið að með nýju lögum var byggt á því meginstefnumiði að öll vélknúin ökutæki séu skráningarskyld. Þá voru allir eftirvagnar gerðir skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem gerðir eru fyrir meira en 750 kg að heildarþyngd auk hjólhýsa og tjaldvagna líkt og hafði verið samkvæmt eldri lögum. Að beiðni ráðuneytisins tók Samgöngustofa saman tölfræðiupplýsingar um slys á árunum 2009-2018 þar sem eftirvagnar komu við sögu. Samkvæmt upplýsingum stofnunarinnar áttu sér stað 3 slys með litlum meiðslum og 1 slys með alvarlegum meiðslum á tímabilinu þar sem óskráð kerra kom við sögu og ein skráðra orsaka var „ökutæki í ólagi“. Þá áttu sér stað á sama tímabili 2 slys með litlum meiðslum þar sem skráð tengitæki kom við sögu og ein af orsökunum var „ökutæki í ólagi“. Ekki voru gerðar athugasemdir við ástand eftirvagna í öllum tilvikunum heldur var ýmist um að ræða bilun í tengibúnaði, bilun í eftirvagni eða bilun í ökutæki sem dregur eftirvagn. Miðað við framangreindar upplýsingar virðast slys sem rekja má til þess að eftirvagnar séu í ólagi vera sjaldgæf. Færa má fyrir því rök að með því að koma á skráningar- og skoðunarskyldu léttra eftirvagna hafi verið gengið lengra en nauðsyn er að teknu tilliti til umferðaröryggis og íþyngjandi skyldur fram úr hófi kunni að hafa verið lagðar á eigendur slíkra tækja.

Um 7. gr.

Með greininni er lagt til að Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) verði veitt heimild til að leggja gjald á framleiðanda ökutækja þegar vegið meðaltal losunar koltvísýrings frá nýskráðum

ökutækjum framleiðandans á evrópska efnahagssvæðinu er yfir tilteknu viðmiði. Þetta er lagt til svo innleiða megi *reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um koltvísýringslosun nýrra fólksbifreiða og nýrra léttra atvinnuökutækja og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011.*

Gert er ráð fyrir að útblástursviðmið verði ákveðið í reglugerð sem ráðherra setur en í reglugerðinni verði einnig kveðið á um það með hvaða hætti og í hvaða tilvikum leggja megi slíkt gjald á. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í kafla 4 hér að framan.

Um 8. gr.

Með greininni eru lagðar til breytingar á 4. mgr. 82. gr. þannig að ferlið við veitingu undanþága frá reglum um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms, þar á meðal um akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja verði gert skýrara.

Eðlilegt þykir að við veitingu undanþága af þessu tagi sé aflað umsagnar veghaldara þess eða þeirra vega sem flutningur mun fara fram um. Þá þykir eðlilegt að gera þá kröfu að sá er óskar eftir slíkri undanþágu afli umsagnar eða umsagna sem fylgi umsókn um undanþágu. Með þessu móti er talið að einfalda megi ferlið við veitingu undanþága og mögulega stytta þann tíma sem tekur að afgreiða hverja og eina umsókn hjá Samgöngustofu.

Um 9. gr.

Með greininni eru lagðar til breytingar á 5. mgr. 86. gr. sem fjallar um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita á landi í umráðum ríkisins, öðru en þjóðlendum eða náttúruverndarsvæðum skv. 4. mgr. sömu greinar.

Lagt er til að í stað þess að ráðherra skuli í öllum tilvikum innheimta gjald skv. 4. mgr. eða fela öðrum að sjá um innheimtuna með samningi, verði ráðherra veitt heimild til að fela ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem ríkisaðilinn hefur umsón með. Með þessu verður ráðherra heimilt að ákveða að ríkisaðilar sem þess óska megi innheimta gjald fyrir notkun stöðureita í þeirra umsón og undir þeirra umráðum.

Um 10. gr.

Með greininni er lagt til að heimilt verði að beita sektum fyrir brot gegn ákvæðum 1.-4. mgr. 43. gr. laganna sem fjallar um undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn. Í 43. gr. laganna er m.a. kveðið á um tillitsskyldu hjólreiðamanna gagnvart gangandi vegfarendum á gangstétt, göngustíg og göngugötu, heimild til að hjóla á miðri akrein í stað þess að hjóla hægra megin á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km á klst., notkun hljóðmerkja o.fl.

Á undanförunum árum hafa hjólreiðar aukist mikið hér á landi og er nú mun meira um að ólíkir samgöngumáttar á borð við gangandi og hjólandi og akandi og hjólandi deili rýmum en áður var. Því þykir rétt að gera ráð fyrir því að brot gegn ákvæðum laganna þar sem sérstaklega reynir á tillitssemi hjólreiðamanna gagnvart öðrum samgöngumátum geti varðað sektum.

Um 11. gr.

Með greininni er lagt til að 95. gr. laganna sem fjallar um þau brot gegn lögnum sem varðað geta sektum eða fangelsi verði skýrð.

Ríkissaksóknari hefur bent á að embættið telji að gilda refsheimild sé ekki að finna í 95. gr. laganna fyrir brot gegn ákvæðum 6. mgr. 49. gr. laganna sem leggur bann við því að hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef einstaklingur er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna að hann getur ekki stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega.

Frumvarp það sem varð að umferðarlögum nr. 77/2019 sætti nokkrum breytingum í meðförum Alþingis. Í upphaflegu frumvarpi til laganna var gert ráð því að öll brot gegn 49. gr. laganna um bann við ölvunarakstri skyldu varða sektum eða fangelsi, þ.m.t. að hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef einstaklingur er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna að hann getur ekki stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega. Meðal þess sem breytingar á frumvarpinu fólu í sér er að nú segir í 1. mgr. 95. gr. laganna að sá skuli sæta refsingu fyrir brot gegn 49. gr. ef vínandamagn í blóði ökumanns er yfir 0,50‰ eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér er meira en 0,25 milligrömm í lítra lofts. Að mati ríkissaksóknara verður ekki litið svo á að sá sem stjórnar eða reynir að stjórna hesti sé ökumaður í skilningi umferðarlaga eða skv. almennri málnotkun og hið sama gildi um þann sem hjólar eða reynir að hjóla, jafnvel þó að reiðhjól sé skilgreint sem ökutæki skv. lögnum. Því er lagt til að gerðar verði breytingar á 1. mgr. 95. gr. svo allur vafi verði tekinn af um að refsivert sé að hjóla eða reyna að hjóla eða stjórna eða reyna að stjórna hesti ef einstaklingur er undir svo miklum áhrifum áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna að hann getur ekki stjórnað hjólinu eða hestinum örugglega. Ekki eru lögð til hlutlæg viðmið heldur er gert ráð fyrir að það sé háð mati hverju sinni hvort einstaklingur sé fær um að stjórna hjóli eða hesti örugglega.

Um 12. gr.

Með greininni eru lagðar til breytingar á 97. gr. laganna sem fjallar um sektarreglugerð ráðherra. Í viðaukum við sektarreglugerð sem sett hefur verið skv. heimild í greininni eru tiltekin þau brot gegn lögnum og reglum settum skv. þeim sem refsiverð eru og hvaða sektir eða önnur viðurlög skuli koma fyrir hverja tegund brots. Séu brot ekki sérstaklega tilgreind í viðukum við reglugerðina varða þau sektum eftir eðli og umfangi brots.

Lagt er til að í stað þess að hámark sekta sem heimilt er að ákveða fyrir refsiverð brot gegn lögnum sé tiltekið í umferðarlögum, verði hámarkið ákveðið í umræddri sektarreglugerð sem sett er skv. heimild í greininni. Þetta er m.a. lagt til með skilvirkni að leiðarljósi og í ljósi þess að verðlagsbreytingar eru tíðar hér á landi og ákvæðum laga er almennt ætlað að standast tímans tönn. Sem dæmi má nefna að þegar hámarksfjárhæð skv. ákvæðinu varð að 500.000 kr. 1. janúar 2020 hafði fjárhæðin staðið í 300.000 kr. frá árinu 2004. Fyrir árið 2004 hafði fjárhæðin staðið í 100.000 kr. frá árinu 1997.

Um 13. gr.

Með greininni er lagt til að skýrt komi fram að ábyrgð á greiðslu gjalds sem lagt er á skv. 1. mgr. 109. gr. laganna vegna stöðvunarbrota hvíli auk eiganda á umráðamanni ökutækis ef gjaldið greiðist ekki innan tilskilins frests og ekki er sannað að ökumaður hafi notað ökutækið í algjöru heimildarleysi. Hér er átt við skráðan umráðamann skv. ökutækjaskrá og á til dæmis við í þeim tilvikum þegar einstaklingur hefur ökutæki í rekstrarleigu en þá þykir ekki rétt að ábyrgð á greiðslu gjaldsins falli á eiganda ökutækisins sem hefur verulega takmörkuð umráð yfir ökutækinu.

Um 14. gr.

Lagt er til að gildistaka verði þegar að lokinni afgreiðslu frumvarpsins.